

Kære: Medlem af Folketingets Transportudvalg.

Vedr. 3. Limfjordsforbindelse.

For længe siden fremsendte Egholms Venner til Miljøudvalget, og Transportudvalget, en række klager over Vejdirektoratets udarbejdelse af VVM redegørelse fra 2011 for en 3 Limfjordsforbindelse.

Vi havde ved gennemgang af høringssvar i forbindelse med indsigelser mod VVM redegørelsen fra 2011, fundet en mængde fejl og mangler, men havde begrænset os, til at klage over 6 specifikke punkter (Kaldet "forfejlede svar 1 – 6). Som tidligere er fremsendt til udvalgene.

Vi antog faktisk, at man, som klager også fik svar tilbage når nu man en gang var blevet bevilget aktindsigt i sagen, men der var vi åbenbart for naive.

Det havde godt nok undret os, at man ikke havde svaret, men gik ud fra, at det nok var fordi det ikke var muligt for VD, at komme op med fyldestgørende besvarelser.

Ved en tilfældighed opdagede vi så for nylig, at der, 4. juni 2012, var fremsendt nedenstående besvarelser til Transportudvalget, som jo skal tage bestemmelse om linjeføring til en evt. forbindelse.

Vi har derfor skyndsomt læst besvarelserne i gennem, og med rødt indføjjet vores kommentarer til Vejdirektoratets kommentarer.

Vi kan ikke se om besvarelserne er tilgået Miljøudvalget, men går ud fra at det er tilfældet, og sender derfor nedenstående til medlemmerne af begge udvalg, samt Miljøministeren og Transportministeren.

Transportudvalget 2011-12 TRU Alm. del endeligt svar på spørgsmål 749 Offentligt

DATO
DOKUMENT
SAGSBEHANDLER
MAIL
TELEFON
4. juni 2012

Bilag 1 til TRU 749 vedrørende henvendelse fra Egholms Venner om 3. Limfjordsforbindelse

Egholms Venner har i henvendelsen til Folketingets Transportudvalg og Miljøudvalg klaget over Vejdirektoratets besvarelse af Egholms Venners indsigelser til VVM-redegørelsen for en 3. Limfjordsforbindelse. I henvendelsen beklager Egholms Venner, at Vejdirektoratet har gengivet indsigelserne fra Egholms Venner på resumé-form og at Vejdirektoratets besvarelser er meget forenklede og mangelfulde. Egholms Venner har vedhæftet 6 eksempler besvarelser. I det følgende har Vejdirektoratet kommenteret kritikken fra Egholms Venner.

1. Egholms Venners bemærkninger til besvarelse af spørgsmål om vandgennemstrømning:

Som det tydeligt fremgår af EVs spørgsmål drejer problemstillingen sig om blokering af vandgennemstrømningen fra vest, nord om Egholm, samt vand, som under tørtid og voldsomme regnskyl strømmer ned gennem Ryå, som har sit løb ad Nørredybet nordøst for Egholm. Vejdirektoratet har åbenbart valgt at, opfatte spørgsmålet på den måde, at det er vandet i Sønderdybet, som vi bekymrer os om. For ingen tror vel på at Ryås vand, samt vand, som under storm presses nordom Egholm, vil vende om og løbe mod stormen vest om Egholm og ned i Sønderdybet. Uden først at oversvømme Egholm og andre områder?

Vejdirektoratets kommentarer til kritikken fra Egholms Venner:

Svaret drejer sig ikke om vandet i Sønderdybet, men om vandet i Nørredybet. Hvis vand fra Limfjorden (og Ryå) presses mod øst - nord og syd om Egholm - vil vandet, i fald det er forhindret i at bevæge sig nord om Egholm, søge rundt om Egholm via Sønderdybet. Populært sagt er der ikke tale om, at vandet "vender om", men at vandet vælger den vej, hvor der er mindst modstand, hvilket vil være Sønderdybet og ikke ud over Egholm. Den lokale vindstuvning fra vestsiden af Egholm og langs med Nørredybet vil selv under en vestlig orkan ikke overstige en højde på ca. 26 cm. Dette anses ikke for at udgøre en reel oversvømmelsesrisiko for Egholm.

Egholms venners bemærkninger til Vejdirektoratets svar af 4. juni 2012:

Der er ikke på noget tidspunkt fremlagt bevis for at Vejdirektoratets teori holder vand. VDs påstande bygger på beregninger og teorier. Faktum er, at da man tilbage sidst 1960'erne havde planer om, at lave en dæmning ml. Egholm og Lindholm. tæt på det sted hvor linjeføringen er tegnet ind i dag. I den forbindelse byggede man et større faskine anlæg på Egholmsiden af sejrenden (to rækker pæle med gran-ris i mellem) et stykke nord for linjeføringen, som skulle forestille at holde en masse oppumpet mudder fra fjordbunden på plads.. På et tidspunkt var der en "smart" ingeniør, som fandt på, at man lige så godt kunne bygge en faskine-bro hele vejen over Nørredybet. Så kunne man da gå over indtil den rigtige dæmning var færdig. Nogle af gamle Egholmere spurgte hvad det så ville betyde for vandet fra Ryå, som har sit løb syd på i Nørredybet ml. Egholm og Lindholm.. "Ingen problem", svarede ingeniøren.. Vandet løber bare vest om Egholm i stedet.. Der gik ganske få døgn, "så kom Ryå i tanke om", at en masse regnvand og drænvand fra Vendsyssel skulle ud i fjorden, og resultatet var at faskinedæmningen blev væltet med et brag... Vandet havde ikke tænkt sig at løbe vest om Egholm.. Der gik ganske få uger efter faskinebroen væltede.. Så lagde man alle tegningerne til Dæmningen væk. Og købte i 1972, en ny færge til Egholm i stedet..

Det er muligt at beregninger (med Mike 21 metoden eller hvad det nu hedder) viser, at der intet sker hvis der sker en ophobning, som følge af is eller andet, og vandet derved bremses midt i Nørredybet, men beviset, det har vi til gode. Og Mike 21 metoden.. Har den ikke vist sig at beregne godt og vel fejlagtigt under flere af de oversvømmelser, vi har haft de seneste år?

2. Egholms Venners bemærkninger til besvarelse af spørgsmål om hornmoseugler

Vi finder det i den grad besynderligt, Vejdirektoratet kan påstå, at der ikke findes undersøgelser, som viser om trafikstøj kan have negativ indflydelse på Mosehornuglens evne til at finde føde!?! Den Store Fuglebog er, efter vores opfattelse et anerkendt værk, som er velegnet som dokumentation. Når det er dokumenteret, at Mosehornuglen jager ved hjælp af hørelsen, skal man være meget farvet i sine konklusioner, hvis man vil påstå at trafikstøj ikke er til ugunst for fuglens evne til at jage mus!! Vores påstand er, at Vejdirektoratets svar er betydeligt mangelfuldt i forhold til det spørgsmål vi har stillet. Konklusionen må være, at der **ikke**, kan opstilles afværgeforanstaltninger, eller fremkommer dokumentation af artens adfærd, som på tilfredsstillende måde løser det problem vi har påpeget.

Vejdirektoratets kommentarer til kritikken fra Egholms Venner:

Den Store Fuglebog dokumenterer ikke, i hvilke afstande mosehornugle bliver negativt påvirket af støjen fra motorvej. Dog findes en reference til mosehornuglen i publikationen "Arbeitshilfe Vögelund Straßenverkehr" (Garniel et al 2007), hvor Mosehornugle som ynglefugl karakteriseres som mellemfølsom overfor støj. Her er det vurderet, at mosehornugle bliver forstyrret inden for en distance på 300 meter fra veje, i yngleområdet. Påvirkningen er særlig stor inden for 100 m, hvor der dog også er andre effekter fra motorvejen udover støj, der gør sig gældende. Det bliver også nævnt i publikationen, at fugle er generelt mindre følsomme for støj i rasteområde end i yngleområdet, og at distancerne derfor ikke gælder for rastefugle, som mosehornugle optræder som på Egholm. Selv underantagelse af, at mosehornugle bliver påvirket i en afstand af 300 m, vurderes påvirkningen ikke at være væsentlig. Det skyldes, at selvom der findes områder med strandeng (egnet habitat for arten) inden for 300 m fra motorvejen, udgør disse kun en mindre del af det totale areal, der er egnet for arten på Egholm. Det er sandsynligt, at mosehornugle ikke vil jage eller raste på disse arealer, men der vurderes fortsat at være så meget egnet areal på øen, at de nuværende rastebestande kan bevares og ikke vil blive væsentligt påvirket af motorvejen.

Egholms venners bemærkninger til Vejdirektoratets svar af 4. juni 2012:

For det første hedder det **ikke** "Hornmoseugler", men "Mosehornugler". At Vejdirektoratet har skrevet det i overskriften kan måske tolkes som om man har en smule for ringe kendskab til det man her beskæftiger sig med.

Det forekommer særdeles besynderligt, at Danmark påberåber sig at have viljen til at følge de regler, som beskytter vores ansvarsarter. Når det så konkluderes, at fugle bare kan flytte et andet sted hen. Egholm, samt området vest for bådehavnen i Aalborg, er kendt som et meget benyttet jagt område for Mosehornugler. Hvis Mosehornugler skal flytte sig ud over 300 m øst for linjeføringen på Egholm, ender de ude i fjorden, men det nye er måske, at de så bare kan give sig til at æde fisk i stedet for mus??

Der er masser af muligheder for at finde en anden måde at krydse fjorden på, end at ødelægge dele af Mosehornuglens fourageringsområde, så det må vel være den vej man skal gå.. F.eks. er der os bekendt ikke registreret Mosehornugler ved den eksisterende tunnel ved E 45.

3. Egholms Venners bemærkninger til besvarelse af spørgsmål om strandtudser:

Vi finder ikke at den ene undersøgelse er bedre end den anden.. Og at al tvivl skal komme bilag 4arterne til gode!?! Som vi læser Vejdirektoratets svar har udenlandske undersøgelser vist, at paddearter kan have ugunst af trafikstøj, men Vejdirektoratet udleder åbenbart, at fordi Strandtudsen kvækker højt, så vil den ikke i samme grad påvirkes, som en art, der kvækker lavere! (Her kan vi jo så stille spørgsmålstejn vedkommende forhold for Spidsnudet frø). Som enhver kan høre, og vi kan læse os til, så kan strandtudserne normalt høres i ca. 2 km's afstand. Men hvis der pludselig åbner en motorvej, hen over deres yngleområde, vil det nok komme bag på tudserne at de nu skal til at hæve stemmen betydeligt for at trænge igennem. Vi har ikke set dokumentation for at tudserne, som plejer at leve i total stilhed, og pludselig skal til at konkurrere med motorvej, finder på at kvække endnu højere eller, at hunnerne pludselig bliver så gode til at høre, at de kan opfange samme lyd, i samme afstand, som tidligere. De erfaringer vi selv har gjort på Egholm, er at Strandtudser i langt overvejende grad kvækker i lunt og helt stille vejr. Helst i tussmørke, men de høres dog også ofte i dagtimerne. Konklusionen må være, at der ikke, kan opstilles afværgeforanstaltninger, eller fremkommer dokumentation af artens adfærd, som på tilfredsstillende måde løser det problem vi har påpeget.

Vejdirektoratets kommentarer til kritikken fra Egholms Venner:

Erstatningsvandhullerne foreslås i VVM-redegørelsen placeret 200-600 m fra motorvejen, hvor støjen i takt med afstanden fra motorvejen vil være væsentligt reduceret. De foreslåede placeringer til erstatningsvandhuller, som ligger nærmest motorvejen, er placeret langs den del af strækningen, hvor motorvejen ligger under terrænet, hvorved vejstøjen er væsentligt reduceret på trods af den nære placering. Herudover vil trafik og trafikstøj være reduceret i aftentimerne, hvor strandtudsen har højest kvækkeaktivitet. Det vurderes, at den reducerede støj ved erstatningsvandhullerne vil gøre vandhullerne egnede for strandtudserne som ynglevandhuller. Det kan dog ikke udelukkes, at støjen fra motorvejen vil have indflydelse på strandtudsernes kvækkeaktivitet og derved mulig ynglesucces. Det er ikke muligt at undersøge påvirkningen af motorvejen på Egholms population af strandtudser, men populationen vil kunne overvåges under og efter anlæg af motorvejen, hvorved en uventet negativpåvirkning kan registreres, hvorefter de rette forholdsregler kan tages, eksempelvis etablering af yderligere vandhuller i større afstand fra motorvejen.

Egholms venners bemærkninger til Vejdirektoratets svar af 4. juni 2012:

”Vejdirektoratet foreslår, at der etableres erstatningsvandhuller i en afstand af 200 til 600 m fra linjeføringen.

For det første skal vi vel lige gengive lidt af hvad Naturstyrelsen skriver på sin hjemmeside om Strandtudse: ”Strandtudsehanner, der har ynglet flere gange samme sted, er ofte trofast mod ynglestedet. Hvis ynglestedet ødelægges, kan det betyde, at end ikke nye vandhuller vil tiltrække disse hanner, og de vil derfor ikke yngle.”

At der etableres nye vandhuller er helt afgjort en god ting for Strandtudserne på Egholm, er under hårdt pres fra det intensive landbrug. Men at det skulle gøre det specielt lovligt at ødelægge tudsernes levesteder et sted, for så at ”tilbyde” dem et nyt levested et andet sted, finder vi ikke i harmoni med habitatdirektivet. Hvis vi har opfattet det rigtigt må man kun lave indgreb i tudsernes leveforhold hvis der **ikke** er andre muligheder, og i tilfældet 3. Limfjordsforbindelse må man vel sige at der findes både billigere og mere naturvenlige muligheder. Som f.eks. at lave fjordkrydsende udvidelser ved den eksisterende motorvej E45.

Vi er et stort spørgsmålstejn i forhold til den sidste del af Vejdirektoratet ” svar ” : ” Hvis det viser sig, at der kan registreres negativ påvirkning af Strandtudserne, så kan man senere lave yderligere vandhuller i større afstand til motorvejen ” Her har man da vist glemt at der er noget der hedder forsigtighedsprincippet!?? Som vi har læst os til, skal erstatningsvandhuller være taget i brug til yngel 4 år før der kan etableres et teknisk anlæg. Hvordan i al verden, kan man så få sig selv til at rode rundt i en forklaring om, at man bare kan finde på en løsning når skaden er sket. Strandtudsen er en truet bilag 4 art, som er strengt beskyttet af habitatdirektivet, og der er **ikke** råd til at lave forsøg med hvad, der evt. påvirker den negativt, som Vejdirektoratet lægger op til!

Vejdirektoratets påstand om, at Strandtudser ikke bliver så påvirket af støj da de er mest kvækkeaktive i aftentimerne, hvor der er mindre trafik, kan altså ikke bruges i den virkelige verden, da vi ofte oplever kvækkende Strandtudser i dagtimerne på Egholm. Vores teori går på, at tudserne kvækker når der er fred og ro, så deres kvækken kan høres af hunnerne på lang afstand, frem for fordi det er mørkt.

Siden VVM redegørelsen blev ” færdig ” har det vist sig, at der på trods af Vejdirektoratets påstand om det modsatte, er fundet en stor bestand af Strandtudser i linjeføringen, i Hasseris enge. Nærmere bestemt, på Nørreholmsvej. Det er en helt uacceptabel fejl, at man overser en bilag 4 art. Ikke mindst når man har haft nærmest ubegrænsede økonomiske midler, og masser af tid til at undersøge for forekomst af arterne. Det forekommer også mærkværdigt at man var i Hasseris enge og lytte efter Strandtudser i april måned, når Tudserne først begynder at kvække i maj!?

Man har brugt et privat firma til undersøgelserne, og selvfølgelig er der tale om anerkendte firmaer, men det kan altså nemt komme til at virke lidt uforsigtigt at benytte firmaer, som med en vis sandsynlighed, vil have kommerciel interesse i et projekt bliver realiseret. Man kan altså nemt få den tanke, at de, ikke har haft den helt store interesse i at finde mere end højst nødvendigt.

Vi finder det problematisk, at man ikke benytter sig af bedste viden, og sikre sig 100 % uvildige eksperter, når man begiver sig ud i at klarlægge forekomst, og fastlæggelse af værgeforeanstaltninger for bilag 4 arter. Ja faktisk er man vel rent lovmæssigt forpligtet til at efterleve forsigtighedsprincippet i sådanne sager!?

4. Egholms Venners bemærkninger til besvarelse af spørgsmål om lysbugede knortegæs:

Vi bemærker at der henvises til en undersøgelse fra det tyske Trafikministerium.(Garniel et al 2007). Det er ikke lykkedes os, at finde noget om Lysbugede knortegæs når vi har Googlet Vejdirektoratets henvisning (men vi kan jo have overset noget). Det undrer os faktisk at man i Tyskland skulle have interesseret sig for adfærd hos lysbugede knortegæs, da denne art, som vi er orienteret, slet ikke, eller kun i yderst begrænset omfang, findes i Tyskland, men vi vil med stor forventning se frem til en dokumentation fra Vejdirektoratet ang. fuglens betydende forekomst i Tyskland? Vi bemærker dog også at, at der kun er brugt ordet ”gæs” i Vejdirektoratets svar, men hvis Vejdirektoratet vil til at påstå, at det er ligegyldigt hvilken gæseart man har undersøgt, er man uden diskussion helt galt på den. Konklusionen må være, at der ikke, kan opstilles afværgeforeanstaltninger, eller fremkommer dokumentation af artens adfærd, som på tilfredsstillende måde løser det problem vi har påpeget.

Vejdirektoratets kommentarer til kritikken fra Egholms Venner:

Den tyske publikation, der henvises til, har ikke undersøgt arten lysbuget knortegås, men en række andre arter af gæs. Når lysbuget knortegås raster ved Aalborg Lufthavn og klods op ad Hadsund broen ved Mariager Fjord, må det med største sandsynlighed forventes, at arten ligeledes vil tilvæne sig til trafikstøjen fra en ny Limfjordsforbindelse, uden at dette har indvirkning på den gunstige bevaringsstatus. Støj fra helikoptere og jagtgevær skræmmer gæssene, da der er tale om en pludselig støj, og ikke om en konstant støj.

Egholms venners bemærkninger til Vejdirektoratets svar af 4. juni 2012:

I lyset af forsigtighedsprincippet, har Vejdirektoratet draget sine konklusioner for Danmarks ansvarsart nr. 1, Lysbuget Knortegås, ud fra undersøgelser fra Tyskland af andre fugle arter!! Fantastisk!!

Man er helt målløs. (Der må da kunne spares masser af forskningstimer og feltarbejde fremover hvis man slår alle fuglearter sammen under et og drager sine samlede konklusioner her fra)!

Ang. Øvrige undersøgelser af forholdene for Lysbuget knortegås, skriver Vejdirektoratet, at bevaringsstatus for arten betegnes som Ugunstig stigende.. Det forekommer mærkværdigt at man skriver sådan, i 2011, da en række ornitologer allerede i 2009 -10 råbte vagt i gevær, fordi arten var i truende tilbagegang. Der findes en række artikler, som beskriver gæssenes problematiske situation, men det virker som om der er gået lidt for meget "Copy/paste fra VVM 2006, i det arbejde VD har udført med VVM redegørelsen fra 2011.

Når bevaringsstatus for Lysbuget knortegås er ugunstig faldende, og adskillige førende danske ornitologer og forskere, anmoder om, at der i værksættes en handlingsplan, som sikre gæssenes overlevelse, så forekommer det ganske uansvarligt, at Vejdirektoratet skriver, at godt nok vil noget ålegræs forsvinde, og fuglenes levebetingelser ved Egholm forringes, men gæssene kan bare finde føde et andet sted. Det virker som om, projektet er vigtigere end at opfylde sine internationale forpligtelser. Det forekommer helt uhørt, at de biologer, som har foretaget undersøgelserne ikke er gåse-eksperter, men som de udtrykte det: Betegnede sig som "blandingsmisbrugere" Det må være et ufravigeligt karv, at man altid bruger bedste viden på området.. Det er, som vi ser det, **ikke** sket i forhold til Lysbuget knortegås. Det er almindelig kendt blandt ornitologer, at Danmarks mest erfarne og vidende gåseforsker hedder Preben Clausen. Og er tilknyttet Århus universitet.

Det er Danmarks ansvars art nr. 1, så det er ikke en hvilken som helst "pipfugl", man håndterer så skodesløst.

Ud over ovennævnte stillede vi dette spørgsmål:

Høringssvar 5.387: ønsker oplyst om Vejdirektoratet kan garantere og tilbagevise at anlæg og drift af en Egholmlinje ikke strider imod og direkte krænker den nationale og internationale beskyttelse lysbuget knortegås er omfattet af?

Vejdirektoratet har aldrig formået at give et svar på dette vigtige spørgsmål!??

5. Egholms Venners bemærkninger til besvarelse af spørgsmål om flagermus:

Hvis der skal have nogen som helst mening i at der render en biolog rundt på Egholm midt om natten, og lytter og lyser efter flagermus, så må man da i det mindste forlange, at man beskæftiger sig med det område hvor linjeføringen for en 3. Limfjordsforbindelse forekommer ifølge Vejdirektoratets materiale! Det giver da absolut ingen mening at pjukke rundt flere km fra linjeføringen, hvis man ikke også samtidig undersøger digegravene (§3 området), som ligger lige hvor en evt. tunnel vil blive ført iland på Egholm. Hvis det, som det må opfattes af Vejdirektoratets svar ikke er noget problem medtrafikdrab af flagermus, hvorfor så overhovedet undersøge om de er på øen. Vi kan ikke stille os tilfreds med Vejdirektoratets manglende og useriøse undersøgelser, samt Vejdirektoratets udokumenterede vurderinger, og anbefaler at Folketinget **afviser** at træffe beslutning om en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen, bl.a. med henvisning til manglende undersøgelser af forekomst af flagermus i linjeføringen for en 3. limfjordsforbindelse.

Vejdirektoratets kommentarer til kritikken fra Egholms Venner:

Når man laver undersøgelser for flagermus, er det flagermusenes yngle- og rasteområder samt ledelinjer, som primært undersøges, da en påvirkning af disse kan have direkte indflydelse på en population. Fourageringsområder undersøges også, men kun i mindre omfang, da en påvirkning af disse er af mindre betydning for flagermusene. Yngle- og rasteområder består primært af skovområder og bymæssig bebyggelse, ledelinjer består ofte af skovbryn og levende hegn eller vandløb, mens fourageringsområder ofte består af byområder, levende hegn, skovbryn og overfladen på søer eller større vandløb. Der er ikke foretaget undersøgelse af digegravene ved Egholms sydkyst, da disse ikke vurderes at være vigtige fourageringsområder eller ledelinjer for flagermus. Der er ved undersøgelserne fokuseret på de potentielle yngle- og rasteområder; det er også netop den type områder, som der henvises til, når man taler om bilag IV-beskyttelsen. Generelt er Egholm ikke et vigtigt område for flagermus. Ved undersøgelse af flagermus i bedre egnede områder på øen blev der ikke hørt eller set mange arter eller individer. Digegravene bruges muligvis af og til af vandflagermus til fouragering. Vandflagermus er en af de almindeligste arter i Danmark, og arten forekommer de fleste steder med åbne vandflader. De potentielle vigtigste yngle- og rasteområder samt ledelinjer er blevet undersøgt på begge side af vejen for at få et overblik over, hvilke arter og i hvilke omfang de findes på øen, for herefter at kunne vurdere påvirkningen.

Egholms venners bemærkninger til Vejdirektoratets svar af 4. juni 2012:

Vi kan fint læse Vejdirektoratets svar, men forstår stadig ikke den måde man prioriterer på. Hvis en art vurderes at være almindelig forekommende, så behøver man åbenbart ikke at lave specielt gode undersøgelser af arten? Også selv om den er internationalt beskyttet?

Det er korrekt, at den ene undersøgelse foregik på vest siden af vejen, om end ca. 1,5 km fra linjeføringen, og at en undersøgelse blev foretaget i en skov, ca. 500 m øst for linjeføringen. Men at man nægtede at søge i digegravene i § 3 området midt i linjeføringen, synes vi stadig er underligt! Det ville ikke have taget mange timer.. Er resten af linjeføringen i øvrigt undersøgt? Vandskisøen?, Østarådalen?, Mølholmsøerne?, Søerne ved Lindholm Camping?, Lindholm å? Hasseris å? Osv.osv.

6. Egholms Venners bemærkninger til besvarelse af spørgsmål om feltundersøgelser:

Som vi er oplyst er det sådan, at Cowis biolog, Martin Vestergaard og muligvis også en assistent, har været på Egholm i april måned 2010 og lyttet efter Strandtudser. Han var på øen igen omkring den 2. juni hvor 2 lokale, Mogens Frost Christensen, og Henrik Mørch, deltog i lytning efter Strandtudser (hørte i øvrigt mange). Omkring midnat fortsatte Martin Vestergaard og Henrik Mørch med lytning og lysning efter flagermus. Det

foregik i hhv. Kronborgskoven øst for linjeføringen. Og ved et gadekær i Egholm by, samt i en skov nordvest for Egholm by. (Der blev konstateret Flagermus i Egholm by, samt i skoven lige nord for, samt et enkeltsignal blev opfanget i Kronborgskoven). Om formiddagen, den 3. juni blev to vandhuller vest for linjeføringen undersøgt, og der blev fundet æg, som dog ikke med sikkerhed kunne artsbestemmes. Det var meningen at MV ville komme til Egholm igen i juli måned, for at lede efter Strandtudser mv., men desværre kom han til skade, og var sygemeldt i en længere periode. Sidst i oktober 2010 ankom 2 biologer, fra COVI (Jan Fischer Rasmussen og Marlene..) for at lede efter Lysbugede knortegæs mv. Henrik Mørch fra Egholms Venner også ude for at se efter gæs, så han deltog, som guide for biologerne, gennem nogle timer, hvor der blev set Lysbugede knortegæs mange steder omkring øen. (ved færgeløbet, lige øst for linjeføringen, hvor der er meget ålegræs, omkring Mudderet, lige vest for linjeføringen, samt nord og vest for Egholm. Siden har der ikke været besøg fra COVI, som vi er orienteret (og det plejer at være særdeles godt). Derfor er det os en gåde at Vejdirektoratet opgør Cowis feltarbejde til flere mandemåneder. Vi finder at undersøgelserne af flora og fauna, i nærheden af Linjeføringen, og i sær på Egholm, har været meget sporadisk, og mangelfuld.

Vejdirektoratets kommentarer til kritikken fra Egholms Venner:

Undersøgelserne i felten foretaget af COWIs biologer har foregået ad flere omgang i perioden fra april til oktober 2010. Udover specifik eftersøgning af padder og flagermus på udvalgte dage med godt vejr i april, juni og september er der også gennemført en opdaterende kortlægning af nærliggende naturområder og spredningskorridorer dels i felten, dels ved indhentning af data fra luftfoto, Aalborg Kommune m.v. Fugle især omkring kystområdet ved Limfjorden er blevet kortlagt i træktiden og om sommeren ad flere omgange. Dertil er der inddraget relevante data fra tidligere undersøgelser af området for at kunne vurdere naturområdernes potentiale som levesteder. Denne tilgang til feltarbejde og dataindhentning vurderes at være dækkende for at kunne foretage en vurdering af konsekvenserne for naturen i området.

Egholms venners bemærkninger til Vejdirektoratets svar af 4. juni 2012:

Vil det så ikke være passende hvis vi får fremlagt alle rapporter, time og rejseafregninger fra eksternt ekspertbistand i forbindelse med VVM redegørelsen 2011? Det kan give politikerne et mere tydeligt billede af om de synes de har fået nok for pengene, og om det er tilstrækkeligt til, at de kan træffe en 100 % sikker og lovformelig beslutning.

Vi kan også få klarhed over om der i alle tilfælde er brugt den bedst tilgængelige viden på området, som man vel skal når man laver VVM redegørelser?

VI synes stadig at det er problematisk, at man undersøger sporadisk ud fra hvad man tror! Og ikke bruger tid, som er nødvendig for at sikre de mest optimale resultater af undersøgelserne. Vi gentager, at vi synes der er brugt for meget "copy/paste" fra tidligere undersøgelser som jo i øvrigt blev kasseret.

Det er vigtigt at forsigtighedsprincippet efterleves. Det er vel også korrekt, at deri sager om påvirkninger af bilag 4 arter opereres med omvendt bevisbyrde.. Forstået sådan, at ønsker man at lave et eller andet, som på en eller anden måde kan risikere at have negativ påvirkning af arterne og deres levesteder, så skal man kunne bevise at det **ikke** gør skade!?

Egholms Venner anmoder folketinget om, at man ikke træffer beslutning om fastlæggelse af linjeføring for 3. limfjordsforbindelse i Egholm linjen, før man kan bevise at det ikke kan gøre nogen form for skade på beskyttede arter og naturtyper.

Venlig hilsen
Egholms Venner
V/ Henrik Mørch
Egholm 59

9000 Aalborg.

-