

Til Vejdirektoratet v/Niels Fejer Christiansen. Samt alle medlemmer af Folketinget.

Høringssvar fra Foreningen

Sendt den 01.01.-2022

Egholms Venner.

Vedr. forslag til anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse:

Vi har, den 3. december 2021, på mail, modtaget diverse materiale og en anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse. I form af en motorvej i Egholmlinjen.

Vi vil indledningsvis påklage, at materialet (lovforslaget) er sendt i høring i december måned, hvor folk i den grad har andet i hovedet. Både på grund af juletravlheden, og den seneste tids bekymrende smittetal, og deraf følgende restriktioner, finder vi det yderst kritisabelt, ja faktisk som en reel hån mod demokratiet, at Vejdirektoratet/Transportministeren, trods anmodning om udsættelse, fastholder at høringsfristen ikke bliver udvidet.

Det viser sig nu også, at flere af de lodsejere, som hvis en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen realiseres, vil få deres ejendomme, eller dele heraf eksproprieret, ikke har fået besked om høringen af anlægsloven. Det finder vi helt uacceptabelt. Det er helt uhørt, og virker udansk, at man ikke giver de berørte besked, og vi mener alene af den grund, at høringsperioden bør gå om!

De danske småøer, er vores kronjuveler:

I virkeligheden forekommer det meget mærkeligt, at det overhovedet er kommet så vidt, at Folketinget nu skal til at behandle et lovforslag om en motorvej over en af de danske småøer!? Når vi i forbindelse med diverse møder, og generalforsamlinger mv. i Sammenslutningen af danske småøer, har været vidne til den overflod af superlativer, som politikere fra alle Folketingets partier, generøst spreder om sig, når de deltager i arrangementerne. Det skorter aldrig på erklæringer om hvor kæmpe stor værdi de tillægger de danske småøer. Både i kraft af deres funktion, som turistmagneter, naturperler, og som et stykke dansk kulturhistorie. Eller, som en tidligere minister udtalte for nogle år siden: *De danske småøer er vores kronjuveler*. Derfor er det os en gåde, at de ø-glade politikere, ikke for længst, har belært deres transportordførere om, at det ikke er partiets politik at ødelægge en dansk småø/kronjuvel.

Når man kan finde på, at lave en dansk småø, som ligger så unikt, som 3 minutters sejldes, fra Danmarks 4. største by, og som faktisk er den eneste ø, som har et city-postnummer (9000), og som tilmed er Danmarks største økologiske ø, og som besøges af 100.000 turister hvert år, - om til en bropille, så er der altså noget vi slet ikke forstår! For det kan vel ikke tænkes, at politikerne i virkeligheden bare hyler med de ulve de er sammen med. Eller som nogen også siger: Taler med to tunger.

Ifølge VVM opdateringen, så vil Egholms værdi, som turistmål, blive væsentligt negativt påvirket, hvis der anlægges en motorvej, og ikke mindst en lokalbro hhv. over, og til øen. Det vil nemlig bevirke, at fremtidige turister blive folk, som i alt for overvejende grad, vil ankomme i biler og busser, med alt hvad det indebærer af trafikbøvl, og forstyrrelse, ikke mindst af øens unikke dyreliv.

Forslagets baggrund:

Vi forstår at Aalborg Kommune har betalt halvdelen (2.500.000 kr.) af opdateringen af VVM redegørelsen fra 2011, som åbenbart danner grundlag for udarbejdelsen af lovforslaget. Det er altså meget betænkeligt, og i vores optik, slet ikke i orden, at Vejdirektoratet/Staten og Aalborg kommune deles om at betale for en opdatering af en VVM redegørelse! Det er alene en Statslig opgave at lave VVM opdatering af et statsligt projekt!

At Aalborg kommune, hvor der i byrådet er flertal for en motorvej over Egholm, medfinansierer VVM-opdateringen, bringer desværre lynhurtigt tankerne hen på ordsproget: *"Dem der betaler for musikken bestemmer hvad der skal spille"s.*

Vi kan se, at det er hhv. Cowi og Rambøll, som har stået for bl.a. feltundersøgelserne, i forbindelse med VVM redegørelse, og opdatering. Det er sådan, at begge disse firmaer, er medlemmer af både Dansk Vejforening, og Aalborg alliancen, som har det som sit interesseområde, at sikre der, hhv. etableres så mange veje som muligt, og at der etableres en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Vi synes, det vil være på sin plads, at der udarbejdes en ny VVM redegørelse, og at der denne gang hyres firmaer, som ikke er medlem af Dansk Vejforening, Aalborg-alliancen, eller for den sags skyld, andre interesseorganisationer, med et formål, som gør, at man kan finde anledning til at formode de ikke er objektive, i deres konklusioner.

Nej til ophævelse af klageadgange, og lempelser i lovgivningen:

Egholms venner anderkender ikke, at Transportministeren, som beskrevet i lovforslaget, får lov til at dispensere for klageadgange, og diverse regler, kommuneplaner, og love. At Transportministeren mener det kan legaliseres fordi man ønsker at sikre fremdriften i processen, er vi slet ikke enige i!

Hele, kapitel 4. i lovforslaget: "Fravigelse af anden lovgivning", bør efter vores mening, udgå!

Århuskonventionen:

Egholms Venner finder, som nævnt i indledningen, det problematisk, og vi antager faktisk, at det er i strid med Århuskonventionen, at flere direkte berørte lodsejere, ikke har fået direkte besked, om at anlægsloven var i høring. Vi anmoder derfor om, at få forevist dokumentation for, at det er foreneligt med Århuskonventionen, at berørte lodsejere, ikke har fået besked om, at et lovforslag, som vil betyde, at de skal afgive jord, og/eller bygninger, er sendt i høring?

Det er jo, som vi har fået oplyst, sådan at disse lodsejere, har partsstatus efter den almindelige forvaltningsret, der også må finde anvendelse, selvom myndighedens tilladelse til et anlægsprojekt gives ved en anlægslov.

I forbindelse med høringen af VVM redegørelsen fra 2021, indkom der ca. 7800 hørings svar, hvoraf, ca. 95 % var hørings svar, som talte i mod en motorvej over Egholm. Af den grund, og som vi tolker teksten i Århuskonventionen, så bør de mange hørings svar afspejle hvordan projektet kommer til at se ud. Vi kan ikke se, at der er taget rimeligt hensyn til de mange indsigelser i det lovforslag, som nu er lagt frem, så vi anmoder derfor om, at projektet ændres, så det kommer til at afspejle, at der er taget behørigt hensyn til de mange rekord-mange hørings svar.

Aalborg kommunes medfinansiering.. Er det overhovedet lovligt?:

Egholms venner stiller også spørgsmålstegn ved lovligheden af, at Aalborg kommune, tilbyder at medfinansiere en bestemt linjeføring af en 3. Limfjordsforbindelse. Ja i det hele taget en 3. Limfjordsforbindelse, som jo er et Statsanliggende.

Det er jo faktisk, at Aalborg Kommune, via et foretagende, som kaldes: Aalborg alliancen, har tilbudt at betale 600.000.000 kr. til realisering af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Vi har også forståelsen af at det er en betingelse for at projektet kan realiseres så hurtigt netop bunder i, at Aalborg kommune bidrager med de 600.000.000 kr. For som der kan læses i tidligere regerings investeringsplan: *Aalborg Kommune tilkendegivelse har muliggjort, at aftaleparterne prioriterer igangsættelse af anlæg an tredje Limfjordsforbindelse i fase 1. Det er således en betingelse for den tidlige igangsættelse af anlægsprojektet, at Aalborg Kommune bidrager med samlet 600 mio. kr. fra Aalborg kommunes anlægsbudget, hvoraf 400 mio. kr. skal falde inden anlægsperioden.*

Egholms venner er bekendt med, at Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen, har sendt klage til Ankestyrelsen, over Aalborgalliancens virke. - Egholms venner bakker fuldt ud op om Borgerbevægelsens klage.

Er Vejdirektoratet/Folketinget helt sikrer på, at det er legalt, at Aalborg kommune er medbetaler af en motorvej over Egholm?

Måske vedtaget/aftalt på falske forudsætninger?:

Angående legalitet, så vil vi nemlig lige henlede opmærksomheden på, at Aalborgs Borgmester, så sent som under seneste byrådsmøde, den 3.dec., udtalte følgende: *Hvis vi skal komme med en medfinansiering, og det er jo en forudsætning for hele infrastrukturaftalen, så er det jo en forudsætning at lovhjemmel er til stede, og ellers vil vi være i nogle udfordringer, som jeg har svært ved at se mig ud af. Så derfor synes jeg det er vigtigt at den del er fuldstændig på plads.* Citat slut.

Hvis der ikke er lovhjemmel til at medfinansiere projektet, så har Transportudvalget, jo anbefalet linjeføring over Egholm, på et falskt grundlag. Vi mener ikke det kan være legalt, at der er udarbejdet et forlig, om finansiering af en 3. Limfjordsforbindelse, uden at der er sikkerhed for at finansieringen reelt er til stede. Her kan man jo nemt risikere, at der mangler de 600.000.000 kr. som Aalborg kommune, tidligere har tilbudt at betale, men som der så alligevel ikke er lovhjemmel til at Kommunen bruger til formålet.

Har du penge, så kan du få..

Egholms venner er også i en anden sammenhæng meget utilfredse med, at Aalborg kommune, har tilbudt at betale en stor del af projektet, nemlig fordi det jo skaber jo basis for, at rige kommuner kan købe sig til projekter, som fattigere kommuner ikke har mulighed for at tilegne sig. (lidt, eller måske i virkeligheden meget, ligesom de ulovlige udbygningsaftaler, som Aalborg kommune, jfr. en nyligt gennemført advokatundersøgelse, jo har benyttet sig af i en årrække).

Forklaring på ordet, Udbygningsaftaler:

I Aalborg pågår der lige nu en stor sag, om ufrivillige udbygningsaftaler, og hvor foreløbig to topembedsmænd i kommunen, er blevet "sendt hjem", som man siger.. efter afsløring af uoverensstemmelser, i alle de 27 byggesager, som netop har undergået en advokatundersøgelse.

Udbygningsaftalerne går, som det nok er de fleste bekendt, ud på, at nogle bygherre har fået stillet i udsigt, at deres byggesager vil blive behandlet mere lempeligt, og hurtigere, hvis bygherrerne, til gengæld indgår udbygningsaftaler, hvor de f.eks. til gengæld betaler for ting som f.eks. et lyskryds, et fortov, noget klima/højvandsikring ved Limfjorden etc. etc. Vi kan faktisk godt få os til at sammenligne Aalborg kommunes tilbud, om at medfinansiere 3. Limfjordsforbindelse, med deres håndtering af deres egne udbygningsaftaler.. Egholms venner synes ikke, at Staten skal tage imod Aalborg kommunes medbetaling for en 3. Limfjordsforbindelse, som jo er et statsligt anliggende.

Hvorfor har transportudvalget anbefalet en Egholmforbindelse?:

Vi tror helt ærligt ikke et øjeblik på, at der havde været så stor vilje til at anbefale et projekt, med en så tvivlsom samfundsmæssig forrentning, en så dårlig trafikaleffekt, og et projekt, som, i alle tidligere VVM-redegørelser, er beskrevet, som det mest miljø og natur skadelige af de fremlagte projekter. Hvis ikke det var fordi Aalborg kommune var trådt til med en "udbygningsaftale", i form af et økonomisk bidrag på 600.000.000 kr.

Folk i Nordjylland vil ikke have en Egholmforbindelse!:

At der samtidig er så stor folkelig modstand mod en forbindelse over Egholm. Som det kan ses af nedenstående, har der gennem mange år været en stabil overvægt i antallet af mennesker, som ønsker en østlig forbindelse, frem for en Egholmforbindelse! Hvilket kun gør det kun endnu mere uforståeligt, at det er Egholmforbindelsen, som transportudvalget, har valgt at pege på.

Man kan spørge sig selv, hvorfor vi, i Nordjylland skal have stoppet en forbindelse ned i halsen, som flertallet ikke vil have, mens man undlader at gennemføre vejprojekter andre steder i landet, som der er lokal opbakning til?

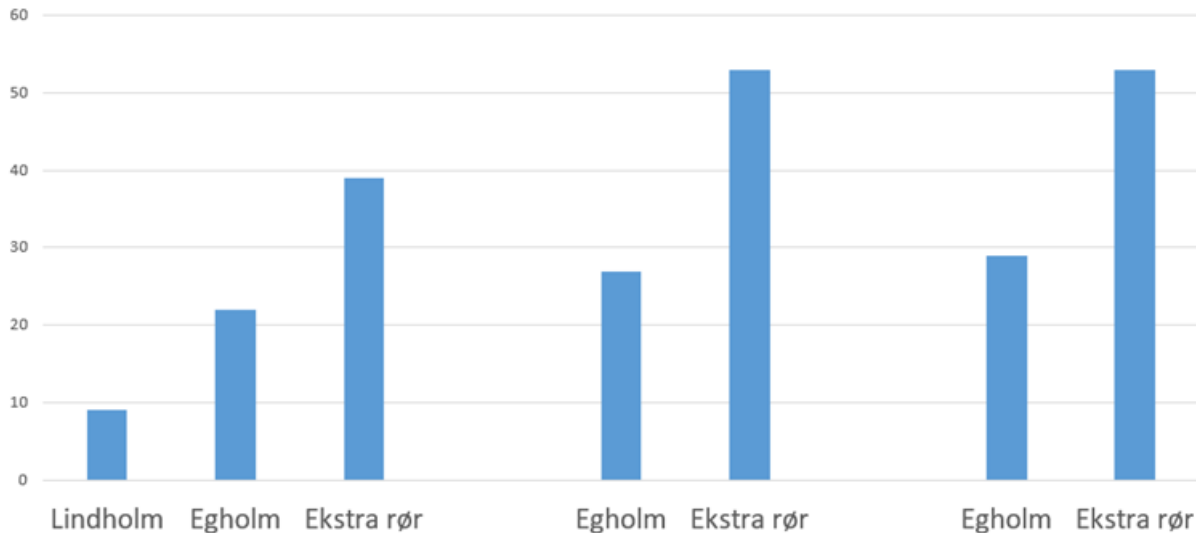
Men de Nordjyske borgmestre vil jo have den? Eller?

Vi er da helt klar over, at der er en flok nordjyske Borgmestre, som for nogle år siden (mener det var i 2006) stak hovederne sammen og aftalte fuld enighed om en Egholmforbindelse, stadig officielt går ind for en Egholm motorvej, men vi er da ikke meget i tvivl om, at denne "enighed", bare er en taktisk enighed. - Hvilken interesse, har en borgmester på Mors, og i Thy i en 3. Limfjordsforbindelse? Hvorfor skulle en Borgmester i den østlige del af Vendsyssel, eller den østlige del af Himmerland, lige pludselig helhjertet gå ind for en forbindelse i den vestlige del af Aalborg? Tidligere, før kommunesammenlægningen, var der faktisk, blandt de nordjyske kommuner, flertal for en østlig forbindelse. Den pludselige nordjyske enighed om en Egholmforbindelse skyldes givetvis, at flere Folketingspolitikere, flere gange, under de tidligere forhandlinger, bekendtgjorde, at så længe Nordjyderne ikke var enige, så fik de ikke flere forbindelser!

Opinionsundersøgelser vedr. 3. Limfjordsforbindelse:

Jysk Analyse A/S 2011, 2014* og 2019

* Hele Nordjylland, ikke kun Aalborg



Se nærmere om undersøgelserne:

inklusive kort: hvor bor dem, der ønsker den ene og den anden motorvej

[Jysk Analyse 2014](#) – hele Nordjylland som målgruppe.

[Jysk Analyse 2011](#)

[AAU 1996](#)

Er der ikke andre muligheder, som er bedre?:

Vi savner svar på hvorfor lovforslaget, og VVM opdateringen ikke beskriver mulighederne for andre mulige linjeføringer, og andre byggeteknikker, end det der beskrevet i lovforslaget, nemlig en motorvej over Egholm?? Hvorfor kan den ikke bores under? Det fremgår af tidligere VVM-redegørelser, at være en mulighed. Hvorfor skal den etableres i den modsatte side af Aalborg end hvor der er brug for den? Langt de fleste trafikanter, som krydser fjorden fra nord til syd har ærinde i den østlige del af Aalborg, og langt de fleste af de trafikanter som krydser fjorden fra syd til nord har ærinde i den østlige del af Vendsyssel.

Hvorfor har man ikke undersøgt forslaget om en forlængelse af Tranholmvej, over fjorden, og op til E45? Vi kan ikke se, at dette alternativ er gennemregnet og analyseret med samme grundighed som de andre projekter, f.eks. med LTM beregninger og samfundsøkonomiske analyser. Hvis det f.eks. blev anlagt som en motortrafikvej, eller alene motorvej fra Tranholmvej mod nord, så ville det være billigere end de andre alternativer. Og fordi det ligger tæt på den eksisterende limfjordstunnel må det da give en vis aflastning af tunnelen. Det ville også løse problemerne med store transporter, der kunne køre den vej.

Hvorfor et det kendte projekt, med et enkelt ekstra tunnelrør ved E45 ikke medtaget i opdateringen?

Fejl og mangler, og lidt historie:

Helt overordnet finder vi ikke, at Miljøkonsekvensrapporten er fyldestgørende, da alt for meget er udsat til senere, og da der er alt for mange åbenlyse fejl og mangler. Derudover er der graverende mangler i væsentlighedsvurdering af konsekvenserne på udpegningsgrundlaget for N15, H15 og F1, og i vurderingerne vedr. strandtudserne.

Vores næste del af høringsvaret omhandler derfor nogle af de fejl og mangler, vi har opdaget i VVM redegørelsen, og Miljøkonsekvensrapporten:

Først lidt historie:

Men først, vil vi erindre om, at de to tidligere VVM redegørelser, fra hhv. 2003, og 2006, blev kasseret af hhv. Naturklagenævnet, og Skov og Naturstyrelsen.

I begge tilfælde fordi der ikke kunne opstilles sikre afværgeforanstaltninger for en række arter og naturtyper, og fordi undersøgelserne af flora fauna og naturtyper var mangelfuld. Og fordi de foreslåede afværgeforanstaltninger slet ikke var tilstrækkelige.

Helt tilbage i 1996, i et notat fra Skov og Naturstyrelsen (J.nr. SN 143/14-0010), kan man se, at man allerede på det tidspunkt var bekendt store de naturmæssige problemer med at gennemføre en forbindelse over Egholm.

Men så skete der noget:

VVM redegørelsen fra 2011, som der, i 2021 blev udført en opdatering af, er såmænd også fuld af fejl og mangler, men siden amternes nedlæggelse, har der jo ikke været en reel objektiv og uvildig instans, man kan klage til.

Siden 2006, har det jo været sådan, at Vejdirektoratet står for både udfærdigelse af VVM-redegørelsen, og tager sig af at svare på de klager, fra borgerne, som indløber i høringsperioden. Det siger sig selv, at det er uhyre vanskeligt, at opnå indrømmelser af fejl og mangler fra vejdirektoratets side, over et arbejde som vejdirektoratet selv har udført, og i øvrigt modtaget et tocifret millionbeløb for at udføre.

Når vi gennemgår de afværgeforanstaltninger, som er med i opdateringen, og VVM-redegørelsen fra 2011, så er de stadig på ingen måde tilstrækkelige. Og alt for mange steder i opdatering og VVM, kan man se, at der er mange forhold, som man ikke har klarhed over, men som man lover der vil blive taget hånd om i anlægsfasen. Og i andre tilfælde faktisk først i driftsfasen.

F.eks. håndteringen af sediment fra fjorden, håndtering af Asbestholdigt affald, afværgeforanstaltninger for en del naturtyper, en masse dyre og plante arter, ikke mindst bilag 4 arter, rødlistearter, og naturtyper, beskyttet af diverse konventioner, som Danmark har tiltrådt. F.eks. Ramsar konventionen.

Det er slet ikke tilstrækkeligt. Det er helt klart et krav, at der er styr på alle tænkelige situationer inden man vedtager en anlægslov for så store et projekt som en 3. Limfjordsforbindelse.

Fejl og mangler:

Strandtudser og andre padder.

Samt afvanding af Egholm ved oversvømmelser.

Projektet:

Anlæg af motorvejen over Egholm:

Der står bl.a. i VVM materialet, at der skal anlægges en trykpude, af jord, tværs over Egholm..

Denne trykpude skal ligge et stykke tid. Måske et par år? For at trykke jordbunden sammen, så den kan holde til et vejanlæg..

Hvordan vil man sikre optimal og afbalanceret afvandingen af Egholm, mens trykpuden ligger tværs over øen?

Hvordan vil man sikre at der ikke dræbes beskyttede arter, herunder bilag 4 arter, mens der køres materiale til trykpuden over på Egholm?

Kan det sikres, at ingen mennesker og dyr, belastes af støj over de 58 DB, under anlægsarbejdet?

Der er jo ikke anvist nogen form for restriktioner på kørslen!? Må man køre året rundt? Må man køre døgnet rundt? Og vi ser ingen planer om hvordan man vil sikre, at mennesker, dyr, planter og naturtyper holdes skadesløse mens der anlægges trykpude?

Grundvandsstand og oversvømmelser og afvanding?:

Der står ikke nogen steder hvordan man, i mens denne trykpude ligger tværs over øens to største afvandingskanaler, sikrer afvandingen af øen. Denne afvanding er jo bydende nødvendig for at der kan drives landbrug på øen, og den hindrer også til dels oversvømmelser, som kan være til skade for beboerne, turisterne, og ikke mindst øens flora og fauna (herunder bilag 4 arter, og rødlistearter).

Afklaring mangler. Afvanding:

Et af vores medlemmer har telefonisk fået det svar fra Vejdirektoratet, at det vil man da helt sikkert få styr på!? - MEN.. Hvorfor er der ikke styr på det inden man sender en anlægslov til behandling i folketinget??

Hvordan sikres afvandingen efter, og under, etablering af den dæmning, som motorvejen skal ligge på?

Det forekommer at være en grov mangel, når der ikke er taget hensyn til Egholms afvanding, i anlægsfasen, i projektet. Der mangler også i vores optik, de fornødne afværgeforanstaltninger!

Hvordan vil man sikre, at flora, fauna, og landbrugsjord, ikke skades permanent ved evt. oversvømmelser?

Strengt beskyttede dyr.

Egholms store bestand af sjældne og strengt beskyttede padder, som f.eks. Strandtudse, Spidssnudet frø, Løgfrø, Stor og Lille vandsalamander, m.fl. vil have betydelig risiko for at uddø på øen hvis ikke afvandingssystemet fungerer korrekt, som nu.

Gul Engmyre kan næppe overleve på Egholm, hvis der ikke sikres en ordentlig afvanding af øen, da de ikke holder til at deres tuer er oversvømmet i længere tid. Der holdes, den dag i dag, et fornuftigt forhold mellem afvanding, og bevarelse af vådområder, således at flora og fauna har bedst mulige betingelser på øen.

Hvordan kan det med 100 % sikkerhed garanteres, at et motorvejsprojekt over Egholm ikke får negative konsekvenser for strengt beskyttede arter, og naturtyper?

Når dæmningen er anlagt?:

Det er, som vi ser det, en grov mangel, at der ikke er taget tilstrækkeligt hensyn til øens afvanding i projektet i driftsfasen.

Oversvømmelser på Egholm, som der helt afgjort kommer flere og flere af i fremtiden, er der heller ikke truffet de fornødne afværgeforanstaltninger for i projektet. Der er nævnt, at vejen skal ligge på en ca. 3 m høj dæmning, hvilket skulle sikre vejen mod oversvømmelser, men selve Egholm, er ikke sikret mod oversvømmelser.

Hvorfor er den ikke det?

Grøfter og kanaler har stor betydning!

Det er jo sådan i dag, at kanalerne er en stor hjælp når vand fra oversvømmelser (hvad enten de skyldes stormflod, tømning, eller nedbør), skal ledes ud i fjorden igen. Med en spærring eller bare delvis spærring, af kanalsystemet, bliver det vanskeligt, at få vandet fra øen igen, og den skade, som saltvand forårsager på landbrugsjorden, samt flora og fauna, herunder bilag 4 arter, og rødlistearter, forøges kraftigt.

Hvordan vil man sikre at flora, fauna, og landbrugsjord, ikke skades ved fremtidige oversvømmelser?

Strengt beskyttede dyr, og planter, kan komme i klemme:

Der står heller ikke noget om hvordan afvandingen sikres efter etablering af den dæmning, som motorvejen skal ligge på, så det er en grov mangel, at der ikke er taget tilstrækkeligt hensyn til øens afvanding i projektet.

Vi frygter ikke mindst, at Strandtudsebestanden, bestanden af Gule engmyrer, og mange andre plante og dyrearter, samt naturtyper, vil blive udsat for et voldsomt pres hvis der står vand på Egholm i længere tid.

Hvordan kan det med 100 % sikkerhed garanteres, at et motorvejsprojekt over Egholm ikke får negative konsekvenser for strengt beskyttede arter, og naturtyper?

Mere om padder og den slags:

Nu vi er ved Strandtudserne, og de andre bilag 4 arter, så savner vi faktisk en mere detaljeret beskrivelse af f.eks. Spidssnudet frø, i VVM opdateringen. Det var jo sådan at vi tilbage i 2006, under feltundersøgelser, nærmest vadede rundt i yngel fra Spidssnudet frø, på en eng på Egholms sydkyst. I øvrigt mens vi eftersøgte Ensianarter.

Beskyttelse af bilag 4 arter?:

Man beskriver, at der under anlægsarbejdet, skal indfanges Strandtudser i nærheden af projektområdet, og at de skal fanges i spandfælder med 30 m mellemrum. Det bliver da en del spande, man skal bruge på den knap. 2 km lange strækning, som udgør linjeføringen tværs over Egholm. Der står jo også, at der vil ske en blivende beskadigelse af nogle de steder som Strandtudserne i dag bruger som ynglested, og som levested. Der står i en tidligere VVM redegørelse, at drab af Strandtudser under anlægsarbejdet ikke kan undgås.

Om Strandtudse står der i habitatdirektivets artikel 12:

Medlemslandene træffer de nødvendige foranstaltninger til at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for dyrearter, der er nævnt i bilag 4 litra a) med forbud mod:

- a) Alle former for forsætlig indfangning eller drab af enheder af disse arter i naturen.
- b) Forsætlig forstyrrelse af disse arter, i særdeleshed i perioder, hvor dyrene yngler, udviser yngelpleje, overvintrer eller vandrer.
- c) Forsætlig ødelæggelse eller indsamling af æg i naturen
- d) Beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder.

Den måde, som Vejdirektoratet angiver at ville etablere en motorvej tværs gennem Strandtudsernes leve og yngleområder. Er 100 % i strid med teksten på Naturstyrelsens hjemmeside. Vi forstår, at de regler, som Danmarks naturfredningsforening, og Naturstyrelsen har angivet på sin hjemmeside, er helt i tråd med de regler, som fremgår af EU habitatdirektivet, og bl.a. Bernkonventionen, som Danmark har tiltrådt, og som Strandtudsen er beskyttet af.

Vores opfattelse er, at hvis der man nogen måde skal kunne fraviges førnævnte bestemmelser, skal det ske efter artikel 16, hvor der står:

1. Hvis der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, kan medlemsstaterne fravige bestemmelserne i artikel 12,

Det skal med andre ord kunne bevises, at der ikke er andre muligheder for at lave et eller andet projekt, som f.eks. en vej, andre steder..

I tilfældet 3. Limfjordsforbindelse, kan den laves både miljø og naturmæssigt bedre, meget billigere, og ikke mindst med en bedre trafikafvikling, i den østlige del af Aalborg.

Ulovligt:

Egholms venner nedlægger derfor påstand om, at en forbindelse over Egholm, vil være ulovlig.. Den er i strid med en række love, direktiver, og konventioner, som Danmark har tiltrådt. Det være sig Naturbeskyttelsesloven, Habitatdirektivet, Fuglebeskyttelsesdirektivet, Bernkonventionen, Bonn konventionen, Ramsarkonventionen.

Det kan ikke have været ukendt for Vejdirektoratet, at der vil være store lovgivningsmæssige udfordringer ved at etablere en forbindelse netop i Egholmlinjen, da der jo står i lovforslaget, at de beskyttede arter er særligt knyttet til de eksisterende naturområder omkring Østerådalen, på Egholm, og langs Limfjordens kyster. Altså lige i linjeføringen!

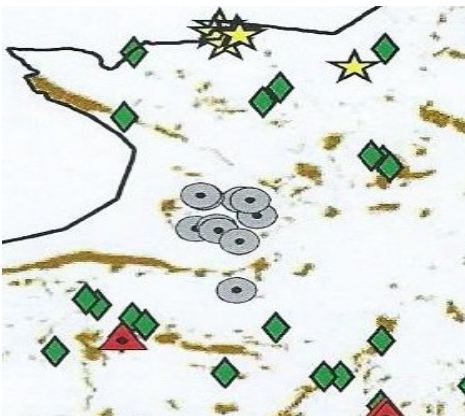
Derfor er det vores påstand at folketinget ikke har beføjelser til at vedtage en anlægslov for en motorvej over Egholm..

Utilstrækkelige afværgeforanstaltninger:

Af afværgeforanstaltninger for strandtudse er det beskrevet, at der skal anlægges erstatningsvandhuller/områder, langs motorvejen, både på Egholm og i Mølholm. (se miljøkonsekvensrapporten).

Med andre ord, vil man anlægge vandhuller i det område, som har størst mulig risiko for at forurenes af skidt og møg fra motorvejen. Man vil anlægge erstatningsvandhuller helt tæt på motorvejen, selv om det er elementær viden, at nogle af de fugle, som er kendt for at æde Strandtudser, og andre padder, nemlig Krager, og Måger, er fugle, som gennem tiden har tilpasset sig et liv langs motorvejene, fordi, der her er nemt at finde føde i form af bl.a. trafikdræbte dyr, af forskellige arter.

Men det mest tåbelige ved at anlægge vandhuller i tæt afstand til en motorvej, er jo at støjen er så voldsom, som den er. Og at den er der hele døgnet.



Her over er Aalborg kommunes kort over udbredelsen af Strandtudser. Som det ses, er Egholm det sted i kommunen, hvor der er dokumenteret langt flest Strandtudser (de grå prikker).

Støj er bestandens største fjende:

Egholms Venner har tidligere gjort Vejdirektoratet opmærksom på, at det vil være umuligt for Strandtudsehunnerne at høre når Strandtudsehannerne kvækker, hvis der er støj fra en vej i nærheden af dem. Vejdirektoratet, har selv besvaret et spørgsmål på om hvorvidt det kan være mere besværligt for en Strandtudsehun at høre en Strandtudsehan, hvis der er støj, med det svar, at det vil være mere besværligt at høre en han, når der er støj fra en vej, end når der ikke er støj.

Her er lige spørgsmål og svar: *Vil en Strandtudse-hun have lettere eller sværere ved at høre en Strandtudse-han kvække, hvis hannen befinder sig i et vandhul, som ligger tæt op ad en trafikeret vej, end hvis vandhullet ligger langt fra en trafikeret vej? Vil en Strandtudse-hun have lettere eller sværere ved at bevæge sig hen til en kvækkende Strandtudsehan, hvis det kræver at hun skal krydse en trafikeret vej?*

*Vejdirektoratets bemærkninger: "Ja, det vurderes umiddelbart, at en strandtudsehun vil have lettere ved at høre en strandtudsehan, når der ikke er trafikstøj. **Påvirkningen af padder fra trafikstøj er ikke velundersøgt.** Det formodes at trafikstøj i aften- og nattetimerne kan føre til, at hunnerne kan have vanskeligt ved at høre og lokalisere hannerne, hvilket kan nedsætte artens ynglesucces.*

Nogle studier viser dog, at hannerne er i stand til at tilpasse deres kald, når der er baggrundsstøj. Det er uvist om hanner af strandtudse og af spidssnudet frø reagerer på lignende vis, og er i stand til at tilpasse deres kald alt efter baggrundsstøj. Citat slut.

Støj fra en motorvej vil være til stede stort set hele døgnet. Vejdirektoratet fortæller helt åbent at dette forhold overhovedet ikke er tilstrækkeligt undersøgt! Igen en graverende fejl og mangel, at man drager konklusioner, og opstiller såkaldte afværgeforanstaltninger uden at kende nok til dyrenes adfærd. Det var jo netop sådanne fejl og mangler, som i sin tid var årsag til at VVM redegørelsen fra 2003 og 2006 blev kasseret.

Vi ved fra, egne observationer (og vi bor altså "dør om hule" med Strandtudserne), samt fra artikler skrevet af folk med kendskab til padders adfærd, at Strandtudsehanner ikke vil kvække i nærheden af en støjende vej (se Egholms venners tidligere klager, som er medsendt som bilag). Det oplever vi mange gange hvert forår, når der ellers er "bryllupssæson" for padder.. Bare der køre en traktor i marken, selv flere hundrede meter fra hantudsen, så gider han ikke ulejlige sig med at kvække, fordi han godt ved, at hunnen ikke kan høre ham. Vi har på et tidspunkt fået forklaret, at Strandtudserne ikke kvækker, hvis der blæser helt ned til 4 sek./m, fordi det larmer for meget til at hunnerne kan høre ham, og på trods af at Strandtudserne jo ellers er kendt for at kvække meget højt, så er det altså ikke meget der skal til for at de opgiver at kalde på hunnerne. Det burde være elementær viden for Vejdirektoratets folk.

Derfor forekommer det også som en handling mod bedre vidende, at man vil anlægge erstatningsvandhuller klods op ad motorvejen.

Vi finder det i øvrigt kritisabelt, at Vejdirektoratet lægger til grund at Strandtudse er en pionerart, når det er velkendt, at navnlig hanner absolut ikke er udprægede pionerer, men det modsatte. Når de en gang har ynglet i et vandhul, er det meget svært at få dem til at yngle et andet sted.

Dyreforsøg:

Vi bemærker at det er beskrevet, at det skal påses om de opstillede afværgeforanstaltninger for Strandtudser virker efter hensigten.. Og hvis det så viser sig at de ikke virker (og det er altså vores påstand at de ikke gør), så skal der laves nogle andre afværgeforanstaltninger??

Hvilke?? Og Hvor?

Det kan kun tolkes, som om Vejdirektoratet, ikke har fornødent styr på hvad de laver!! Det er groft sagt et dyreforsøg man har gang i! Og som man ikke kender konsekvensen af. Man kan altså meget nemt risikere, at man laver uoprettelig skade på dyrenes leveforhold, og derved slet ikke sikre den økologiske funktionalitet, som jo ellers er en ufravigelig betingelse for at lave noget som helst i paddernes leveområder.

Lufthavnens veto:

Hvis/når det viser sig, at afværgeforanstaltninger i form af vandhuller tæt på motorvejen, som vist i Miljøkonsekvensrapporten, ikke virker, kan man forestille sig at Vejdirektoratet vil foreslå, at der laves nogle nye længere væk fra motorvejen. En gammel, godt nok kasseret, VVM skriver da også 300 400 m fra vejen. Men her skal vi lige have med i ligningen, at Aalborg lufthavn, har vetoret i forhold til at der kan etableres vådområder i en afstand af 5 km fra landingsbanen. Lodsejere på Egholm er tidligere blevet gjort bekendt med, at denne vetoret vil blive håndhævet, hvis der ansøges om at lave vådområder på Egholm. Og så begynder det jo at blive noget besværligt at lave erstatningsvandhuller.

Det 17 ha nye område:

Vi forstår at et område, som man vil anlægge på Egholms sydside, skal gøre det ud for erstatningsnatur, for den natur man ødelægger med motorvejen, og man har fra Vejdirektoratets side skrevet, at den type natur er let at erstatte, men der står i en ældre indsigelse, mod en tidligere VVM, fra Skov og naturstyrelsen, at netop den omtalte natur af den givne beskaffenhed er svær at erstatte...

Hvem skal man tro på? En uvildig instans, eller medlemmer af Dansk vejforening og Aalborg Alliancen?

Faunapassager:

Vi har bemærket at der skal laves et antal faunapassager under motorvejsdæmningen på Egholm. Vi kan se, at disse passager også er tiltænkt Strandtudser og andre padder at benytte (sammen med Odder, der med stor fornøjelse æder padder). Vi kan forstå, at det er tanken, at der fortsat skal være Strandtudser på begge sider af motorvejen.. Men hvis ikke man kan garantere, at Strandtudserne vil benytte de fremsatte muligheder for at krydse vejen, så mister man jo muligheden for at sikre den nødvendige udveksling mellem bestandene. Mon det er sådan, at Vejdirektoratet kan fremvise dokumentation for at f.eks. faunapassager har virket som spredningskorridorer for padder?

Ikke meget dokumentation men:

Vi kan se at der tidligere har været foretaget undersøgelser af i hvilket omfang faunapassager i Vendsyssel er blevet benyttet, og kan se, at Padder slet ikke indgår i undersøgelserne! Af de før nævnte undersøgelser af faunapassager, fremgår det i øvrigt, at de ikke ret ofte har den ønskede effekt, men at der går lang tid før dyrene vænner sig til at bruge dem. Og at hvis der er menneskelig aktivitet i nærheden af dem, så fortrækker dyrene.

På Egholm, er der en meget stor bestand af Rådyr, Harer, Ræve, mv. som er vant til at bevæge sig frit rundt over hele øen. Hvis der bliver anlagt en motorvej over Egholm, skal man forvente adskillige påkørsler af Rådyr, Harer, Ræve, Odder, Måre, Lækatte, og de forskellige gnavere, som er vant til at kunne bevæge sig uhindret rundt på øen. For de vil da ikke bare sådan frivilligt gå gennem et tilfældigt cementrør, som går under Motorvejen. De vil da prøve at gå over!

På samme måde, tør vi godt vove den påstand, at skal en hun strandtudse vælge om hun vil krydse en motorvej, hvad enten det er tværs over, eller under, i gennem et cementrør, for finde en partner, så prøver hun givetvis om der er andre muligheder, som f.eks. at finde en han på den side af motorvejen hvor hun befinder sig. Dermed vil den nødvendige udveksling mellem bestandene, på hver side af vejen, blive meget begrænset.

Adgangsforhold i Nørredyb:

Vi forventer at materiale til trykpude skal fragtes over en midlertidig bro mellem Egholm og Lindholm?

Der er beskrevet at denne bro får en højde på 2 m over dagligt vande. Hvilken betydning får det for dyrelivet i fjorden? Ingen betydelige konsekvenser vurderer Vejdirektoratet. Men hvordan ved de det?

Har man tidligere anlagt en bro, over et farvand, som benyttes af Sæler, Marsvin, Stavsild, Tykløbet multe, Havørreder, Hornfisk, osv osv.?

Har støj fra anlæg og drift ingen betydning? Har skyggeeffekten ingen betydning?

Der er i VVM-redegørelsen ikke, som vi ser det, nævnt eksempler på, at man kan lave en skyggende, larmende og uro- plaget konstruktion, over et vandløb, som ikke tidligere har været udsat for skygge og uro og larm, uden at det får negative konsekvenser for de beskyttede arter og naturtyper.

Hvilke konsekvenser får broen for brugere af fjorden? Hvilke konsekvenser får den for dyrelivet på, og i fjorden?

Flere fiske arter, dyre-arter, som aldrig tidligere har været udsat for larm, uro, og spærringer af deres område, bliver nu voldsomt belastet af et teknisk anlæg. Kan Vejdirektoratet garantere, at ingen beskyttede arter, og naturtyper, bliver belastet moderat eller væsentligt af etableringen, og brugen af en midlertidig bro over Nørre-dybet?

Fuglebeskyttelse. (IBA= important bird area).

Vigtigt Fugleområde:

Vi har tidligere gjort opmærksom på, at det område (se kortet her under), hvor motorvejen tænkes placeret er udlagt som IBA område, af DOF-Birdlife. Det blev udlagt i 2014. Det normale inden for EU er, at nationalt udpegede IBA områder automatisk, ved næstkommende revision af Natura 2000 områderne, indlemmes i disse områder. Men vi undrer os over, at Vejdirektoratet ikke på nogen måde, tager hensyn til at fagkundskaben for længst har gjort opmærksom på områdets værdi for sjældne og truede fuglearter. I stedet koncentrerer man sig om, at skrive en masse om, hvordan man vurderer, at der ikke sker så forfærdelig meget negativt inde i det eksisterende Natura 2000 område.

Her under kortet, som viser IBA området. Den sorte streg, viser den nuværende øst-grænse af Fuglebeskyttelsesområde nr. 1. (Se i øvrigt bilag 1.).

Egholms venner, og flere privatpersoner på Egholm, som kender til fuglenes adfærd, i området, har flere gange bedt om at få det udvidet, men selv om det indrømmes, at det er dokumenteret med både foto, video, og indberetninger til DOFbasen, at der gennem mange år, jævnligt og i betydeligt antal, har befundet sig Lysbugede knortegæs, i IBA-området, så nægter Miljøstyrelsen stadig at udvide området. Vi kan ikke fravige tanken om at det er på grund af planerne om en Egholm motorvej, at Fuglebeskyttelsesområdet ikke er udvidet.

Vi finder det helt utilstedeligt, at en politisk lokumsaftale, skal hindre en beskyttelse af Danmarks ansvarsart nr. 1. Som bilag 2. medsendes en artikel af Professor Peter Pagh, om reglerne for udpeging af Fuglebeskyttelsesområder.

Her et lille uddrag fra artiklen:

Det fremgår af EU-Domstolens praksis, at udpeging og afgrænsning af disse områder alene skal baseres på ornitologiske kriterier, mens det er ulovligt at inddrage samfundsøkonomiske, rekreative eller privatøkonomiske hensyn ved udpegingen. Til forskel fra EU-habitatområder er udpegingen af nye områder dynamisk. Såfremt de beskyttede fugle vælger et nyt område, vil det derfor være nødvendigt at udlægge et nyt SBO. Når et område er udpeget, indtræder der en vidtgående beskyttelse af området som levested på linje med den beskyttelse, der gælder for EU-habitatområder efter EU's habitatdirektiv.

Citat slut.

IBA 1, Ulvedybet & Nibe Bredning



DOF's forslag til ændringer af lokalitetens afgrænsning

EU-fuglebeskyttelsesområdet bør udvides dels mod syd med den nedre del af Halkær Ådal, hvor der i 2005 blev etableret en sø med tilliggende eng/vådområde (A. Steen-Hansen, pers. medd. 2004), dels mod øst med Egholm og omgivende farvand, da ålegræsforekomsterne omkring Egholm har bredt sig og de lysbugede knortegæs i stort omfang bruger disse områder (T. Kjeldsen, DN Nordjylland, pers. medd. 2014). - Hele forslaget er medsendt som bilag 1.

Støj og fugle:

Vi har tidligere spurgt om ikke støj fra en motorvej, vil forstyrre de Lysbugede knortegæs, når de kommunikerer med hinanden. Vi fik det svar, at det er undersøgt i Tyskland, at det ikke giver de store problemer.. Men der er jo ikke Lysbugede knortegæs i Tyskland!? Så vi spurgte om hvordan man så seriøst kunne lave sådan en undersøgelse i Tyskland? Svaret var, at det var en anden slags gæs men havde undersøgt, men at det vurderedes at være det samme for alle slags gæs.. Her er vi på ingen måde enige og har da heller aldrig fået dokumentation for at Lysbugede knortegæs, vil trives lige så godt ved siden af en motorvej, som de gør langt væk fra en motorvej?

Fly fugl flyv. Og æd luft imens vi bygger!

Vi har bemærket at der i VVM redegørelsen er beskrevet, at etablering af en motorvej vil fordrive fugle, fra projektområdet, til andre områder. Men at de, på nær Klyde, som forventes helt at forsvinde fra området, vil genindvandre efter nogen tid. Men det er jo ikke i orden, ikke mindst i forhold til en

udpegningsart, som Lysbuget knortegås, som jo betragtes som Danmarks vigtigste trækfugl? Nej de Lysbugede knortegæs, har valgt at de vil være ved Egholm, fordi der er mad, og fordi der er fred og ro. En ø har den fantastiske egenskab for en fugl, som laver af bundplanter, og bladtag på det lave vand, at der altid er et sted med fred og ro til at æde. - Fuglene har for længst fundet ud af, at det er nemmere at finde føde, fra roligt vand end fra uroligt vand. - Vi vil i øvrigt gerne vide om det er rigtigt, at en beskyttet art som Skestork, og som ofte befinder sig i Nørredybet, slet ikke er nævnt denne VVM-rapport?

Eller har vi ikke set ordentligt efter?



Skestork og Gråand, har hver sin måde at finde føde på. Foto er fra "Mudderet".

Ålegræs skal bevares, ja, men..

Vi kan se at udgravningen i Sønderdybet er planlagt til at foregå om vinteren, for ikke at ødelægge ålegræsset, som Lysbugede knortegæs er så afhængige af. Men det er jo så netop i vinterhalvåret, at de Lysbugede knortegæs befinder sig i Danmark, og i betydeligt antal ved Egholm, og Nørreholm, hvor der skal graves, og sejles med pramme. Vi kan helt sikkert forvente, at fuglene vil blive voldsomt forstyrret, af dette arbejde, og deres muligheder for at finde føde, vil være begrænsede. De er henvist til at søge andre steder, men det er da ikke foreneligt med de konventioner og direktiver, som Danmark har tiltrådt, at fordrive Danmarks ansvarsart nr. 1 fra sine foretrukne raste og fourageringsområder. Er det vel?

Egholms venners påstand er, at det ikke er tilstrækkelig afværgeforanstaltning, at der graves i vinterhalvåret, da man derved fordriver fuglene i den periode de er i Danmark, og fordi sedimentspild fra udgravningen, stadig vil kunne påvirke vandflora, også inde i Natura 2000 området, i flere år efter at der er gravet.

Det er nemt at flyde med strømmen.

Et godt eksempel, på hvor langt omkring sediment kan bevæge sig, er udgravningen i Nørredybet, tilbage i ca. 1967 - 1969, hvor man hvor man, sugede sediment op, stort set i den nuværende linjeføring, og spulede det ud på nordsiden af den daværende anløbsbro. Dette sediment, som man i øvrigt havde forsøgt at spærre inde i en, maritim "gård af fasliner/granris". beskadigede fjordens lavvandede områder i mange år efter. Og forureningen, ikke mindst stanken, fra det oppumpede mudder, kunne mærkes kraftigt langt op bag Egholm, og helt ud til Tagholmene, og hele vejen fra Statsbroen, og ned til Sommerhuskolonien Søholt.

Vi ser kun sporadiske vurderinger, som ikke er at betragte som sikker dokumentation, hvor man ikke mener at påvirkningen er væsentlig. Egholms venner mener ikke at det, i forhold til de strengt beskyttede arter og naturtyper, er tilstrækkeligt, at man vurderer noget som helst, uden der er dokumentation, for at gravearbejdet ikke vil påvirke væsentligt. Heller ikke i forhold til Natura 2000 området.

Naturtyper:

Angående opdateringen, og tidligere VVM fra 2011, mener vi, at der mangler en stillingtagen til bl.a. følgende marine naturtyper: 1110, Sandbanker med lavvandet vedvarende dække af havvand. 1140 Mudder og sandflader blottet ved ebbe. 1150 Kystlaguner og strandsøer.

Man har kun skrevet lidt om, at de naturtyper, som findes i området, og som vil blive påvirket i en eller anden grad, vil gendannes ret hurtigt.. Hvad betyder ret hurtigt? 10år? 20 år? Og i hvor kort/lang tid kan et område påvirkes uden at det har betydning?

Vandkvaliteten i Limfjorden. Ud over Asbestforureningen:

Egholms venner er meget bekymrede for, om Limfjorden, både tæt på, og langt fra udgravningsområderne, vil blive forurennet i lang tid.

Vi har ikke set nogen dokumentation for, at der ikke vil ske en forurening af fjorden, selv langt ind i det tilstødende NATURA 2000 område. Vi frygter at det spild, som uundgåeligt forekommer når der graves, vil føres med strømmen langt væk fra graveområdet. Vi har ikke tiltro til de beregninger, som Vejdirektoratet har lavet, for der er jo ingen der i virkeligheden kender til strømforholdene i Limfjorden. Hastigheden bliver ikke målt nogen steder, og mængden af vand der løber den ene eller den anden vej om Egholm kendes ikke. Derudover må man forvente at vandgennemstrømningen vil blive kraftigere i takt med at vandstanden i verdenshavene stiger.

Vi noterer os dog, at man i opdateringen er opmærksom på, at der vil være betydelige problemer med forurening i form af sediment spild, med alt hvad det muligvis indeholder??, som følge af udgravningen til tunnelen i Sønderdybet. Sediment, som kan skygge for vandplanter, samt sætte sig på vandplanter, så

de ødelægges. Skyggeeffekten forventes at strække sig over flere år. Og betyder at dybden hvor der gror vandplanter minimeres.

Vi kan se i VVM opdateringen, at man forventer, at kunne mindske spild af sediment ved at bruge grab (i en tidligere VVM kaldte man den sågar: Miljøgrab), til arbejdet med at fjerne det, men indrømmer, at der bliver spild. I den forbindelse efterlyser vi en beskrivelse af en 100 % sikker metode til at fjerne det før omtalte sediment. Vi forstår, det skal fragtes i pramme, fra udgravningen, til Rærup, hvor det skal deponeres. Vi ser ingen sikre beskrivelser af hvordan man kan udføre denne pålæsning, transport, og aflæsning af materialet, uden spild? Vi ser ingen beskrivelse af hvordan man sikre at asbest ikke frigives efter deponering i Rærup? Det er måske derfor at Transportministeren også vil have lov at dispensere fra affaldshåndteringsloven?

ASBEST..

Vi forstår stadig, at gravearbejdet i Sønderdybet, skal foregå over 2 vintre, og bemærker, at Vejdirektoratet er klar over, at tidsrammen kan skride, i tilfælde af en isvinter. I den forbindelse skal vi henlede opmærksomheden på, at der i ca. 11 år, lå et depot med store mængder asbestholdigt affald i Mølholm, langt ud i Limfjorden. Fotos fra nyere tid viser, at meget af dette materiale, nu er spredt langt uden for hvor det i sin tid blev læsset af. Fotos viser kun stykker af eternitplader, men der blev også aflæsset en masse støvholdigt affald, som også indeholdt asbest, og som uden tvivl er spredt ud over et enormt område i Limfjorden. Vejdirektoratet har travlt med at fortælle, at strømmen i fjorden oftest er østgående, og at evt. asbeststøv derfor er drevet østpå, altså væk fra NATURA 2000 området, Det er også rigtigt, at strømmen oftest er østgående, men det bortforklarer overhovedet ikke, at strømmen i de 11 år, adskillige gange har været vestgående. En anden ting er dravis, som vi der bor ved fjorden, kender ganske udmærket, og vi ved hvilke kræfter der slippes fri i fjorden, når isen driver af sted. Inde på det lave vand, som f.eks. området ved Mølholm, kan man ofte, efter en isvinter, se hvordan selv store kampesten, er blevet flyttet langt omkring af isen. Så der er ingen, ligesom i absolut ingen, tvivl om, at også store stykker af eternitplader, og store mængder af støv, er flyttet lange væk fra der, hvor det i sin tid blev læsset i fjorden. De er flyttet både øst og vest for deres oprindelige placering.

Vi er klar over at Aalborg Kommune ikke har meddelt Vejdirektoratet, at der gennem mange år, fra 1977 til 1983, blev kørt adskillige tusind tons asbestholdigt affald ud i et deponi, ret tæt på linjeføringen, og at dette deponi, som tidligere nævnt, lå ubeskyttet hen i fjorden gennem ca. 11 år.

Nu vil man så grave mere end 1 million m³ sediment væk fra området lige vest for depotet, men nægter at undersøge om der skulle være asbestfibre i materialet?? Hvorfor vil man ikke det? Man vil fragte materialet fra Mølholm/Egholm, i vest, og ud på østsiden af Aalborg, i pramme, uden at kunne give garanti, for, at der ikke spildes noget på vejen, og man vil deponere sedimentet i Rærup, uden at have sikkerhed for, at der ikke spredes asbestfibre, og andre skadelige stoffer, fra dette deponi?

PFOS.

Ikke nævnt i VVM redegørelsen, ikke nævnt i lovforslaget?:

I den seneste tid har vi hørt meget om farligheden af det skum, som går under navnet: PFOS, altså skum, som tidligere er blevet brugt til brandbekæmpelse, er yderst skadeligt og kræftfremkaldende.

Vi erfarer nu, at der er brugt store mængder PFOS, på Aalborg Lufthavn, meget tæt på Limfjorden, og især hæfter vi os ved, at det er kommet frem, at der er trængt store mængder af dette stof ud i Limfjorden, fra en grøft, på Aalborg Lufthavn. Dette stof, er utvivlsomt nu ført med strømmen, fra Ryå, samt det vand, som løber nord om Egholm, og ned gennem Nørre-dybet. I hvor stor udstrækning dette materiale, er blevet fortyndet på sin rejse, ved vi ikke, men vi har fået oplyst, at der ved "Tyskerdæmningen," er målt 20 gange den tilladte værdi. Er det evt. noget vejdirektoratet/Folketinget er gjort bekendt med?

Kan Vejdirektoratet/Folketinget garantere, at arbejdet med en lavbro, og en midlertidig bro over Nørre-dybet, ikke udgør nogen som helst risiko for frigivelse af kræftfremkaldende stoffer, fra PFOS, til det omkringliggende miljø?

Andre skadelige stoffer:

Uddybning i Nørre-dybet af hensyn til vandgennemstrømningen:

I Nørre-dybet, er det beskrevet, at fjorden skal uddybes, sådan at en lavbro, med sine mange bropiller, ikke kommer til at påvirke vandgennemstrømningen.

Kan Vejdirektoratet/Folketinget, i øvrigt garantere, at der ikke frigives nogen form for skadelige stoffer, ved en sådan uddybning? TBT, Kviksølv, Asbest etc. etc.

Nørre-dybet har jo over et langt område, fra udløbet af Lindholm å, og nordpå, til "Verdens ende", altså lige i linjeføringen, i mange år været nærmeste nabo til en gammel fyldplads/lodseplads. Området var, som vi husker det, fra slutningen af 60erne, og op i 80erne en åben fyldplads, som var kendt, som et sted der hvor vognmænd *bare kunne komme af med alt!*

Hvis der ikke er smuttet ting og sager ud i Limfjorden i den årrække hvor opfyldningen/lodsepladsen var åben, vil det være et rent mirakel. Det er kendt viden i Aalborg kommune, at der har været en åben fyldplads i området i mange år, så det er en klar mangel, hvis Kommune ikke har gjort Vejdirektoratet opmærksom på forholdet. Det ville være helt på sin plads, at der var blevet taget prøver af bunden tæt på opfyldningen. Og en betydelig mangel i VVM undersøgelserne, hvis der ikke er taget bundprøver i linjeføringen i Nørre-dybet!

Hvordan skal uddybningen foretages?

Vil en uddybning have nogen form for konsekvens for dyrelivet i fjorden, som f.eks. fiskene, og ikke mindst de fugle, som lever af planter og dyp på det lave vand? Vil arter som Sæl og Skarv, samt diverse

dykænder, som er i området, have de samme betingelser for at finde føde i området under arbejdet med uddybningen? Og hvordan bliver deres levebetingelser efter uddybningen når vandstanden ændres?

Vil der ikke opstå ændringer i strømforholdene, når der uddybes, og når der etableres bropiller på tværs af Nørre-dybet? Vil der ikke blive en menneskeskabt ændring af levebetingelserne for fisk, og fugle, samt odder, når der etableres bropiller, og der uddybes i fjorden?

Vi har ikke tidligere vidst, at der skulle uddybes i Nørre-dybet, men været klar over at der skulle placeres bropiller.

Opfyldning i Sønderdybet:

Vi undrer os helt vildt over hvordan det hænger sammen, at man for at sikre vandgennemstrømningen i Nørre-dybet, i det nyeste materiale, beskriver, at man har planlagt en uddybning. Det er øvrigt ikke nærmere beskrevet i detaljer, hvordan denne uddybning skal laves? I samme forbindelse bemærker vi at man i en tidligere VVM rapport skrev nogenlunde følgende: **Hvis Egholmløsningen vælges, anbefales det at afværge mulige effekter, ind i Habitatområde 15, ved at undgå, at skabe strømningsblokering.** Vi forstår, at uddybningen ved en evt. kommende forbindelse over Nørre-dybet, skal ses som et forsøg på at mindske generne i habitatområde 15. (som stort set er identisk med Fuglebeskyttelsesområde nr. 1. og Ramsarområde 7.).

Samtidig med at man i Sønderdybet har planlagt, at lægge et areal på 17 ha til Egholm, og altså indsnævre Sønderdybet voldsomt, vel at mærke uden at der her forventes nogen form for begrænsning af vandgennemstrømningen? Og heller ikke nogen form for påvirkning ind i Habitatområde 15, Ramsarområde 7, og Fuglebeskyttelsesområde nr. 1??

Hvordan vil I forklare dette paradoks?

Inden I svarer, så prøv lige at se de gamle kort og Luftfotos over Limfjordens løb forbi Aalborg og Nørresundby. Så vil I se, at der er sket en indsnævring af fjorden (både i Sønderdybet og i Nørre-dybet) gennem årene, og samtidig er der sket en stigning af antallet af oversvømmelser i forbindelse med storme, som har presset vand gennem, den nu smallere rende ved Aalborg og Nørresundby. Mindre plads, sammen holdt med mere voldsomt vejr, betyder at mere vand skal presses i gennem på mindre plads. Desværre kan vand ikke komprimeres, så det betyder helt logisk flere oversvømmelser!!

Var man klogere i gamle dage?:

På side 174 i VVM redegørelsen fra 2006, kan man i øvrigt se, at man allerede dengang var klar over at man var på usikker grund, i forhold til at grave i fjordbunden. Der står følgende: **Såfremt de marine gravearbejder til en vestforbindelse af miljømæssige årsager ikke kan accepteres på det tidspunkt, hvor denne skal realiseres, kan fjordkrydsningen udføres som borede tunneler.** Citat slut. Nu er det absolut ikke fordi vi på nogen måde anbefaler en vestlig forbindelse, men det er da paradoksalt, at man går efter at lave den mest miljø skadelige og livskvalitetsforringende forbindelse, man kan tænke sig. Teksten i VVM redegørelsen viser jo i øvrigt, med al ønskelig tydelighed, at de fagpersoner, som lavede

undersøgelserne, tilbage i 2006, allerede dengang var klar over, at det er en meget problematisk linjeføring, som politikerne havde udset sig.

Ny strandeng, eller kejserens nye klæder.

Og nu vi er ved de 17 ha, så er de, som vi har forstået det, indregnet i den erstatningsnatur, i form af strandeng, som man er forpligtet til at oprette, når man fjerner strandeng et andet sted. Men, som vi læsere en tidligere kassering af en VVM redegørelse, så påpeger Naturstyrelsen jo, at netop denne naturtype er svær at erstatte!? Har vejdirektoratet mulighed for at dokumentere hvordan dette nye område, vil genopstå, som værdifuld strandeng lige så hurtigt som andet natur er fjernet?

Vi hæfter os ved, at det område, som i daglig tale kaldes "Mudderet" og som ligger lige nord for Egholms gamle anløbsbro, var i omegnen af 30 år, om at gennemgå en ændring fra stinkende blæver, til bare nogenlunde brugbart område for dyr og mennesker.

Har Vejdirektoratet mulighed for at stille garanti for at det nye område i sønderdybet, bliver lige så værdifuldt for planter og dyr, som den natur man fjerner?

Vi savner at vejdirektoratet fremviser klokkeklar dokumentation for, at f.eks. Lysbuget knortegås, Skestork, som jo begge findes i projektområdet, har fået bedre vilkår af at der er etableret noget nyt strandeng, klods op ad en motorvej?

Vi savner at Vejdirektoratet fremviser klar dokumentation, for at fugle, pattedyr, og padder, har overtaget områder, med samme beliggenhed i forhold til en motorvej, som det vil blive tilfældet på Egholm?

Vi savner at Vejdirektoratet fremviser klar dokumentation for at et område med samme beliggenhed, som det nye område, ved tunnelporten på Egholm, har tiltrukket flere arter af fugle (f.eks. Lysbugede knortegæs), pattedyr(f.eks. Odder), og padder (f.eks. Spidssnudet frø og Strandtudse), end der er forsvundet?

Mener Vejdirektoratet/Folketinget, at der er ligegyldigt, om Lysbuget knortegås og Skestork, får dårligere levevilkår omkring Egholm hvis der etableres en motorvej over Egholm?

Mener Vejdirektoratet, at det er underordnet om Strandtudse får dårligere forhold på Egholm hvis der etableres en motorvej over øen?

Vandgennemstrømningen/sediment spredning.

Det har ikke været muligt for os, at finde ud af om der er nogen, der måler strømhastigheden, og mængden af vand, der løber i gennem Limfjorden. (Vi har læst os til, at der er lavet nogle målinger tilbage i 1977, men ved ikke hvor valide disse målinger anses for at være i dag). Har vi overset noget, eller er det også en alvorlig mangel, at man laver beregninger af hvor langt omkring sediment, og muligvis kræftfremkaldende stoffer, som Asbest, vil kunne spores? Og have en negativ virkning?



Lysbugede knortegæs, i Nørre-dybet, lige midt i linjeføringen.



Og her er en lille flok på "Mudderet".



Langstilket filtrose. Er rødlistet, og meget sjælden i Danmark. Muligvis findes den kun på Egholm.

Her findes den til gengæld på flere voksesteder, foreløbig vist nok kun, vest for linjeføringen, og den bliver bremset i sin mulighed for at spredes, til den østlige del af øen, på grund af en motorvejsdæmning tværs over øen, fordi dyr, som medvirker til spredningen, ikke får samme muligheder for at bevæge sig frit rundt på Egholm.

Roserne formerer sig nemlig bl.a. på den måde at et dyr, æder dens hyben et sted på øen, og senere afleverer sine affaldsstoffer, indeholdende de ikke fordøjelige frø, et andet sted på øen!

Frøene kan ikke bare sås andre steder. Den fremgangsmåde virker ikke.

Fremtidens transport, natur og menneskelig trivsel:

Egholms Venner har ikke selv udfærdiget specielt mange løsningsforslag på de trafikale udfordringer omkring Limfjorden. Men vi har ingen forståelse for, at nogen kan mene, at det er mere fornuftigt at lave en forbindelse som lukker Aalborg inde mellem to motorveje. Som skaber støjbelastning for en utrolig masse mennesker. Som ikke er optimal når det gælder afviklingen af trafikken, da den er foreslået anlagt i den modsatte side af byen, end hvor den største mængde trafik har brug for at krydse fjorden, både nu og i fremtiden. Vi har heller ingen forståelse for, at et stort set samlet folketing, som er gået til valg på at

mindske CO2 udslippet, og på at skabe mere natur, og biodiversitet, nu pludselig mønstre flertal for det stik modsatte.

Egholms Venner havde flere kommentarer til Lovforslaget, som f.eks. klima, trafik, støjgener, og meget andet, men tiden var for begrænset, til at vi kunne sende alt det materiale vi havde lyst til.

Vi har forstået, at mange andre har sendt høringsvar om disse emner. Det glæder os. Op vi giver vores opbakning.

Vi har medsendt 5 bilag, som vi anmoder om indgår i den videre behandling af lovforslaget.

Og for der ikke skal være nogen misforståelser, så er det sådan at:

Egholms Venner anbefaler, at Folketinget stemmer NEJ til lovforslaget om en anlægslov for en 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

Venlig hilsen Egholms Venner

V/Formand Henrik Mørch

Egholm 59 9000 Aalborg

Cvr: nr. 39554666

Bilag 1. kort og tabeller vedr. IBA område

Bilag 2. Artikel vedr. udpegning af Fuglebeskyttelsesområde

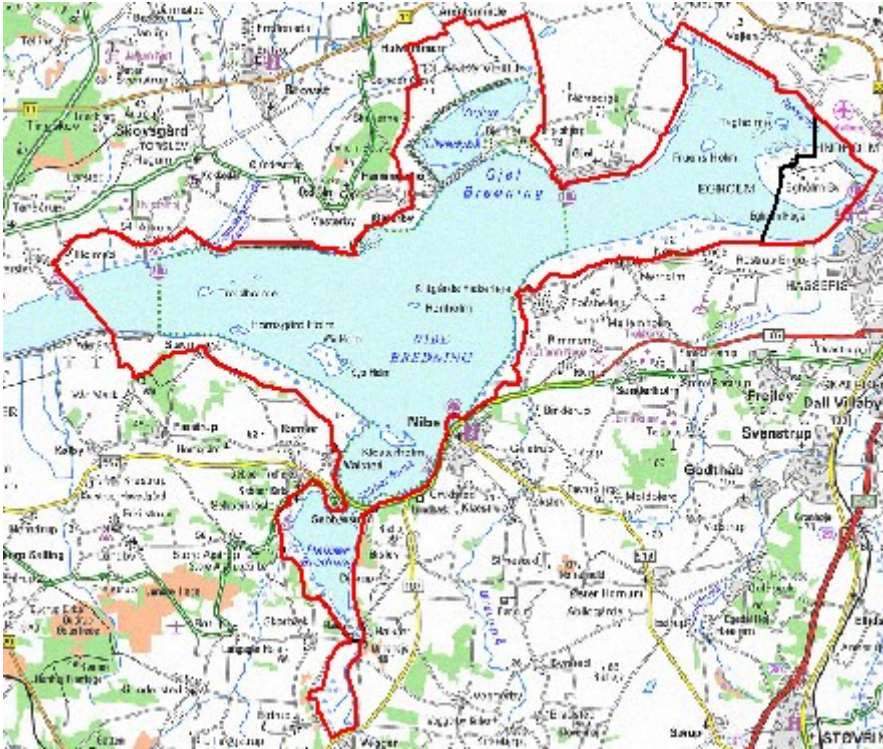
Bilag 3. Egholms venners indsigelse i mod VVM opdateringen fra april 2021

Bilag 4. Link til udpluk af Egholms venners høringsvar til VVM redegørelsen fra 2011, samt Vejdirektoratets forsøg på at besvare dem.

Bilag 5. Egholms Venners formål.

Bilag 1. kort og tabeller vedr. IBA område:

IBA 1, Ulvedybet & Nibe Bredning



Kommune: Aalborg, Jammerbugt, Rebild & Vesthimmerlands.

Areal: 197,79 km²

Ejerforhold: Naturstyrelsen; yngløerne er dog ejet af ca. 100 private lodsejere.

Naturtyper: Fjord inkl. inddæmet fjordarm (67 %), eng & mose (16 %).

Beskyttelse: 95 % er udpeget som Ramsarområde og EU-fuglebeskyttelsesområde (se kortet ovenfor). Ulvedybet og en række af de ubeboede øer i Nibe Bredning er i 1930 udlagt som reservat med adgangsforbud året rundt. En del af Nibe Bredning er i 1989 udlagt som reservat med særlig regulering af jagt og færdsel.

DOF's forslag til ændringer af lokalitetens afgrænsning

EU-fuglebeskyttelsesområdet bør udvides dels mod syd med den nedre del af Halkær Ådal, hvor der i 2005 blev etableret en sø med tilliggende eng/vådområde (A. Steen-Hansen, pers. medd. 2004), dels mod øst med Egholm og omgivende farvand, da ålegræsforekomsterne omkring Egholm har bredt sig og de lysbugede knortegæs i stort omfang bruger disse områder (T. Kjeldsen, DN Nordjylland, pers. medd. 2014).

Ynglefugle

Nedenstående tabel sammenfatter bestandsudviklingen siden 1960 for lokalitetens vigtigste ynglefugle.

Nøgletal (antal ynglepar) for ynglende fokusarter i IBA nr. 1 siden 1960'erne. I artsnavnene indikerer **kursiv** tilfredsstillende bestandsudvikling efter 2003 i forhold til før, mens **understregning** indikerer utilfredsstillende udvikling, baseret på maksimumstallene. Manglende markering af artsnavnet indikerer en udvikling der ikke kan bedømmes som hverken tilfredsstillende eller utilfredsstillende. Tankestrøg (–) betyder ingen oplysninger.

Art	Fokustype, med år	Grundlag for IBA-kvalifikation /EU-udpegning	Mål i Natura 2000-planen (Naturstyrelsen 2011)	Maks. 1960-77	Maks. 1978-81	Maks. 1982-91	Maks. 1992-96	Median af antal ynglepar 1997-2002 (interval)	Median af antal ynglepar 2003-2008 (interval)	Median af antal ynglepar 2009-2012 (interval)
Skestork	EU 2005	3-11	11	0	0	0	1	5 (2-7)	20 (14-32)	34 (30-37)
Rørdrum	DOF 2014	Ikke relevant		0	-	-	-	1 ¹ (1-2)	2 (1-5)	1 (1-3)
Hedehøg	EU 2005	0-1	Ikke fastsat	0	0	0	0	0 (0-1)	0 (0-2)	0 (0-1)
Klyde	EU 1983, IBA 2000	100-150, 156	150	298	321	252	163	56 (5-213)	59 ² (45-167)	219 ¹
Engryle	EU 2005	13	13	75	24	17	22	7 (1-10)	7 (3-9)	3 (2-3)
Brushane	EU 2005	11	11	20-100	25-47	78	11	0 (0-0)	1 ² (1-1)	0 (0-0)
Stormmåge	IBA 2000	5000	Ikke relevant	4080	4050	4370	6301	1662 ² (1052-2383)	1260 ² (600-1583)	448 ¹ (436-460)
Splitterne	EU 1983	20	20	481	157	261	22	4 (0-14)	4 (0-15)	0 (0-0)
Fjordterne	EU 2005	50	50	72	95	60	45	5 ² (5-6)	0 ² (0-1)	4 (4-6)

Art	Fokustype, med år	Grundlag for IBA-kvalifikation /EU-udpegnings	Mål i Natura 2000-planen (Naturstyrelsen 2011)	Maks. 1960-77	Maks. 1978-81	Maks. 1982-91	Maks. 1992-96	Median af antal ynglepar 1997-2002 (interval)	Median af antal ynglepar 2003-2008 (interval)	Median af antal ynglepar 2009-2012 (interval)
Havterne	EU 1983	150-180	180	482	466	489	325	151 (136-182)	103 (6-254)	33 (6-40)
Dværgterne	EU 1983	3	Ikke fastsat	19	10	0	0	0 (0-0)	0 (0-0)	0 (0-0)

Noter: ¹Kun data for 2 år. ²Kun data for 3-4 år

Væsentlige fejlkilder

For rørdrum mangler data for 1978-2000, men det vurderes, at arten reelt kan have været fraværende. For klyde, brushane, stormmåge og fjordterne mangler data for 3-5 år af projektperioden, for stormmåge og fjordterne desuden for halvdelen af den forudgående periode.

Aktuel tilstand for ynglefugle

Klyde er registreret med højere maksimumstal før projektperioden end inden for denne, men da disse tal ligger helt tilbage før 1982, og da arten i og omkring projektperioden regelmæssigt har opfyldt måltallene, bedømmes lokalitetens tilstand for arten alligevel som tilfredsstillende.

Af de øvrige 10 fokusarter er kun tre inden for projektperioden registreret med maksimumstal mindst på højde med tidligere tiders maksimumstal og/eller med måltallene, og lokalitetens tilstand for de ynglende fokusarter bedømmes derfor samlet set som utilfredsstillende.

Ynglende fokusarter som DOF ønsker tilføjet kvalifikations- og/eller udpegningsgrundlaget:

- **Rørdrum:** Arten har i projektperioden regelmæssigt ynglet med mindst 1 % af landsbestanden på 200-300 par (Lange m.fl. 2002) og er således kvalificeret til optagelse på EU-udpegningsgrundlaget.

Rastefugle

Nedenstående tabel sammenfatter bestandsudviklingen siden 1960 for lokalitetens vigtigste rastefugle.

Nøgletal (antal individer) for rastende fokuserter i IBA nr. 1 siden 1960'erne. I artsnavnene indikerer **kursiv** tilfredsstillende bestandsudvikling efter 2003 i forhold til før, mens **understregning** indikerer utilfredsstillende udvikling, baseret på maksimumstallene. Manglende markering af artsnavnet indikerer en udvikling der ikke kan bedømmes som hverken tilfredsstillende eller utilfredsstillende. Tankestreg (-) betyder ingen oplysninger.

Art	Fokustype, med år	Grundlag for IBA-kvalifikation /EU-udpegning	Mål i Natura 2000-planen (Naturstyrelsen 2011)	Maks. 1960-77	Maks. 1978-81	Maks. 1982-91	Maks. 1992-96	Median af maks. rastetal 1997-2002 (interval)	Median af maks.rastetal 2003-2008 (interval)	Median af maks. rastetal 2009-2012 (interval)
<u>Knopsvane</u>	EU 1983	1500	1500	600	1330	4000	8015	1784 (755-4000)	1518 (1194-2390)	1170 (779-1500)
<u>Pibesvane</u>	IBA 2000, EU 2005	4320, 1500	1500	80	350	1537	4320	526 (60-1500)	125 (40-216)	33 ¹ (18-307)
<u>Sangsvane</u>	EU 1983, IBA 2000	1600, 4086	1600	300	1600	4675	4617	2435 (2100-3789)	1928 (1460-2390)	1648 ¹ (651-2228)
<i>Kortnæbbet gås</i>	EU 1983	450	450	450	450	25	14	1050 (15-3000)	7180 (3000-9550)	9760 ¹ (6200-18820)
<i>Grågås</i>	EU 1983	1000	1000	300	1000	318	690	2334 ² (1037-2856)	2914 (2300-3689)	3625 ¹ (2450-5000)
<i>Lysbuget knortegås</i>	EU 2005	2565	Ikke fastsat	0	-	100	2565	2050 (1170-3200)	2336 (1438-4000)	3250 (3100-4000)
<u>Pibeand</u>	EU 1983, IBA 2000	16000, 260650	16000	5000	16000	21000	260550	11052 (6440-16000)	6773 (5800-100750)	4850 (2905-7000)
<i>Krikand</i>	EU 1983	5000	5000	2200	7100	5000	6000	2800 (1000-5500)	1694 (1600-6230)	2483 ¹ (570-6500)
<i>Hvinand</i>	EU 1983	3500	3500	2300	3500	2200	1500	2000 (1100-3000)	2626 (1100-3500)	795 ¹ (410-2073)
<i>Toppet skallesluger</i>	EU 1983	1000	1000	750	1700	2507	2500	796 ² (208-1407)	983 (349-4000)	345 ¹ (136-1150)

Art	Fokustype, med år	Grundlag for IBA-kvalifikation /EU-udpegning	Mål i Natura 2000-planen (Naturstyrelsen 2011)	Maks. 1960-77	Maks. 1978-81	Maks. 1982-91	Maks. 1992-96	Median af maks. rastetal 1997-2002 (interval)	Median af maks.rastetal 2003-2008 (interval)	Median af maks. rastetal 2009-2012 (interval)
Blå kærhøg	EU 2005	11	11	5	11	10	8	4 (1-7)	4 (3-4)	3 (1-3)
Blishøne	EU 1983	42±000	42±000	20±000 - 42±000	12±000	12±300	10±500	4000 (2300-7210)	3419 (1500-6000)	2561 (1530-4002)
Hjejle	IBA 2000, EU 2005	14±000, 20±324	20±300	11±000	18±000	16±700	20±324	10±000 (3500-13±500)	7666 (4000-12±453)	12±124 (5600-20±390)
Vandfugle generelt (minus måger)	IBA 2000	20±000	Ikke relevant	+	+	+	+	-	-	+

Noter: I perioden 1983-2012 var også taffeland på EU-udpegningsgrundlaget, i perioden 1983-2005 tillige troland og stor skallesluger. ¹Inkl. 2013(-14). ²Gennemsnit 1998-2003 (DCE 2006).

Væsentlige fejlkilder

Manglende data for lysbuget knortegås i perioden 1978-1981, men det vurderes, at arten reelt kan have været fraværende.

Aktuel tilstand for rastefugle

Vandfugle generelt samt syv af de 13 fokuserter er inden for projektperioden registreret med maksimumstal mindst på højde med tidligere tiders maksimumstal og/eller med måltallene, men for de resterende seks fokuserter forholder det sig modsat, og lokalitetens tilstand for de rastende fokuserter bedømmes derfor samlet set som utilfredsstillende.

Aktuelle trusler

Ræv og mink truer de ynglende fokusarter. I yngletiden udgør endvidere færdsel på holmene en trussel mod fokusarterne. Skarverne i vildtreservatet bliver som følge af et ønske fra lodsejerne bekæmpet.

Udledning fra landbruget af næringsstoffer til Limfjorden forårsager iltsvind og deraf følgende dårlig vækst for områdets vandplanter.

Lokaliteten trues af den såkaldte tredje limfjordsforbindelse, der planlægges at krydse den østlige del af Egholm.

Engene nord for Ulvedybet gendrænes stadig, efterhånden som de gamle dræn bryder sammen. Engene henligger reelt i dag som kornmarker.

Tabellen nedenfor sammenfatter lokalitetens trusselsbillede.

Sammenfatning af trusselsbilledet for IBA nr. 1 efter BirdLife Internationals system.

Trussel	Tidshorisont 3=stigende, 2=stabil, 1=faldende, 0=ophørt	Omfang 3=ca. hele området, 2=ca. halvdelen, 1=mindre del, 0=intet	Betydning 3=for alle arter, 2=for ca. halvdelen, 1=for få arter, 0=for ingen arter	Total	Noter
Vandforurening	1	3	2	6	Næringsstoffer fra landbruget
Problematisk, hjemmehørende arter	2	2	2	6	Ræv
Invasive arter	2	2	2	6	Mink
Infrastruktur	3	1	1	5	3. limfjordsforbindelse
Vandstands-ændringer	2	1	1	4	Dræning
Totalt			-2		-

Blot én af truslerne scorer 8-9, bedømmes det totale trusselsbillede som -3 "meget alvorligt"

Blot én af truslerne scorer 6-7, bedømmes det totale trusselsbillede som -2 "alvorligt"

Blot én af truslerne scorer 3-5, bedømmes det totale trusselsbillede som -1 "mindre alvorligt"

Scorer truslerne tilsammen 0, bedømmes det totale trusselsbillede som 0 "ikke alvorligt"

Mest nødvendige tiltag

Forbedret vandkvalitet samt ræve- og minkbekæmpelse. Aalborg Kommune har udarbejdet et fint projekt for genopretning af Nørholm Enge med lukning af grøfter og etablering af store hegninger, men opnåede desværre ikke finansiering af det.

Tabellen nedenfor sammenfatter lokalitetens beskyttelsesniveau.

Sammenfatning af beskyttelsesniveauet for IBA nr. 1 efter BirdLife Internationals system.

Beskyttelse	Score	Noter
Formelle bestemmelser 3=ca. hele området, 2=ca. halvdelen, 1=mindre del, 0=intet	3	Natura 2000-plan og vandplan
Planlagt forvaltning 3=omfattende & tilstrækkelig, 2=forældet/utilstrækkelig, 1=påbegyndt, 0=ingen	1	Natura 2000-plan og vandplan
Praksis 3=tilstrækkelig & effektiv, 2=utilstrækkelig & ressourcebegrænset, 1=stærkt begrænset, 0=ingen	2	
Totalt	6	

Scorer beskyttelsesforanstaltningerne til sammen 8-9, bedømmes det samlede beskyttelsesniveau som "godt"

Scorer beskyttelsesforanstaltningerne til sammen 6-7, bedømmes det samlede beskyttelsesniveau som "middelgodt"

Scorer beskyttelsesforanstaltningerne til sammen 2-5, bedømmes det samlede beskyttelsesniveau som "lavt"

Scorer beskyttelsesforanstaltningerne til sammen 0-1, bedømmes det samlede beskyttelsesniveau som "intet"

Anvendte specifikke referencer

Andersen, O.B., 1974. Ulvedybet. En beskrivelse af en fuglelokalitet. - Dansk Ornithologisk Forening, Afdelingen for Nordjylland.

Ulvedybsgruppen uden år: 1993 Ulvedybet. Rapport no. 6 fra Ulvedybsgruppen.

Ulvedybsgruppen 2003: Fugle ved Ulvedybet 1988 – 1997. – Nordjyllands Amt.

Lokalitetens caretakere inden for perioden 2003-2011

Henrik Møller Thomsen (lokalitetskontakt for Ulvedybet 2003-), Jan Skriver (lokalitetskontakt for Nibe Bredning 2003-2007), Brian Nilsson (lokalitetskontakt for Halkær Ådal 2005-2008), Henrik Christoffersen, Einar Flensted-Jensen, Martin Hesselsøe, Peter H. Kristensen, Vagn F. Larsen, Jens Lilleør, Svend Erik Mikkelsen, Dennis B. Nielsen, Mark Pedersen, Kurt Rasmussen, Albert Steen-Hansen

Bilag 2. Artikel af professor Peter Pagh, vedr. udpeging af Fuglebeskyttelsesområder:

[EF-fuglebeskyttelsesområde | lex.dk - Den Store Danske](#)

Udpluk fra linket her over:

Artikelstart

EF-fuglebeskyttelsesområde, betegnelse for de særlige fuglebeskyttelsesområder (SBO), som Danmark efter EU's fuglebeskyttelsesdirektiv fra 1979 er forpligtet til at udpege for trækfugle og særligt beskyttede fuglearter. Områderne udpeges af Naturstyrelsen. Der er i Danmark udlagt 113 SBO'er med et samlet areal på ca. 14.700 km², hvoraf størstedelen er havområde (2016). Se også EU-habitatområde og Ramsarkonventionen.

Det fremgår af EU-Domstolens praksis, at udpegning og afgrænsning af disse områder alene skal baseres på ornitologiske kriterier, mens det er ulovligt at inddrage samfundsøkonomiske, rekreative eller privatøkonomiske hensyn ved udpegningen. Til forskel fra EU-habitatområder er udpegningen af nye områder dynamisk. Såfremt de beskyttede fugle vælger et nyt område, vil det derfor være nødvendigt at udlægge et nyt SBO. Når et område er udpeget, indtræder der en vidtgående beskyttelse af området som levested på linje med den beskyttelse, der gælder for EU-habitatområder efter EU's habitatdirektiv.

Hvis der påføres skade på en lokalitets gunstige bevaringsstatus eller på trækfugle og særligt beskyttede områder, vil skadevolder være ansvarlig efter EU's miljøansvarsdirektiv.

SKREVET AF:

- Peter Pagh

Bilag 3:

Egholms venners indsigelse i mod VVM opdateringen fra april 2021:

Egholms Venners høringsvar:

Fugle, Padder, Flagermus, Fisk, Pattedyr, Planter, Naturtyper, Asbest, Forurening af Limfjorden, Støj, Vind, Økonomi, Trafik, Turisme, Rekreative områder.

I opdateringen, vil man under emnet "fugle" bl.a. se følgende passager:

Konsekvenser i anlægsfasen

I anlægsfasen kan der ske en fortrængning af fugle, dels som følge af arealinddragelser ved anlæg af motorvej, sænketunnel og lavbro, og dels som følge af forstyrrelser i forbindelse med anlægsarbejdet, som støj og visuel forstyrrelse.

Desuden kan der ske en ændring af fuglenes fødegrundlag (tab eller forringelse af fødesøgnings-områder) i forbindelse med spredning af sediment til fødesøgningsområder fra graveaktiviteter i fjorden.

Med hensyn til fortrængning af fugle vurderes det samlet set, at anlægsarbejdet vil medføre **moderate til væsentlige** konsekvenser på de strækninger, hvor der forekommer ynglende, rødlistede fugle og regelmæssigt tilbagevendende arter af trækfugle, der raster eller fouragerer i stort antal i vinterhalvåret.

Navnlig ynglefugle som vadefugle, f.eks. klyde, må dog forventes helt at forsvinde fra anlægsområdet.

Der vil ske påvirkning af fuglenes fødegrundlag fra sedimentation med direkte tab af fourageringsområder, idet der sker en reduktion af ålegræsområder og anden vegetation. De fugle, der udnytter ålegræs og andre vandplanter samt smådyr såsom snegle og krebsdyr, der lever i vegetationen, vil ikke kunne fouragere i et påvirket område omkring tunnel, dvs. indtil ca. 1 km omkring linjeføringen, og forventes derfor at blive fortrængt til andre lokaliteter i Limfjorden. Da påvirkningen er længerevarende, dvs. flere år også udover anlægsfasen, fordi ålegræs ikke gendannes særligt hurtigt, men af lokal udbredelse, vurderes konsekvensen for fuglene at være **begrænset**.

Konsekvenser i driftsfasen

I driftsfasen kan der ske fortrængning af fugle som følge af trafikens støj og visuelle forstyrrelse. Derudover vil en ny lavbro over Nørredyb kunne udgøre en barriereeffekt for fugle og risiko for kollision med broen.

De ynglende rødlistede fugle og regelmæssigt tilbagevendende arter af trækfugle, der raster eller søger føde i området, forventes efter etablering af motorvejen at være nødt til at søge til andre egnede lokaliteter som følge af forstyrrelsen. Derfor vil Egholmlinjens konsekvenser i driftsfasen over Egholm være **moderat til væsentlig**.

Egholms venners Bemærkninger:

De fleste fugle i området, og ikke mindst en art, som f.eks. Lysbuget knortegås, vil altså, ifølge VVM opdateringen være henvist til at finde andre områder, i såvel anlægs, som driftsperioden! Det finder Egholms venner klart i strid med flere konventioner, love og direktiver, som Danmark har tiltrådt.

Egholms Venner kan f.eks. ikke på nogen måde se, at det kan være lovligt, at anlægge et større teknisk anlæg, som en motorvej, i områder, som tvinger Lysbugede knortegæs, og andre udpegnings og beskyttede arter, til at flytte sig bare fordi man ønsker at anlægge en forbindelse. Der findes nemlig andre muligheder for at anlægge en forbindelse, over eller

under Limfjorden, som IKKE negativt påvirker Lysbuget knortegås, og andre udpegningsarter.

Fuglene kan ikke flyttes på samme måde som man flytter en flok køer. Og de kan, os bekendt, ikke se stregerne på kortet, som viser hvor der er et Fuglebeskyttelsesområde. De har selv valgt deres opholdssteder, netop fordi de er egnede, og dermed nødvendige for fuglenes overlevelse. Egnede betyder at der er rigeligt med føde, fred for fjender, og uforstyrrede områder til fouragering, rast, og yngel. Egholm har alt hvad der skal til for at fugle kan leve et godt liv. Ikke mindst det faktum, at der inden for kort afstand, stort set altid kan findes lavvandede områder på fjorden, hvor der er læ, gør at Egholm er ekstra vigtig for svømmefuglenes trivsel, og overlevelse.

Danmark har skrevet under på en række internationale konventioner, og er underlagt en række love og EU direktiver, som f.eks.: Fuglebeskyttelsesdirektivets bilag 2, Bern-konventionens liste 3, Bonn-konventionens liste 2. Ramsar-konventionen, Naturbeskyttelsesloven. M.fl.

Egholms venner finder det ikke bevist, ud fra teksten i VVM opdateringen, at Danmark ved anlæg og drift af en motorvej i Egholmlinjen, kan overholde alle gældende direktiver, konventioner, og love, som Danmark har tiltrådt!!

At området endnu ikke er udlagt som FBO, godtgør efter vores mening ikke, at det er lovligt, at fordrive gæssene fra de områder, som de selv har valgt, og benyttet jævnlige og i betydeligt antal, i mange år.

Egholms venner vurderer, at gravearbejdet, i sønderdybet bliver meget problematisk i forhold til miljøet i Limfjorden, herunder svømme, og vadefugle, i området. Og endnu engang fremhæver vi Lysbuget knortegås, fordi den jo, som bekendt, er Danmarks ansvarsart nr. 1.

Lysbuget knortegås er afhængig af, at der er ålegræs, mv. i rigelige mængder, for at den kan æde sig i form til flyveturen til Svalbard og Østgrønland.

Selv om man har planlagt gravearbejdet i sønderdybet til to vintre, (november til marts) så er vinterhalvåret, jo også netop tidspunktet hvor de Lysbugede knortegæs, og andre ansvarsarter, fouragerer i fjorden.

Det lyder jo umiddelbart fint, at man vil undgå at beskadige ålegræsset, ved at grave uden for vækstsæsonen, men samtidig vil man så grave i netop den periode hvor Lysbuget knortegås, og andre fugle har stort behov for at fouragere i fjorden..

Vi kan ikke se, at det kan være foreneligt med de konventioner, direktiver og love, som Danmark har tiltrådt, at der graves i hverken Sønderdybet, eller Nørredybet, eller køres jordtryks materiale til Egholm, i den periode hvor Lysbuget knortegås, og andre vandfugle, befinder sig i Danmark, altså i perioden medio september til ultimo maj.

Vi kan heller ikke se, at det kan være foreneligt med de konventioner, direktiver, og love som Danmark har tiltrådt, at der graves i fjorden i de perioder hvor ålegræsset er i vækst, altså fra primo marts til ultimo oktober.

Af hensyn til padder i dvale kan vi i øvrigt heller ikke se, at det kan være lovligt, at køre jordtryks-materialer ud over linjeføringen i perioden - oktober til maj.

Vi skal henlede opmærksomheden på, at der både i, og uden for FBO nr. 1, og inde i IBA nr. 1., lige øst for Natura 2000 området, også jævnligt findes stort antal af andre udpegningsarter, og sjældnere arter. Der er f.eks. tale om arter som: Skestork, Mosehornugle, Hedehøg, Blå kærhøg, Pibeand, Hvinand, Krikand, Skallesluger, Knopsvane, Hjejle, Klyde, diverse Terner, Skarv, samt mange andre arter. *Vi mener derfor, at Vejdirektoratet skal indstille at folketinget, ikke vedtager en anlægslov for en motorvej over Egholm.*

Odder: og andre pattedyr

Odderen ses nu ofte på Egholm, samt ved færgelejer på Aalborg siden. Den er truffet flere steder på Egholm, men oftest på den østlige og sydlige del af øen.

Vi kan ikke med vores bedste vilje se, at Odder vil have gavn af at der etableres en motorvej over Egholm, tværtimod vil den blive udsat for væsentlige negative påvirkninger.

På miljøstyrelsens hjemmeside står bl.a.: *"Der bliver årligt dræbt ca. 30-40 oddere i trafikken, og det sker oftest, hvor en vej krydser et vandløb".* Og videre står der: *"Erfaringer har vist, at en del af disse trafikdrab kan undgås ved at der etableres fast grund af banketter, sandbanker, græs eller sten under broen. De fleste oddere vil nemlig ikke svømme under vejen, men gerne krydse under den via fast grund."*

En lavbro over Nørredybet krydser jo netop et vandløb, og det bliver da rimeligt svært, at etablere fast grund af sten mv. under lavbroen, uden det får negative konsekvenser for vandgennemstrømningen. Samt, at disse stenbunker, givet vis hurtigt vil blive ødelagt af dravis..

Odderen er, som det nok er bekendt beskyttet af konventioner og direktiver, som Danmark har tiltrådt. F.eks. habitatdirektivet bilag 2 og 4 samt Bernkonventionen, hvor der bl.a. står:

"Konvention om beskyttelse af Europas vilde dyr og planter samt naturlige levesteder af 19. september 1979. I Danmark trådte konventionen i kraft den 1. januar 1983.

Formålet med konventionen er at bevare vilde planter og dyr samt deres levesteder med særlig fokus på truede og følsomme arter - samt migrerende arter. De kontraherende stater har forpligtet sig til at arbejde for disse mål."

Egholms venner kan ikke se, at det kan lade sig gøre at etablere en Motorvej over Egholm, og ikke mindst, en lavbro over Nørredybet, uden at komme i konflikt med direktiver og konventioner, som Danmark har tiltrådt.

Vi mener derfor, at Vejdirektoratet skal indstille at folketinget, ikke vedtager en anlægslov for en motorvej over Egholm.

Naturtyper:

Mudder- og sandflader blottet ved ebbe:

Naturtypen omfatter mudder- og sandflader, som er tørlagt ved ebbe. Der er en stor forekomst af mikroskopiske blågrønalger og kisealger, men oftest ingen større planter. Fladerne er rig på bunddyr som muslinger, snegle, krebsdyr og orme, og naturtypen virker derfor som et vigtigt fødesøgningsområde for ande- og vadefugle. Naturtypen "Mudder- og sandflader blottet ved ebbe", har naturtypekoden 1140 på **EF Habitatdirektivet.**

Egholms venner mener bestemt ikke, at der kan etableres en forbindelse over Nørredybet, samt under Sønderdybet uden at ødelægge store områder med naturtypekoden 1140 væsentligt, og permanent. Vi mener også at denne naturtype er undersøgt, og kortlagt utilstrækkeligt i VVM opdateringen.

1140 findes i linjeføringen i Nørredybet på Egholmsiden, og i Sønderdybet, på både syd og nordsiden af sejlrenden.

Egholms venner mener ikke, at det er foreneligt med love, konventioner, og direktiver, som Danmark har tiltrådt, at etablere en forbindelse i gennem Naturtypen 1140, når der er andre muligheder.

Vi mener også, at det netop var fordi man ikke kunne bevise, at der ikke ville ske uoprettelig skade på Naturtypen 1140, og andre beskyttede naturtyper, at en af de tidligere VVM redegørelser blev kasseret!?

Vi mener derfor, at Vejdirektoratet skal indstille at folketinget, ikke vedtager en anlægslov for en motorvej over Egholm.

Plantelivet:

En motorvej i Egholmlinjen forløber i gennem områder hvor der er flere sjældne og sårbare planter. F.eks. gennem et område i Østerådalen, hvor der vokser fredede Orkideer.

På Egholm gennemskærer linjeføringen et område med flere sjældne planter f.eks. Tangurt, tætblomstret hindebæger, kveller, og eng-klaseskærm.

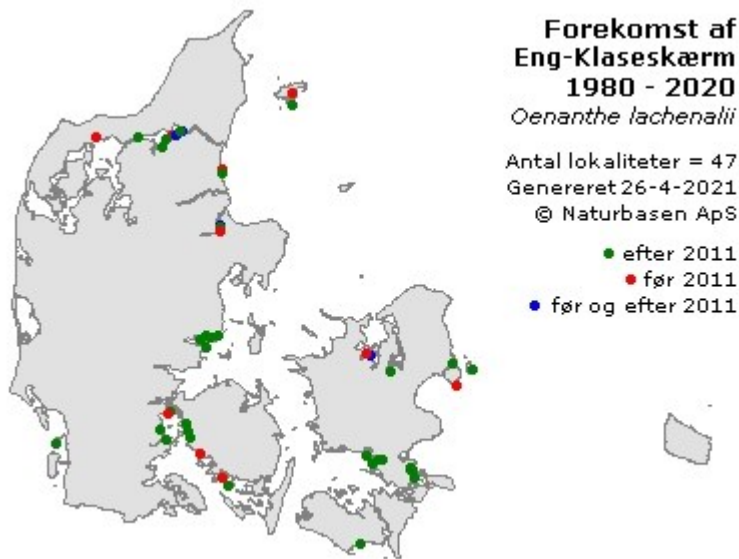
Planten Langstilket filtrose, som i en rapport fra Københavns universitet, ellers anses som uddød i Danmark, har mindst 20 voksestedet på Egholm, og der findes mindst 60 individer. Den er p.t. ikke registreret i linjeføringen. Ifølge biologen fra Rambøll, som foretog feltundersøgelser på Egholm, vil den med stor sandsynlighed bredde sig til hele øen, fordi der findes så mange rådyr på Egholm. Ja, de der dyr, som ofte forvilder sig ud på diverse veje og er til fare for sig selv og trafikken!"

Egholms venner mener at Egholms planteliv er så unikt, og fantastisk, at det ikke kan anbefales at leve en motorvej over øen. Herunder lige lidt om Eng-klaseskærm:

Udbredelse

: Planten er ret sjælden i Danmark. hyppigst Limfjorden, mod syd på Øerne og i østlige Sønderjylland.

På den danske rødliste er den vurderet til LC - ikke truet, trods stor tilbagegang efter nedgang i rørhøst og høslæt. - *En af de arter, der ved næste revision formentlig vil blive tildelt en højere truet-kategori.*



Asbest, og andre miljøskadelige stoffer:

Der ligger asbestaffald, i form af gamle eternitplader, i fjorden på sydsiden af Sønderdybet, meget tæt på linjeføringen. Sandsynligvis også i linjeføringen. Der er jo kørt omfattende mængder af forskelligt byggeaffald, samt kasserede eternitplader ud i nærheden af linjeføringen, i en ca. 2 årig periode, tilbage sidst i 1970'erne.

Vi kan i Egholms Venner ikke se, at der i VVM opdateringen, er registreret eternit/asbest-affald i, eller i nærheden af, linjeføringen. Asbest, kan give alvorlige sygdomme, og det kan i vores optik ikke udelukkes, at gravearbejdet med Tunnelen og de veje som går mellem de to søer i Mølholm, vil føre til frigivelse af sundhedsskadelige asbestfibre, og andet miljøskadeligt materiale, til omgivelserne.

Hele området på nordsiden af Nørredybet, kaldet "Verdens ende", er også en gammel fyldplads, hvor der også er kørt masse af byggeaffald ud på. Vi mener ikke at der er foretaget specielt omhyggelige undersøgelser af, om der også her, findes asbestholdigt, eller andet miljøbelastende og farligt materiale..

Vi mener ikke at VVM opdateringen har taget højde for evt. frigørelse af asbest i forbindelse med anlægsarbejdet i forbindelse med etablering af en motorvej over Egholm!

Vi mener derfor, at Vejdirektoratet skal indstille at folketinget, ikke vedtager en anlægslov for en motorvej over Egholm.

Gravearbejder i fjordbunden:

Der skal ifølge VVM opdateringen, udgraves en rende fra Aalborg til Egholm, hvor tunnelelementerne evt. skal placeres. Gravearbejdet er beskrevet i opdateringen, og beskriver at der vil ske forurening i form af sedimentspild i et stort område. Og at påvirkningerne af dyre og plantelivet vil være væsentlige i en længere periode. Og at forureningen vil kunne mærkes meget langt fra selve graveområdet. Vi kan ikke acceptere, at der vælges en forbindelse, og en anlægsmetode, som udgør en så voldsom negativ påvirkning af omgivelserne.

Ikke mindst det faktum, at man vil grave over 1 million m³ sediment op i Sønderdybet, for så at sejle det, i pramme ud til Rærup, for så igen at dumpe det i fjorden, forekommer meget uhensigtsmæssigt. Derved laver man forurening hele 2 steder i Fjorden!?! (svineri i stereo).

Gravearbejdet i Nørredybet, finder vi, om muligt endnu mere problematisk, da der også her skal graves voldsomt i fjordbunden, og også her vil man dumpe det opgravede materiale ved Rærup. Samtidig vil anlægsarbejdet, herunder gravearbejdet, påvirke levevilkårene for fugle, fisk, og planter i Nørredybet.

Der findes andre, og mere nænsomme, metoder til at etablere forbindelser, end at grave i fjordbunden.

Og der findes løsninger på at sikre fremkommeligheden i fjordkrydset, end at etablere en motorvej over Egholm.

Vi mener derfor, at Vejdirektoratet skal indstille at folketinget, ikke vedtager en anlægslov for en motorvej over Egholm.

Strandtudse, Spidssnudet frø, og andre padder:

I forbindelse med det virtuelle borgermøde stillede et af vores medlemmer følgende spørgsmål:

Vil en Strandtudse-hun have lettere eller sværere ved at høre en Strandtudse-han kvække, hvis hannen befinder sig i et vandhul, som ligger tæt op ad en trafikeret vej, end hvis vandhullet ligger langt fra en trafikeret vej? Vil en Strandtudse-hun have

lettere eller sværere ved at bevæge sig hen til en kvækkende Strandtudsehan, hvis det kræver at hun skal krydse en trafikeret vej?

Vejdirektoratets bemærkninger: ”Ja, det vurderes umiddelbart, at en strandtudsehun vil have lettere ved at høre en strandtudsehan, når der ikke er trafikstøj. Påvirkningen af padder fra trafikstøj er ikke velundersøgt. Det formodes at trafikstøj i aften- og nattetimerne kan føre til, at hunnerne kan have vanskeligt ved at høre og lokalisere hannerne, hvilket kan nedsætte artens ynglesucces.

Nogle studier viser dog, at hannerne er i stand til at tilpasse deres kald, når der er baggrundsstøj. Det er uvist om hanner af strandtudse og af spidssnudet frø reagerer på lignende vis, og er i stand til at tilpasse deres kald alt efter baggrundsstøj.

Ved etablering af kompensationsvandhuller for strandtudse og spidssnudet frø skal de derfor etableres langt fra vejanlægget for at minimere en mulig påvirkning fra trafikstøj”. **Citat slut.**

Egholms venners bemærkninger:

Man har altså ikke den nødvendige viden til at kunne garantere at der ikke sker en negativ påvirkning af Strandtudse, og Spidssnudet frø!

Man vil altså lige afprøve om afværgeforanstaltningerne virker.. Hvad nu hvis de ikke virker?

Vi der færdes blandt Strandtudserne ved, at de ikke kvækker når bare det blæser nogle få sek./m, fordi vindstøjen er for høj. Vi ved også at de undlader at kvække hvis der kører en traktor i marken, selv langt fra tudsernes vandhuller. Støjen forstyrrer deres kald. Vi ved også at de styraks holder op med at kvække, hvis man kommer for nær på deres vandhuller. De kan selvsagt ikke kende forskel på om man bare vil fotografere dem, eller om man vil æde dem!

På **Naturstyrelsens** hjemmeside kan man bl.a. læse, at Strandtudser og Spidssnudedede frøer, **ikke må slås ihjel, deres levesteder må ikke beskadiges, og de må ikke indfanges.** Alle disse regler og love er overtrådt i tilfældet etablering af en motorvej over Egholm.

Levesteder ødelægges af selve vejanlægget, og af kørsel, og gravearbejde midt i Strandtudsernes og de Spidssnudedede frøers levesteder.

Individer vil sandsynligvis blive dræbt under anlæg af vejen. Det fremgår også af tidligere VVM undersøgelser. "**Padderne må ikke slås ihjel!**"!

Padder herunder Strandtudser og Spidssnudet frø skal indfanges i projektområdet, i spandfælder.. "**De må ikke indfanges!**"!

Projektet vil blive anlagt lige i gennem levesteder for Strandtudse og Spidssnudet frø. "**Deres levesteder må ikke beskadiges!**"!

Støj fra trafikken, og arbejdet i området, vil forstyrre padderne, så deres ynglesucces, og mulighed for at søge føde påvirkes negativt. "**De må ikke forstyrres!**"!

Dermed er alle regler overtrådt hvis man laver en motorvej over Egholm!

Ulovligt:

Når man planlægger, at gribe ind i padderne, er det i vores optik, kun lovligt hvis denne indgriben fører til positive effekter for padderne. Indgreb, som kan have negative konsekvenser er kun mulige hvis der absolut IKKE findes andre muligheder. Og det er jo ikke tilfældet i sagen: 3. Limfjordsforbindelse. Man kan nemlig bare flytte linjeføringen til et andet sted, hvor der ikke findes bilag 4 arter, og andre strengt beskyttede arter.

Internationale konventioner og direktiver, som Danmark er underlagt, bliver overtrådt hvis der anlægges en forbindelse over Egholm, som vist i materialet.

Konklusion: Strandtudseres nuværende levesteder bliver helt sikkert ødelagt fordi der etableres et anlæg som støjer så voldsomt at hun-tudserne ikke kan høre han-tudserne kvække. Det betyder at det bliver vanskeligere for tudserne at yngle, i forhold til muligheden for at yngle uden motorvej, over Egholm.

En anden spurgte:

2 Faunapassager i forhold til Strandtussen. har man nogle erfaringer med faunapassager for disse, eller vil det blive som for hasselmusen på Fyn, hvor bestanden defacto blev delt i to. Har I nogle planer for at lave faunabroer for at imødekomme plante og dyrelivet, der vil blive påvirket af at lave en ny forbindelse?

Vejdirektoratets bemærkninger:

Undersøgelser af eksisterende faunapassager på motorvejsstrækningen mellem Kolding og Esbjerg viser at padder kan bruge faunapassager, og at faunaens brug af faunapassager generelt kan optimeres ved simple tiltag, som f.eks. udlægning af stenbunker, kvas mm. Generelt kan etablering af egnede ynglesteder for padder nær faunapassagerne og korridorer af vandhuller til bestande i baglandet optimere passagerens betydning for padder. Som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten vil vejanlægget udgøre en barriere i landskabet for dyrene, og dyr, herunder padder, vil få sværere ved at krydse gennem landskabet i forhold til situationen, hvor vejen ikke etableres. Etablering af faunapassager med tilhørende paddehegn søger mod at minimere barrierevirkningen. Herudover er det på Egholm og syd for Egholm krav om overvågning af strandtudse før, under og efter anlægsfasen for at **vurdere om tiltagene med faunapassager og etablering af nye ynglevandhuller for strandtudse på Egholm og syd for Limfjorden er funktionelle.**

Egholms venners konklusion: Altså igen en forsøgsordning, hvor man afprøver om de afværgeforanstaltninger man påtænker virker! Det er jo sent, at redde Strandtudserne, når det først har vist sig, at afværgeforanstaltningerne ikke virker!!

Når man læser VVM opdateringen fremgår det, at undersøgelserne har været noget sporadiske, og ikke ordentligt verificerede. Der er for mange gæt og vurderinger. For lidt konkret viden. Man har ikke spurgt de lokale i tilstrækkelig grad. Kun en enkelt person har været med på en enkelt tur, for at lytte efter Strandtudser. Denne tur foregik i ret dårligt vejr, hvor det var for køligt og blæste for meget, Så padderne var ikke specielt aktive.

Egholms venner anbefaler at Vejdirektoratet indstiller til folketinget, at en evt. kommende 3. Limfjordsforbindelse IKKE skal gå over Egholm!

Flagermus:

Alle flagermus er fredede, i Danmark, og flere er beskyttet af habitatdirektivet. En enkelt art, Damflagermus er på Rødlisten..

Ved kortlægningen af flagermus er der registreret i alt ni forskellige arter, hvoraf en (damflagermus) er rødlistet i kategori VU, dvs. sårbar.

Vi finder alligevel at eftersøgningen af Flagermus har været noget sporadisk. F.eks. når man læser, i opdateringen, at "lytteboksen blev indsamlet før sidste færgeafgang kl. 22.30". (Som i øvrigt ikke er sidste færgeafgang). Flagermusene kan ikke forventes, at vide hvornår lytteboksene fjernes. De fouragerer næsten hele natten.

Damflagermus, er, som nævnt i redegørelsen, registreret flere steder på linjeføringen, f.eks. i Østerådalen, ved søerne i Mølholm, og på Egholm. Vi kan i Egholms Venner ikke forstå at det kan være lovligt, at der etableres en motorvej i gennem, eller tæt på, Damflagermusenes levesteder, når der er andre muligheder. Hvilket der er i tilfældet 3. Limfjordsforbindelse. Man kan bare lave forbindelsen som et enkelt 3. rør ved E45.

Vi mener derfor, at Vejdirektoratet skal indstille at folketinget, ikke vedtager en anlægslov for en motorvej over Egholm.

Støj og vind-påvirkning:

Vi kan se af de hørings svar, som pt. Er tilgængelige på Vejdirektoratets hjemmeside, at mange har gjort opmærksom på de massive støjpåvirkninger, som en 22 km motorvej i Egholmlinjen vil afstedkomme. Egholms venner deler til fulde, og måske endda mere, de bekymringer, som så mange giver udtryk for.

Egholms venner vil tilføje, at den valgte anlægsmetode, og den skitsering af det færdige projekt, som er beskrevet i VVM-opdateringen, også giver anledning til andre bekymringer, nemlig vindpåvirkning af trafikken på forbindelsen over Egholm.

Man har fremlagt et projekt, som skærer sig gennem et af de mest forblæste områder i nærheden af Aalborg, nemlig Limfjorden. At anlægge en vej på en høj dæmning tværs over Egholm, og så fortsætte linjeføringen over Nørredybet, og så på Lindholmsiden, at lade vejforløbet stige op i ca. 10 meters højde, indbyder i den grad til et utal af ulykker, med væltede campingvogne, og for den sags skyld også alle andre køretøjer.

Hvis man gør sig den ulejlighed, at tjekke de vindstyrker, som er registreret gennem årene, så vil man se, at vinden ofte har gået særdeles frisk over Limfjordens vande!

Derfor mener vi der er meget uheldigt, og potentielt, farligt at etablere en forbindelse over Egholm, som skitseret i VVM opdateringen. Der er andre, og trafikalt mere effektive, muligheder for at lave en forbindelse, som sikre fremkommeligheden i fjordkrydset, end en motorvej over Egholm.

Vi mener derfor, at Vejdirektoratet skal indstille at Folketinget, ikke vedtager en anlægslov for en motorvej over Egholm.

Turisme og rekreative områder:

I VVM opdateringen indrømmes det klokkeklart, at en forbindelse over Egholm, vil få de alvorligste negative konsekvenser for Egholm.

Den store rekreative værdi, som Egholm har for de fastboende, sommerhusejerne, og ikke mindst de ca. 100.000 mennesker, som besøger Egholm hvert år, vil gå fuldstændig tabt, hvis der etableres en fast forbindelse til øen, herunder etableres en motorvej over øen.

Rigtig mange vil miste et rekreativt, bynært åndehul, som ikke findes magen til andre steder i Nordjylland.

At man, ved en storby af Aalborgs størrelse, kan finde et så uforstyrret sted, er helt unikt. Mange byer har et fint musikhus, et flot kunstmuseum, et flot stadion, et stor idrætshal, nogle flotte byparker, osv. osv. Men ingen andre byer har en ø, som i følge postnummeret ligger i byens centrum, nemlig 9000 (Eller som beskrevet i Svend Løcktes bog fra 1954. "Øen ligger henne om hjørnet").

Egholms venner mener, at Egholm med sin natur og sine rekreative værdier, og sit rige dyre og planteliv, er så værdifuld, og unik, at der ikke er råd til at ødelægge den med en fast forbindelse af nogen art.

Færgeoverfarten (ca. 4 minutter) er en uundværlig, og meget populær, del af oplevelsen for de besøgende. Det er vigtigt, at færgeforbindelsen fortsætter mellem Aalborg vest, og Egholm. En forbindelse til et industri kvarter i Lindholm, vil lukke Egholm fuldstændig ned. Og øboerne, som alle føler et nært tilhørsforhold til Aalborg, hvor ikke mindst øens børn, går i skole, og børnehav, og hvor de har deres venner. Egholms venner mener at der skal findes andre måder at løse de trafikale udfordringer i fjordkrydset på, end en forbindelse over Egholm.

Vi mener det vil være en katastrofe hvis der på noget tidspunkt etableres en fast forbindelse til øen, som så vil miste sin status fra ø, til en almindelig bydel.

Økonomi og Trafik:

Det er oplyst at en forbindelse over Egholm vil koste mindst 7.3 milliarder kroner. (2021). Der er ikke oplysninger i VVM opdateringen hvor meget et enkelt ekstra tunnelrør, vil koste, men ved seneste VVM var der beskrevet et projekt med to ekstra tunnelrør til en pris af ca. 5 milliarder..

Egholms venner mener, at hvis det på et tidspunkt, virkelig bliver nødvendigt med en ekstra forbindelse, så må det være langt bedre med en østlig forbindelse i form af

et enkelt ekstra rør. Det er langt billigere, kan vel også laves hurtigere, er langt mere skånsomt for naturen, og miljøet. Påvirker langt færre mennesker med støj og møg.

Et østligt rør som ligger ved E 45 ligger også i det område hvor langt flest har ærinde, både nu og i fremtiden, i form af arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner, og ikke mindst det nye super-sygehus.

Egholms venner synes det er direkte uansvarligt hvis man vælger, at bruge dobbelt så mange skattekrone, som nødvendigt, på en forbindelse, som kun aflaster trafikken en brøkdel så godt (hvis overhovedet), som et ekstra rør!

Vi finder det helt uhørt, at man kan få den tanke, at etablere en forbindelse, som er i modstrid med den folkelige holdning. Vi finder det uacceptabelt, hvis man vælger at lytte mere til Erhvervslivets spidser, og tilfældige borgmestre, som i flere tilfælde oven i købet repræsenterer kommuner, som ligger i et område, som aldrig får nogen glæde af en Egholmforbindelse.

Egholms venner anbefaler at Vejdirektoratet indstiller til folketinget, at en evt. kommende 3. Limfjordsforbindelse IKKE skal gå over Egholm!

Hilsen

Foreningen Egholms venner. Egholm 59. 9000 Aalborg

Cvr-nr. 39554666

Bilag 4: Et udpluk af Egholms venners høringsvar til VVM redegørelsen fra 2011, samt Vejdirektoratets forsøg på at besvare dem:

<https://www.ft.dk/samling/20111/almdel/TRU/bilag/325/1119450.pdf>

Bilag 5: EGHOLMS VENNERS FORMÅL:

Love for foreningen Egholms Venner
Cvr-nr. 39554666

1. Navn og hjemsted.

Foreningens navn er: Egholms Venner.

Foreningens hjemsted er: Formandens adresse.

Foreningens mailadresse er: Formandens mailadresse eller den mailadresse der oplyses på foreningens hjemmeside.

2. Formål.

Foreningens formål er at bevare Egholm som ø og til enhver tid at arbejde for at der aldrig etableres nogen form for fast vestlig bynær forbindelse over Limfjorden ved Aalborg.

Endvidere skal foreningen arbejde for at beskytte Egholms natur, miljø og lokalsamfund, og arbejde for at så mange som muligt får lejlighed til at opleve øens rekreative muligheder.