

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen.

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er økonomien i projektet. Estimeret koster en motorvej over Egholm ca. 7,9 mia. kroner, hvoraf Aalborgs borgere via deres skat betaler 600 mio. Det er uhørt, at der i forbindelse med så stor en samfundsinvestering slet ikke er undersøgt alternativer i VVM-redegørelsen for at undgå et stort pengespild. Det er lige så uhørt, at Aalborgs borgere skal være medfinansierende på et statsligt vejanlæg. Den samfundsmæssige gevinst af linjeføringen er dårlig med en intern rente på kun 3,3 - 3,5 procent. Deri indgår endda ikke de sundhedsmæssige konsekvenser af støj i forhold til nye boligområder. Der indgår heller ikke tabet af store, bynære, rekreative områder med dårligere sundhed for befolkningen til følge

I VVM'en burde indgå en sammenligning med det væsentligt billigere alternativ med en udvidelse af E45 med et ekstra rør, med mulighed for at vende kørselsretningen. Inklusiv en effektiv støjafskærmning af E45, helst en overdækning, gennem boligområder

Det er cirka to milliarder kroner billigere at udvide Limfjordstunnelen end at bygge en motorvej over Egholm.

På 10 år er byggeriet af motorvejen blevet 50% dyrere, og gevinsten er halveret. Nytteværdier er lig med 0. I stedet er der en gevinst på 2 mia. kroner ved at udvide Limfjordstunnelen på E45 frem for at bygge en motorvej over Egholm.

Det beløb kan man sikkert regne med bliver endnu større, når først arbejdet kommer i gang. Og med den lille aflastning af E45, giver det som skrevet ovenfor ikke mening. Dertil kommer tilkørselsveje, og megen ombygning af Aalborg by, som ikke fremgår af beregningerne.

Trafikalt I dag koster det ca. en kvart mia. om året at holde i kø ved Limfjordstunnelen - altså 1,2 millioner kroner om dagen.

Trafikalt vil Egholmlinjen ikke løse trængselsproblemerne. Hverken nu eller i fremtiden. Trafikken stiger ifølge fremskrivningerne lige så meget som en Egholmforbindelse aflaster. Ved åbningen vil mængden af trafik i tunnelen være steget til det nuværende niveau - selv når der åbnes for trafik på Egholmmotorvejen. Og så er man nok nødsaget til at bygge en ny motorvejsforbindelse i øst.

Mvh

Ingelise Tarber
Fyrrebacken 34, 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Karlsson & Jessen (gr25dk@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 11-01-2024 22:24

Kære transportminister!

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er påvirkningen af naturen.

Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjør og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt.

Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den.

Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

--

Med venlig hilsen

Marianne R. Karlsson
Gravenstenvej 25
9000 Aalborg

E-mail: gr25dk@gmail.com

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Cc: Niels Fejer Christiansen (nfc@vd.dk), Niels Krogh Kristensen (nkk@vd.dk)
Fra: Terese Søholm Lindekilde (tsl1@vd.dk)
Titel: VS: Sender: Habitatsdirektivet.pdf
Sendt: 22-01-2024 08:31
Bilag: Habitatsdirektivet.pdf;

Godmorgen Anders og Lene,

Da fravigelsen fra habitatdirektivet indgår som en del af anlægsloven og alene er med orienterende til den supplerende MKV, er det vores umiddelbare vurdering, at høringssvar vedrørende fravigelsen hører til anlægsloven.

Jeg vedlægger derfor her høringssvar vedrørende fravigelsen.

Lad mig endelig høre, hvis I ikke er enige.

Venlig hilsen
Terese Søholm Lindekilde
Jurist
Jura

Thomas Helsteds Vej 11
Postboks 529
8660 Skanderborg
Telefon +45 7244 3333
Direkte +45 7244 2842
Mobil +4521152842
tsl1@vd.dk
vejdirektoratet.dk

Med udgangspunkt i bæredygtig udvikling arbejder Vejdirektoratet for, at mennesker og gods kommer nemt og sikkert frem.

Læs om Vejdirektoratets behandling af personoplysninger.

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Niels Fejer Christiansen <nfc@vd.dk>
Sendt: 19. januar 2024 14:15
Til: Terese Søholm Lindekilde <tsl1@vd.dk>
Cc: Niels Krogh Kristensen <nkk@vd.dk>
Emne: Sender: Habitatsdirektivet.pdf

Hej Terese

Alt om fravigelsen bør måske også håndteres i TRM's høringsnotat om lovforslaget ?

Kh. Niels

Høringssvar ifm. den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm og EU's Habitatsdirektiv

Påstanden om at der ikke findes alternativer til den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm er ikke kun dum, den er også usand.

At udarbejde en særskilt rapport "*Fravigelse for bilag IV-arten odder – vurdering jf. habitatdirektivets artikel 12, litra d*" med det ene formål at levere budskabet om, at der ikke findes alternative løsninger til Egholmforbindelsen er simpelthen for let gennemskuelig og nærmer sig en hån mod befolkningen.

Andre løsninger har været omtalt i årevis; løsninger som på alle måder er bedre, billigere og mindre ødelæggende og sundhedsskadelige end Egholmforbindelsen. En grundig behandling af alternativerne og dermed en mulighed for at sammenligne dem med Egholmforbindelsen, burde være en hel naturlig del af Miljøkonsekvensvurderingen, så det sikres, at den bedste løsning bliver etableret. Problemet er bare at Egholmmotorvejen ikke længere handler om at få den bedste løsning, men i stedet politisk at gennemtvinge en bestemt løsning.

Der findes flere arter på Egholm som nyder streng beskyttelse under EU's Habitatsdirektiv, bl.a. odderen, adskillige flagermusarter, strandtudsen og den lysbugede knortegås.

Argumentation for, at Egholmmotorvejen ikke bør forstyrre bl.a. odderens levesteder, kan baseres på følgende punkter under EU's Habitatsdirektiv:

1. Streng Beskyttelse under Bilag IV: Eftersom odderen er opført i Bilag IV i Habitatsdirektivet, nyder den streng beskyttelse i EU. Dette indebærer et direkte forbud mod forstyrrelse af arten, især i dens yngle- og hvilesteder. Et byggeprojekt som Egholmmotorvejen, der forstyrrer odderens levesteder, strider direkte imod denne beskyttelse.
2. Bevaring af Særlige Levesteder (Bilag II): Med odderen opført i Bilag II, er det et krav, at der udpeges særlige bevaringsområder for at sikre bevaring af de levesteder, der er afgørende for artens overlevelse. Ethvert byggeprojekt, der kompromitterer disse områder, vil være i modstrid med direktivets ånd og bogstav.
3. Artikel 12's Krav om Beskyttelse: Artikel 12 kræver, at medlemsstaterne træffer foranstaltninger for at forbyde bevidst forstyrrelse, samt forringelse eller ødelæggelse af yngle- og hvilesteder. Egholmmotorvejen overtræder disse bestemmelser, hvis det forstyrrer odderens levesteder.
4. Begrænsede Undtagelser (Artikel 16): Selvom Artikel 16 i direktivet tillader visse undtagelser, er disse kun tilladt under meget specifikke og begrænsede omstændigheder. For at Egholmmotorvejen kan retfærdiggøre en undtagelse, skal det demonstreres, at projektet ikke vil skade opretholdelsen af odderens populationer, og at der ikke findes andre alternativer. Med de tidligere omtalte alternative løsninger kan det være en vanskelig bevisbyrde at opfylde, givet odderens beskyttelsesstatus og behovet for at bevare dets naturlige levesteder.
5. Ansvar for Medlemsstaterne: Som en del af EU har Danmark et ansvar for at omsætte Habitatsdirektivets krav til national lovgivning og sikre dets overholdelse. Dette indebærer en forpligtelse til at beskytte odderens levesteder mod skadelige indgreb, som Egholmmotorvejen udgør.

Samlet set umuliggør EU's Habitatsdirektiv muligheden for at gennemføre Egholmmotorvejen og derfor bør der i stedet udarbejdes en ny miljøkonsekvensvurdering med grundige undersøgelser af fjordkrydsningens andre løsninger, med henblik på at få etableret den bedste løsning. Det betyder at

den nuværende MKV2023 må underkendes og at anlægsloven i sin nuværende udformning derfor ikke kan vedtages.

Med venlig hilsen

Asbjørn Ejlersen

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: World Wide Fund for Nature Danmark (vhoegh0723@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 11-01-2024 23:59

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjør og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Vh Vigga Høgh

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Martine Reinholt Høg (martiiinerh@gmail.com)
Titel: egholm motorvej
Sendt: 11-01-2024 22:56

Hej dette emne berører mig meget!! Derfor er teksten nedenfor i RØD!! fordi alle alarmklokkerne ringer pga det sindssyge forslag om denne tredje forbindelse eksisterer!?!?!?

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Mange frustrerede hilsner: Martine
Langelandsgade 39, 9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Livia Frische (livia@frische.dk)
Titel: Egholm Motorvej
Sendt: 11-01-2024 21:16

Jeg synes det er unødvendigt at motorvejen skal gå over Egholm fordi det ødelægger oddernes og strandtusens habitater.

Mvh
Livia Weidick Frische
Scheelsmindevej 19, 9200 Aalborg SV

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Christina Noorah Björk Pedersen (c.noorah.bjourk@gmail.com)
Titel: Ja tak til natur og klima
Sendt: 11-01-2024 21:07

Kære rette vedkommende

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjør og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

De bedste hilsner

Christina

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lisbeth Fast Gjørtz (kontakt@lisbethfast.dk)
Titel: Høringssvar vedr. forslag om lov af anlæg3. Limfjordforbindelsen - Strandtudsen
Sendt: 11-01-2024 20:42
Bilag: Høringssvar STRANDTUDSEN 9000 Aalborg 1.01.2024.pdf; 1. Strandtudse_monitering-2018_JFH.pdf; 2. Kerteminde+strandtudse+2020.pdf;

Kære trm og arp

Hermed fremsendes indsigelse imod Egholm motorvejen

Begrundelse: flere fejl og mangler i anlægsloven og i MKV vedrørende Strandtudsens art og dens habitat.
Se vedlagt dokumentation.

Lisbeth Gjørtz Fast
Nørholmsvej 101
9000 Aalborg
Danmark
Mobil. 2614 8333

www.lisbethfast.dk

09.01.2024.

Høringssvar vedrørende Strandtudsen (bilag 4 art)

Hermed indsigelse imod Egholmmotorvejen.

Det gøres hermed indsigelse til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Indsigelserne tager udgangspunkt i: "MKR 2023", "Udkast til forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse", "VVM-redegørelsen 2021" og "Vejdirektoratets Høringsnotat (3. Limfjordsforbindelsen) august 2021".

Strandtudsen

Strandtudsen lever lige her på engarealet, her hvor jeg og min familie bor. Nørholmsvej 101. 9000



De populationer, som findes her på arealerne Nørholmsvej 101, var her allerede, da vi købte ejendommen i marts 2003. Vi hører deres sang, og vi møder dem her hver evig eneste år. Det er en gammel population.

I foråret 2014 fik vi tilladelse til etablering af vandhul på vores matrikel med denne begrundelse: *formålet med søen er at lave en god ynglelokalitet for strandtudsen, som har en stor population i området.*

Det var mig, der gjorde kommunen opmærksom på, at de lever her og har gjort det inden 2003. Vores marker der ligger omkring gården og helt ned til byzonen, gødes ikke og afgræsses af vores heste og får. Naboejendommens marker benyttes ligeledes til hestehold, og alle marker holdes nede. Længere inde i dokumenter er en arealoversigt hvor arealer er indtegnet

De strandtudser der bor her, er nok de mest fotograferede i hele landet. Jeg har følt, at det ville blive nødvendigt at kunne dokumentere deres liv her, hvis der pludselig skulle komme en myndighed, som ønsker dokumentation for deres tilstedeværelse. Det er jeg rigtig glad for, jeg har gjort. Jeg lavede fotodokument om strandtudsen Nørholmvej som tidligere, er indsendt for at dokumentere deres trofaste tilstedeværelse her.

Dette dokument modtog Aalborg Kommune og Vejdirektoratet dec. 2019 i forbindelse med VVM-opdateringen. Biologen som foretog feltundersøgelsen til VVM, talte jeg med, da hun var ude i feltet her i området, og jeg oplyste om vores mangeårige observationer/registreringer. Hun fik naturligvis tilsendt fotoserien umiddelbart derefter som oplysning og dokumentation for mine ord.

Jeg har efterfølgende overvejet: kan I betvivle mit dokument? Nej, det er ikke muligt, for der er brudstykker af min kjole, min speciallavet ring, vores trægård, min datters ansigt, min søns ansigt og hånd. Strandtudsens fortsatte plads i biodiversiteten, har været særdeles væsentlig, så derfor har den ALTID været i min og min families bevidsthed.

Jeg kender kun ganske få mennesker, som har set en levende strandtudse og endnu færre, der har holdt denne lille smukke tudse for at sikre et foto og dermed en mulighed for bevisførelse i kampen for at bevare dets fortsatte habitat og liv. Der er derfor mange, der spørger:

"Åh, kan du ikke vise os en strandtudse". NÆÆÆ, det kan jeg ikke.

Vi møder dem stort set aldrig i dagtimerne, for der ligger de gravet ned i sand, i ly af grene, blade, tilfældige huller, under en skæv flise.... Vi lader dem være, fordi de er vilde dyr og for øvrigt også meget svære at finde. Et par gange gennem årene, har vi dog reddet strandtudser, der er landet i en krukke eller lign.

Vi møder strandtudsens om aftenen hen over sommeren, når den søger føde på vores grusbelagte gårdsplads i aftentimerne. Det er udelukkende der, vi har mulighed for at stoppe deres flugt - løfte dem op og i hast finde dagens avis. Derefter straks ud i det frie liv igen.

I yngleperioden er det fantastisk at høre hannernes sang. Vi har mange optagelser om dette, men altid på afstand af ynglestedet. Vi har forsøgt at komme helt tæt på, når de synger og derved hidkalder hunnerne, men det er ikke lykkedes os, selvom vi har haft mange år til at øve os i. **De er ekstrem lyd følsomme. Så snart de hører lyd af græs, der bevæger sig, en lille gren der knækker... ja, selv den mindste lyd, så stopper de med at synge.** De venter, de kan vente i op til et par minutter - først når de er helt trygge og sikre på, at der ingen fare er, starten én han med at kalde. Derefter følger de andre efter.

Vi må altså konstatere, at selvom vi har været "nabo" til hinanden i mere end 20 år, så er flugt deres absolut første reaktion, når der opstår lyd fra vores færden. Jo, de er ekstrem lyd følsomme.

Strandtudserne her på Nørholmsvej synger aldrig før sidst på aftenen. På Egholm er det anderledes. Der kan de godt finde på at synge midt om eftermiddagen og det er ikke fordi, det er en anden art. Det er fordi, der er mere ro, så hannernes kalden, kan høres af hunnerne. Det er det, det handler om. Her hvor vi bor, er der trafik og selvom det er i begrænset form, så er det tydelig nok til, at hannerne først igangsætter deres kaldesang til hunnerne sidst på aftenen. Mine mange optagelser i felten er derfor ret mørke, med lav sigtbarhed.

Strandtudser reagerer på bilers støj. Det har jeg observeret gennem 20 år. Jeg går derfor typisk ud omkring kl. 23- 23.30, når jeg vil optage deres sang, for på det tidspunkt på en hverdagsaften, kan det bedre lykkes mig at få mulighed for at høre dem.

Ifm. det digitale offentlige borgermøde modtog Vejdirektoratet et spørgsmål vedr. trafikstøj og strandtudsens.

- Her kommer svaret: *Ja, det vurderes umiddelbart, at en strandtudsehan vil have lettere ved at høre en strandtudsehan, når der ikke er trafikstøj. Påvirkningen af padden 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 hannen, hvilket kan nedsætte artens ynglesucces. Nogle studier viser dog, at hannerne er i stand til at tilpasse deres kald, når der er baggrundsstøj.*

Alle med blot lidt kendskab til tudser må undre sig over sætningen: Ja, det vurderes umiddelbart, at en strandtudsehan vil have lettere ved at høre en strandtudsehan, når der ikke er trafikstøj. Det gælder jo for alt og alle der har ører.

Det er beskæmmende, at der på den måde tales ned til borgernes begavelse og evne til at forstå så simpel overvejelse. Der tales med stor forsigtighed. For mig viser det, at det jeg har oplevet i det virkelige liv sammen med strandtudserne i så mange år, har større validitet, end denne tvivlende udtalelse de leverer

Rambøll VVM 2021 og SWECO MKV 2023 synes at have svært ved at vedstå strandtudsens faktuelte arts adfærd. Hvad ligger bag denne modvilje? – jeg har selv en tanke derom...

Min redegørelse ovenfor er personlig og forholdsvis detaljeret, men jeg/og min familie, levet så tæt op af og i samspil med STRANDTUDSEN, at deres arts adfærd har vi indlært. Jeg oplever det særdeles nødvendigt at udfolde forståelsen for denne arts adfærd, fordi antallet af dem falder konstant med risiko for, at de vil uddø, til trods for at de er i beskyttelse af stærke EU `habitatdirektiver og Bern-konventionen.

Rambøll udtalelse i VVM 2021.

I Miljøkonsekvensvurderingen 29/531 står der følgende:

På trods af den våde vinter i 2019/2020 var foråret usædvanligt tørt med et tørkeindeks for Aalborg-området på over 9 i maj og juni mdr.

- Det kan have medført udtørring af potentielle paddelokationer, *hvorfor det ikke kan udelukkes, at lokaliteter, hvor der ikke blev observeret yngleaktivitet i 2020, kan fungere som ynglelokaliteter i andre år.*

Det er meget underligt, at denne MKR er mangelfuld med hensyn til at beskrive hvilke habitats områder som er væsentlige for Strandtudsens på Egholm, i Hasseris enge og ved fjordengene ved Hasseris å og Svanholmgrøften. Populationen er ikke opgjort og beskrevet.

Strandtudsens er observeret adskillig mange gange ved den sydlige del af Nørholmsvej, Hasseris enge samt vest for Hasseris å, hvilket MKR delvis referer til.

MKR, side 55: Strandtudse er registreret af lodsejere ved Nørholmsvej i korridoren /9/, og dokumenteret jævnfør forvaltningsplan for strandtudse /4/. Strandtudsens er registreret ved søen på lokalitet 126 i 2013 i forbindelse med kommunale besigtigelser, hvor arten beskrives som ynglende på lokaliteten /5/, men arten er ikke fundet ved besigtigelsen i 2020, hvor der er konstateret fisk i søen. Strandtudse er samtidig registreret som enkeltfund ved en naboejendom til søen /5/. Der foreligger herudover gennem flere år lydoptagelser af kvækkende strandtudser inden for undersøgelseskorridoren ved Nørholmsvej.

Da jeg læste denne konklusion, blev jeg meget stille indeni. Selvfølgelig kan man ikke udelukke at et område som normalt fungerer som habitat for strandtudsens, ikke længere er det, fordi der kommer et år med usædvanlig højt tørkeindeks.

Tudserne er her alligevel, men lige såvel som det gælder for andre dyr/planter er deres ynglesucces afhængig af, hvorledes vejret arter sig og dermed, hvilke ynglemuligheder der tilbydes de enkelte år. Sidste år da VVM-undersøgelsen foregik, var foråret usædvanligt tørt og grundet vores lange kendskab til arten vidste vi, at hannernes kald og yngleaktiviteten ville være påvirket af tørken.

Hvordan kan det være borgernes erfaringer tilsidesættes og sammenkobles det med manglende sund fornuft i forhold til vejrlig, formuleres disse ord fra Rambøll:

*Det kan ikke udelukkes at lokationen **kan fungere** som ynglelokalitet i andre år.*

Jamen, det er så underligt og forkasteligt (beklager min vending) at udtale således. Selvfølgelig er de vilde dyrs ynglesucces afhængig af vejrlig. Hvor er myndighederne begejstringen over at denne sjældne tudser lever her på engarealerne år efter år?

- Det er ikke retvisende for stedets kvalitet som habitat for strandtudserne at skrive "kan fungere". jeg fortalte jo biologen om stedet og vores lange kendskab til strandtudsens.

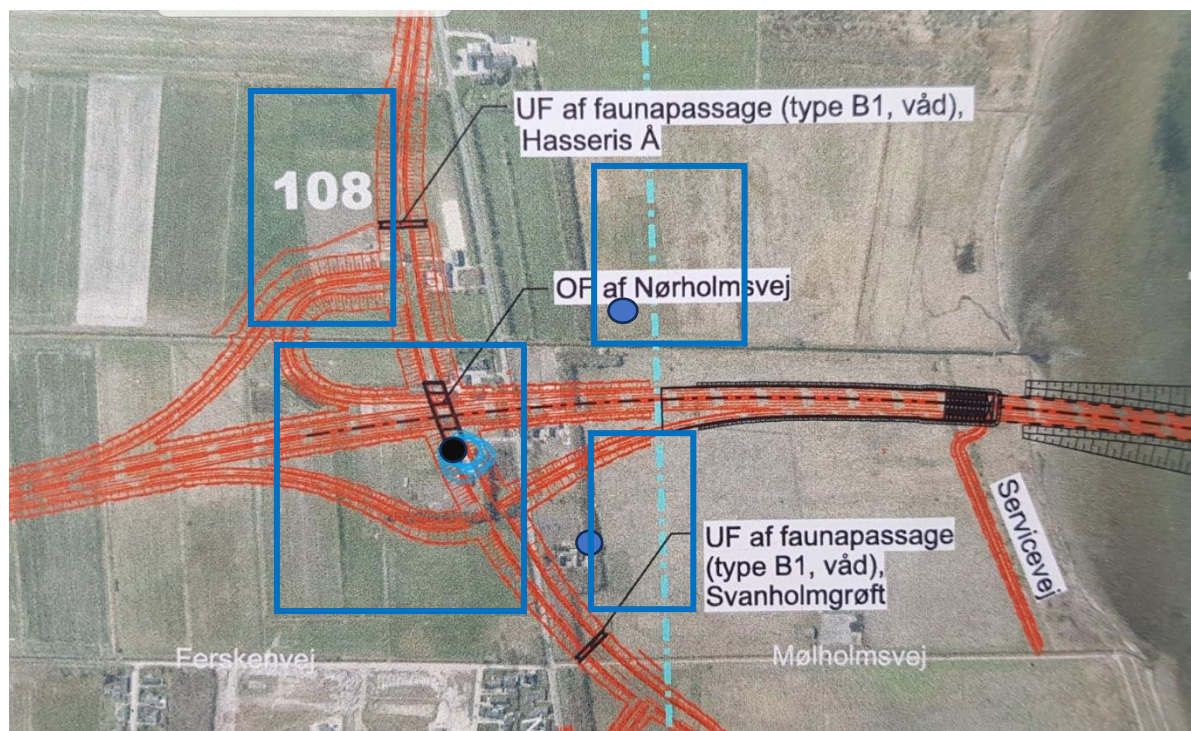
Hvor lang tid skal en art være til stede i et område, før de VIL SIGE: Lokaltiteten fungerer som ynglelokation? Jeg har også indsendt lydoptagelse til Vejdirektoratet og Aalborg Kommune

Andre steder, også i fattige områder af verden, ved man at lokalbefolkningens viden er nødvendig at benytte sig af. Hvis man f.eks. vil eftersøge bjerggorillaen, uden at lytte til lokalbefolkningens kendskab/ viden til artens helt særlige selvvalgte habitat, vil eksperter hurtigt komme til kort, med det resultat, at de ikke finder dem.

Det er ikke ensbetydende med, at de videnskabeligt kan tillade sig at vurdere noget om stedets funktionalitet eller at konkludere, at der ikke findes flere af arten.

Det er derfor væsentligt at inddrage lokalbefolkningens viden. Det har Rambøll 2021 og nu SWECO 2023 ikke ønsket.

NYE TIDER FOR STRANDTUDSEN



De blå rektangulære areal, har jeg indsat. De giver et billede af de områder med margin, der udgør strandtudsens epicenter, det er ikke muligt præcis at definere deres færden, men i forhold det jeg og mine naboer har observeret/ set/lyttet så er de blå arealer korrekte.

Ovenfor ses også hvor Vejdirektoratet har fundet det fordelagtig at placeret det et meget stort udfletningsanlæg. Jordens beskaffenhed hvor dette anlæg ønskes placeret er særdeles blødt. Ved den sorte cirkel på kortet ligger vores stuehus, som er opført med 2 etager, hver på 102 m². Det er bygget i træ, som jo er en let konstruktion, men alligevel er det funderet på 16 søjler, der er banket 16 meter ned i undergrunden, for blot at sikre stabilitet. Det giver et billede af områdets profil --- særdeles blød fugtige engjord, som strandtudsen holder af.

DET SIGER noget OM OMRÅDETS evne til at fungere som habitat for strandtudsen.

MKR 2023 mener dog, at det nemt kan lade sig gøre, at sikre strandtudsens fortsatte eksistens på dette sted, selvom strandtudsens habitatområde fuldstændig fjernet og bortgravet under hele anlægsfasen. Hele det habitatområde som de selv har defineret som brugbart gennem bliver gravet bort/ fjernet. På skitseplan skal der mellem tilkørsel og afkørsel ramperne være nogle græsområder opdelt i mindre områder, som tænkt som nye habitats områder.

Vi er vel enige om, at den store population hos mig/inkl. de omkringliggende arealer, den vil ikke værende eksisterende efterfølgende.



Strandtudsens er uendelig lille i forhold til dette projekt.

Rambøll VVM 2021. Vurdere246/531:

- I forbindelse med planlægning af aktiviteter lægges der i vurderingerne af påvirkninger fra potentiel inddragelse eller forstyrrelse af levesteder vægt på, om aktiviteten samlet set beskadiger den lokale bestand af bilag IV-arter væsentligt eller ikke væsentligt, og om den økologiske funktionalitet for yngle- og rasteområderne opretholdes. (HVORDAN KAN DET VÆRE, AT RAMBØLLE pludselig kun har opereret med to kategorier? I forbindelse med knortegåsen var der fem? Det har heller ikke været muligt for mig at finde frem til, hvad disse benævnelser dækker over?)
- Arealinddragelse af vandhuller og andre vandsamlinger, der fungerer som ynglesteder for padder, medfører tilbagegang i bestanden eller øget konkurrence om de eventuelle nærliggende ynglesteder, hvilket også kan føre til bestands nedgang. **Padder er som udgangspunkt meget stedfaste og få vandrer mere end 1. km til nye ynglesteder.**
- *"Strandtudsens er dog, som beskrevet i tabel 13-1 en udpræget pionérart, som kan nyetablere sig flere kilometer fra kendte ynglesteder" (Påstås der – se neden)*
- Yderligere påvirkninger kan være øget risiko for drab af padder i anlægsfasen ved kørsel med maskiner, da strandtudsens gerne søger føde på sparsomt bevoksede arealer. Udbygges infrastrukturen i et område, hvor strandtudsens findes, er der derfor stor risiko for, at arten vil søge føde på arbejdsarealerne.

Arealinddragelse af yngle-, fouragerings- eller rastepladser for beskyttede arter, **betyder tilbagegang i populationer** eller øget konkurrence om de eventuelle nærliggende øvrige steder med egnede forhold. **Det kan føre til nedgang i populationsstørrelse eller at arten forsvinder.** 250/ 531

Til trods for at inddragelse kan føre til at arten forsvinder, fremfører Rambøll følgende konklusion:
*Dermed vurderes konsekvensen i anlægsfasen for strandtudsens som **ikke væsentlig**, og det vurderes derfor, at den økologiske funktionalitet for strandtudsens kan opretholdes på strækningen i anlægsfasen (256/531)*

Jeg må påkalde mig systemets opmærksomhed!

Størrelsen af udfletningsanlægget resulterer faktisk i, at intet af den eksisterende natur, strandtudsens habitats område, vil være til stede efter anlægsfasen.

Det kan godt være, der kommer græs på de små arealer omkring til og fra kørslerne, men kan det legalisere, **at Rambøll ?** konkluderer:

Dermed vurderes konsekvensen i anlægsfasen for strandtudsens som ikke væsentlig, og det vurderes derfor, at den økologiske funktionalitet for strandtudsens kan opretholdes på strækningen i anlægsfasen (side 256/531)

(Hvis dette var en Ph.d.-afhandling, ville den ikke blive godkendt.)

Den konklusion havde jeg ikke tænkt kunne komme. Jeg kan ikke forstå, hvorledes det kan være muligt, at Rambøll og SWECO kan forsvare etableringen af dette motorvejsprojekt og dermed fuldstændig tilsidesætte de stærke lovmæssige beskyttelseskrav, vi som land skal overholde.

Der er derfor nødvendigt, i denne indsigelse at indskrive hvad den øverste myndighed – Miljøministeriet oplyser om denne art.

Jeg må lige for god ordens skyld oplyse, at jeg antager, at Miljøministeriets faktuelle oplysninger, er det I som myndighed, skal have som pejlepunkt i forhold til, om et vejprojekt overholder de lovmæssige beskyttelseskrav, som Danmark har forpligtiget sig til. Det har jeg nemlig selv gjort i mit liv med strandtudsens. Derfor trives de her.

På Miljøministeriets hjemmeside oplyses følgende:

I forordet til forvaltningsplanen for strandtudsens står der bl.a. følgende:

Danmark er ligesom resten af det europæiske fællesskab underlagt nogle generelle beskyttelseskrav, der har til sigte at værne om vores fælles europæiske natur. Som led i Danmarks implementering af

dele af EU's habitat- og fuglebeskyttelsesdirektiv vedtog Folketinget i juni 2009 en lov der trådte i kraft 1. oktober 2009. Loven tilføjer nye bestemmelser i bl.a. naturbeskyttelsesloven.

Bestemmelserne omhandler bl.a. forbud mod:

- *At ødelægge yngle- og rasteområder.*
- *Forsætligt at forstyrre bl.a. dyrearter opført på habitatdirektivets bilag IV med skadevirkning for arten eller bestanden. Forbuddet gælder i forhold til alle livsstadier af omfattede dyrearter.*

Reglerne supplerer den gældende beskyttelse. Forbuddet gælder dyrearter opført på habitatdirektivets bilag IV. Den sjældne strandtudse er en bilag IV-art, og Danmark er derfor forpligtet til at passe på den.

Lovgivningsmæssig beskyttelse

Lovgivningsmæssig beskyttelse: Efter dansk lovgivning er strandtudsens totalfredet. Den må ikke fanges eller ihjelslås. Desuden må ødelæggelse eller beskadigelse af dens yngle og rasteområder ikke finde sted.

Desuden må den ikke forsætligt forstyrres med skadelig virkning for arten eller bestanden.

Disse bestemmelser fremgår af naturbeskyttelsesloven samt en række andre forskellige love, og har til hensigt at sikre fuld gennemførelse af EU habitatdirektivets artikel 12 om en beskyttelsesordning for arter, som er opført på direktivets bilag IV, herunder strandtudse.

EU's Habitatdirektiv (Direktivet for bevaring af naturtyper, samt vilde dyr – og planter 92/93/EØF)

Strandtudsens er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, som omfatter dyre- og plantearter af fællesskabsbetydning, som kræver streng beskyttelse. **Det omfatter bl.a. 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) Beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder

Habitatdirektivet har stor betydning for strandtudsens, da det gør ansvaret overfor arten til en fælles, **international forpligtelse.**

Jeg tror at alle mennesker, der læser ovenstående forpligtigelse, uanset om de kender arten strandtudsen, kan se at Egholmmotorvejen på alle punkter tilsidesætter denne overholdelse.

Hvorfor mener MKR noget helt andet?

Hvorfor mener man, at de gerne må indsamle strandtusserne?

Hvorfor mener man, at man gerne må ødelægge strandtudsens foretrukne og selvvalgte habitat?

Hvorfor mener man, at man gerne må dræbe strandtudserne ved Nørholmsvej, på Egholm og ved strandengene ved Hasseris å?

Jeg har fundet svaret og det er etablering af afværgeforanstaltninger.

- Efter hver eneste arealinddragelse kompenseres der for dette ved, at der skal anlægges afværgetiltag – etablere erstatningsarealer endda i forholdet 1:2. Det ser pludselig ud som, at en motorvej rent faktisk er skånsom og hensynsfuld, idet der tildeles dobbelt areal for arten. Det lyder hensynsfuldt

Afværgeforanstaltninger er det moderne samfundsord, der benyttes til at legalisere fjernelse af dyrenes egen valg af habitat.

I forbindelse med opdateringen af VVM - holder SWECO sig ikke tilbage med at benytte denne foranstaltning. Der ligger en tilsyneladende fasttømret overbevisning om, at arternes livsvilkår på det nye areal, der anvises dem, vil kunne opfylde dyrenes krav præcis som altid. Der tvivles tilsyneladende ikke på, om det bliver vellykket for, som sagt etableres der flademæssigt faktisk dobbelt op 1:2.

Den måde at tænke på er landmands tænkning. Det er muligt at flytte rundt på køer, heste, høns, får, grise.... Det går fint,- de bliver jo nærmest lykkelige, når de kommer på nyt græs – med derfra og over til de vilde dyrs habitats krav er succesraden helt anderledes.

Vend blikket ud mod verdens truede arter. De går i knæ, i stigende antal. Det gør vores strandtudse bestand også her, når de der skal lave MKV- vurderinger tænker landbrugsproduktion.

Det hjælper ikke at tilbyde et areal der er to gange større, hvis ikke det har den profil, som Strandtudsens selv vælger.

Der findes mange eksempler på at mennesker overlegent mener, at de præcis ved, hvad der skal til, for at sikre en arts fortsatte eksistens. Et areal udmål i forhold til kvadratmeter giver ingen mening -- - jo i forhold til en hest og en ko ... men de vilde dyr stiller særlige krav.

Afværgeforanstaltninger er dog gode for de benyttes til at rydde indsigelser af bordet, og det påstås hårdnakket, at alle internationale direktiver ift. bilag IV arter overholdes med afværgeforanstaltninger, men har Rambøll, SWECO og Vejdirektivet glemt eller valgt at tilsidesætte de lovmæssige beskyttelseskrav?

”Man må ikke ødelægge strandtudsens leve- og ynglested”, står der i loven.

Mener I afværgeforanstaltninger, kan tilsidesætte/ ophæve lovens påbud? Hvis strandtudsens er så omstillingsparat, som der angives i VVM opdateringens projekt, så er det underligt, at strandtudsens er en stærk truet bilag IV-art.

Rambøll og SWECO anvender i stor udtrækning, ja faktisk altid denne foranstaltning til legalisering af inddragelse af arealer, i forhold til næsten samtlige arealinddragelser/fortrængninger, så motorvejen kan etableres. Bag denne tænkning ligger der en tilsidesættelse af en viden fra det ministerium, som netop arbejder med natur. Det er ikke en mening de fremlægger – det er viden.

Spørgsmålet er:

- **VIL** Vejdirektoratet godtage forestillingen og løfte om afværgeforanstaltningers succes, og dermed sikre, at der ikke vil være nogen tilbagegang af Strandtudsen?
- **VIL** Vejdirektoratet beslutte, at de tager denne risiko og derved og dermed overtræder de internationale underskrevne habitatdirektiver?
- **KAN / Vil** Vejdirektoratet i stedet beslutte sig for ikke at pege på en motorvej i Egholmlinjen, men i stedet anbefale, at der laves en undersøgelse af et ekstra rør i øst?

Jeg tilbageviser effekten af afværgeforanstaltninger og erstatnings arealernes evne til at artsikre strandtudsen med henvisning til Miljøministeriets beskrivelse.


Miljø- og Fødevareministeriet
 Miljøstyrelsen

Natur & Vand ▾ Friluftsliv ▾ Luft & Støj ▾ Erhverv ▾ Kemi ▾ Affald & Jord ▾ 

Du er her: > Forside > Natur & Vand > Natur > Artsleksikon > Padder > Strandtudse

Strandtudse

Strandtudsen er lille og tætbygget og har en tydelig gul stribe ned langs ryggen. Den bliver op til 8 cm lang.

Den kendes fra hele landet, men er nu blevet sjælden mange steder.

Den yngler mest i søer uden bevoksning eller søer, der tørrer ud i løbet af sommeren.

Udbredelse

Strandtudsen er udbredt i Vesteuropa, Sydsverige, det vestlige Rusland og Schweiz.

Strandtudsen er kendt fra hele Danmark, også fra mange små øer, men dog ikke Læsø. Nu er den gået meget stærkt tilbage og er blevet sjælden i mange dele af landet. I Østdanmark kendes der p.t. kun fire lokaliteter på Sjælland. I Himmerland og Østjylland er arten ligeledes gået tilbage. Strandtudse synes helt at være forsvundet fra Sønderjyllands vestkyst. Flest strandtudser findes der formodentlig nu langs vestkysten af Jylland og omkring Limfjorden.

På trods af sit navn findes den flere steder langt inde i landet, f.eks. i Midtjylland.

Udseende

Strandtudse er en lille tætbygget tudse 4-8 cm lang. De ret korte bagben



Strandtudse. Foto: Colourbox.

Vidste du...?

Strandtudsen kan løbe hurtigt, svømmer godt, klatrer og graver.

Strandtudsehanner, der har ynglet flere gange samme sted, er ofte trofast mod ynglestedet. Hvis ynglestedet ødelægges, kan det betyde, at end ikke nye vandhuller vil tiltrække disse hanner, og de vil derfor ikke yngle.

Jeg har gennem mange år talt og skrevet med Niels Erik Fejer, Vejdirektoratet, vedr. "mine" strandtudser, så han og andre myndigheder er velorienteret om deres vedholdende eksistens gennem mange år.

De populationer som findes her på arealerne på Nørholmsvej, DE er trofaste.

Miljøministeriet oplyser citat fra:

Strandtudsehanner, der har ynglet flere gange samme sted, er ofte trofast mod ynglestedet. Hvis ynglestedet ødelægges, kan det betyde, at end ikke nye vandhuller vil tiltrække disse hanner, og de vil derfor ikke yngle.

MKR-rapporten er overfladisk, og lever ikke op til videnskabelig vished. Hvis den var en videnskabelig rapport, ville den være uredelig:

Nedenfor er indsat flere eksempler på myten, som eksisterer i Danmark er:

PLUDSELIG ER STRANDTUDSEN BLIVET EN PIONÆR, se nedenfor.

Supplerende MKR, side 52: "Strandtudsens er en pionerart, der hurtigt kan udnytte nyopståede ofte midlertidige yngleområder, hvor hannernes kraftige stemmer tiltrækker hunner langt væk fra eksisterende yngleområder /4/. Strandtudsens haletudser er dårlige til at konkurrere med andre arters haletudser, og de er dårlige til at overleve tilstedeværelsen af rovdyr, som fx salamandre og fisk i vandhullet", og side 63: Padder er som udgangspunkt meget stedfaste, og få vandrer mere end 500 meter til nye ynglesteder. Strandtudse er dog, som beskrevet i afsnit 4.2.1, en udpræget pionerart, som kan ny-etablere sig flere kilometer fra kendte ynglesteder /4/. og side 78. (reference Adrados 2015 se neden).

MKR, Side 15: De fleste arter af padder er generelt stedfaste og vandrer typisk kun meget kort mellem deres ynglevandhuller og vinteropholdssteder. Strandtudse vandrer dog gerne længere efter nye ynglevandhuller, da arten er en udpræget pionerart. Etablering af motorvejen vil lokalt medføre en øget barriereeffekt, som vil bidrage til en isolering af paddebestande på hver side af vejanlægget. [Supplerende miljøkonsekvensrapport \(vejdirektoratet.dk\)](#)

MKR, side 52; Strandtudsens er en pionerart, der hurtigt kan udnytte nyopståede ofte midlertidige yngleområder, hvor hannernes kraftige stemmer tiltrækker hunner langt væk fra eksisterende yngleområder /4/. ref [strandtudse_forvaltningsplan.pdf \(dn.dk\)](#) ved Lars Christian Adrados, Amphi Consult, Udgivet af: Naturstyrelsen, Miljø- og Fødevareministeriet 2015

Myten bliver etableret i kraft af denne refererede rapport af Lars Christian Adrados, Amphi Consult, Udgivet af: Naturstyrelsen, Miljø- og Fødevareministeriet 2015.

Rapporten har en omfattende litteraturliste til videnskabelige artikler. Problemet er, at disse studier ikke er blevet sat i spil og verificerede ift. de konklusioner, Lars Adrados og Naturstyrelsen, og efterfølgende SWECO og Vejdirektorat formulerer.

Der er ikke nogen videnskabelige studier som fastslår at strandtudsen er en pionerart!

Dette ses tydelig i et af de studier som det bliver refereret til i rapporten fra 2015:

SINSCH, U. (1992): Structure and dynamics of a natterjack toad metapopulation (*Bufo calamita*). *Oecologia* 90: 489-499. [Structure and dynamic of a natterjack toad metapopulation \(Bufo calamita\) | Oecologia \(springer.com\)](#)

Summary

The migratory and reproductive behaviour of *Bufo calamita* was studied at four neighbouring breeding sites in the northern Rhineland, Germany, from 1986 to 1991. Radio telemetry and marking systems based on toe-clipping and on microchips were used to follow the tracks of toads and for individual recognition. Emphasis lay on estimates of (1) the exchange of reproductive individuals between neighbouring sites, and (2) the reproductive success at each site. Allozyme electrophoresis served to assess the genetic diversity of local populations. More than 90% of all reproductive males showed a lifelong fidelity to the site of first breeding, whereas females did not prefer certain breeding sites. Due to the female-biased exchange of individuals among neighbouring sites the genetic distance between local populations was generally low but increased with geographical distance. This pattern of spatial relations is consistent with the structure of a metapopulation. Moreover, up to three mass immigrations of males per breeding period, replacing previously reproductive individuals, suggested the existence of temporal populations successively reproducing at the same locality. Genetic distances were considerably greater between temporal populations than between local ones, indicating partial reproductive isolation. In fact, an exchange of reproductive individuals between the temporal populations at each site was not detected, but gene flow due to the recruitment of first-breeders originating from offspring other than their own seems probable. Thus, natterjack metapopulations consist of interacting local and temporal populations. The reproductive success differed considerably among the four sites and also between the temporal populations. Three out of four local populations had low reproductive success as well as the latest temporal population. The persistence of these populations depended entirely on the recruitment of juveniles from the only self-sustaining local population. This "rescue-effect" impeded local extinction. The discussion focuses on the modifications required to fit the classical metapopulation concept to the empirical findings and their consequences for the dynamics of amphibian metapopulations.

Når dette, som andre studier fastslår er, at 90% af alle reproduktive hanner udviser livslang trofasthed ved fødestedet, og hunnerne flytter sig begrænset geografisk, så er det det modsatte af være pioner.

De er at den årsag yderst sårbar ved enhver forstyrrelse eller ødelæggelse af deres habitat.

Litteraturen som der her henvises til, har tydelige ikke noget indvirkning på beskrivelser og konklusioner om strandtudsen, og myten om pioner adfærd bliver ved at cirkulere blandt konsulent hus og vejdirektoratet.

Der er i Danmark forsøgt at reetablere habitat og udsætte yngel: Jammerbugt kommune ikke succes, Randers kommune ikke succes, Fyn 3 kommuner ikke succes, København, Amager fællede ved København zoologiske have, ikke succes. Se neden.

Alle videnskabelige studier viser sårbarhed og følsomhed for ændringer i habitat.

Den andre problematik som er i MKR er derfor:

MKR, side 117, 119, 121: Paddeskrab eller erstatningsområder ved siden af motorvej

Side 123: Vandhullerne etableres mindst 2 år før eksisterende vandhuller fjernes. Flytning af padder skal foregå over en hel sæson inden nedlæggelse af levesteder. Padder indfanges som æg, larver og adulte.

Etablering af nye paddeskrab kan være en god ide, hvis de andre livsbetingelser er til stede og strandtudsen selv valgt dem, men det kan ikke legalisere fjernelse af habitater som strandtudserne selv har valgt.

Opfølgning på diverse tiltag ift. bevarelsen og genopbygning af habitats områder for strandtudsen. Start 2014.

Jeg har siden 2014 holdt øje med nogle projekter i DK, der har haft omdrejningspunkt ift. at understøtte eksisterende population, men også forsøge etablering af nye habitater for strandtudsen. Jeg har vurderet at 10 års tidsramme, må være en tilstrækkelig tidsperiode til, at man kan konkludere noget om projektets succes. Det drejer sig om 4 lokationer.

A. FYN

2014. Tarup-Davinde

Projektbeskrivelse.

D. 15.sep. 2014. lukkes 100 udrydningstruede strandtudser ud i et grusgravsområde ved Tarup-Davinde nær Odense. Det sker i forsøget på at redde tudserne fra udryddelse på Fyns vigtigste indlandslokalitet.

<https://www.tv2fyn.dk/fyn/strandtudser-vender-tilbage>

Citat fra linket: 100 udrydningstruede strandtudser blev i dag lukket ud i et grusgravsområde ved Tarup-Davinde nær Odense. Det sker i forsøget på at redde tudserne fra udryddelse på Fyns vigtigste indlandslokalitet. Strandtudserne tåler dårligt konkurrence fra andre padder. De lever på kanten, *siger biolog Niels Damm fra konsulentfirmaet Amphi*. Siden har de små padder levet i beskyttede bassiner. Her har de brugt sommeren på at æde sig fede i tanglopper. Det var ham, der i foråret samlede haletudser og æg ind i grusgravene ved Tarup-Davinde.)

<https://www.dr.dk/nyheder/regionale/fyn/100-truede-tudser-faar-nyt-hjem>

De blev indsamlet af et konsulentfirma i foråret 2014 som haletudser og æg. Siden er de blevet opbevaret i bassiner på en diæt af tanglopper og er klar til at blive genudsat i grusgraven ved Langagervej/Rolighedsvej i Tarup-Davinde, hvor de blev indsamlet.

Der er tale om en akut indsats for at redde bestanden af strandtudser i Fyns vigtigste indlandslokalitet.

Projektet er et samarbejde mellem Faaborg-Midtfyn, Natur-Erhvervsstyrelsen, Nordfyns Kommuner og Odense, der har delt udgiften på 1,3 millioner kroner. Kommunerne er underlagt en forpligtelse til at beskytte bilag 4-arter.

Samtidig graves nye lavvandede vandhuller, så tudserne får lettere ved at sprede sig. Udsætningen, der finder sted mandag d. 15. september 2014 klokken 09.00.

Der findes et særdeles kort og informativt tv- klip fra TV2/Fyn, hvor der bl.a. understreges, at kommunerne har særlig forpligtigelse, når det omhandler bilag IV-arter.

<http://www.tv2fyn.dk/article/479584:Sjaeldne-tudser-sat-ud>

Citat fra linket: Bag projektet står Odense, Nordfyn og Faaborg-Midtfyn kommuner. Skov- og Naturstyrelsen har skud halvdelen af de i alt 1,3 millioner kroner i projektet til de i alt 100 strandtudser og en forbedring af deres levesteder.

Pengene går også til at sikre deres leve- og ynglesteder, og da arten er omfattet af EU's habitats direktiv, har vi en særlig forpligtigelse til at beskytte deres levesteder, så vores børnebørn også kan opleve denne art i naturen, siger Lars Sønderby, skov og landskabsingeniør i Odense Kommune.

I 2018 foretages en gennemgang af **Tarup-Davinde mange små vandhuller** ift. diverse arter. **Bilag 1.**

I 2020 foretager Amphi Consult eftersøgning af strandtudse i Kerteminde Kommune. Rapporten er underskrevet af Niels Damm, nd@amphi.dk, 2292 0797. Det var ham der i 2014 startede med at indsamle haletudser og æg. **Bilag 2.**

- Den 05.08.2021 sendte jeg en mail til Niels Damm, Amphi for at få indsigt i projekternes succes
- Han svarede aldrig, så jeg skrev igen d. 4. jan. 2024. Niels Damm er der ikke mere.
- I stedet nu Lars Briggs.
- Han oplyser at I Tarup-Davinde er der 2023 observeret 10-20 hanner

B. Jammerbugt Kommune

2014. Strandtudsen – en fokusart i Jammerbugt Kommune.

Tekst fra Kommunes hjemmeside:

Formålet har været at forbedre de konkrete yngleforhold for strandtudse i de to vigtige delområder for strandtudse i Jammerbugt Kommune – Kollerup Strand og Grønnestrand samt strandengene ved Attrup. Her er der i efteråret 2014 etableret forbedrede yngleforhold for strandtudse ved rydning og

etablering af ekstensiv afgræsning af tilgroede klitlavninger med temporære vandsamlinger, der har stort potentiale som nye yngleområder. Yderligere er der anlagt paddeskrab, på strategisk vigtige lokaliteter, for at stabilisere lokale yngle-populationer og skabe spredningsmuligheder for disse populationer.

2021. Strandtudsens i Jammerbugt Kommune.

Jeg kontakter Jammerbugt Kommune v. Allan Eskesen, Vand og Natur, Lundbakvej 5, 9490 Pandrup d. 28/04 2021 vedrørende hvilke resultater, deres indsats har afsted født i forhold til at forbedre yngleforskel for strandtudsens. Der er gået 7 år siden de startede.

Allan Eskesen svarer: *Det korte svar er at vi ikke har nogen data eller sikker dokumentation for den efterfølgende effekt af de tiltag vi lavede for strandtudser i det konkrete projekt.*

<https://www.jammerbugt.dk/media/1993053/strandtudse-biologi-og-forvaltning-lav-oploesning.pdf>

Bilag 3. Kompendium produceret af Jammerbugt Kommune 2014. Jeg har nedenfor indsat 2 sider derfra, som viser noget interessant, som jeg dog selv har observeret.

Bemærk første tekststykke: Når strandtudse-hannen har ynglet på en lokation, synes den at være trofast mod denne. Denne her har de sidste mange år boet ved min genbo. År efter år, og hun ved hvor den overvintrer. Dejlig historie. Billedet er fra sommeren 2024



Biologi

Stedfasthed og udvandring

Når strandtudse-hannen har ynglet på en lokalitet, synes den at være trofast mod denne. Som et meget illustrativt eksempel kan nævnes Fyns Hoved, hvor strandtudsens i en længere årrække ikke kvækkede eller yngede. Øverst på strandengen blev der gravet tre vandsamlinger med lidt forskellig dybde. Året efter kvækkede og yngede strandtudser for første gang i 10 år på lokaliteten.

Derimod er de førstegangs ynglende hanner ikke trofaste. De vandrer op til flere kilometer omkring, for at finde nye yngleområder, forudsat at vandringsruterne er egnede.

Hunnerne er ikke stedfaste og migrerer til yngleområdet, efter de første hanner har kvækket.

Yngleområder

Strandtudsens er en pionerart, der som voksne kønsmodne dyr, langt fra eksisterende yngleområder, hurtigt kan udnytte nyopståede ofte temporære yngleområder. Her kan hannerne med deres kraftige stemme kalde hunnerne til.

Yngel kan gennemføre hele udviklingen fra æg til nyforvandlede tudser på kun ca. 5 uger under danske klimaforhold. Til gengæld er strandtudsens haletudser meget dårlige til at konkurrere med andre arters haletudser, og de overlever sjældent, hvis der er tilstedeværelse af rovdyr, bl.a. salamandre og vandkalvelarver i vandhullet. Det medfører, at det for strandtudsens gælder om at lægge sine æg i yngleområder, hvor haletudserne kan få vandet næsten for sig selv.

Som yngleområde foretrækker den derfor lavvandede ofte temporære helt lysåbne vandsamlinger, hvor ynglen kan udvikles meget hurtigt i det varme vand. I sådanne vandsamlinger er der forholdsvis få dyr, der kan spise haletudserne, og få dyr der konkurrerer med haletudserne om føden. Miljøet i yngleområderne må gerne forstyrres regelmæssigt, idet haletudserne lever af døde alger, der er fastgjort på sandkorn og andre små partikler.

En tilpasning til at formindske konkurrencen er, at strandtudsens kan yngle i vandsamlinger med brakvand, forudsat, at saltkoncentrationen ved æglægning



Ynglelokalitet, Rønbjerg Hage

ikke overstiger 5‰. Ældre haletudser tåler op til 7-8‰ salt og de voksne tudser omkring 16‰. Haletudsernes stigende salttolerance er en tilpasning til, at kunne udvikles i brakvandshuller, hvor saltkoncentrationen stiger, efterhånden som vandet fordampes i løbet af foråret eller sommeren.

Det sker ofte, at strandtudsens vælger at yngle, men at lokaliteten udtørres inden haletudsernes forvandling. Så ynglesuccesen svinger meget fra år til år. Hvis der går nogle år, hvor strandtudsens ikke har ynglesucces, vil de fleste hanner være stedfaste. En ødelæggelse af yngleområdet kan medføre, at små bestande uddør, selv hvis der opstår andre egnede yngleområder i omegnen.

Rasteområder

Som fødesøgningsbiotop kræver strandtudsens åbne arealer med enten ingen eller meget lav vegetation, da den ellers har vanskeligt ved at finde føde. Sandede eller grusede områder er specielt foretrukne, da bevoksningen ofte er lav, og det er let for arten at grave sig ned om dagen. Den typiske fødesøgningsbiotop for nyforvandlede

strandtudser er udtørret men fugtig vandhulsbund. De nyforvandlede strandtudser bruger bredden af yngleområdet som fødesøgningsområde i omkring to uger, hvorefter de bevæger sig ud i landskabet, hvor de søger føde indtil overvintringen. Om dagen ændrer fødesøgningsbiotopen status til rasteområde, hvor strandtudsens graver sig et par cm ned i den løse bund eller gemmer sig i eksisterende hulninger.



Skarabasse

Side 10

2014. Randers Kommune skriver følgende i 2014:

(Citater fra deres daværende hjemmeside)

Randers Kommunes tiltag og indgangstekst ved bilag IV-arter.

I Randers Kommune findes følgende bilag IV-arter: Løgfrø, Strandtudse, Spidssnudet frø, Stor Vandsalamander, Markfirben, Odder, flere arter af flagermus samt Grøn Kølleguldsmed.

Beskyttede arter - Bilag IV arter.

"Bilag IV-arter" er den dagligdags betegnelse for planter og dyr, der er opført på EF-habitatdirektivets

bilag IV. Arterne på dette bilag er strengt beskyttede i hele EU. *Medlemslandene skal træffe foranstaltninger, der sikrer de nævnte arters naturlige udbredelsesområde. Dyrene må fx ikke fanges ind, deres æg ikke indsamles og deres yngle- og rasteområde må ikke ødelægges.*

Link til kommunens paddeovervågningsrapporter. Sidst opdateret: 13.10.2014

<https://natur.randers.dk/FrontEnd.aspx?id=9722>

Strandtudse var tidligere ret almindelig, men er gået stærkt tilbage, blandt andet på grund af kystsikring og dræning, der forhindrer at der opstår nye vandhuller på strandengene.

I Randers Kommune er der gamle registreringer af tudsen langs med nordsiden af Randers Fjord, disse er imidlertid gamle observationer, og Randers kommune har gennem en årrække eftersøgt den langs med fjorden uden held. Det er kommunens vurdering at arten er uddød her, i år 2010 fandt kommunen imidlertid en indlandsbestand i en nedlagt grusgravs sø nær Gassum.

RANDERS KOMMUNE OG Strandtudsen 2021?

<https://www.randers.dk/borger/natur-og-miljoe/naturbeskyttelse/dyr/strandtudseprojekt/>

Strandtudseprojekt

Kommunen fandt i forbindelse med paddeovervågningen i 2010 en lille og skrøbelig bestand af indlands strandtudser, som kun er fundet på en eneste lokalitet i kommunen.

Antallet af strandtudser, som blev fundet, var få. Det har fået kommunen til at igangsætte et projekt, som skal være med til at give arten en hjælpende hånd og være med til at sikre strandtudsens fremtidige eksistens i kommunen.

Kommunen har søgt og fået tilladelse fra Naturstyrelsen til at indsamle æg fra strandtudsens, passe dem til de forvandler sig til frøer og så genudsætte dem, et tiltag der er med til at hjælpe bestanden hurtigere på fode, da æggen af en lang række padder er særligt udsatte for at gå til grunde (udtørring, fortæring m.m.). Kommunen påbegyndte dette arbejde i 2011.

Kommunen arbejder ligeledes på at give arten et bedre levegrundlag i kommunen. Disse planer rummer etablering af en række velegnede strandtudse vandhuller langs med Randers fjord, fra området omkring Mellerup og ud til Sødring, og herfra videre op imod Mariager Fjord.

Kommunen eftersøgte strandtudsens gennem tre år, i netop dette område, da kommune har informationer om at den tidligere har været i området, eftersøgningen har imidlertid ikke båret frugt, hvorfor bestanden i området frygtes uddød.

Med tilladelsen til at indsamle æggene fra strandtudsens vil kommunen forsøge at genetablere en bestand langs med Randers Fjord.

- I juli måned 2012 blev der udsat ca. 1600 individer af strandtudsens. 800 stk. blev udsat på lokaliteten ved Gassum hvorfra æggene var indsamlet tidligere på året. De resterende 800 individer var overensstemmelse med den tilladelse kommunen fik fra Naturstyrelsen, blevet udsat i nogle nyetablerede vandhuller ved Sødring, et område der tidligere var en kendt lokalitet for strandtudsens.

2013 og frem:

Projektet blev afsluttet i overensstemmelse med den tilladelse som Randers kommune har fået, der er nu etableret en lille bestand af strandtudser i vandhullerne ved Sødring.

I årene fremover vil kommunen med mellemrum følge op på udviklingen af bestanden.

2021 RANDERS KOMMUNE

Da jeg ikke har kunne finde nogle oplysninger om udviklingen af bestanden ringe jeg d. 05-08-2021 til Randers Kommune og blev viderestillet til Vandinspektør Esben Kjær tlf. 25 44 16 16 (Vandløb...) Han blev total begejstret, da han hørte jeg interesserede mig for strandtudsens livsvilkår. Hans område er dog vandløb, så han henviste til Lars Sandberg, som står for strandtudsens og genudsætning: lars.sandberg@randers.dk Tlf. 53 32 73 00. Jeg har indtalt en tlf. besked, men efterfølgende sendte jeg en mail vedr. opfølgning på projektet.

Jeg har modtaget følgende svar:

Lars Sandberg fredag 6. aug. 11.05.2021

- Hej Lisbeth
Dejligt at mærke interessen for strandtudserne rækker udover vores egen lille område, vi just gennemført en mindre overvågning og *resultatet heraf har været rimeligt nedslående, populationen ved Gassum vores moderpopulation var ikke tilstede jeg frygter den er uddød, populationen ved Sødring er der endnu, den har etableret sig men er forsat en lille udsat population hvor det hurtigt kan gå den forkerte vej*, men havde vi ikke genetableret den bestand i Sødring så kunne man forestille sig en situation i dag hvor der ikke var strandtudser i Randers kommune overhoved ??!!

Ja sådan kan det udvikle sig, dejligt at høre din interesse, følg endelig med og tøv ikke med at kontakte mig i fremtiden.

Venlig hilsen Lars Sandberg
Biolog

400 strandtudser prøver lykken på Thurø aug. 2013

<https://www.dr.dk/nyheder/viden/naturvidenskab/400-strandtudser-proever-lykken-paa-thuroe>

300 hektar truet natur er genskabt fra lukket krat til åbent overdrev. Zoo samarbejder med det private firma Amphi Consult om projektet. Firmaet bad for nogle år siden Københavns Zoo om at passe på nogle æg fra strandtudser fundet ved Refsvindinge på Fyn.

400 strandtudser blev udsat på Thurø Rev. Solen skinnede, og smilene var fremme fredag formiddag på øen Thurø lidt syd for Svendborg. Dyrepasser Lene Vestergren Rasmussen fra Københavns Zoo var på en vigtig mission.

De skal være med til at sikre, at tudsen igen kommer til at yngle på Thurø.

D. 2021.09.07 opfølgning på projektet.

Jeg ringer til dyrepasser Lene Rasmussen Kbh. ZOO. Hun oplyste, at hun ikke kendte noget til, hvorledes det er gået med de 400 strandtudser, idet området ikke har beboelse og dermed ikke oplagt med tilbagemeldinger fra lokalbefolkningen. Hun henviste til biolog Lene Bech Sandderhoff 61 70 12 83. Hun vidste ikke noget konkret – men henviste til **Arne Bruun, Svendborg Kommune/ 30 17 54 31/ arne.bruun@svendborg.dk**

Jeg ringede til ham og han oplyste, at han er meget interesseret i strandtudsen og hvert år lyttet efter hannernes kalden. Han hørte dem første gang i 2015 og der var 4. hanner

Dernæst:

3. hanner i 2016,

5. hanner i 2017,

4. i 2018.

2. i 2019,

1. i 2020 og

1. i 2021. **Efterfølgende formulerede han denne sætning: "The edge of the extinction".**

! Han havde også observeret, at tudserne valgte at kvække den samme sted år efter år, selvom der næsten ingen vand var i den. Det tyder på, at de er trofaste med deres habitat, selv hvis det ikke indeholder tilstrækkelig vand. De var ikke interesseret i de mere vandfyldte søer.

! Han fortalte også af man i det Sydfynske ø-hav syd for Fåborg, der kunne man tidligere tydeligt høre strandtudsernes sang fra Bjørnø og på halvøen Knold, når man lå i havn ved dyreborg. Sådan er det ikke længere. Biolog Jens Christensen og Kasper Novack ved Fåborg/Midtfyn Kommune ved meget mere om dette, fik jeg oplyst.

Life Overdrev 2 Periode: (2010-2013)

300 hektar truet natur er genskabt fra lukket krat til åbent overdrev.

Projektbeskrivelse: <https://naturstyrelsen.dk/naturbeskyttelse/naturprojekter/life-overdrev-ii/>

Formål: LIFE-overdrev II havde til formål at forbedre og udvide truede overdrevsnaturtyper inden for Natura 2000- områder via eksempelvis rydning, afgræsning. Der blev lavet naturforbedrende aktiviteter på knap 300 ha overdrevsnaturtyper, og aktiviteter som forbedrede naturtypernes potentiale for at udvide sig. Hertil kom, at der blev skabt forbedrede levesteder for strandtudse, stor vandsalamander, løvfrø og springfrø, som er opført på habitatdirektivets bilag IV. Et andet formål var at forbedre kendskabet til bekæmpelsesmuligheder for den invasive art rynket rose - også kaldet hybenrose, som er en stor trussel for de forskellige overdrevstyper. Projektet ville desuden sikre bedre information om naturområderne, samt forbedre vilkårene for ophold og besøg på arealerne.

Aktiviteterne var målrettet specifikke naturtyper og arter, som:

Tørt overdrev - eller skræntvegetation på kalkholdigt sand (6120)

Overdrev og krat på mere eller mindre kalkholdig bund (6210), Artsrige overdrev eller græs heder på mere eller mindre sur bund (6230), Hede (4030), Klithede (2140)

Grå klit og grønsværklit (2130)

Strandtudse, Løvfrø, Springfrø

Stor Vandsalamander.

Konklusion fra 2013:

Krat er blevet ryddet, vandhuller er rensset, og træer er fældet. Alt sammen for at hjælpe den truede naturtype - overdrev. Det kan se brutalt ud, når store maskiner ruller ud i naturen og begynder at fjerne bevoksning. Men det er sket i et nøje tilrettelagt naturprojekt, LIFE Overdrev II, som er søsat for at forbedre og udvide vigtige og truede overdrevsnaturtyper inden for Natura 2000-områderne:

Fyns Hoved, Lillegrund og Lillestrand, Thurø Rev, Sydfynske Øhav, Hanstholmreservatet, Nors Sø og Vandet Sø, Hanstholmknuden, Suså, Tystrup-Bavelse Sø og Slagmosen samt Bjergene, Diesbjerg og Bollinge Bakker.

Læs afslutningsrapporten: Life Overdrev 2 - Lægmandsrapport 2013

https://naturstyrelsen.dk/media/nst/10889844/a4_overdrev_laegmand_aug13_web.pdf

Side 10 står der: Indsatsen har allerede båret frugt. I 2012 og 2013 ynglede strandtudserne igen på Fyns Hoved. Det er det, jeg har fundet om strandtudsen.

Strandtudsens skal have nye hjem overalt på Østfyn.

I Refsvindinge spiller natur- og kulturcenteret en stor rolle

<https://fyens.dk/artikel/strandtudsens-skal-have-nye-hjem-overalt-p%C3%A5-%C3%B8stfyn>

Samarbejdet mellem lokale jordejere, naturcentret i Refsvindinge og Københavns Zoo skal øge bestanden af paddearter markant

Artikel fra d. 2 aug. 2016 af Niels Andreasen (nan@fyens.dk)

Refsvindinge: Den lille bestand af den truede strandtudse i Refsvindinge-området skal sikres overlevelse og udbredelse over hele Østfyn.

Refsvindinge Natur- og Kulturcenter har i samarbejde med Københavns Zoos paddeprojekt udarbejdet en ambitiøs plan, som over de næste 15 år skal sikre ikke kun strandtudsens, men alle padder flere levesteder på Østfyn.

I samarbejde med Københavns Zoo søges Den Danske Naturfond om 1,5 millioner kroner. Pengene skal især bruges til at skabe egnede levesteder for padderne i vandhuller og vådområder hos jordejere.

- Tidsskriftet "NATUR & MILJØ/Danmarks Naturfredningsforening juni 2021" har en artikel om netop dette projekt. Dyrepasser Lene V. Rasmussen fra Zoologisk Have i København arbejder for at genoprette levesteder og bevare bestanden. Det startede i 2008, hvor det lykkedes en skolelærer fra området at redde en streng af æg fra strandtudsens. Æggene klækkede i Zoo og det er efterkommere fra den oprindelige bestand, der her i 2021 sættes ud i Refsvindinge Lene V. Rasmussen

04.01. 2024

KONKLUSION: ift. bevarelse, genopbygning og etablering af nye levesteder/habitats områder for strandtudsens i Jammerbugt Kommune, Randers Kommune, Refsvindinge, Thurø

- Jammerbugt Kommune: *Ingen data eller sikker dokumentation* for den efterfølgende effekt af de tiltag, der lavede for strandtudsens ifm. til det konkrete projekt.
- Randers Kommune: *Rimelig nedslående. Populationen ved Gassum vores moderpopulation var ikke til stede, de frygter den er uddød...* Lars Sandberg (han står for strandtudsens og genudsætning).

Refsvindinge: Eftersøgning af strandtudsens *meget nedslående 1-3 hanner tilbage*. Lars Briggs, Amphibi oplyser at der er 1-3 hanner i Refsvindinge.

09.01. 2024 Lene V. Rasmussen fra Zoologisk Have i Kbh. oplyser at bestanden i Refsvindinge ikke har det godt. Ganske få hanner tilbage.

- Thurø: 400 strandtudsens udsættes. I 2021. Efterfølgende formulerede han denne sætning: "The edge of the extinction".
- ! Han havde også observeret, at tudserne valgte at kvække den samme sted år efter år, selvom der næsten ingen vand var i den. Det tyder på, at de er trofaste med deres habitat, selv hvis det ikke indeholder tilstrækkelig vand. De var ikke interesseret i de mere vandfyldte søer.
- Tarup-Davinde. I 2006 blev der inden opstart observeret 10-20 hanner. Det er lykket at fastholde denne bestand 2024.

Ovenstående redegørelse ift. projekter, hvor man har forsøgt at skabe habitats området er den overordnede konklusion, at der ikke var stor succes

I Tarup Davinde hvor der blev udsat 400 tudser, er der 2023 ca. 10-20 hanner og det virker som populationen trives.

Konklusion: Fortsat tilstedeværelse at strandtudsens i Danmark, kræver, at man skal bevare og sikre de habitater som strandtudserne SELV VÆLGER.

Erstatningsjord for strandtudsens synes ikke mulig at få vækst ii. Efter en flerårig periode med anlægsaktiviteter, har de næppe overlevet som bæredygtig population.

At tro, at "den økologiske funktionalitet kan opretholdes i driftsfasen", (jf. VVM 2021, side 15) er ikke bare et ukvalificeret gæt, men et udsagn som ikke bygger på nogen form for evidens og derfor usandt.

Et af de andre problemer som MKR ikke formår/vælger at beskrive er, at Mikroplastik og Nano-plastik er en stor trussel for strandtudsens reproduktionen!

Det fremgår i flere videnskabelige studier: [Microplastics pollution in larvae of toads, frogs and newts in anthropopressure gradient - ScienceDirect](#)

Man kan ikke henvise til nogle steder i verden, hvor strandtudsens lever tæt op ad en motorvej, og derfor er det en direkte overtrædelse af konventioner, at etablere en motorvej i deres habitat. Faunapassager for strandtudsens sikrer jo ikke deres habitat ej heller fjerner det støj eller forbedrer deres fertilitet.

Transportministeriets/Vejdirektoratets motorvejsprojekt lever ikke op til EU's habitat direktiv vedrørende bilag 4 arter, Bern konventionen og Danmarks ansvar.

Det er nødvendigt at vi alle seriøst alle forholder os ansvarligt i forhold til verdens klima og miljø. Selvom strandtudsens er lille og uanseelig i størrelse, så har vi ALLE som ovennævnt EN

INTERNATIONAL FORPLIGTIGELSE til at overholde de internationale krav direktiver og konventioner vi som land har underskrevet.


Miljø- og Fødevarerministeriet
 Miljøstyrelsen

Natur & Vand ▾
 Friluftsliv ▾
 Luft & Støj ▾
 Erhverv ▾
 Kemi ▾
 Affald & Jord ▾
 Q

Du er her: > Forside > Natur & Vand > Natur > Artsleksikon > Padder > Strandtudse

Strandtudse

Strandtudsens er lille og tætbygget og har en tydelig gul stribe ned langs ryggen. Den bliver op til 8 cm lang.

Den kendes fra hele landet, men er nu blevet sjælden mange steder.

Den yngler mest i søer uden bevoksning eller søer, der tørrer ud i løbet af sommeren.

Udbredelse

Strandtudsens er udbredt i Vesteuropa, Sydsverige, det vestlige Rusland og Schweiz.

Strandtudsens er kendt fra hele Danmark, også fra mange små øer, men dog ikke Læsø. Nu er den gået meget stærkt tilbage og er blevet sjælden i mange dele af landet. I Østdanmark kendes der p.t. kun fire lokaliteter på Sjælland. I Himmerland og Østjylland er arten ligeledes gået tilbage. Strandtudse synes helt at være forsvundet fra Sønderjyllands vestkyst. Flest strandtudser findes der formodentlig nu langs vestkysten af Jylland og omkring Limfjorden.

På trods af sit navn findes den flere steder langt inde i landet, f.eks. i Midtjylland.

Udseende

Strandtudse er en lille tætbygget tudse 4-8 cm lang. De ret korte bagben



Strandtudse. Foto: Colourbox.

Vidste du...?

Strandtudsens kan løbe hurtigt, svømmer godt, klatrer og graver.

Strandtudsehanner, der har ynglet flere gange samme sted, er ofte trofast mod ynglestedet. Hvis ynglestedet ødelægges, kan det betyde, at end ikke nye vandhuller vil tiltrække disse hanner, og de vil derfor ikke yngle.

Derfor ser jeg kun én mulighed. Ingen motorvej hen over Egholm.

Lisbeth Gjørtz Fast. Nørholmsvej 101, 9000 Aalborg

Tlf. 26148333. Kontakt@lisbethfast.dk

[Giv strandtudsens plads, så den kan overleve](#)



En af "mine" strandtudser her ved gården

Registrering af Strandtudser i Tarup Davinde grusgrave 2018



Indhold

Introduktion og baggrund	3
Undersøgte levesteder og registreringer	3
Forslag til pleje af de enkelte vandhuller	6
Paddehuller i Åløkkeområdet.....	7
Paddehuller i kerneområdet	9
Paddehuller ved Store Ibjerg Sø og Bjerggård Sø	12
Vurdering af bestandens tilstand og sikring af bestanden fremadrettet.....	13

Introduktion og baggrund

Dette års overvågning af strandtudse i Tarup-Davinde, udgør en opfølgning på de mange års overvågning af arten, som har fundet sted i området. Bestanden af strandtudse har rykket sig rundt i området i takt med grusgravningen og i disse år befinder størstedelen af strandtudserne sig i området Ørkenen. Sidste år havde bestanden i området stor ynglesucces, men forår 2017 var samtidig præget af tørke og det var kun med nød og næppe, at haletudserne nåede på land før mange af vandhullerne udtørrede. Flere steder måtte haletudserne have hjælp i form af vandtilførsel til vandhullerne. Dette års overvågning vil afsløre, om fremgangen i bestanden fortsætter og ligeledes om bestanden har rykket sig rundt og har indtaget nye vandhuller.

Undersøgte levesteder og registreringer

Igen i år er de 12 nye vandhuller, som blev gravet i forbindelse med projektet *Sikring af den midtfynske bestand af strandtudser*, blevet besøgt og der er registreret syngende hanner og yngel i vandhullerne.

Resultaterne i denne rapport bygger på data fra overvågninger som har fundet sted hhv. den 16., 18., 20. 27. april, den 6. maj, 5. juli og den 16. juli. De undersøgte levesteder er, ligesom sidste år, kerneområdet ved Ørkenen (figur 1), området ved Store Ibberg Sø og Bjerggård Sø (figur 2), samt vandhuller i Åløkkeområdet (figur 3).



Figur 1 Paddehuller i kerneområdet ved Ørkenen mellem Rolighedsvej og Langager Sø, samt vandhuller ved Ravnegård Sø og ved Birkum Sø. Yderligere er markeret en lavning (LA), som Strandtudserne i år havde indtaget i Ørkenen.



Figur 2 Paddehuller ved Store Ibjer Sø og ved Bjerggårds Sø.



Figur 3 Paddehuller på Gåseengen i Ålørkkeområdet.

16. april, 18 °C., kl. 22.30 og frem: Det første jeg bemærker er, at der på det her tidspunkt af året, sammenlignet med sidste år, er noget højere vandstand i vandhullerne. Det giver god mening set i lyset af et meget vådt vinterhalvår med rigtig meget nedbør. Sumpvegetationen i vandhullerne er ikke langt fremme. Der er masser af strandtudser og jeg kan konstatere, at de igen befinder sig i området ved Ørkenen, mens der i aften ikke er hørt syngende hanner i de andre vandhuller. I flere vandhuller er der fundet yngel fra butsnudet frø hvor haletudserne stadig ligger i æggemassen. Der blev hørt en del syngende hanner ved en lavning (LA) lige op til vandhul L9 (se figur 1). Der blev ligeledes hørt butsnuder i L9 og på Gåseengen. Antallet af syngende hanner alene i aften viser en klar stigning i bestanden fra sidste år. Alt i alt en stille, halvlun aften med masser af aktivitet (se tabel 1).

18. april, 15 °C., kl. 22.00 og frem: En aften med lidt mere vind. Der blev der fundet en ægstreng af strandtudse i L5ø, mens der blev fundet yngel af butsnudet frø i L6. Pt. har vi haft en længere periode uden nedbør, men der er stadig masser af aktivitet i Ørkenen.

20. april, 15 °C., kl. 20.30 og frem: Denne aften lagde jeg særligt vægt på registrering ved Gåseengen og Bjerggårds søen og herefter kørte jeg igen til Ørkenen. I aften var en masse mennesker mødt op for at lytte til strandtudserne. Det var imponerende. Det var en aften med masser af aktivitet – både hvad angår publikum til strandtudserne og syngende hanner.

27. april, 12 °C., kl. 21.30 og frem: En vindstille aften med solskin. Det har regnet et par dage forinden. Ved Store Ibjerg Sø blev der fundet en del tomme æggemasser og en masse yngel af især skrubtudse. Derudover kunne man i aften konstatere, at de mange syngende hanner ved Ørkenen, som havde indfundet sig i lavningen op til L9, var væk. I vandhullet ved L4 blev registreret en større bestand af Lille vandsalamander.

6. maj, 17 °C., kl. 20.30 og frem: Igen en aften med en del aktivitet i den nyindtagede lavning i Ørkenen. Ud over det, blev der registreret en større bestand af Lille vandsalamander i A6 på Gåseengen.

Tabel 1 Fund af strandtudser og andre paddearter i feltsæson 2018.

Område og vandhul	Yngel	Antal syngende strandtudser	Andre paddearter
Kerneområdet			
L1			
L2		3	Yngel af butsnudet frø.
L3			
L4	x	4	Lille vandsalamander.
L5 vest	x	25	
L5 øst	x	10	
L6	x	3	Butsnudet frø.
L7		9	
L8		3	Lille vandsalamander.
L9		21	
Nyindtaget lavning (LA)		16	
Store Ibjerg Sø og Bjerggårds Sø			
B1			Yngel af Butsnudet frø.
B2			
I1			Skrubtudse og butsnudet frø.
Åløkkeområdet			Strandtudser hørt i nærheden.

Å1	
Å2	
Å3	
Å4	
Å5	Butsnudet frø, Skrubtudse.
Å6	Lille vandsalamander.

Ud over strandtudse er der i 2018 registreret skrubtudse, butsnudet frø og lille vandsalamander (se tabel 1). Der er i år hørt strandtudse øst for Gåseengen. Der er tale om en enkelt syngende han. Det er, selv på de mest gunstige aftener, ikke lykket at registrere syngende hanner ved vandhullerne på selve Gåseengen.

Den 5. juli og den 16. juli blev der fulgt op på vandhullerne og der blev taget billeder til rapporten. Bl.a. blev taget et foto af tørken som har præget i års sommer (figur 4). Kun en enkelt butsnude blev observeret på turen denne varme dag.



Figur 4 Flere af vandhullerne ved Åløkkestedet var helt udtørrede den 16. juli.

Forslag til pleje af de enkelte vandhuller

Nedenfor ses billeder af de fleste vandhuller, samt forslag til pleje.

Paddehuller i Åløkkeområdet



Figur 5 Gåseengen Å1.

Ved de tidligere besigtigelser i år var der vand i alle vandhullerne på Gåseengen.



Figur 6 Gåseengen Å2 (tv.) og Å3 (th.).

Vandhullet Å3 har i år haft et mindre vandspejl tidligt på sæsonen. Vandhullet står som oftest uden vandspejl, men den store mængde vand i vinters gjorde, at den øgede vandstand var til at få øje på i alle vandhullerne.



Figur 7 Gåseengen Å4.

Der blev ikke registreret yngel eller padder omkring eller i vandhullet Å4 i år.



Figur 8 Gåseengen Å5.

Vandhullet Å5 er det yngste vandhul på Gåseengen. Der blev fundet yngel af både butsnudet frø og skrubtudse i vandhullet i år.



Figur 9 Gåseengen Å6.

Vandhul Å6 er et ældre vandhul, hvor der tidligere er registreret butsnudet frø og skrubtudse. I år blev der fundet en større bestand af Lille vandsalamander i vandhullet.

Paddehuller i kerneområdet



Figur 10 Vandhullerne L7 og L6 var nogle af de vandhuller som i år stod, som de andre vandhuller, med høj vandstand tidligt på sæsonen.



Figur 11 Vandhul L9 står med vand gennem hele sæsonen.

Tidligt på sæsonen var der også godt med vand i vandhullerne i Ørkenen. Vandhul L9, beliggende mellem L5 og L4 er igen i år et populært vandhul med rigtig meget svømmeaktivitet og masser af syngende hanner af Strandtudse, samt syngende hanner af Butsnudet frø. Lidt længere henne på sommeren hvor tørken havde indfundet sig i år, var dette vandhul populært og flittigt brugt.



Figur 12 Ægstreng i L5 og Enkeltebekkasin registreret her den 27.04.2018.

Igen i år blev der registreret mange strandtudser i især vandhullerne L7, L6, L5ø og L5v, samt i en nyindtaget lavning ved L9. Der blev også registreret Enkeltebekkasin ved overvågningen i Ørkenen i år.

Der blev ikke registreret syngende hanner eller fundet yngel i L1, som i år igen virker eutrofieret. Der blev fundet trådalger og ekskrementer fra fugle i vandhullet.



Figur 13 Ravnegårds Sø, yngel af Butsnudet frø i L2 (tv.) og L3 (th.).

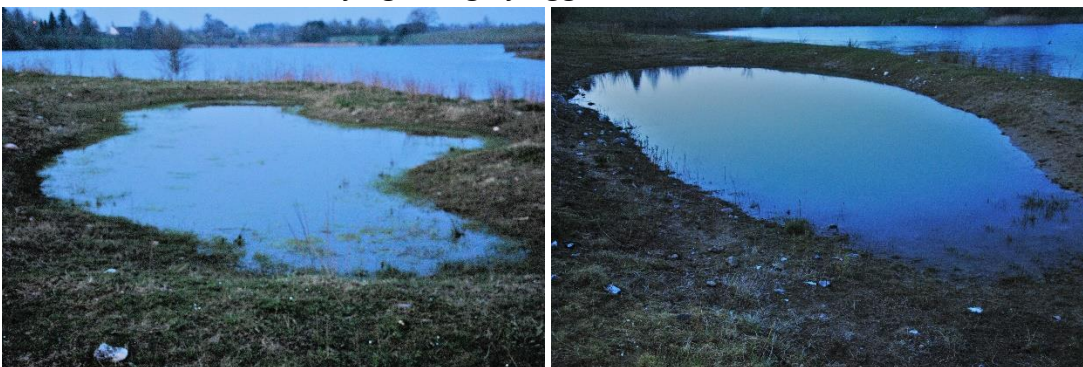
I L2 ved Ravnegårds Sø blev der i år registreret syngende hanner af strandtudse. Ligeledes blev der fundet yngel af butsnudet frø her. Der blev ikke fundet hverken yngel eller hørt strandtudser i eller ved L3.



Figur 14 Birkum Sø, L4 hhv. I 2017 (øverst th.) og 2018 (øverst tv.), samt Lille vandsalamander (nederst).

I vandhullet L4 ved Birkum Sø blev der fundet yngel af strandtudse, men vandhullet huser nu også en større bestand af Lille vandsalamander, som synes at nyde godt af, at vandhullet er under langsom tilgroning.

Paddehuller ved Store Ibjerg Sø og Bjerggård Sø



Figur 15 Bjerggårds Sø, B2 (tv.) og B1 (th.)

Der blev ikke gjort fund af strandtudse omkring eller i vandhullerne B1 og B2 ved Bjerggårds Sø, hvor arten ellers tidligere er registreret. Begge vandhuller virker stadig noget grumsede, bl.a. pga. ekskrementer fra fuglene som holder til i området.



Figur 16 Ibjerg Sø, I1.

Igen i år blev der registreret en del yngel af både butsnudet frø og skrubtudse i I1. Der var igen også en del trådalger i vandhullet.

Vandhuller med behov for pleje er L4. Å3 står sjældent med vand og virker ikke særlig velegnet til Strandtudse, fordi der er for meget vegetation, som evt. andre padder, som fx Lille vandsalamander, ville kunne skjule sig i.

Vurdering af bestandens tilstand og sikring af bestanden fremadrettet

Størstedelen af fundene af strandtudser her i 2018, er ligesom i 2017, gjort i området Ørkenen mellem Langager Sø og Rolighedsvej, hvor de nyeste vandhuller findes. I 2017 blev der fundet meget yngel af Strandtudse i vandhullerne i Ørkenen. I års registreringer følger tendensen med endnu flere registreringer af syngende hanner i Ørkenen. Så den store ynglesucces sidste år, afsløres altså af et øget antal syngende hanner i år. Måske fordi strandtudserne er blevet flere, har de i år også indtaget en lavning mellem L9 og L4. Dertil er der registreret syngende hanner ved L2 i år. Så noget tyder på, at bestanden øges i størrelse og at tudserne finder rundt til de andre vandhuller som ligger op til kerneområdet i Ørkenen.

I år er der registreret en del yngel af både butsnudet frø og skrubtudser, samt Lille vandsalamander i flere vandhuller. Noget tyder på at konkurrencen i og ved vandhullerne øges og det er muligt, at Strandtudse vil få det svært, fordi mange af de ældre vandhuller, gror til og dermed favoriseres arter, som tåler mere skyggede forhold og som nyder godt af en øget mængde vegetation i vandhullerne. Det gælder fx vandhuller på Gåseengen og L4, hvor bl.a. Lille vandsalamander har indfundet sig og vil gøre det svært for Strandtudse at etablere sig og få ynglesucces.

Igen i år er L9, L5ø og L5v, populære vandhuller med rigtig mange syngende hanner. L9 er som nævnt i rapporten fra sidste års overvågning, et vigtigt vandhul, fordi de ikke, ligesom mange af de andre vandhuller i Ørkenen, udtørre. Dog har Strandtudserne ikke vandhullet for sig selv.

Så alt i alt markant flere syngende hanner i Ørkenen end sidste år. De er spredt på alle vandhuller i kerneområdet undtagen LI, L3 og der er indtaget en ny lavning mellem L4 og L9. Lille vandsalamander har indtaget flere vandhuller i år.

De fleste vandhuller ser stadig fine ud, men stadig vurderes at mangle de sandede flader i Gåseengen. Der er givet en melding om, at nogen har hørt Strandtudse i vandhullerne på Gåseengen i år. Det har dog ikke været muligt at finde strandtudser eller høre syngende hanner på Gåseengen. Det vurderes, at

tilstedeværelsen af større områder med sandet, bar jord, mangler for at gøre området mere velegnet til Strandtudse igen.

I år bød sommeren på en længere tørke og mange af vandhullerne tørrede ud. Det bliver spændende at følge udviklingen i bestanden og se, om i års tørke har påvirket strandtudsernes ynglesucces.

Odense d. 1. november 2020

Eftersøgning af strandtudse i Kerteminde Kommune, 2020



Baggrund

I Kerteminde Kommune er strandtudsens primært kendt fra Fyns Hoved, Bogø, Nordskov Enge, Dalby Bugten, Skoven, Vestermade og Maale Strand. Nogle år høres enkelte strandtudser også fra Taarup Inddæmmede Strand/Sybergland, Bogensø og Bøgebjerg. Tidligere er arten også hørt ved Martofte.

Metode

Strandtudsehanner er eftersøgt og optalt på en række lune aftener i april og maj måned. Alle områder med aktive strandtudser om foråret er genbesøgt først på sommeren for at eftersøge yngel.

Registrering og vurdering

Strandtudsens er fundet på Fyns Hoved, Nordskov Enge, Dalby Bugten, Skoven, Vestermade, Maale Strand og Sybergland. Foråret var tørt og generelt ret blæsende. Det tørre vejr medførte at de mest lavvandede vandsamlinger var tørre eller næsten tørre da ynglesæsonen startede. Det tørre vejr fortsatte og udtørrede i de fleste tilfælde de resterende vandsamlinger for tidligt til at strandtudsens kunne nå at få ynglesucces.

Fyns Hoved

Bestanden har tilbage i tiden været meget stor, men i de senere år er der talt under 10 hanner. Der blev i 2020 set blot én strandtudsehan, som ikke var ret yngleaktiv. Strandtudserne yngler ikke længere i det store vandhul på vestsiden af den høje bakke midt på hovedet. Græsningstrykket var for lavt og vandstanden for lav. I det sydlige vandhul på strandengen var der ingen aktivitet. Græsningstrykket er for ringe, men vanddybden i vandhullet er for stor og der er en fast bestand af hundestejler i det.



Det vigtigste vandhul for strandtudsens på Fyns Hoved. Vanddybden er for stor og der er en bestand af hundestejler.



Genetableret lavning i overdrevslandskabet, hvor strandtudsen nogle år har ynglet.



Et tidligere ynglevandhul ved Fællesstrand.

Nordskov Enge

De to nye lavninger havde for lav vandstand i foråret. De øvrige søer i området er permanente og efterhånden stærkt tilgroede. Afgræsningen er utilstrækkelig. Der er hørt én han i området.

I 2018 forsøgte strandtudsen at yngle i et hjulspor i kanten af en af de permanente søer, dog uden resultat.



En af de permanente og tilgroede søer med bestand af hundestejler.



Den østligste af de to nye skrab. Vegetationen er stadig for sparsom og lavningen tørrede for tidligt ud i 2020.

Bogø

Der er ikke hørt strandtudse på Bogø i 2020. Der har tidligere været en meget livskraftig bestand på øen.

Bogensø

Der er ikke hørt strandtudse ved Bogensø. Nogle år høres enkelte strandtudser her, sandsynligvis dyr der har spredt sig fra Dalby Bugten. Afgræsningen er utilstrækkelig.



Mosen er meget tilgroet.

Dalby Bugten

Strandengene er stadig et kerneområde for strandtudsen. Der var ingen aktivitet i det tidligere ynglevandhul mod øst, men til gengæld i to lavvandede vandhuller gravet i 2015 samt i et uddybet vandingshul. Strandtudsen er også hørt i de meget næringsrige oversvømmelser sydøst for Flaskevejen. Der er talt i alt 17 hanner. Vandstanden faldt meget hurtigt gennem ynglesæsonen, men strandtudsen fik dog nogle få unger på benene.



Nyligt uddybet vandingshul.



Strandtudseynglevandhul i strandeng med høslæt.

Skoven

De store strandenge huser den klart største bestand på Hindsholm, men antallet af hanner var omtrent halveret til 59 i forhold til tidligere års optællinger. Vandstanden var meget lav og afgræsningen var ikke tilstrækkelig til at holde lavningerne åbne. Der blev ikke fundet yngel fordi vandsamlingerne tørrede for tidligt ud.



Ynglende par i drænggrøft.



Tilgroet og udtørret lavning.



Drængrøft.

Vestermade

Der var ingen aktivitet på strandengene for enden af Vestermaegyden. Der var en stor lavvandet oversvømmelse på marken øst for strandengen, men vandkvaliteten var meget dårlig og vandfladen dækket af trådalger. Græsningen på strandengen er ophørt og lavningerne under tilgroning. På strandengen øst for Fyns Hovedvej var der en meget høj vandstand fordi fjorden har oversvømmet engen om vinteren. Vandkvaliteten var meget ringe og overalt var der tykke plamager af trådalger. Der er talt én han i området. Senere på sæsonen tørrede vandsamlingerne for tidligt ud, således at der ikke var mulighed for ynglesucces.



Lavningerne var dæket af trådalger.



Strandengen for enden af Vestermaegyden var ikke afgræsset.



Udtørret lavning, som om foråret var helt dækket af trådalger.

Sybergsland

Da strandtudserne kvækkede var der stort set ikke vand i skrabene fra 2015 længere. Der sad to hanner i det gamle, meget næringsrige vandingshul på engen. Men der er ikke mulighed for at strandtudserne kan yngle i dette vandhul. Området er et fantastisk sted for strandtudser at vokse op i med masser af fluer på de udtørrede mudderbunde om sommeren.



Lavning gravet i 2015, var udtørret tidligt om sommeren, og blev så fyldt lidt op af regn igen.



Næringsrigt vandingshul.

Maale Strand

Der er set to strandtudsehanner i kanten af en grøft. Vandstanden var for lav i den nye skrab og vegetationen var endnu for dårligt udviklet. Der var ikke mulighed for ynglesucces.

Bøgebjerg

Der er ikke hørt strandtudse ved Bøgebjerg i 2020 og heller ikke de foregående år. Hverringe har drænet en lavning i marken, hvor strandtudserne nogle år har forsøgt at yngle.

Konklusion

Den vigtigste bestand på Hindsholm er i den nuværende situation Dalby Bugten/Skoven. Det er afgørende for strandtudsens fremtid på Hindsholm at denne bestand bevares. Bestanden er i tilbagegang. Ved Dalby Bugten er ynglesucces i de senere år blevet sikret i de to vandhuller, der blev gravet i projektet under Landbrugsstyrelsen. Grundvandspumper ved sommerhusene medfører dog en stærkt svingende vandstand, som gør det mere usikkert om strandtudsens enkelte år opnår ynglesucces. Ved både Skoven og Dalby Bugten bør der graves flere skrab til at sikre ynglesucces. Ved Skoven bør græsningen styres så ynglestederne afgræsses i tilstrækkelig grad.

De øvrige bestande er blevet meget små og må betragtes som restbestande.

- Ved Fyns Hoved er der behov for forbedring af ynglesteder/fjernelse af hundestejler og øget græsningstryk på ynglestederne. Fællesstrand er uden afgræsning.
- Ved Nordskov Enge er der behov for at grave yderligere ynglesteder (Eyvinds matrikel) og øge græsningstrykket.
- Ved Vestermedegyden er der behov for at genstarte græsning med køer.
- Ved Sybergsland kan det være gavnligt at grave flere lavninger for at kunne imødekomme tørre forår. Et af skrabene fra 2015 tørrer lidt for tidligt ud og kunne uddybes.
- Ved Maale Strand er det vigtigt at højvandsklappen virker. Der mangler stadig lidt vegetation i de nye skrab.
- Ved Bøgebjerg er der behov for at grave ynglesteder i Bjørnens Krat.
- Ved Bogensø er der behov for øget græsningstryk på mosen.
- På Bogø er der behov for god græsning. Efterfølgende må det analyseres om der er tudser tilbage på øen og hvordan bestanden kan bygges op igen.

Niels Damm

nd@amphi.dk

2292 0797

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Esben Buch (esbenbuch.dk@gmail.com)
Titel: Fwd: Høringssvar mod anlægsloven - Bilag IV-arterne Odder og flagermus
Sendt: 11-01-2024 19:54

Emne: Høringssvar mod anlægsloven - Bilag IV-arterne Odder og flagermus

Emne: Bilag IV-arterne Odder og flagermus

Høringssvar mod forslag til anlægslov for en
påtænkt motorvejsforbindelse i Egholmlinjen

Bilag IV
arterne
odder og
flagermus

Den
påtænkte
motorvej
i
Egholmlinjen
har et
klart
alternativ
- en
udbygning
af
motorvejen
og en ny
paralleltunnel/ekstra
tunnelrør
ved E45,
som
anbefalet

af flere
anerkendte
trafikforskere.

Med
denne
løsning
på de
trafikale
udfordringer,
undgår vi
fatale
naturødelæggelser
i Hasseris
og
Sofiendal
Enge, i
Limfjorden,
på
Egholm,
Lindholm
og i
Voerbjerg
nord for
Nørresundby.

Vi undgår
en by
omkranset
af
sundhedsskadelig
støj, høj
risiko for
ødelæggelser
af
drikkevandsområder
i
Drastrup
og
gennempløjning
af
sundhedsfarlige
asbestdeponier
på land,
både nord
og syd
for
Limfjorden.

Staten
overholder
dermed
også den
lovgivning
i EU-

Habitatdirektivet,
der
strengt
beskytter
de bilag
IV-arter,
som er
dokumenteret
i flere
videnskabelige
rapporter,
inddateret
og
ekspertvalideret
på
Arter.DK,
lever i og
omkring
projekttraceet
for en
motorvej
i
Egholmlinjen,
eksempelvis
bilag IV
arterne
oddere,
flagermus,
spidssnude
frøer og
strandtudser.

Som
naturvejleder
ansat ved
By og
Landskabsforvaltningen
i Aalborg
Kommune
gennem
de sidste
42 år, har
jeg via
mit
daglige
arbejde,
nøje fulgt
udviklingen
af bilag
IV
arterne,

især
oddere og
flagermus,
i Aalborg
kommunes
naturområder.
Da den
danske
odderbestand
var
nærmest
uddød og
på
lavpunktet
i
1980'erne,
med bare
omkring
200
individer,
var der en
levedygtig
ynglebestand
på
Egholm i
og
omkring
projekttraceet
for den
påtænkte
motorvej
i
Egholmlinjen.
De øde
uforstyrrede
kyststrækninger,
med dybe
digegrave,
tagrørsvegetation
og
spredte
sumpede
pileskove
med
plads til
huler
med
ynglereder,
er således
det
vigtigste
og mest
værdifulde
odderhabitat
i Aalborg

Kommune.
Herfra
har
odderne
spredt sig
og
genindvandret
til den
omgivende
natur i
Limfjordsområdet,
gennem
de sidste
4 årtier.

Som free
lance
naturvejleder
har jeg i
samarbejde
med
foreningen
Egholms
Venner,
ved
utallige
besøg på
Egholm i
2023
dokumenteret
yngleforekomsten
af oddere
med bl.a.
vildtkamera
og bistået
Sweco
ved deres
feltundersøgelser
efter
odderne på
Egholm.

Der kan
efter min
opfattelse
IKKE
gøres
brug af
undtagelser
fra EU-
Habitatdirektivet,
når der
sagligt

findes
brugbare
alternativer
på de
trafikale
udfordringer,
hvorfor
jeg
betragter
den
påtænkte
motorvejsforbindelse
som et
projekt
der både
krænker
og
overtræder
EU
lovgivningen
i
Habitatdirektivet,
som
Danmark
er
forpligtet
af og skal
overholde.
Konsekvenserne
for de
strengt
beskyttede
bilag IV-
arter er så
uacceptable
at
Folketinget
helt skal
afvise
projektforslaget.

Egholms
oddere
der
videnskabeligt
dokumenteret
lever og
yngler i
projekttraceet
er strengt
beskyttede
af EU-
Habitatdirektivet!
Desuden
er

odderne
udpegningsart
og opført
på den
danske
rødliste
som
sårbar!
I
nedenstående
rapport
fra DCU
understreges
og
fastslås
det i
konklusionerne
at der
ikke
findes
videnskabeligt
dokumenterede
virksomme
afværgeforanstaltninger
på de
ødelæggelser
af
oddernes
yngle,
ophold
og
fourageringsområder,
der
forsvinder,
hvis den
påtænkte
motorvej
i
Egholmlinjen
realiseres.
Derfor er
en
motorvej
i
Egholmlinjen
ulovlig
og en
overtrædelse
af
lovgivningen
i EU
-
Habitatdirektivet
der jo
netop

strengt
beskytter
oddere i
EU.
Konsekvenserne
er så
uacceptable
og
ulovlige
at
Folketinget
helt skal
afvise at
vedtage
en
anlægslov
og vælge
et andet
og lovligt
alternativ.

Ukorrekte
og
fejlagtige
konklusioner
i MKV
omkring
ynglende
flagermus
i og
omkring
projekttraceet!
Egholms
og
Mølholmsøernes
dokumenterede
10 arter
af
flagermus
er
naturfagligt
vurderet
en
VÆSENTLIG
forekomst
i og ved
Projekttraceet
for en
påtænkt
motorvej
i
Egholmlinjen.

Jagende
flagermus
i den lyse
skumring,
inden
solnedgang
og tidligt
på natten,
indikerer
ofte at de
flyvende
flagermus
kommer
fra
ynglekolonier
- således
står
nedenstående
fakta i
faglige
notat fra
DCE - fra
DK's
førende
flagermuseksperter,
i
skærende
kontrast
til de
tendentløse
konklusioner
i
Miljøkonsekvensrapporten,
der på
baggrund
af meget
mangelfulde
undersøgelser
konkluderer,
at der
sandsynligvis
IKKE er
ynglekolonier
i
nærheden
af
projekttraceet
for en
påtænkt
motorvej
i
Egholmlinjen,
bortset
fra en
mindre

ynglekoloni
af
Trolldflagermus
på
Teglværksvej
nord for
Limfjorden.
Undertegnede
har i
samarbejde
med DN
Aalborg
og
medlemmer
i
Egholms
Venner
flere
videooptagelser
optaget
ved
Egholm
By af
flyvende
Syd,
Brun og
Dværgflagermus
inden
solnedgang,
i juli og
primo
august
2023.
Disse
optagelser
dokumenterer
og
underbygger
ligeledes
sandsynligheden
for flere
ynglekolonier
for disse
tre arter
af de 10
dokumenterede
arter på
Egholm,
ganske
tæt ved
motorvejstraceet.
Over 300
ha
tidligere
landbrugsareal

på
Egholm
er omlagt
i 2022
som
permanente
naturgræsarealer
med
udlæg af
forskellige
flerårige
blomsterplanter.

Den
påtænkte
motorvej
gennem
disse nye
jagtområder
for
flagermus
vil
uværgerligt
føre til
mange og
helt
uacceptable
trafikdrab
på især
de
lavtflyvende
arter,
ligesom
rydning
af træer
og
bygninger
med
ynglekolonier,
vil få
fatale
konsekvenser
for
flagermusarternes
overlevelse
i og
omkring
projekttraceet.
En
påtænkt
motorvej
gennem
disse nye
fourageringsområder
for

flagermus
er ganske
enkelt
ulovlig
og helt
uacceptabel
for
flagermusene!

Ovennævnte
er en klar
overtrædelse
af EU-
Habitatdirektivet
der med
streng
lovgivning
beskytter
alle
Danmarks
17 arter
af
flagermus.
Den
sjældne
Damflagermus
der
dokumenteret
lever og
yngler på
ved
Mølholmsøerne
og på
Egholm,
er
desuden
beskyttet
som bilag
II art og
opført på
den
danske
rødliste
som
sårbar.

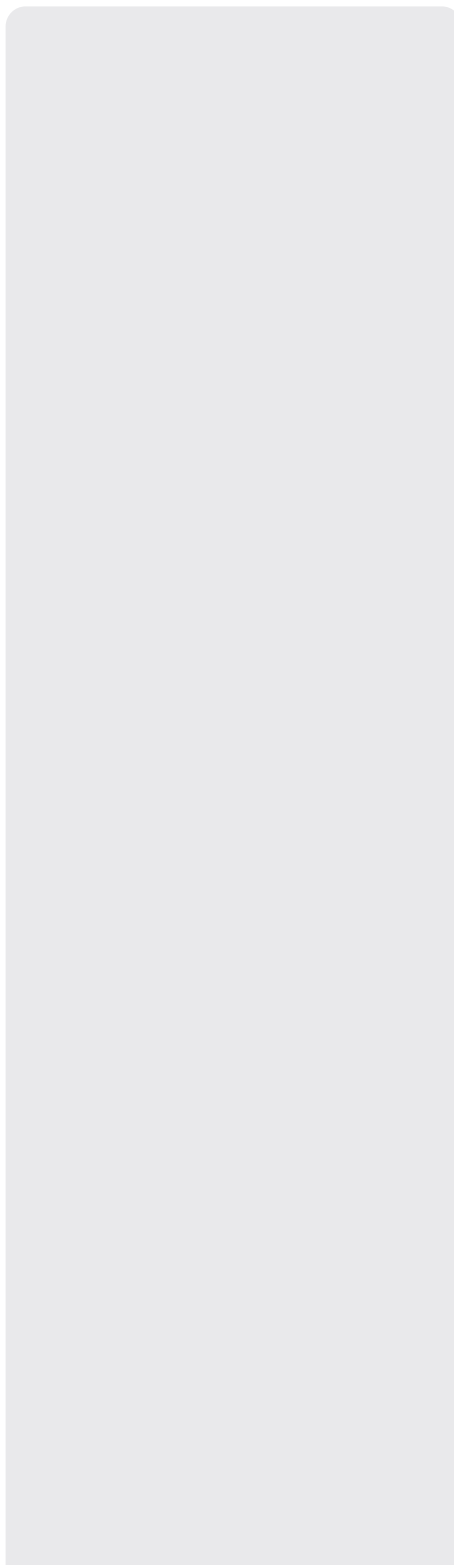
Fagligt
notat fra
DCE –
Nationalt
Center
for Miljø
og
Energi
Dato: 7.

juli 2023
"Klostereng
er
levested
for
damflagermus
(Myotis
dasycneme).
Arten er
registreret
ved alle
NOVANA-
overvågninger
på
lokaliteten
(Søgaard
m.fl.
2013,
Therkildsen
m.fl.
2020,
Kjær
m.fl.
2023).
Ved den
seneste
overvågning
i 2020
blev arten
registreret
tidligt på
natten
over
Klosterengen
og ved
Limfjorden
(M.
Elmeros,
pers.
obs.).
Ynglende
damflagermus
fouragerer
over
egnede
habitater
op til 20
km fra
deres
dagkvarterer
(Ciechanowski
m.fl.
2017).
De to
søer og

Limfjorden
indgår
formentlig
i
yngleområder
for arten i
Aalborg-
området.
Vejen
mellem
de to søer
i
Klosterengen
bør
derfor
anlægges
som
lavbro
eller
nedgraves
i en
tunnel for
at sikre
passagemulighed
mellem
søerne
med lav
risiko for
trafikdrab
for både
odder og
damflagermus”

Herunder
i fagligt
notat fra
DCE -
Nationalt
Center
for Miljø
og Energi
udgivet
den 7.
juli,
2023,
findes al
nødvendig
dokumentation
for
hvorfor
en
påtænkt
motorvej
i
Egholmlinjen

er ulovlig
og er en
krænkelser
af EU-
Habitatdirektivet,
der ved
EU
lovgivning
strengt
beskytter
både
oddere og
flagermus!



Odde

Fagligt notat fra D



AARHUS
UNIVERSITET
DCE - NATIONALT CEN

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lone Thomsen (missronskis@hotmail.com)
Titel: Anlægslov 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 18:16

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Undertegnede protesterer hermed på det kraftigste mod anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, med afsæt i at anlægsarbejdet er i strid med gældende lovgivning jf. Habitatbekendtgørelsen (Bekendtgørelse 408 af 1. maj 2007). Med den gældende lovgivning i EU-landene er Danmark ifølge Habitatbekendtgørelsen pålagt strenge beskyttelsesordninger af såkaldte Bilag IV-arter, herunder strandtudse, lysbuget knortegås og odder.

Forbuddet gælder blandt andet forsætlig ødelæggelse af habitater og yngle- og rasteområder, forsætlig forstyrrelse af arterne, i særdelseshed i perioder hvor dyrene yngler og udviser yngelpleje, overvintrer eller vandrer.

Skal vi således i Danmark følge Naturbeskyttelsesloven (LBK nr. 933 af 24. september 2009) er det således umuligt OG ulovligt at anlægge en motorvejsforbindelse over Egholm, ligesom det er ulovligt med de foreslåede tiltag omkring hundegøen og hundeafløsning (forslaget kan ses her <https://migogaalborg.dk/hundelorte-egholm/>).

Arten odder (*Lutra lutra*) er globalt klassificeret med bevaringsstatus som sårbar og truet (IUCN kategori 3.1) og det er derfor klart ulovligt at forstyrre dens habitat, som i dette tilfælde er Egholms strandenge.

Strandtudsen (*Epidalea calamita*) har meget begrænset udbredelse i Danmark med meget små bestande. Strandtudse er fredet, kategoriseret som truet og er ligesom odder en bilag IV-art. Det er derfor klart ulovligt at forstyrre dens habitat, som i dette tilfælde er Egholms strandenge.

Lysbuget knortegås (*Branta bernicla hrota*) har Egholm som rasteplads (altså stop på vandring) og det er derfor ulovligt at forstyrre den – som man vil gøre med anlæggelsen af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Forslaget om hunde som middel til at jage oddere væk er både i direkte strid med Hundelovens paragraf 4 og om muligt også paragraf 8, da hunde her opfordres til at gøre skade på naturen.

Ifølge udkast til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse er hensigten at fravige Naturbeskyttelsesloven, da anlægget af Egholmforbindelsen betragtes som 'strengt nødvendigt', hvilket er usandt. Der er andre mulige anlæg, bl.a. en forbindelse i Østaaalborg via et nyt tunnelrør som vil være en samfundsøkonomisk billigere løsning, og da EU i flere tidligere domme har pålagt medlemsstaterne at tage Habitatdirektivet alvorligt og tage særlige hensyn til arter, burde det være klart, at en Egholmforbindelse er i strid med lovgivningen.

En forbindelse over Egholm med de gener, det vil medføre for Bilag IV-arterne og det deraf følgende tab af biodiversitet for området er desuden etisk forkasteligt. 'Erstatningsnatur' findes ikke i virkeligheden, og er opfundet af politikere uden forståelse for biologi. Er et habitat ødelagt og en bestand – som fx strandtudsen – uddød på det pågældende sted, er den genetiske variation denne bestand repræsenterede væk for altid. Det er vigtigt at bevare arter for eftertiden i denne tid, hvor vi står midt i en 6. masseuddøen. Jo større genetisk diversitet, jo større chance for at overleve som art, når naturen ændres – som den gør med de pågående klimaforandringer.

Det er mig komplet uforståeligt, at politikere dels ikke følger gældende lovgivning, dels ikke ønsker at deltage i naturbeskyttelse og etisk ansvarlighed. Jeg håber derfor, at Transportministeriet tager indsigelserne til efterretning og vælger at beskytte Egholms natur og de tilhørende arter for eftertiden – i tråd med tiden.

Hilsen

Lone Thomsen

Venlig hilsen

Lone Thomsen

Aalborg Kattepengsion

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jytte Andersen (jyttejacob@icloud.com)
Titel: Egholmforbindelsen
Sendt: 11-01-2024 18:02

Egholmlinjen af mange grunde.

En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer.

Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Det er efter min mening frygteligt at fordrive odderne som lever og yngler naturligt på Egholm, endog med bidske jagthunde der er trænet til dette !

Jeg er rystet over denne manglende respekt for fredede dyr og natur!

Hilsen
Jytte Andersen,
Kastanievej 6,
9000 Aalborg
Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jytte Andersen (jyttejacob@icloud.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 17:49

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde.

En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjør og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer.

Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Det er efter min mening frygteligt at fordrive odderne som lever og yngler naturligt på Egholm, endog med bidske jagthunde der er trænet til !

Jeg er rystet over denne manglende respekt for fredede dyr og natur!

Hilsen
Jytte Andersen,
Kastanievej 6,
9000 Aalborg

Jeg vil bede om at få en bekræftelse på at denne mail er modtaget på transportministeriets kontor for høringssvar vedr. Egholmforbindelsen.

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Trine Bindslev Tree (trbdk@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 16:57

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er påvirkningen af naturen og biodiversiteten, herunder beskyttede dyrearter, habitater, land og vandområder fx:

- Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt.
- Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den. Det virker respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.
- Natura 2000-område nr. 15 Nibe Bredning, Halkær Ådal og Sønderup Ådal.
- Fredskov, §3 vandhuller, åløb mv.

Hvis beskyttede og fredede plante- og dyrearters eksistens, i de berørte områder, ikke respekteres og ikke medfører fravalg af linjeføring, hvilken virkning har fredningslov, EUs fuglebeskyttelsesdirektiv, Bilag IV-arter, mv. så reelt for beskyttelse af vores natur? Vi står midt i en biodiversitetskrise hvor dyr- og planteliv er en nødvendighed for opretholdelse af økosystemerne. Jeg mener derfor det er fuldstændig uacceptabelt at kunne tillade at tilsidesætte hensyn til og sikring af biodiversiteten.

"En bæredygtig udvikling er en udvikling, som opfylder de nuværende behov, uden at bringe fremtidige generationers muligheder for at opfylde deres behov i fare." (Brundtland-rapporten 1987)

Når der findes alternativer til en forbindelse i Egholmlinjen, som også kan opfylde nuværende generationers behov, bør det, som minimum, undersøges med VVM om disse løsningers påvirkning af natur og miljø, er til mindre fare for fremtidige generationers mulighed for opfyldelse af deres behov.

Venlig hilsen
Trine Bindslev Tree

Bejsebakkevej 46

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lisbeth Fast Gjørtz (kontakt@lisbethfast.dk)
Titel: Høringssvar vedr. forslag till lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse - Den Lysbuget Knortegås
Sendt: 11-01-2024 15:17
Bilag: KNORTEGÅS og NÆSEHORN.pdf;

Kære trm og arp

Hermed mit høringssvar vedrørende beskyttelse af den Lysbuget Knortegås og dokumentation for mangler i anlægsloven herved.

med venlig hilsen

Lisbet G Fast

Lisbeth Gjørtz Fast
Nørholmsvej 101
9000 Aalborg
Danmark
Mobil. 2614 8333

www.lisbethfast.dk

Indsigelse. Egholmmotorvejen er i strid med beskyttelseskravet af Danmarks ansvarsart nr. 1. den lysbuget knortegås.

I forslaget til anlægs lov står der:

Side 19: 3.1.3.2 Egholmtunnelen

Syd for Egholm foreslås etableret en ca. to km lang tunnelkonstruktion, der fører motorvejen under Limfjordens sydlige løb. Tunnelen består af en hovedtunnel, der etableres som "sænketunnel", og i forlængelse heraf overgangstunneler og tunnelramper. Sænketunnelelementerne støbes på land og sejles herefter ud til den udgravede rende, hvor de sænkes ned i fjorden.

Det vurderes, at der i alt skal udgraves ca. 1.000.000 m³ havbundssediment fordelt på ca. 300.000 m³ ler og ca. 700.000 m³ gytje. Havbundssedimentets store indhold af gytje gør det uegnet som opfyld på landjorden eller klapning i Kattegat. Derfor planlægges det, at alt havbundssediment læsses på pramme og transporteres til Aalborg Fjordudvalgs sedimentdepoter ved Rærup.

Side 28: Det følger af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at der i forbindelse med bl.a. anlægsprojekter skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området (konsekvensvurdering), hvis en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områdets bevaringsmålsætninger ikke kan udelukkes. Hvis væsentlighedsvurderingen viser, at der ikke kan udelukkes, at et projekt kan påvirke et Natura 2000-områdes bevaringsmålsætning væsentligt, skal der herefter gennemføres en konsekvensvurdering i forhold til de pågældende bevaringsmålsætninger for det berørte område. Hvis konsekvensvurderingen viser, at projektet væsentligt påvirker et Natura 2000-området (udpegningsgrundlaget), kan projektet ikke gennemføres, medmindre betingelserne i direktivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er opfyldt. Skal projektet gennemføres af bydende nødvendige samfundsinteresser, selvom virkningen er negativ, træffes alle nødvendige kompensationsforanstaltninger, der opvejer den væsentlige påvirkning, og Kommissionen underrettes herom. De kompenserende foranstaltninger skal være på plads, inden den væsentlige påvirkning indtræffer.

Projektet vil påvirke Natura 2000-området idet den Lysbuget Knortegås er en del af dette, og både hviler, søger læ, og fouragerer i de områder som Egholmtunnelen og lavbroen på den nordlige side vil etableres.

Forslaget til anlægs lov og MKV 2023 er mangelfuld i beskrivelserne, hvor det følgende dokumenter dette:

Lad os sammenholde antallet af det sorte næsehorn med antallet af lysbuget knortegås. Jeg har valgt denne sammenligning i håb om, at det giver en større forståelse af dens stærke beskyttelses krav, som Danmark har underskrevet og forpligtiget sig til at overholde.

- **Der findes kun ca. 5630 sorte næsehorn tilbage på verdensplan.** Vi kender alle alvoren bag dette tal. Kæmperne er gået i knæ. Det er ikke fordi de er syge.
- **Der findes kun ca. 7.300 lysbuget knortegæs tilbage på verdensplan.** Det er ikke fordi de er syge. 80 % af dem opholder sig i Danmark – 5.840 gæs.
- Ud af de 5.840 gæs befinder 94 % af dem sig periodevis i projektområdet for EGHOLMMOTORVEJEN, hvilket svarer til 5.500 knortegæs.

Alle oplysninger stammer fra: Rambøll – 3. Limfjordsforbindelse opdatering af VVM 2021 Egholmlinjen. Naturkortlægning

Miljøministeriet oplyser følgende på deres hjemmeside

Danmark er på verdensplan det vigtigste vinterkvarter for gæssene. (Citat. Miljøministeriet.)

FAKTA:

Bestanden af lysbuget knortegås om vinteren i DK udgør: 5.840 stk. Verdensplan: 7.300stk.

Bestanden af lysbuget knortegås i omkring Egholm er: 5.500 stk.

Bestanden af sort næsehorn på verdensplan er: 5.630 stk.



Antallet af sort næsehorn og antal af lysbuget knortegås omkring Egholm ligger skræmmende tæt, tæt op af hinanden.

Den Lysbuget knortegås er bilag 4 art og stærk beskyttet af EU Habitat direktivet ([EUR-Lex - 31992L0043 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)), og fugledirektivet [The Birds Directive - European Commission \(europa.eu\)](#). Den har i højere grad end nogen anden vandfugleart i Danmark været ramt af reduktioner i udbredelsen af deres foretrukne føde (ålegræs og havgræsser) enten på grund af eutrofiering eller af ukendte årsager. Netop området ved Egholm, vest for, syd for og nord er et afgørende habitat for dem. Nibe-Gjøl Bredninger og omkring Egholm er de vigtigste rasteplasser om efteråret og vinteren. Ålegræsset i området er siden 2012 været i fremgang og dermed trukket en stigende forekomst af vandfugle (se Balsby, T.J.S., Clausen, P., Krause-Jensen, D., Carstensen, J. & Madsen, J. (2017). Long-term patterns of eelgrass (*Zostera marina*) occurrence and associated herbivorous waterbirds in a Danish coastal inlet. – *Frontiers in Marine Science* 3:285.).

Det er derfor afgørende at habitatområdet har fuld beskyttelse. Dette betyder at ikke bare Natura-2000 området, men hele det område hvor den fouragerer og søger beskyttelse er fredet.

Den kraftige reduktion af det livsnødvendige ålegræs og hav-græsser - i Nissum Fjord og Vadehavet, samt i Mariager Fjord, betyder at gæssene, når de er henvist til fouragering på sø-salat eller alternative fourageringsområder på land, går vinteren i møde i dårligere kondition, og at dette kan forstærke allerede kendte effekter af kolde vintre på dødeligheden (se Clausen, K.K. & Clausen, P. (2014). Forecasting future drowning of coastal waterbird habitats reveals a major conservation concern. - Biological Conservation 171: 177-185). Clausen & Clausen udtrykker stærk bekymring i det vigtige alternative habitat er truet af vandstandsstigninger som følge af klimaforandringer. En undersøgelse af alle egnede fourageringsområder i Limfjorden indikerer, at mindst halvdelen og sandsynligvis mere af strandengsarealet vil gå tabt under de undersøgte scenarier for vandstandsstigninger.

KONFLIKT:

EN MOTORVEJ eller bevarelse af den lysbuget knortegås habitatsområde ?
nord og syd for Egholm og på Egholm

Som det ser ud nu med Egholmmotorvejen i høring, er det godt for det sorte næsehorn, at det ikke skal beskyttes af DANMARK.

Hvilket land er vi? Hvilket land vil vi være?

Jeg må gøre opmærksom på at Rambøll har varslet væsentlige forandringen af levevilkår for bl.a den lysbuget knortegås, hvis Egholmlinjen bliver virkelig. Her er en af dem.

Rambøll VVM 2021 vurderer:

Samlet vurderes det, at anlægsfasen af Egholmlinjen ved medføre *moderat* til *væsentlige* konsekvenser på de strækninger, hvor der forekommer ynglende rødlistede fugle og regelmæssige tilbagevendende arter af trækfugle, der raster eller fouragerer. **Det gælder først og fremmest strækninger gennem Hasseris Enge, kystnære dele syd og nord for Limfjorden samt på Egholm.**

Påvirkning af fødegrundlag, tab eller forringelse af fødesøgningsområder (s. 359/531)

Udgravningen til sænketunnel forventes at ske i maksimal 10 mdr., fordelt over to vintersæsoner (november-marts). Størstedelen af trækfuglene i området for Egholmlinjen forekommer i vinterhalvåret, hvilket er sammenfaldende med de tidspunkter, hvor der er valgt at gennemføre gravearbejder til tunnellen ved Egholm Hage. Som følge af høje sedimentkoncentrationer i vandfasen/nedsat sigtbarhed **kan fuglenes mulighed for føde forringes**. Selvom mange af de forekommende vandfugle altovervejende er planteædende og i nogen grad kan forventes at være tilpasset en vis naturlig suspension af materiale i vandfasen som følge af tidevand samt strøm- og vindhold, forventes konsekvenser af påvirkning af sedimentspild af være *moderat*, hvilket kan ses i forhold til det store antal fugle, der forekommer i området. (359/531) Moderat påvirkning er en ret voldsom forandring, selvom ordet i almindelig daglig sprogbrug -betyder tålelig.

Påvirkningen af fuglene i takt med fortrængning som følge af arealinddragelse, forstyrrelse og støj .

I takt med arealinddragelsen vil områdernes tidligere egnethed til rast og fouragering for fuglene blive *reduceret* som følge af, at dele af ålegræsbevoksningen og bundfauna, forsvinder i takt med etableringen af tunnellen. Af de i 2019 – 2020 optalte fuglearter fremgår, at navnlig lysbuget knortegås og knopsvane

forekommer i ret stor antal i området i feb – marts. (s.355/531) Samlet vurdering, som følge af fortrængning vurderes at være **moderat** til **væsentlig**.

MKR beskrivelse af landfyld ved Egholm syd, Side 42: Det nye kystområde ("landvindingen") er vist på Figur 5 2, og udformningen af landopfyldningen er vist på Figur 5 3. Området har et areal på ca. 21,2 ha og etableres som et netværk af større og mindre kanaler, diger, miler og lavvandede vandhuller.

Dette område er et vigtigt område hvor den Lysbuget knortegås og andre fugle overnatter, og hvor der er det vigtige ålegræs. Området bliver brugt af fuglene fordi de netop kan komme i læ for vestenvinden om vinteren.

Gravearbejde og etablering af en tunnel i dette område vil være ødelæggende.

Bilagsrapport side 183 (side 42): Spildprocenten er fastsat ud fra følgende: · Gravearbejde foregår med gravemaskine med "back-hoe" skovl. · Spildprocenten indeholder spildet fra selve udgravningsarbejdet, hvor sediment fra bunden hvirvles op og der sker spild fra skovlen op igennem vandsøjlen. · Spildprocenten indeholder spildet fra evt. overløb fra prammen når den lastes. Spildprocenten for den del af mængden der er gytje, er i Rambølls arbejde //Ref 11/ bestemt til 20 % og for ler 10 %. En spildprocent for gytjen på 20 % er meget høj med det høje indhold af ler i gytjen som bidrager til kohæsive kræfter i gytjen der gør den klæbrig og reducerer spildet. I nærværende modelopsætning er der derfor anvendt en spildprocent for gytjen på 10 %, hvilket vurderes som en bedre karakteristik for det pågældende materiale. Spildprocenten for ler (prøve 25) fortsat sat til 10 %, hvilket vurderes at være konservativt det høje lerindhold taget i betragtning. En høj spildprocent vil give konservative resultater for reduktionen i lysgennemtrængning til fjordbunden, da mindre partikler giver en større skyggevirkning ved samme koncentrationsniveau. Derudover er de mindste partikler tildelt den laveste faldhastighed i modellen og vil derfor svæve længst tid og transporteres længere både første gang partiklerne suspenderes og også hvis materialet resuspenderes på et senere tidspunkt.

MKR beskriver at gravearbejde skal fordeles så: Mængden graves fordelt på en graver der starter fra nord og en der starter fra syd og der graves i perioden november til marts i vintrene 2013-2014 og 2014-2015 (Rambøll, COWI VVM 2011). Denne beskrivelse fastholdes og betingelserne vil være det samme i år 1 og i år 2.

MKR side 275: Anlæg på søterritoriet, herunder opfyldning af område syd for Egholm og anlæg af bropiller og sænketunnel Varig påvirkning af vandskifte i Limfjorden og heraf afledte effekter

MKR side 285: Gravearbejdet til etablering af sænketunnelen skal foregå fra november til marts. • Opfyldning på søterritoriet skal ske fra land og efter perimeter og kystsikring er etableret. Etablering af perimeter og kystsikring skal ske i vinterhalvåret. Jf side 293 og 296 sårbarhed ålegræs

MKR side 313: Etablering af den 3. Limfjordsforbindelse vil medføre et permanent tab af voksesteder for ålegræs ved landindvindingen syd for Egholm. I tunnel tracéet og i området umiddelbart syd for landvindingen på Egholm, vil der ske aflejring af sediment på havbunden, som medfører et permanent tab af primært ålegræs og flerårige makroalger. Der kan ske et varigt tab af områder med ålegræs på ca. 30 ha, hvilket vurderes at medføre væsentlig, men lokal påvirkning af ålegræs og anden bundflora i nærområdet for gravearbejdet til sænketunnelen.

Dette betyder at forstyrrelsen er i den sårbare periode hvor fuglene skal fouragere og finde uforstyrret ro. Det er så ikke vækstperioden som er det afgørende.

Forstyrrelsen, gravspillet, frigørelse af forurening bliver fatalt for den, og andre fugle.

MKR-rapporten efterlever dermed ikke Habitat-direktivet og Natura-2000 rammebetingelserne.

Miljøemner, der påvirkes i *væsentligt* omfang:

Har høj eller mellemlang sårbarhed. Høj sårbarhed kan forekomme og indebærer: at et miljøemne, der har høj følsomhed over for påvirkninger ikke kan gendannes til dets oprindelige tilstand.

Der kan forekomme påvirkninger, der typisk enten har stor udbredelse (Påvirkningen har en global effekt - gæssene lever ikke udelukkende i Danmark) og i fjorden kan konsekvensen sprede sig i en radius af 10-50 km over ét til flere år og som kan give visse irreversible, men lokale skader. Dermed menes varige skader i en radius af 2 -10 km fra projektet eller dens aktivitet.

Anlægsfasen risikerer med stor sandsynlighed at PÅVIRKE NATURA-2000 området med bl. a. Halkær, Gjøl og Nibe Bredninger. Anlæggelse/fortrængning ved etablering af Egholmmotorvejen vil påvirke den lysbuget knortegås og mange andre fugles i væsentlig grad.

KONFLIKT:

EN MOTORVEJ eller bevarelse af den lysbuget knortegås habitatsområde ?
nord og syd for Egholm og på Egholm.

Som det ser ud nu med Egholmmotorvejen i høring, er det godt for det sorte næsehorn, at det ikke lever på Egholm. Hvilket land er vi? Hvilket land vil vi være?

MKR, side 394: Samlet vurderes det, at anlægsfasen af den 3. Limfjordsforbindelse vil medføre moderat til væsentlige konsekvenser på de strækninger, hvor der forekommer ynglende rødlistede fugle og regelmæssigt tilbagevendende arter af trækfugle, der raster eller fouragerer. Det gælder først og fremmest strækningen gennem Hasseris Enge, kystnære dele syd og nord for Limfjorden samt på Egholm

Samlet kan der konkluderes, at moderat til væsentlig påvirkning er en kraftig kritik af projektet. Der er dermed ikke nogen afværger foranstaltninger der kan bringes i spil, og al argumentation vedrørende beskyttelse af den Lysbuget knortegås mangler.

Habitat-direktivet, fuglebeskyttelse-direktivet, og forsigtigheds-princippet må være styrende, og projektet forkastes.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Laura pilgaard (l.pilgaard04@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej
Sendt: 11-01-2024 13:20

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjør og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Mvh Laura Pilgaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: bullsmckasserer@gmail.com (bullsmckasserer@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 11-01-2024 06:16

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Undertegnede protesterer hermed på det kraftigste mod anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, med afsæt i at anlægsarbejdet er i strid med gældende lovgivning jf. Habitatbekendtgørelsen (Bekendtgørelse 408 af 1. maj 2007). Med den gældende lovgivning i EU-landene er Danmark ifølge Habitatbekendtgørelsen pålagt strenge beskyttelsesordninger af såkaldte Bilag IV-arter, herunder strandtudse, lysbuget knortegås og odder.

Forbuddet gælder blandt andet forsætlig ødelæggelse af habitater og yngle- og rasteområder, forsætlig forstyrrelse af arterne, i sædelseshed i perioder hvor dyrene yngler og udviser yngelpleje, overvintrer eller vandrer.

Skal vi således i Danmark følge Naturbeskyttelsesloven (LBK nr. 933 af 24. september 2009) er det således umuligt OG ulovligt at anlægge en motorvejsforbindelse over Egholm, ligesom det er ulovligt med de foreslåede tiltag omkring hundegøen og hundeaafføring (forslaget kan ses her <https://migogaalborg.dk/hundelorte-egholm/>).

Arten odder (*Lutra lutra*) er globalt klassificeret med bevaringsstatus som sårbar og truet (IUCN kategori 3.1) og det er derfor klart ulovligt at forstyrre dens habitat, som i dette tilfælde er Egholms strandenge.

Strandtudsen (*Epidalea calamita*) har meget begrænset udbredelse i Danmark med meget små bestande. Strandtudse er fredet, kategoriseret som truet og er ligesom odder en bilag IV-art. Det er derfor klart ulovligt at forstyrre dens habitat, som i dette tilfælde er Egholms strandenge.

Lysbuget knortegås (*Branta bernicla hrota*) har Egholm som rasteplads (altså stop på vandring) og det er derfor ulovligt at forstyrre den – som man vil gøre med anlæggelsen af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Forslaget om hunde som middel til at jage oddere væk er både i direkte strid med Hundelovens paragraf 4 og om muligt også paragraf 8, da hunde her opfordres til at gøre skade på naturen.

Ifølge udkast til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse er hensigten at fravige Naturbeskyttelsesloven, da anlægget af Egholmforbindelsen betragtes som 'strengt nødvendigt', hvilket er usandt. Der er andre mulige anlæg, bl.a. en forbindelse i Østaalborg via et nyt tunnelrør som vil være en samfundsøkonomisk billigere løsning, og da EU i flere tidligere domme har pålagt medlemsstaterne at tage Habitatdirektivet alvorligt og tage særlige hensyn til arter, burde det være klart, at en Egholmforbindelse er i strid med lovgivningen.

En forbindelse over Egholm med de gener, det vil medføre for Bilag IV-arterne og det deraf følgende tab af biodiversitet for området er desuden etisk forkasteligt. 'Erstatningsnatur' findes ikke i virkeligheden, og er opfundet af politikere uden forståelse for biologi. Er et habitat ødelagt og en bestand – som fx strandtudsen – uddød på det pågældende sted, er den genetiske variation denne bestand repræsenterede væk for altid. Det er vigtigt at bevare arter for eftertiden i denne tid, hvor vi står midt i en 6. masseuddøen. Jo større genetisk diversitet, jo større chance for at overleve som art, når naturen ændres – som den gør med de pågående klimaforandringer.

Det er mig komplet uforståeligt, at politikere dels ikke følger gældende lovgivning, dels ikke ønsker at deltage i naturbeskyttelse og etisk ansvarlighed. Jeg håber derfor, at Transportministeriet tager indsigelserne til efterretning og vælger at beskytte Egholms natur og de tilhørende arter for eftertiden – i tråd med tiden.

Mvh

Liv Hellevik

Sendt fra min iPhone

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Marie Lind Brandtoft (marie@brandtoft.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023
Sendt: 10-01-2024 21:11

Høringssvar vedr. udkast til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, december 2023

Undertegnede protesterer hermed på det kraftigste mod anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm, med afsæt i at anlægsarbejdet er i strid med gældende lovgivning jf. Habitatbekendtgørelsen (Bekendtgørelse 408 af 1. maj 2007). Med den gældende lovgivning i EU-landene er Danmark ifølge Habitatbekendtgørelsen pålagt strenge beskyttelsesordninger af såkaldte Bilag IV-arter, herunder strandtudse, lysbuget knortegås og odder.

Forbuddet gælder blandt andet forsætlig ødelæggelse af habitater og yngle- og rasteområder, forsætlig forstyrrelse af arterne, i særdeleshed i perioder hvor dyrene yngler og udviser yngelpleje, overvintrer eller vandrer.

Skal vi således i Danmark følge Naturbeskyttelsesloven (LBK nr. 933 af 24. september 2009) er det således umuligt OG ulovligt at anlægge en motorvejsforbindelse over Egholm, ligesom det er ulovligt med de foreslåede tiltag omkring hundegøen og hundeaafføring (forslaget kan ses her <https://migogaalborg.dk/hundelorte-egholm/>).

Arten odder (*Lutra lutra*) er globalt klassificeret med bevaringsstatus som sårbar og truet (IUCN kategori 3.1) og det er derfor klart ulovligt at forstyrre dens habitat, som i dette tilfælde er Egholms strandenge.

Strandtudsen (*Epidalea calamita*) har meget begrænset udbredelse i Danmark med meget små bestande. Strandtudse er fredet, kategoriseret som truet og er ligesom odder en bilag IV-art. Det er derfor klart ulovligt at forstyrre dens habitat, som i dette tilfælde er Egholms strandenge.

Lysbuget knortegås (*Branta bernicla hrota*) har Egholm som rasteplads (altså stop på vandring) og det er derfor ulovligt at forstyrre den – som man vil gøre med anlæggelsen af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.

Forslaget om hunde som middel til at jage oddere væk er både i direkte strid med Hundelovens paragraf 4 og om muligt også paragraf 8, da hunde her opfordres til at gøre skade på naturen.

Ifølge udkast til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse er hensigten at fravige Naturbeskyttelsesloven, da anlægget af Egholmforbindelsen betragtes som 'strengt nødvendigt', hvilket er usandt. Der er andre mulige anlæg, bl.a. en forbindelse i Østaaalborg via et nyt tunnelrør som vil være en samfundsøkonomisk billigere løsning, og da EU i flere tidligere domme har pålagt medlemsstaterne at tage Habitatdirektivet alvorligt og tage særlige hensyn til arter, burde det være klart, at en Egholmforbindelse er i strid med lovgivningen.

En forbindelse over Egholm med de gener, det vil medføre for Bilag IV-arterne og det deraf følgende tab af biodiversitet for området er desuden etisk forkasteligt. 'Erstatningsnatur' findes ikke i virkeligheden, og er opfundet af politikere uden forståelse for biologi. Er et habitat ødelagt og en bestand – som fx strandtudsen – uddød på det pågældende sted, er den genetiske variation denne bestand repræsenterede væk for altid. Det er vigtigt at bevare arter for eftertiden i denne tid, hvor vi står midt i en 6. masseuddød. Jo større genetisk diversitet, jo større chance for at overleve som art, når naturen ændres – som den gør med de pågående klimaforandringer.

Det er mig komplet uforståeligt, at politikere dels ikke følger gældende lovgivning, dels ikke ønsker at deltage i naturbeskyttelse og etisk ansvarlighed. Jeg håber derfor, at Transportministeriet tager indsigelserne til efterretning og vælger at beskytte Egholms natur og de tilhørende arter for eftertiden – i tråd med tiden.

Mvh

Marie Lind Brandtoft,

Lektor cand. scient i biologi

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anders Groth Rasmussen (anders.groth.rasmussen@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 20:14

Nej til **Egholmmotorvej** – Der er truede dyrearter

På Egholm og omkring Limfjorden lever flere truede dyrearter. Vejdirektorater og Transportministeriet har valgt at se bort fra det. Man påtænker at jage dem væk, så kan de jo ikke forhindre en motorvej.

De mange truede dyrearter er beskyttet af EU's direktiver.

Det er veldokumenteret gennem flere år, at den lysbugede knortegås fouragerer lige midt i linjeføringen, hvor den lever af ålegræs. Den vil blive forstyrret.

Der er oddere, der bor, yngler og har unger lige midt i linjeføringen. Der er de stærkt beskyttede strandtudser og spidssnude frøer. 10 slags flagermus, samt den sjældne mosehornslugle.

I forhold til habitatdirektivets beskyttelse af odderen som bilag IV-art vurderes det således, at ødelæggelse af yngle- og rasteområder for odderen i driftsfasen ikke med sikkerhed kan udelukkes, selvom de beskrevne afværgetiltag udføres. Dette begrundes med, at der er videnskabelig usikkerhed og manglende viden om afværgetiltagenes virkning.

Vedtagelse af en anlægslov kræver derfor, at der gennemføres en fravigelsesprocedure jf. habitatdirektivets artikel 16 og denne kan kun fraviges i tilfælde, hvor der foreligger bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af økonomisk eller social art, og hvor der ikke findes alternativer til gennemførelse af planen eller projektet. Og der findes to alternativer!!!

Derfor mener jeg ikke, man kan anlægge en motorvej igennem disse områder.

Med venlig hilsen

Anders Groth Rasmussen

Ny Kastetvej 5

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: annette roed ottosen (annetteroedottosen@gmail.com)
Titel: EGHOLMMOTORVEJ
Sendt: 10-01-2024 19:04
Bilag: Natura2000 Habitatsdirektiver Anlægslov.pdf;

Til Transportministeren

Hermed indsigelse til Anlægslov - tema Natura2000/Habitatsdirektiv.

Jeg ønsker bekræftelse på at indsigelsen er modtaget.

På forhånd tak

Med venlig hilsen
Annette Roed Ottosen
Dejgårdsvej 7
9240 Nibe

Habitatsdirektiv og Natura2000-område i og omkring Egholmmotorvejs linjeføringen
Projektet er ULOVLIGT, da EU's Habitatsdirektiv ikke overholdes.
*Projektet er ULOVLIGT, da alternativer ikke er undersøgt og derfor er projektet heller IKKE samfunds nødvendigt.**

Det er helt uforståeligt og uacceptabelt, at staten foreslår etablering af en motorvej, som ødelægger natur og rekreative områder nordvest og sydvest i Aalborg, som bryder EU's Habitatsdirektiv og gennemskærer Natura2000-områder på og omkring Egholm.

Linjeføringen gennemskærer et område som reelt har Natura2000 status. Danske myndigheder har systematisk og uretmæssigt undladt at udpege Egholm og fjorden omkring som Natura2000 beskyttet område, uagtet at området, hvor motorvejen over Egholm tænkes ført igennem, opfylder alle ornitologiske og biofaglige kriterier herfor. Relevante myndigheder er gentagne gange gjort opmærksom på det. Herved omgås fugle- og habitatsdirektivet. Dette pga dokumenteret forekomst af bl.a lysbugede knortegæs, strandtudser, flagermus og oddere.

Da den lysbugede knortegås er en udpegningsart, udnævner den ved sin blotte tilstedeværelse i vandet omkring Egholm området til et Natura2000-område. Den fouragerer specielt ved de lave nordlige fjordområder med ålegræs og ro som fuglen kræver – lige midt i og omkring linjeføringen .

Odderen, som lever i og omkring linjeføringen på Egholm (hvor den yngler året rundt), i Limfjorden omkring øen samt ved Mølholmsøerne. Den er en bilag IV-art, rødlistet som sårbar art og er derfor også beskyttet af EU's habitatsdirektiv.

I flg. det fremlagte forslag til MKR 2023 og til anlægslov for en motorvej vest i Aalborg konkluderes, at der ikke findes kendte afværgeforanstaltninger for ynglende oddere ifm. etablering og brug af motorvej. Men alligevel foreslås det, at de fredede og ynglende oddere på Egholm og ved Lindholm Å skal skræmmes væk af hunde, deres urin og afføring, lyde af rovdyr samt af afspillede lyde om natten og af gravemaskiner morgen og aften inden anlægsarbejdet sættes i gang. Dette for at sikre, at hunodderne forlader deres huler og området. Et fintmasket hegn skal så sættes op mellem anlægsområdet og de omkringliggende naturområder, så hunodderne ikke kan komme tilbage til deres huler og til evt unger, som derved ligger fanget i det indhegnede område og i så fald dør af sult. **Disse afværgeforanstaltninger er ud over at være ulovlige, da odderens ynglested er strengt beskyttet af EU-regler og da odderen i flg. samme ikke må forstyrres forsætligt, også totalt uansvarlige og et hjerteløst dyreplageri.**

Fejlagtige konklusioner i MKR påstår, at der stort set ikke er ynglekolonier af flagermus i nærheden af projekttraceet for en påtænkt motorvej i Egholmlinjen. Dette konkluderes til trods for at flagermus eksperter fra DCE konkluderer, at det er overvejende sandsynligt, at der er ynglekolonier af flagermus. Dette underbygges af målinger og videooptagelser på Egholm tæt på projekttraceet, som indikerer at flere arter yngler her. DCE konkluderer også at Klostereng er levested for den sjældne damflagermus som fouragerer op til 20 km fra deres opholdssted på egnede habitater, hvorfor både Limfjorden og de to søer i traceet mellem Mølholm og Nørholmsvej formodentlig er en del af deres yngleområder. **Damflagermusen er en bilag II-art og er rødlistet som sårbar.** En motorvej i Egholmlinjen kan ikke undgå at føre til mange trafikdrab på især de lavtflyvende arter ligesom træfældning og rydning af bygninger med ynglekolonier vil medføre fatale konsekvenser for flagermusenes overlevelse i området. Det står i skarp kontrast til at **alle Danmarks 17 flagermusarter er strengt beskyttede bilag IV-arter på EU's Habitatsdirektiv.**

En Egholmmotorvej vil have enorme konsekvenser for den lysbugede knortegås, for strandtudsén, flagermusen samt for odderne – alle arter som Danmark har forpligtet sig til at beskytte, da det er fredede dyrearter som følge af Habitatsdirektiver og Natura2000-kriterierne. Dette må ikke ske.

I videnskabelig rapport om Naturgenopretning fra 2018 nr 266 DCE dokumenteres manglende succes med naturgenopretning med sarte erstatningsjorde ligesom det dokumenteres, at det kræver mange årtier før evt succes, hvorfor dyrene i mange år vil blive trængte, hvis en motorvej anlægges.

Det er fuldstændig uacceptabelt, at det i anlægsloven foreslås, at der skal søges dispensation til at fravige habitatsdirektivet, da der findes adskillige alternative løsninger til Egholmmotorvejen.

Alternativer, som staten i mange år ikke har villet undersøge, til trods for ,at de kan anlægges uden at bryde diverse EU-beskyttelses love, til trods for at de vil ødelægge mindre dyreliv, vil kræve mindre areal, vil være billigere, vil have en bedre aflastning af eksisterende motorvej samt vil kunne opnå en langt bedre forrentning.

Egholmmotorvejen kan derfor på ingen måde siges at være en afgørende nødvendig samfundsinteresse.

Derfor er det også dybt uacceptabelt, hvis et folketingsflertal er klar til - uden dokumentation - at fravige fra EU regulerede naturhensyns-forpligtelser for kunne tromle vedtagelsen af en anlægslov igennem.

Og det er fuldstændig hovedløst at lade en motorvej gå igennem et naturbeskyttelses område, når vi står i en biodiversitetskrise og når Danmark i forvejen har så lidt natur.

Jeg henstiller til at lovforslaget om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse forkastes.

* Det er i modstrid med dansk lovgivning og EU-direktiver at undlade at belyse alternativer. Det fremgår af [Lovbekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter \(VVM\)](#) §20 stk. 2.4 at en Miljøkonsekvensrapport bl.a. SKAL omfatte "...en beskrivelse af de rimelige alternativer, som bygherren har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet..".

Anlægsloven er et forsøg på at sætte lovgivningen på dette område ud af kraft. Men da EU's habitatsdirektiv og drikkevandsdirektiv er overordnet dansk lovgivning kan de ikke sættes ud af kraft med en dansk anlægslov.

Anlægsloven for Eghomforbindelsen er ULOVLIG, da den hverken overholder habitatsdirektivet eller drikkevandsdirektivet.

Habitatsdirektivet Art. 6 drejer sig om natura 2000 områder, Art. 12 og 16 om bilag IV-arter. Drikkevandsdirektivet Art. 4 sikrer drikkevandets kvalitet, hvilket VVM2021 beskriver kun sker med betydelige risici. Art. 7 giver mulighed for at fravige Art. 4, hvis det er samfundsmæssigt nødvendigt og her er en forudsætning, at alternativer SKAL være undersøgt med den skærpende forudsætning at fokus er på at sikre miljøet og drikkevandet (ikke på økonomi eller trafik). Her handler det altså om at Art. 4 kun fraviges hvis et projekt kan gøre det som Egholmmotorvejen ikke kan, nemlig sikre at drikkevandet ikke bliver forurenat.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bent Skovgaard Olsen (bentskovgaardolsen@hotmail.com)
Titel: Vi skal have mere natur, ikke mindre.
Sendt: 10-01-2024 19:01
Bilag: Vi skal have mere natur.docx;

Høringssvar

Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bent Skovgaard Olsen

Vi skal have mere natur, ikke mindre.

En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsens, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til strandtudsens. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer.

Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Ifølge det fremlagte forslag til anlægslov for en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm skal de fredede odderfamilier på Egholm og ved Lindholm Å skræmmes væk af hunde og lyden af rovdyr, som odderen er bange for. Forstyrrelserne skal sættes ind i maj og "senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der på digerne i området hver dag derfor luftes hunde". De skal sikre, at odderne forlader deres huler. Derudover skal hundene gerne "afgive afføring og urin i området", står der i oplæg til anlægslov og i miljøkonsekvensrapporten for 2023. Samtidig er det planen, at arbejdsområder nord for det potentielle yngleområde kan etableres i ugen op til anlægsarbejdet. Det vil afgive støj og skræmme odderne yderligere. "Støjen skal i denne periode også foregå aften og mor-gen", skriver myndighederne. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed skræmme odderne væk fra området, inden anlægsarbejdet igangsættes" Citat slut.

Det er fuldkommen uacceptabelt. Odderne er omfattet af EU-Habitatdirektivet, der strengt beskytter bilag IV-arter som eksempelvis oddere, flagermus og strandtudser.

Vi skal have mere natur, ikke mindre.

På biodiversitetskonferencen i Montreal i december 2022 COP15 forpligtigede landene sig til at få vendt årtiers tilbagegang med udryddelse af dyrearter og ødelæggelser af leveområder og økosystemer. Så Egholmmotorvejen er totalt i modsætning til, hvad Danmark har forpligtiget sig til.

Vi skal have mere natur, ikke mindre.

En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsens, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til strandtudsens. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Ifølge det fremlagte forslag til anlægslov for en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm skal de fredede odderfamilier på Egholm og ved Lindholm Å skræmmes væk af hunde og lyden af rovdyr, som odderen er bange for. Forstyrrelserne skal sættes ind i maj og ”senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der på digerne i området hver dag derfor luftes hunde”. De skal sikre, at odderne forlader deres huler. Derudover skal hundene gerne ”afgive afføring og urin i området”, står der i oplæg til anlægslov og i miljøkonsekvensrapporten for 2023. Samtidig er det planen, at arbejdsområder nord for det potentielle yngleområde kan etableres i ugen op til anlægsarbejdet. Det vil afgive støj og skræmme odderne yderligere. ”Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen”, skriver myndighederne. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed skræmme odderne væk fra området, inden anlægsarbejdet igangsættes” Citat slut.

Det er fuldkommen uacceptabelt. Odderne er omfattet af EU-Habitatdirektivet, der strengt beskytter bilag IV-arter som eksempelvis oddere, flagermus og strandtudser.

Vi skal have mere natur, ikke mindre.

På biodiversitetskonferencen i Montreal i december 2022 COP15 forpligtigede landene sig til at få vendt årtiers tilbagegang med udryddelse af dyrearter og ødelæggelser af leveområder og økosystemer.

Så Egholmmotorvejen er totalt i modsætning til, hvad Danmark har forpligtiget sig til.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Annie Petersen (anniemariapetersen@gmail.com)
Titel: Egholm motorvej - Dyreliv på Egholm
Sendt: 10-01-2024 18:35

Jeg er imod Egholmsforbindelsen pga. de forstyrrelser det giver dyrelivet på øen.
Den truer flagermusen (observeret 10 ynglende arter), odderen og strandtudsens.
Odderen yngler på øens sydlige bred og det vil være decideret dyrplageri at jage mor-odder væk da der ligger forsvarsløse unger i hulen som vil dø.
Odderen og flagermusen og strandtudsens er desuden en fredet bilag IV art.
De fantastiske store flokke af knortegæs der både færdes nord og syd om øen ville ikke længere kunne opholde sig i områderne.
Ræve samt store mængder af rådyr, hvor skal de dog finde ro og søge tilflugt mens anlægsarbejdet står på?

Mvh.
Annie Maria Petersen
Toftevej 9
9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anette Melbye Madsen (AMAD@KM.DK)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 16:39

Mangelfuld undersøgelse af konsekvenserne for dyr på Egholm

På Egholm lever Bilag IV-arter, herunder oddere, flagermus, strandtudsens og knortegæs. Konsekvenserne for anlægget af en 3. Limfjordsforbindelse over øen kendes ikke.

Undersøgelser er nemlig ikke foretaget, hvilket gør det vanskeligt at vurdere, om projektet kan skade yngle- og rastesteder for disse arter, hvorfor der er en væsentlig usikkerhed omkring projektets potentielle skadevirkninger på yngle- og rastesteder for disse beskyttede arter.

Odderen og flagermusen er begge arter, der er beskyttet under EU's habitatdirektiv, og deres bevarelse er af stor vigtighed for vores biodiversitet og økosystemers sundhed. Det er derfor afgørende, at der foretages grundige undersøgelser for at sikre, at deres levesteder ikke påvirkes negativt af byggeprojekter som dette.

Ligeledes er strandtudsen en sjælden art i Danmark og beskyttet under EU's habitatdirektiv. Strandtudsens levesteder kan blive direkte påvirket af infrastrukturprojekter som dette. Knortegæs, som benytter vådområder langs Limfjorden under deres trækruter, kan også blive negativt påvirket af forstyrrelser i deres naturlige habitater.

På denne baggrund opfordrer jeg til, at der foretages tilstrækkelige undersøgelser, og at disse færdiggøres før enhver videre beslutningstagen vedrørende projektet. Det er afgørende, at alle nødvendige besigtigelser og vurderinger foretages rettidigt, og at der ikke træffes beslutninger, der kan have uoprettelig skade på disse følsomme arter og deres habitat.

Det er vores fælles ansvar at sikre, at udviklingsprojekter ikke går på kompromis med den nødvendige beskyttelse af vores natur og dyreliv.

Fra Anette Melbye Madsen
Kong Minosvej 70
9210 Aalborg SØ

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jens Toft-Nielsen (post@landcad.dk)
Titel: Høringssvar vedrørende Egholmmotorvejen - odder og alternativer
Sendt: 10-01-2024 16:00

Forklaring: Jeg har indkopieret uddrag fra MKR 2023, Opdatering 2021 og Lovforslaget.

Vedr. Oddere på Egholm:

Sådan står der i lovforslaget på side 31:

Det er derfor vurderingen, at anlægsprojektet sker af hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser, samt er samfundsmæssigt nødvendigt, og at der ikke findes brugbare alternativer til Egholmlinjen eller til udformningen af Egholmlinjens fjordkrydsning.

Mine kommentarer: Der er masser af andre mulige linjeføringer:

Der er et tidligere VVM-behandlet projekt af et ekstra 3. tunnelrør ved den eksisterende tunnel, ved E45!

Der er et VVM-behandlet forslag til en hel ekstra dobbelt-tunnel ved E45.

Der er mulighed for at lave en bro, eller tunnel, i forlængelse af E39, der hvor den møder E45, nord for fjorden, og samtidig, lade E45 foretage en udfletning, som løber sammen med den forlængede E39. Forslaget til denne linjeføring, er udarbejdet af foreningen: Den Bedste Vej!

Man kan fint nøjes med 0+ løsningen, som består af nogle forbedringer ved den eksisterende forbindelse ved E45

Der er mulighed for at lave en Citytunnel, som forløber på vest-siden af den eksisterende tunnel, ved E45.

Der er mulighed for at lave den vestlige forbindelse, som en boret tunnel, i hele linjeføringen, under Sønderdybet, Egholm, og Nørredybet.

I øvrigt bemærkes at der ikke er et eneste af de mange nye alternativer, der er undersøgt som et alternativ efter habitatdirektivet. Alle nye alternativer er enten ikke undersøgt eller kun undersøgt som skitseprojekter og fravalgt af tilfældige for omverdenen ukendte grunde – uden nogen som helst skelen til habitatdirektivets artikel 6 eller artikel 12 eller 16.

Det følger af habitatdirektivet at en myndighed – her altså Folketinget – ikke kan give tilladelse til projekter der skader Bilag IV-arters yngle og rasteområder. Det er projekt skader utvivlsomt odderens yngle- og rasteområde. Sådan set fjernes de eneste kendte ynglesteder på hele øen. Vejdirektoratet forsøger at argumentere for at undtagelsen i artikel 16 kan finde anvendelse. Det kræver imidlertid at der ikke er brugbare alternativer og at der er undersøgt herfor efter den metode, der er anvist i habitatdirektivet – ikke blot efter en eller anden metode på et eller andet tidligere tidspunkt i historien.

Betingelserne for at fravige habitatdirektivet – eller for at opnå dispensation – er ikke opfyldt for så vidt angår odder, hvorfor der ikke lovligt kan vedtages en anlægslov.

Jeg finder det aldeles krænkende i forhold til habitatdirektivet, som Danmark er underlagt, at man forsøger at omgå direktivets tekst, ved at påstå, at der ikke er andre muligheder for linjeføring.

Projektet bør stoppes straks, nu hvor det ENDELIG anerkendes i Miljøkonsekvensrapporten, at der er ynglende oddere på Egholm.

VVM-opdatering fra 2021: 13.2.2 side: 242.: Det anførte er således helt forkert vedr. Odder.

Der er fundet spor efter odder (veksel) i forbindelse med

feltundersøgelser i 2010 imellem to digegrave på sydsiden af Egholm /154/. Herudover er odder observeret som en civil registrering på nordkysten af Egholm i undersøgelseskorridoren /160/ og en odder med unger er observeret i havet mellem Egholm og fastlandet af personalet på Egholmfærgen. Der er ikke registreret kendte ynglesteder for odder i undersøgelseskorridoren på Egholm. Ved kortlægningen i 2019 og 2020 er der ikke set spor af odder, men arten vurderes at færdes i grøfter og langs kysten af Egholm i undersøgelseskorridoren.

Mine kommentarer: Der har været oddere på Egholm, i mindst 40 år, og sandsynligvis mere.

Selvom MKV rapporten 2023 (hvor meget er gentaget i lovforslaget) nu anerkender at odderen har beskyttet yngle- og rastested på Egholm, er Miljøkonsekvensrapporten stadig fuld af fejl. Rapportens beskrivelser og konklusioner er ikke i overensstemmelse med habitatdirektivet, herunder EU-miljørettens forsigtighedsprincip. I det følgende påvises de konstaterede fejl og fejlslutninger.

5.3.4 Afhjælpende foranstaltninger - odder 5.3.4.1 Anlægsperioden. Da odderen primært er aktiv i perioden fra skumring til solopgang, skal anlægsarbejdet foregå fra solopgang til solnedgang, så forstyrrelse af arten undgås i videst mulige omfang.

Mine kommentarer: Underlig konklusion! Afværgeforanstaltningen er uvidenskabeligt funderet. Oddere kan godt være aktive hele døgnet. Store unger går ofte på jagt i dagtimerne.

De ses ofte ved pælene til færgelejerne, på begge sider af fjorden, samt i havnebassinet i Aalborg sejlkлуб, hvor de jager i dagtimerne. Det formodes, at det fortrinsvis er store unger, som er ude for at træne på egen hånd, som vi ser de pågældende steder i dagtimerne.

Områder hvor der forekommer egnede yngle- og rasteområder for odder skal inden anlægsarbejdet sættes i gang gennemses for odderhuler.

Mine kommentarer: Afværgeforanstaltningen er utilstrækkeligt beskrevet. Hvilke metoder har man konkret tænkt, at anvende til afsøgning af odderhuler? Hvor lang tid har man afsat til gennemsøgning af området?

Kan det ikke afvises, at der er odderhuler, gøres områderne uegnede som yngle-rasteområde for odder. Dette skal gøres ved at skabe forstyrrelser i områderne, der får odder til at flytte sig fra området.

Forstyrrelserne skal igangsættes i maj måned som beskrevet i Tabel 5 1.

Odderunger vil være tilknyttet hulerne i sommer-efterår vinter, da odderunger i Danmark primært fødes fra juni til november og da ungerne normalt er tilknyttet hulen i 2-3 måneder.

Mine kommentarer: Grundlaget for vurderingen er forkert. Ca. 20 % fødes på andre tidspunkter. Der er meget der taler for, at nogle af de unger vi har dokumenteret i marts/april måned, på Egholm, kan være født juleaften, eller deromkring.

Forstyrrelse omkring de potentielle levesteder for odder skal dels være støj fra maskiner,

Mine kommentarer: Hvilke maskiner? Er det gravemaskiner, flyvemaskiner, landbrugsmaskiner? eller støj fra naturlige fjender Altså mennesker, og biler?

Mine kommentarer: Det anførte er ikke en afværgeforanstaltning. Der er tale om en selvstændig overtrædelse af habitatdirektivet. Oddere har ingen naturlige fjender, ud over mennesker, og biler. Den hyppigste dødsårsag blandt oddere, er trafikdrab! Afværgeforanstaltningen – selv betragtet som sådan er helt utilstrækkeligt beskrevet i forhold til anvendelse af maskiner både i form af materiel og metode. Det lyder som

om byggeriet bare skal sættes i gang, og at dette så udgør en afværgeforanstaltning.

og konkurrenter (afspilning af lyde fra ræv, hund, grævling, mink mv.) og tilstedeværelse af andre rovdyr (hund). Senest en uge inden anlægsarbejds start skal der derfor luftes hunde i området på digerne hver dag, der gerne skal afsætte såvel afføring samt urin i området.

Mine kommentarer: Afværgeforanstaltningen er uvidenskabeligt funderet og næppe virksom. Der luftes hunde på digerne stort set dagligt, året rundt, det tager odderne sig tilsyneladende ikke af. Ganske tæt på hvor medlemmer af Egholms venner, i foråret 2023 optog odderunger, var der på samme tid, en rævegrav, med 5 unger.

samtidig kan arbejdsområderne nord for det potentielle yngleområde etableres i ugen op til anlægsarbejdet, hvilket vil give maskinstøj.

Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten.

Mine kommentarer: Afværgeforanstaltningen er uvidenskabeligt funderet og utilstrækkelig beskrevet. Der mangler også en vurdering af hvordan den afværgeforanstaltning i sig selv påvirker andre miljøforhold. Hvor højt skal disse lyde være? Hvilke lyde drejer det sig om? Vil mennesker kunne høre disse lyde? Og i givet fald på hvilken afstand? Kan lydene evt. være skadelige for dyr og menneskers hørelse? Vil fugle, flagermus, og padder, i givet fald også blive skræmt væk fra området?

Forstyrrelserne vil dermed skræmme odder væk fra området inden anlægsarbejdet igangsættes.

Mine kommentarer: Som anført ovenfor, Habitatdirektivets krav om videnskabelig vished både i forhold til vurderinger og afværgeforanstaltninger er ikke opfyldt. Der er tilsyneladende tale om ren fri fantasi. Kan det oplyses hvem, der har rådgivet Vejdirektoratet om hvordan man udøver odderfordrivelse? Hvem har præsenteret Vejdirektoratet for metoderne, som er præsenteret her over? Hvor har vedkommende i givet fald sine erfaringer fra? Er der tale om en ekspert, således som det kræves i henhold til VVM-direktivet? Har det måske været prøvet tidligere i Danmark? Hvordan gik det i givet fald? Kom odderne tilbage i samme antal som før?

For at sikre spredningsmuligheder og fourageringsområder på den sydlige del af Egholm, skal der på landvindingen etableres våde naturtyper i form af større og mindre kanaler som udformes som strandengsloer.

Vandhullerne skal udgøre et sammenhængende netværk af våde naturområder, som kan anvendes til spredning og fouragering. Kanalerne skal således forbinde de eksisterende kanaler på begge sider af tunnel-portalen, da disse er meget anvendt af odder til fouragering og spredning. Sweco

| Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 42/47 Det nye kystområde ("landvindingen") er vist på Figur 5 2, og udformningen af landopfyldningen er vist på Figur 5 3.

Området har et areal på ca. 21,2 ha og etableres som et netværk af større og mindre kanaler, diger, miler og lavvandede vandhuller. Figur 5-2 Sydsiden af Egholm med nyt anlæg, hvor tunnelen tilløber med det eksisterende marine lavvandede område og det nye havdige. Kanalerne udformes så de er mere end 50 cm dybe, men med lavvandede, padde-egnede områder i kanten. De store kanalerne etableres i hele længden fra de eksisterende kanaler til ringkanalen indenfor det nye havdige. Herudover etableres en række mindre kanaler/loer med varierende bredde og dybde. På ydersiden af kanalerne etableres lave diger (miler), som kan anvendes til rast. Milerne skal være 0,5-1 meter høje, og op til 10 meter brede og forløbe i vandhullernes længde med gennembrud ca. hver 25 meter så

padder og andre mindre dyr let kan passere. Ud mod det ydre stendige skal der på indersiden være en ringkanal med tilhørende lave diger, som det kendes fra det eksisterende odder-habitat på sydsiden af Egholm. Dele af opfyldningen etableres som strandeng som erstatning for de strandengsarealer, der inddrages, samt som nye yngle- og rasteområder for odder. Der er generelt kun begrænset viden om hvilke virkemidler, der skal tages i anvendelse for at etablere strandenge som nye yngle- og rasteområder.

Mine kommentarer: En Miljøkonsekvensrapport skal anvende fagets anerkendte metoder og opdateret vidensgrundlag. Vejdirektoratet har tilsyneladende overset en videnskabelig rapport fra Aarhus universitet, der fortæller, at strandeng og overdrev er ml. 10 og 20 år om at gendannes. Der er således tilgængelig viden om, hvordan der etableres strandenge, og hvor svært dette er. Et projekt, der nødvendiggør 21,2 ha. Ny strandeng som afværgeforanstaltning, kan ikke tillades, jf. habitatdirektivet.

Det er ikke en virksom afværgeforanstaltning. Det er ren gambling. Sweco | Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 43/47 det forudsætter under alle omstændigheder påvirkninger fra havet i form af periodiske oversvømmelser med saltvand, erosion og saltsprøjt. Desuden forudsættes næringsfattige forhold og kort afstand til egnede spredningskilder på nærtliggende strandenge. En værdifuld strandeng indeholder naturligt forekommende plantearter samt strukturer som loer (afvandingssystemer), saltpander, fritlæggende store sten og strandvolde og disse skal forsøges genskabt inden for opfyldningen for at fremme levesteder for arter af dyr og planter tilknyttet strandeng, herunder odder. Der etableres åbninger i diget, så saltvand periodevist kan trænge ind på det opfyldte areal. Opfyldningen skal fortrinsvist bestå af næringsfattigt materiale, som f.eks. sten, sand og grus med et lavt indhold af fosfor, og det skal sikres, at materialet ikke medfører arter af invasive planter, der er tilpasset saltholdige forhold, såsom rynket rose og vadegræs. Vegetation fra strandenge tæt på det opfyldte område kan potentielt sprede sig til erstatningsarealet, hvis de rigtige forhold skabes på arealerne. Alternativt kan der spredes hø fra strandenge på vest- eller nordkysten af Egholm, eller flyttes materiale og tørv, der fjernes ved etablering af motorvejen på Egholms strandenge. Figur 5-3 Skitse for udformningen af landopfyldningen syd for Egholm. Området etableres som et netværk af større og mindre kanaler, diger, miler og lavvandede vandhuller. Sweco |

Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 44/47 Figur 5-4 Principskitse for opbygningen af nyt odder-habitat med kanaler, diger, miler, strandenge og vandhuller Figur 5-5 Principskitse for det kommende strandengsområde på landopfyldningen syd for Egholm. Sweco | Den 3. Limfjordsforbindelse Projektnummer 41006567 Dato 26-10-2023 Ver 05 Dokumentnavn: 45/47 Der vil ikke være offentlig adgang til det nye naturområde eller på diger på landopfyldningen eller til de gamle digegrave og søer. Området skal være uforstyrret naturområde med afgræsning.

Mine kommentarer: Den bedste måde, at sikre at området er, og forbliver uforstyrret i en grad, som passer dyrelivet i området bedst, er at lade det være præcis, som nu. Der er både ynglende ræve og ynglende oddere inden for kort afstand af hinanden, hvilket givetvis vil være udsædvanligt langs å-løb, men på Egholm, hvor der er tilstrækkelig mulighed for jagt, og fødesøgning for begge arter, er det tilsyneladende

ikke samme problem, som hvis det havde været ved en å. Projektet bør ikke vedtages. Konsekvenserne er negative for en række dyrearter, herunder Bilag IV-arter og udpegningsarter og fugle.

Ifølge miljøkonsekvensrapportens støjkortlægning for området vil ca. 10.000 m² af odderens yngleområde blive stærkt påvirket af støj (63-68 dB) og ca. 20.000 m² vil blive moderat påvirket af støj (58-63 dB) i motorvejens driftsfase.

Mine kommentarer: Man skriver et sted, tidligere i lovforslaget, at man vil jage oddere væk ved at frembringe støj!? Nu skriver man, at man vil etablere et erstatningsområde, hvor der dagligt vil forekomme skadelig og generende støj. Igen er der tale om ren frihåndstegning. Der er ingen videnskabelig vished for at denne afværgeforanstaltning medfører at bestanden ikke påvirkes negativt eller helt fordrives fra øen. Vil odderne genindvandre til et område, hvor der er støj? Har man tidligere gjort sig erfaringer med at jage naturligt forekommende oddere, ud fra et område ved hjælp af støj, og så ødelagt området, med gravemaskiner mv. For så senere at reetablere området, med den forskel, at der nu er skadelig støj, og oplevet at odderne er vendt tilbage til området, i samme omfang, som tidligere?

For at sænke støjpåvirkningen bliver der etableret støjafskærmning langs tunnelportalen. I forbindelse med landopfyldningen etableres desuden nye levesteder med potentielle yngle- og rastesteder længere væk fra vejanlægget og dermed støjkilden.

Mine kommentarer: Odderne har altså etableret sig, der hvor de lever nu, altså på sydkysten af Egholm, fordi, der netop her, er optimale forhold, for jagt, raste og ynglepladser! Den har ikke etableret sig andre kendte steder på øen. Derfor vil det aldrig blive optimalt for artens fremtidige tilstedeværelse i området, at der etableres en støjende, Livsfarlig, og barriere fungerende motorvej gennem området. Uanset hvor mange m², område man udlægger, så vil de ikke kunne erstatte det eksisterende område fuldt ud. Det fremgår i min optik også af den rapport, som Aarhus universitet har udarbejdet, og offentliggjort i juli 2023.

https://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Notater_2023/N2023_30.pdf

”Støj fra det projekterede vejanlæg vurderes ikke at medføre, at odder forsvinder fra levestederne i projektområdet, men det kan ikke udelukkes, at der vil være negative effekter på kvaliteten af de berørte levesteder og yngleområder”. Samlet bliver op mod 40.000 m² levested for odder nedlagt eller påvirket af projektet i hhv. anlægsfase og driftsfase. Det bliver etableret 212.000 m² nye levesteder for arten som afværge- og kompensation for de nedlagte og påvirkede områder. De nye naturområder skal være etableret og i funktion, inden anlægsperioden for projektet påbegyndes.

Mine kommentarer: Som allerede anført, er dette ikke en acceptabel afværgeforanstaltning medmindre Vejdirektoratet i så fald afventer strandengens etablering. Det tager som nævnt, ifølge den videnskabelige rapport fra Århus universitet f.eks.

https://dce2.au.dk/pub/SR266.pdf?fbclid=IwAR2fIPw_y9ezS6etoc7Rd-9GgWAQhKN7QPG01MeKBd4h1oGwCWO-Ki6sDQ

mellem 10 og 20 år at etablere ny strandeng, se tabel 5.2.5.1 side 112. Det anføres, at selv dårlig kvalitet af Strandeng, er 10 til 15 år om at udvikle sig. Skal der være høj eller god kvalitet, er tidshorisonten ml. 50 og 100 år.

Jeg er enig i, at de nye områder skal være funktionelle, og med sikkerhed taget i brug af odderne, i mindst samme omfang, som i de

eksisterende områder er i dag. Men hvem, kan garantere for at det ikke i al evighed, vil have negative konsekvenser for odderne, og en række andre arter, som vi vender tilbage til et andet sted i dette høringssvar? Det skal der være videnskabelig vished om.

Jeg bemærker, at Vejdirektoratet er opmærksom på usikkerheden af kvaliteten, af den nye Strandeng, og vil derfor udlægge væsentligt mere ny natur, end den man ødelægges ved etablering af motorvejen. Men er det en god, løsning, at man fjerner xxm” natur i en god kvalitet, og erstatter det med et xx x2 m2 stort område, som man ikke har vished for nogensinde vil udvikle sig til bare nogenlunde god natur?

Ansaret for etableringen samt overvågning af de nye naturområders funktion ligger hos bygherre (Vejdirektoratet).

5.3.4.2 Driftsfasen Der etableres faunapassager som beskrevet i Tabel 2-3 med tilhørende Figur 2-2 Ved vandløbskrydsninger etableres passage for odder i form af faste banketter, der er tilpasset høje vandføringer i vandløbet. Lys fra anlægget må ikke belyse faunapassager ved vandløb, for at undgå forstyrrelse af odder. Men 63 DB, er ok? Der etableres støjreducerende tiltag omkring tunnel-portalen på Egholm for at mindske støjpåvirkningen på de omkringliggende arealer, der er yngle-rasteområde for odder.

Mine kommentarer: Afværgeforanstaltningen er utilstrækkelig. Hvordan ved man at oddere vil genindtage de gamle/nuværende raste og yngleområder? Der er på ingen måde fremlagt noget bevis, eller på nogen måde sandsynliggjort, at de bortskræmte oddere, vil søge tilbage, og bruge de nye, områder, som raste og yngleområder!

5.3.5 Kompenserende foranstaltninger – odder De nye naturområder (vandhuller og tilhørende diger), der skal etableres for odder som beskrevet i afsnit 5.3.4, udgør kompenserende foranstaltninger.

Anlægsarbejdet inddrager et område på omkring 9.000 m2 den sydlige del af øen, som er yngle-rasteområde for odder. Der etableres nye levesteder for odder på den 21,2 ha store landudvidelse syd for Egholm. Vil det så sige, at området fjernes igen, hvis det viser sig, at området alligevel ikke tiltrækker nye ynglende oddere? Der etableres således nye levesteder på et betydeligt større areal end det areal, der inddrages til anlægsprojektet for at kompensere for det areal, der inddrages, samt for at kompensere for den usikkerhed, der hersker omkring afværgeforanstaltningernes effekt.

Mine kommentarer: Her overgiver Vejdirektoratet sig og indrømmer, at man reelt ikke ved hvad man laver. Det kan derfor også konkluderes, at vejdirektoratet erkender at det ikke er en virksom afværgeforanstaltning efter habitatdirektivet, at fjerne et naturligt og særdeles fremragende yngle- og rasteområde for oddere, og erstatter det med et meget dårligere, men så til gengæld bare større område, som vil være udsat for støj og forstyrrelse, samt forsynet med en motorvej. Er Vejdirektoratet bekendt med, at trafikdrab er den største trussel for odderne?

Hvor mange år har Vejdirektoratet forestillet sig, at der går fra et nyt område er etableret, til odderne har taget det i brug, med samme ynglesucces, som tidligere?

5.4 Kumulative påvirkninger Der gennemføres ikke andre tilsvarende projekter samtidig med eller i forlængelse af hinanden, som kan påvirke terrestrisk natur så der opstår kumulative påvirkninger med den 3.

Limfjordsforbindelse i anlægsperioden. I driftsfasen øges barrierepåvirkning i forhold til de allerede eksisterende motorveje syd og nord for Limfjorden.

6 Fravigelsens betydning for odderens bevaringsstatus 6.1 Fravigelsens

betydning for odderens bevaringsstatus Odder er listet som sårbar (VU) på den danske rødliste 2019 /6/. Ifølge artikel 17 indberetningen til EU fra 2019 er odderen i gunstig bevaringsstatus i den atlantiske biogeografiske region, med stabil udbredelse og stabile forhold i levesteder samt en forventet gunstig fremtidig udvikling. Fravigelsen vurderes ikke at være til skade for opretholdelsen eller genopretningen af en gunstig bevaringsstatus for arten i dens naturlige udbredelsesområde.

Mine kommentarer: Man har i det foregående beskrevet en aldeles hårdhændet metode, til at fordrive odderne fra deres naturlige habitat, og påstår nu, at arten stadig vil have gunstig bevaringsstatus i sit naturlige udbredelsesområde? Vi bemærker, at der er tale om en selvstændig overtrædelse af habitatdirektivet, der kræver EU-kommissionens tilladelse.

Fravigelsen påvirker odderens inden for et område af lokal karakter og idet de afværgende og kompenserende foranstaltninger vurderes at sikre, artens bevaringsstatus fortsat vil være gunstig i artens naturlige udbredelsesområde.

Mine kommentarer: Det er en helt udokumenteret vurdering/påstand, uden videnskabeligt belæg. Der er ingen undersøgelser, der godtgør, hvor man virksomt plejer at jage oddere væk fra deres yngle- og rasteområder. Vi er faktisk af den opfattelse, at det under alle omstændigheder er lovstridigt, og bør behandles som en politisag, med henvisning til dyreværnsloven. ”§ 1. Dyr er levende væsener og skal behandles forsvarligt og beskyttes bedst muligt mod smerte, lidelse, angst, varigt men og væsentlig ulempe”. Under alle omstændigheder betragter vi de beskrevne tiltag, som rendyrket dyrplageri.

Sammenfatning :

Der findes bevisligt mindst eet VVM-planlagt, brugbart alternativ til Egholm-linieføringen, nemlig udvidelsen af E45 i øst, samt en ny tunnel parallelt med Limfjordstunnelen.

Det vil derfor ikke være lovligt at fravige beskyttelsesbestemmelserne for odder, og det vil ikke være lovligt at vedtage en anlægslov for en motorvej i Egholm-linieføringen.

Med venlig hilsen

Bente Underbjerg

A.C. Jacobsens Vej 29

9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ole Rosenørn de Lasson (delasson@delasson.dk)
Titel: Høringssvar ifm. den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm og EU's Habitatsdirektiv
Sendt: 10-01-2024 14:32

Høringssvar ifm. den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm og EU's Habitatsdirektiv

Påstanden om at der ikke findes alternativer til den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm er ikke kun dum, den er også usand.

At udarbejde en særskilt rapport "*Fravigelse for bilag IV-arten odder – vurdering jf. habitatdirektivets artikel 12, litra d*" med det ene formål at levere budskabet om, at der ikke findes alternative løsninger til Egholmforbindelsen er simpelthen for let gennemskuelig og nærmer sig en hån mod befolkningen.

Andre løsninger har været omtalt i årevis; løsninger som på alle måder er bedre, billigere og mindre ødelæggende og sundhedsskadelige end Egholmforbindelsen. En grundig behandling af alternativerne og dermed en mulighed for at sammenligne dem med Egholmforbindelsen, burde være en hel naturlig del af Miljøkonsekvensvurderingen, så det sikres, at den bedste løsning bliver etableret. Problemet er bare at Egholmmotorvejen ikke længere handler om at få den bedste løsning, men i stedet politisk at gennemtvinge en bestemt løsning.

Der findes flere arter på Egholm som nyder streng beskyttelse under EU's Habitatsdirektiv, bl.a. odderen, adskillige flagermusarter, strandtudsen og den lysbugede knortegås.

Argumentation for, at Egholmmotorvejen ikke bør forstyrre bl.a. odderens levesteder, kan baseres på følgende punkter under EU's Habitatsdirektiv:

1. Streng Beskyttelse under Bilag IV: Eftersom odderen er opført i Bilag IV i Habitatsdirektivet, nyder den streng beskyttelse i EU. Dette indebærer et direkte forbud mod forstyrrelse af arten, især i dens yngle- og hvilesteder. Et byggeprojekt som Egholmmotorvejen, der forstyrrer odderens levesteder, strider direkte imod denne beskyttelse.
2. Bevaring af Særlige Levesteder (Bilag II): Med odderen opført i Bilag II, er det et krav, at der udpeges særlige bevaringsområder for at sikre bevaring af de levesteder, der er afgørende for artens overlevelse. Ethvert byggeprojekt, der kompromitterer disse områder, vil være i modstrid med direktivets ånd og bogstav.
3. Artikel 12's Krav om Beskyttelse: Artikel 12 kræver, at medlemsstaterne træffer foranstaltninger for at forbyde bevidst forstyrrelse, samt forringelse eller ødelæggelse af yngle- og hvilesteder. Egholmmotorvejen overtræder disse bestemmelser, hvis det forstyrrer odderens levesteder.
4. Begrænsede Undtagelser (Artikel 16): Selvom Artikel 16 i direktivet tillader visse undtagelser, er disse kun tilladt under meget specifikke og begrænsede omstændigheder. For at Egholmmotorvejen kan retfærdiggøre en undtagelse, skal det demonstreres, at projektet ikke vil skade opretholdelsen af odderens populationer, og at der ikke findes andre alternativer. Med de tidligere omtalte alternative løsninger kan det være en vanskelig bevisbyrde at opfylde, givet odderens beskyttelsesstatus og behovet for at bevare dets naturlige levesteder.
5. Ansvar for Medlemsstaterne: Som en del af EU har Danmark et ansvar for at omsætte Habitatsdirektivets krav til national lovgivning og sikre dets overholdelse. Dette indebærer en forpligtelse til at beskytte odderens levesteder mod skadelige indgreb, som Egholmmotorvejen udgør.

Samlet set umuliggør EU's Habitatsdirektiv muligheden for at gennemføre Egholmmotorvejen på lovlig vis og derfor bør der i stedet udarbejdes en ny miljøkonsekvensvurdering med grundige undersøgelser af fjordkrydsningens andre løsninger, med henblik på at få etableret den bedste løsning. Det betyder at den nuværende MKV2023 må underkendes og at anlægsloven i sin nuværende udformning derfor ikke kan vedtages.

Med venlig hilsen

Asbjørn Ejlersen
Gl. Møllevej 7
6660 Lintrup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ole Rosenørn de Lasson (delasson@delasson.dk)
Titel: Høringssvar ifm. den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm og EU's Habitatsdirektiv
Sendt: 10-01-2024 14:26

Påstanden om at der ikke findes alternativer til den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm er ikke kun dum, den er også usand.

At udarbejde en særskilt rapport "*Fravigelse for bilag IV-arten odder – vurdering jf. habitatdirektivets artikel 12, litra d*" med det ene formål at levere budskabet om, at der ikke findes alternative løsninger til Egholmforbindelsen er simpelthen for let gennemskuelig og nærmer sig en hån mod befolkningen.

Andre løsninger har været omtalt i årevis; løsninger som på alle måder er bedre, billigere og mindre ødelæggende og sundhedsskadelige end Egholmforbindelsen. En grundig behandling af alternativerne og dermed en mulighed for at sammenligne dem med Egholmforbindelsen, burde være en hel naturlig del af Miljøkonsekvensvurderingen, så det sikres, at den bedste løsning bliver etableret. Problemet er bare at Egholmmotorvejen ikke længere handler om at få den bedste løsning, men i stedet politisk at gennemtvinge en bestemt løsning.

Der findes flere arter på Egholm som nyder streng beskyttelse under EU's Habitatsdirektiv, bl.a. odderen, adskillige flagermusarter, strandtudsen og den lysbugede knortegås.

Argumentation for, at Egholmmotorvejen ikke bør forstyrre bl.a. odderens levesteder, kan baseres på følgende punkter under EU's Habitatsdirektiv:

1. Streng Beskyttelse under Bilag IV: Eftersom odderen er opført i Bilag IV i Habitatsdirektivet, nyder den streng beskyttelse i EU. Dette indebærer et direkte forbud mod forstyrrelse af arten, især i dens yngle- og hvilesteder. Et byggeprojekt som Egholmmotorvejen, der forstyrrer odderens levesteder, strider direkte imod denne beskyttelse.
2. Bevaring af Særlige Levesteder (Bilag II): Med odderen opført i Bilag II, er det et krav, at der udpeges særlige bevaringsområder for at sikre bevaring af de levesteder, der er afgørende for artens overlevelse. Ethvert byggeprojekt, der kompromitterer disse områder, vil være i modstrid med direktivets ånd og bogstav.
3. Artikel 12's Krav om Beskyttelse: Artikel 12 kræver, at medlemsstaterne træffer foranstaltninger for at forbyde bevidst forstyrrelse, samt forringelse eller ødelæggelse af yngle- og hvilesteder. Egholmmotorvejen overtræder disse bestemmelser, hvis det forstyrrer odderens levesteder.
4. Begrænsede Undtagelser (Artikel 16): Selvom Artikel 16 i direktivet tillader visse undtagelser, er disse kun tilladt under meget specifikke og begrænsede omstændigheder. For at Egholmmotorvejen kan retfærdiggøre en undtagelse, skal det demonstreres, at projektet ikke vil skade opretholdelsen af odderens populationer, og at der ikke findes andre alternativer. Med de tidligere omtalte alternative løsninger kan det være en vanskelig bevisbyrde at opfylde, givet odderens beskyttelsesstatus og behovet for at bevare dets naturlige levesteder.
5. Ansvar for Medlemsstaterne: Som en del af EU har Danmark et ansvar for at omsætte Habitatsdirektivets krav til national lovgivning og sikre dets overholdelse. Dette indebærer en forpligtelse til at beskytte odderens levesteder mod skadelige indgreb, som Egholmmotorvejen udgør.

Samlet set umuliggør EU's Habitatsdirektiv muligheden for at gennemføre Egholmmotorvejen og derfor bør der i stedet udarbejdes en ny miljøkonsekvensvurdering med grundige undersøgelser af fjordkrydsningens andre løsninger, med henblik på at få etableret den bedste løsning. Det betyder at den nuværende MKV2023 må underkendes og at anlægsloven i sin nuværende udformning derfor ikke kan vedtages.

Med venlig hilsen

Diana Rosenørn de Lasson
Letvadvej 19
9200 Aalborg SV.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Toft-Nielsen (post@landcad.dk)
Titel: Høringssvar vedrørende Miljøkonsekvensvurdering, Egholmmotorvejen
Sendt: 10-01-2024 12:40
Bilag: Uddrag af VVM2011 - beskrivelse af alternativer.pdf;

Til Transportministeriet.

Hermed mit høringssvar til Deres videre foranstaltning.

Manglende saglighed og lovmedholdelighed i afsnit 3.1 vedrørende ønsket fravigelse af EU-beskyttelse af odder

I baggrundsdokumentet "Fravigelse for bilag IV-arten odder – vurdering jf. habitatdirektivets artikel 12, litra d" er der i afsnit 3.1 angivet :

"3 Bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser
3.1 Grunde til, at projektet skal gennemføres trods de negative virkninger

For den 3. Limfjordsforbindelse er det vurderet, at der ikke findes et tilfredsstillende alternativ til Egholmlinjen, hvilket bl.a. dokumenteres i det omfattende forarbejde, herunder VVM-undersøgelsen fra 2011. Denne dokumentation ligger til grund for Folketingets beslutning i Trafikaftale 2014 om at den 3. Limfjordsforbindelse skal forløbe i Egholmlinjen."

Sætningen "er det vurderet, at der ikke findes et tilfredsstillende alternativ til Egholmlinjen, hvilket bl.a. dokumenteres i det omfattende forarbejde, herunder VVM-undersøgelsen fra 2011." er særdeles problematisk.

For det første er det ikke videnskabeligt at bruge formuleringen "er det vurderet", uden yderligere dokumentation.

For det andet refereres der direkte til VVM2011. Denne VVM forsøges brugt som begrundelse for, at der ikke findes et tilfredsstillende alternativ. Men vi der har læst og forstået VVM2011 ved, at der i denne VVM - uanset Vejdirektoratets anbefaling af Egholmlinjen - er to veldokumenterede og brugbare alternativer, nemlig Egholm-linien og paralleltunnelen ved den nuværende E45. Det skrevne tangerer derfor desværre direkte løgnagtighed.

Da netop spørgsmålet om, hvorvidt der findes et muligt brugbart alternativ, er helt afgørende i forhold til lovligheden af at søge dispensation fra beskyttelsen af odderen, vil det ikke være lovligt at vedtage en anlægslov med dispensation fra odderbeskyttelsen.

Den eneste lovmedholdelige konklusion må derfor være, at Egholmlinjen ikke kan gennemføres i henhold til EU's bestemmelser, hvorfor en alternativ placering må anvendes til gennemførelse af 3. Limfjordsforbindelse.

Det kan f.eks. være den allerede VVM-planlagte paralleltunnel i øst.

Med venlig hilsen

Jens Toft-Nielsen

3. LIMFJORDSFORBINDELSE

VVM-redegørelse >>> Sammenfattende rapport - Del 1

RAPPORT 379 - 2011

INDHOLD

DEL 1

FORORD

4

1. BAGGRUND OG PROCES

6

2. IKKE-TEKNISK RESUMÉ

10

3. EKSISTERENDE FORHOLD

20

4. UNDERSØGTE ALTERNATIVER

28

DE VESTLIGE FORSLAG

30

ØSTFORBINDELSEN MED EN NY PARALLELTUNNEL

42

ALTERNATIVE FORSLAG

48

5. LANDSKABELIG INDPASNING

52

6. TRAFIKALE VIRKNINGER

62

7. TRAFIKSTØJ

72

8. KONSEKVENSER FOR MILJØET

84

9. GENNEMFØRELSE AF PROJEKTET

124

10. AREALBEHOV

134

på grund af uafvejelse at beslutningsgrundlag og strategisk planlægning 2009-14 som led i den rullende planlægning.

Heri skulle også indgå VVM-undersøgelser, og blandt de udvalgte projekter indgik "Afslutning af VVM-undersøgelsen for en 3. Limfjordsforbindelse (Egholmlinjen)".

1.12 AFSLUTNING AF

VVM-UNDERSØGELSEN 2010-11

Med udgangspunkt i aftalen om en grøn transportpolitik har Vejdirektoratet i foråret 2010 igangsat arbejdet med afslutning af VVM-undersøgelsen. På baggrund af den hidtidige debat har Vejdirektoratet besluttet at afslutte undersøgelserne for alle de 3 alternativer, som indgik i amtets undersøgelse fra 2006:

- Vestforbindelse med fjordkrydsning i Egholmlinjen
- Vestforbindelse med fjordkrydsning i Lindholmlinjen
- Østforbindelse med Paralleltunnel

Formålet med VVM-undersøgelsen er:

- at anlæggets virkninger på befolkning, dyr, planter, jord, luft, vand, klima og landskab samt arkitektonisk og arkæologisk kulturarv og afledte socioøkonomiske effekter skal undersøges, vurderes og beskrives
- at anlægget skal udformes, så dets virkninger på miljøet

pulje til udarbejdelse af beslutningsgrundlag og strategisk planlægning 2009-14 som led i den rullende planlægning.

Heri skulle også indgå VVM-undersøgelser, og blandt de udvalgte projekter indgik "Afslutning af VVM-undersøgelsen for en 3. Limfjordsforbindelse (Egholmlinjen)".

1.12 AFSLUTNING AF VVM-UNDERSØGELSEN 2010-11

Med udgangspunkt i aftalen om en grøn transportpolitik har Vejdirektoratet i foråret 2010 igangsat arbejdet med afslutning af VVM-undersøgelsen. På baggrund af den hidtidige debat har Vejdirektoratet besluttet at afslutte undersøgelserne for alle de 3 alternativer, som indgik i amtets undersøgelse fra 2006:

- Vestforbindelse med fjordkrydsning i Egholmlinjen
- Vestforbindelse med fjordkrydsning i Lindholmlinjen
- Østforbindelse med Paralleltunnel

Formålet med VVM-undersøgelsen er:

- at anlæggets virkninger på befolkning, dyr, planter, jord, luft, vand, klima og landskab samt arkitektonisk og arkæologisk kulturarv og afledte socioøkonomiske effekter skal undersøges, vurderes og beskrives
- at anlægget skal udformes, så dets virkninger på miljøet

4. UNDERSØGTE ALTERNATIVE

Der er gennem de seneste 30 år undersøgt mange forskellige alternative linjeforinger for en 3. Limfjordsforbindelse. De undersøgte alternativer fremgår af figur 4.1.

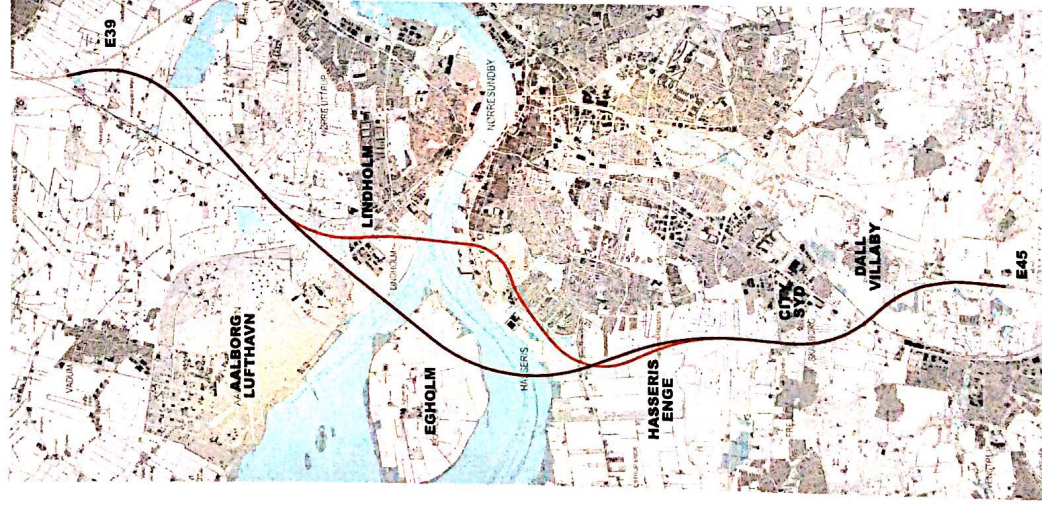
Undersøgelserne har resulteret i fravalg af en række alternative forslag, og tilbage er der nu 3 alternativer, som beskrives nærmere i dette kapitel. I rapportens Del 2 med projektplaner og områdebeskrivelser findes optegning af projektforslagene på ortofotos samt en kort beskrivelse af de berørte områder. De 3 alternative forslag til linjeføring af en 3. Limfjordsforbindelse er dels 2 vestlige forslag med fjordkrydsning i henholdsvis Egholmlinjen og i Lindholmlinjen, dels en østforbindelse med Paralleltunnel.



Figur 4.1 Undersøgte forslag til en 3. Limfjordsforbindelse.

- 1 Egholm vest, fravalgt i 1992
- 2 Egholm øst, genoplagt i 2002
- 3 Lindholm
- 4 Dannebrogsgade, fravalgt i 1993 og 2002
- 5 Karolineundervej, fravalgt i 1993
- 6 Paralleltunnel
- 7 Bouet, fravalgt i 1992
- 8 Rørup vest, fravalgt i 1992
- 9 Rørup øst, fravalgt i 1992

DE VESTLIGE FORSLAG



I det følgende beskrives Vestforbindelsen, som er en ny motorvej vest om Aalborg mellem E45 ved Dall og E39 syd for Vestbjerg. Løsningen omfatter 2 alternative fjordkrydsninge

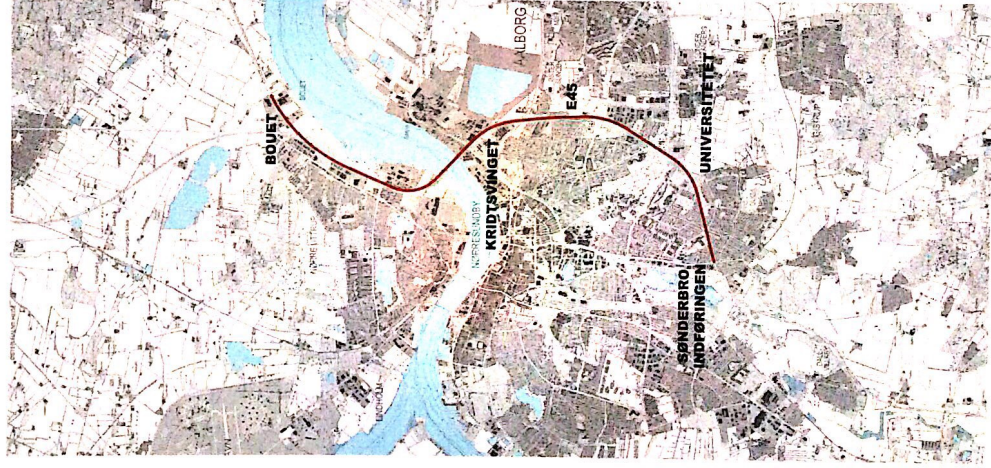
- Egholmlinjen
- Lindholmlinjen

De 2 forslag til en Vestforbindelse er på en stor del af strækningen sammenfaldende. Beskrivelsen er derfor opdelt i 3 delstrækninger:

- Den sydlige ca. 6 km lange strækning fra E45 til syd for Nørholmsvej, som er fælles for begge løsninger
- Den midterste ca. 10 km lange strækning med fjordkrydsningerne med de to løsningsforslag Egholmlinjen og Lindholmlinjen
- Den nordlige ca. 4 km lange strækning fra Høvejen til til slutningen til E39, som er fælles for begge løsninger.

Projektplaner for de vestlige forslag kan ses i rapportens Del 2.

ØSTFORBINDELSEN MED EN NY PARALLELTUNNEL

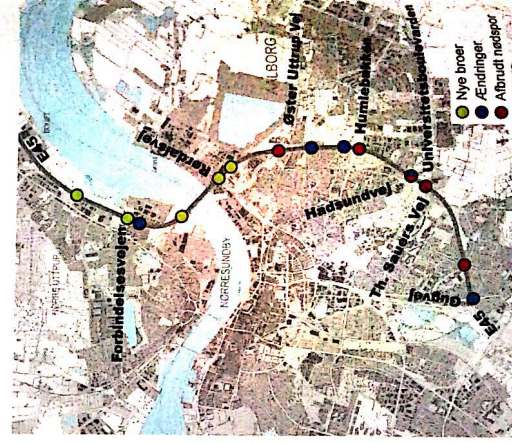


Figur 4.19 Linjeføring i Østforbindelsen

Østforbindelsen indebærer en udbygning af kapaciteten i motorvej E45 nord og syd for fjorden samt ved den eksisterende Limfjordstunnel ved etablering af en Paralleltunnel. Den samlede strækning omfatter ca. 11 km motorvej fra Sønderbro Indføringen i syd til motorvejskryds Vendsyssel i nord.

4.8 UDVIDELSE AF EKSISTERENDE E45 FRA SØNDERBRO INDFØRINGEN TIL KRIDTSVING
På strækningen mellem Sønderbro Indføringen og Limfjordstunnelen udvides den eksisterende motorvej fra 4 til 6 spor. Udvidelsen medfører bl.a. at midterrabatten reduceres fra den nuværende bredde på 6,0 m til 4,0 m. De to vejsider føres med 3 kørespor à 3,5 m, 2 kantbaner à 0,5 m, 1,0 m nedrabat mod midterrabatten, 3,0 m nødspor inkl. 0,5 m afaltulst til kantopsamling af vejvand samt 1,0 m yderrabat.

Nødspor afbrydes ved passage under broerne ved Byplanvej, Universitetsboulevarden, Hadsundvej, Humlebakkens Øster Utrup Vej, jf. figur 4.20.



Figur 4.20 Ændringer på og omkring broanlæg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Bitt Juul Jensen (bittjuul@hotmail.com)
Titel: Vi skal have mere natur, ikke mindre.
Sendt: 10-01-2024 12:38
Bilag: Natur.docx;

Høringssvar

Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bitt Juul Jensen

Vi skal have mere natur, ikke mindre.

En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til strandtudsen. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Ifølge det fremlagte forslag til anlægslov for en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm skal de fredede odderfamilier på Egholm og ved Lindholm Å skræmmes væk af hunde og lyden af rovdyr, som odderen er bange for. Forstyrrelserne skal sættes ind i maj og "senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der på digerne i området hver dag derfor luftes hunde". De skal sikre, at odderne forlader deres huler. Derudover skal hundene gerne "afgive afføring og urin i området", står der i oplæg til anlægslov og i miljøkonsekvensrapporten for 2023. Samtidig er det planen, at arbejdsområder nord for det potentielle yngleområde kan etableres i ugen op til anlægsarbejdet. Det vil afgive støj og skræmme odderne yderligere. "Støjen skal i denne periode også foregå aften og mor-gen", skriver myndighederne. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed skræmme odderne væk fra området, inden anlægsarbejdet igangsættes" Citat slut.

Det er fuldkommen uacceptabelt. Odderne er omfattet af EU-Habitatdirektivet, der strengt beskytter bilag IV-arter som eksempelvis oddere, flagermus og

strandtudser.

Vi skal have mere natur, ikke mindre.

På biodiversitetskonferencen i Montreal i december 2022 COP15 forpligtigede landene sig til at få vendt årtiers tilbagegang med udryddelse af dyrearter og ødelæggelser af leveområder og økosystemer.

Så Egholmmotorvejen er totalt i modsætning til, hvad Danmark har forpligtiget sig til.

Bitt Juul Jensen

Vi skal have mere natur, ikke mindre.

En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsens, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til strandtudsens. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Ifølge det fremlagte forslag til anlægslov for en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm skal de fredede odderfamilier på Egholm og ved Lindholm Å skræmmes væk af hunde og lyden af rovdyr, som odderen er bange for. Forstyrrelserne skal sættes ind i maj og ”senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der på digerne i området hver dag derfor luftes hunde”. De skal sikre, at odderne forlader deres huler. Derudover skal hundene gerne ”afgive afføring og urin i området”, står der i oplæg til anlægslov og i miljøkonsekvensrapporten for 2023. Samtidig er det planen, at arbejdsområder nord for det potentielle yngleområde kan etableres i ugen op til anlægsarbejdet. Det vil afgive støj og skræmme odderne yderligere. ”Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen”, skriver myndighederne. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed skræmme odderne væk fra området, inden anlægsarbejdet igangsættes” Citat slut.

Det er fuldkommen uacceptabelt. Odderne er omfattet af EU-Habitatdirektivet, der strengt beskytter bilag IV-arter som eksempelvis oddere, flagermus og strandtudser.

Vi skal have mere natur, ikke mindre.

På biodiversitetskonferencen i Montreal i december 2022 COP15 forpligtigede landene sig til at få vendt årtiers tilbagegang med udryddelse af dyrearter og ødelæggelser af leveområder og økosystemer.

Så Egholmmotorvejen er totalt i modsætning til, hvad Danmark har forpligtiget sig til.

Bitt Juul Jensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bitt Juul Jensen (bittjuul@hotmail.com)
Titel: Vi skal have mere natur, ikke mindre.
Sendt: 10-01-2024 12:37
Bilag: Natur.docx;

Høringssvar

Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bitt Juul Jensen

Vi skal have mere natur, ikke mindre.

En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsens, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til strandtudsens. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Ifølge det fremlagte forslag til anlægslov for en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm skal de fredede odderfamilier på Egholm og ved Lindholm Å skræmmes væk af hunde og lyden af rovdyr, som odderen er bange for. Forstyrrelserne skal sættes ind i maj og "senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der på digerne i området hver dag derfor luftes hunde". De skal sikre, at odderne forlader deres huler. Derudover skal hundene gerne "afgive afføring og urin i området", står der i oplæg til anlægslov og i miljøkonsekvensrapporten for 2023. Samtidig er det planen, at arbejdsområder nord for det potentielle yngleområde kan etableres i ugen op til anlægsarbejdet. Det vil afgive støj og skræmme odderne yderligere. "Støjen skal i denne periode også foregå aften og mor-gen", skriver myndighederne. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed skræmme odderne væk fra området, inden anlægsarbejdet igangsættes" Citat slut.

Det er fuldkommen uacceptabelt. Odderne er omfattet af EU-Habitatdirektivet, der strengt beskytter bilag IV-arter som eksempelvis oddere, flagermus og strandtudser.

Vi skal have mere natur, ikke mindre.

På biodiversitetskonferencen i Montreal i december 2022 COP15 forpligtigede landene sig til at få vendt årtiers tilbagegang med udryddelse af dyrearter og ødelæggelser af leveområder og økosystemer.

Så Egholmmotorvejen er totalt i modsætning til, hvad Danmark har forpligtiget sig til.

Bitt Juul Jensen

Vi skal have mere natur, ikke mindre.

En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsens, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til strandtudsens. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Ifølge det fremlagte forslag til anlægslov for en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm skal de fredede odderfamilier på Egholm og ved Lindholm Å skræmmes væk af hunde og lyden af rovdyr, som odderen er bange for. Forstyrrelserne skal sættes ind i maj og ”senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der på digerne i området hver dag derfor luftes hunde”. De skal sikre, at odderne forlader deres huler. Derudover skal hundene gerne ”afgive afføring og urin i området”, står der i oplæg til anlægslov og i miljøkonsekvensrapporten for 2023. Samtidig er det planen, at arbejdsområder nord for det potentielle yngleområde kan etableres i ugen op til anlægsarbejdet. Det vil afgive støj og skræmme odderne yderligere. ”Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen”, skriver myndighederne. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed skræmme odderne væk fra området, inden anlægsarbejdet igangsættes” Citat slut.

Det er fuldkommen uacceptabelt. Odderne er omfattet af EU-Habitatdirektivet, der strengt beskytter bilag IV-arter som eksempelvis oddere, flagermus og strandtudser.

Vi skal have mere natur, ikke mindre.

På biodiversitetskonferencen i Montreal i december 2022 COP15 forpligtigede landene sig til at få vendt årtiers tilbagegang med udryddelse af dyrearter og ødelæggelser af leveområder og økosystemer.

Så Egholmmotorvejen er totalt i modsætning til, hvad Danmark har forpligtiget sig til.

Bitt Juul Jensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Toft-Nielsen (post@landcad.dk)
Titel: Høringssvar vedrørende Miljøkonsekvensvurdering, Egholmmotorvejen
Sendt: 10-01-2024 12:16

Til Transportministeriet.

Hermed mit høringssvar til Deres videre behandling.

Med venlig hilsen

Bente Underbjerg

Manglende saglighed i afsnit 3.1 vedrørende ønsket fravigelse af EU-beskyttelse af odder

I baggrundsdokumentet "Fravigelse for bilag IV-arten odder – vurdering jf. habitatdirektivets artikel 12, litra d" er der i afsnit 3.1 angivet :

"3 Bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser
3.1 Grunde til, at projektet skal gennemføres trods de negative virkninger

For den 3. Limfjordsforbindelse er det vurderet, at der ikke findes et tilfredsstillende alternativ til Egholmlinjen, hvilket bl.a. dokumenteres i det omfattende forarbejde, herunder VVM-undersøgelsen fra 2011. Denne dokumentation ligger til grund for Folketingets beslutning i Trafikaftale 2014 om at den 3. Limfjordsforbindelse skal forløbe i Egholmlinjen."

Sætningen "er det vurderet, at der ikke findes et tilfredsstillende alternativ til Egholmlinjen, hvilket bl.a. dokumenteres i det omfattende forarbejde, herunder VVM-undersøgelsen fra 2011." er særdeles problematisk.

For det første er det ikke videnskabeligt at bruge formuleringen "er det vurderet", uden yderligere dokumentation.

For det andet refereres der direkte til VVM2011. Denne VVM forsøges brugt som begrundelse for, at der ikke findes et tilfredsstillende alternativ. Men vi der har læst og forstået VVM2011 ved, at der i denne VVM - uanset Vejdirektoratets anbefaling af Egholmlinjen - er to veldokumenterede og brugbare alternativer, nemlig Egholm-linien og paralleltunnelen ved den nuværende E45.

Det skrevne tangerer derfor desværre direkte løgnagtighed.

Da netop spørgsmålet om et muligt brugbart alternativ er helt afgørende i forhold til lovligheden af at søge dispensation fra beskyttelsen af odderen, vil det næppe være lovligt at vedtage en anlægslov med dispensation fra odderbeskyttelsen.

En lovmedholdelig konklusion vil være, at Egholmlinjen ikke kan gennemføres i henhold til EU's bestemmelser, hvorfor en alternativ placering må anvendes til gennemførelse af 3. Limfjordsforbindelse.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jytte Ahrenkiel Jensen (jytteahrenkiel@icloud.com)
Titel: Høringssvar 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 11:20

Det er ulovligt at tilsidesætte beskyttelse af truede dyr som Odder og flagermus. De er beskyttet som paragraf 4 under habitatsdirektiv. (Se Odderrapport Egholm)

De planlagte afværgeforanstaltninger er dyrplageri og må straffes ifht dyreværnsloven.

Det er løgnagtigt at påstå at der ikke er alternativer til motorvej i Egholmlinien. Der er alternativer i Aalborg øst ved den nuværende tunnel.

Jytte Ahrenkiel Jensen

Schlepppegrellsgade 6

9000 Aalborg

Tlf. 22910545

Mail Nielsenahrenkiel@mail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Paula Joanna Sobczak (paulajoannasobczak@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej del 2
Sendt: 10-01-2024 09:24

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde.

En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Så måske er det bilerne som blot kan flytte sig i stedet, og helt over på alternative transportformer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

--

Med venlig hilsen

Paula

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)

Fra: Ole Rosenørn de Lasson (delasson@delasson.dk)

Titel: Høringssvar ifm. forslag til anlægslov for den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm: EU's Habitatsdirektiv

Sendt: 09-01-2024 23:10

Høringssvar ifm. den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm og EU's Habitatsdirektiv

Påstanden om at der ikke findes alternativer til den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm er ikke kun dum, den er også usand.

At udarbejde en særskilt rapport "*Fravigelse for bilag IV-arten odder – vurdering jf. habitatdirektivets artikel 12, litra d*" med det ene formål at levere budskabet om, at der ikke findes alternative løsninger til Egholmforbindelsen er simpelthen for let gennemskuelig og nærmer sig en hån mod befolkningen.

Andre løsninger har været omtalt i årevis; løsninger som på alle måder er bedre, billigere og mindre ødelæggende og sundhedsskadelige end Egholmforbindelsen. En grundig behandling af alternativerne og dermed en mulighed for at sammenligne dem med Egholmforbindelsen, burde være en hel naturlig del af Miljøkonsekvensvurderingen, så det sikres, at den bedste løsning bliver etableret. Problemet er bare at Egholmmotorvejen ikke længere handler om at få den bedste løsning, men i stedet politisk at gennemtvinge en bestemt løsning.

Der findes flere arter på Egholm som nyder streng beskyttelse under EU's Habitatsdirektiv, bl.a. odderen, adskillige flagermusarter, strandtudsen og den lysbugede knortegås.

Argumentation for, at Egholmmotorvejen ikke bør forstyrre bl.a. odderens levesteder, kan baseres på følgende punkter under EU's Habitatsdirektiv:

1. Streng Beskyttelse under Bilag IV: Eftersom odderen er opført i Bilag IV i Habitatsdirektivet, nyder den streng beskyttelse i EU. Dette indebærer et direkte forbud mod forstyrrelse af arten, især i dens yngle- og hvilesteder. Et byggeprojekt som Egholmmotorvejen, der forstyrrer odderens levesteder, strider direkte imod denne beskyttelse.
2. Bevaring af Særlige Levesteder (Bilag II): Med odderen opført i Bilag II, er det et krav, at der udpeges særlige bevaringsområder for at sikre bevaring af de levesteder, der er afgørende for artens overlevelse. Ethvert byggeprojekt, der kompromitterer disse områder, vil være i modstrid med direktivets ånd og bogstav.
3. Artikel 12's Krav om Beskyttelse: Artikel 12 kræver, at medlemsstaterne træffer foranstaltninger for at forbyde bevidst forstyrrelse, samt forringelse eller ødelæggelse af yngle- og hvilesteder. Egholmmotorvejen overtræder disse bestemmelser, hvis det forstyrrer odderens levesteder.
4. Begrænsede Undtagelser (Artikel 16): Selvom Artikel 16 i direktivet tillader visse undtagelser, er disse kun tilladt under meget specifikke og begrænsede omstændigheder. For at Egholmmotorvejen kan retfærdiggøre en undtagelse, skal det demonstreres, at projektet ikke vil skade opretholdelsen af odderens populationer, og at der ikke findes andre alternativer. Med de tidligere omtalte alternative løsninger kan det være en vanskelig bevisbyrde at opfylde, givet odderens beskyttelsesstatus og behovet for at bevare dets naturlige levesteder.
5. Ansvar for Medlemsstaterne: Som en del af EU har Danmark et ansvar for at omsætte Habitatsdirektivets krav til national lovgivning og sikre dets overholdelse. Dette indebærer en forpligtelse til at beskytte odderens levesteder mod skadelige indgreb, som Egholmmotorvejen udgør.

Samlet set umuliggør EU's Habitatsdirektiv muligheden for at gennemføre Egholmmotorvejen og derfor bør der i stedet udarbejdes en ny miljøkonsekvensvurdering med grundige undersøgelser af fjordkrydsningens andre løsninger, med henblik på at få etableret den bedste løsning. Det betyder at den nuværende MKV2023 må underkendes og at anlægsloven i sin nuværende udformning derfor ikke kan vedtages.

Med venlig hilsen

Ole Rosenørn de Lasson

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 20:26

Egholmlinien trodser alle naturens herligheder, og så blæser man bl.a. på de EU-habitatdirektiver, som Danmark selv har kæmpet for i årevis...

Ja, det er de "små" detaljer, men ser vi ikke gerne den lysbugede Knortegås, Strandtudsen, flere arter af flagermus og så... velkommen til Odderen, der på Egholm har fundet et fristed, fredet som den er. Ingen store investeringer for at se disse naturens vidundere "live", fremfor udstoppede eksemplarer eller filmstrimler med..."der var engang".

Respektløst at ødelægge arternes levesteder i naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer uden "spild" af flot og bynær natur.

Habitatdirektivets beskyttelse (EU) skal respekteres, også af den danske stat/politikerne.

Mvh
Ann Porsmose
Guldborghaven 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Keld Jensen (jensen.porsmose@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 09-01-2024 19:55

Egholmlinien trodser alle naturens herligheder, og så blæser man bl.a. på de EU-habitatdirektiver, som Danmark selv har kæmpet for i årevis...

Ja, det er de "små" detaljer, men ser vi ikke gerne den lysbugede Knortegås, Strandtudsen, flere arter af flagermus og så... velkommen til Odderen, der på Egholm har fundet et fristed, fredet som den er. Ingen store investeringer for at se disse naturens vidundere "live", fremfor udstoppede eksemplarer eller filmstrimler med..."der var engang".

Respektløst at ødelægge arternes levesteder i naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer uden "spild" af flot og bynær natur.

Habitatdirektivets beskyttelse (EU) skal respekteres, også af den danske stat/politikerne.

Mvh
Keld Torben Jensen
Guldborghaven 1
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: anne charlotte nielsen (plethans@live.dk)
Titel: Høringssvar, Nej til en Egholmsmotorvej
Sendt: 08-01-2024 22:23

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjøl og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Venlig hilsen Anne Charlotte Nobel

Klima

J

Sendt fra [Outlook til Android](#)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ane Hjertmann (a.hjertmann@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 08-01-2024 20:47
Bilag: Forbindelse i strid med EU-lovgivning.docx;

Borgere og SWECO har dokumenteret, at **Egholm er yngleområde for odder**¹.

Klostereng er desuden levested for damflagermus og de to søer ved Klosterengen og Limfjorden indgår formentlig i yngleområder for arten i Aalborg-området²

Odder og damflagermus er strengt beskyttede arter, optaget på Habitatdirektivets Bilag IV, og deres yngleområder må ikke ødelægges.

Beskyttelsen kan fraviges såfremt der findes bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, *men kun hvis der ikke findes nogen anden brugbar løsning*.

I dette konkrete tilfælde, **findes der flere alternative løsninger**³, som både er billigere og løser flere trafikale problemer end det foreslåede.

Derfor mener jeg, at motorvejen over Egholm er i strid med EU's Habitatdirektivs art.12 og derfor er **ulovlig**.

Miljøkonsekvensrapporten konkluderer ligeud, at det på trods af de foreslåede afværgeforanstaltninger, ikke er muligt at udelukke en væsentlig påvirkning på den lokale bestand af odder, og det har ikke været muligt at udelukke, at den økologiske funktionalitet af området for odder kan opretholdes. Derfor er motorvejen ulovlig, når der samtidig findes alternative placeringer.

¹ Kilde: SWECO 2023. Odder på Egholm – Status og mulige konsekvenser 03/05/2023

² Kilde: Elmeros M 2023. Odder på og omkring Egholm. Aarhus Universitet, DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, Fagligt notat nr. 2023|30

³ Fx en city-tunnel såsom foreslået af Civilingeniør Anker Lohmann-Hansen, Lektor emeritus i Trafik- og byplanlægning, AAU, December 2021.(Link: <https://drive.google.com/file/d/1fWcoeSmZ7cLgJt9YMHGhakbGwo9PhTqZ/view>)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Susanne Zimmer (susanne@zimpet.dk)
Titel: Høringssvar, Egholmforbindels
Sendt: 08-01-2024 16:56
Bilag: Høring, beskyttede arter.pdf;

Hermed et høringssvar til anlægslov, Egholmforbindelse.
Jeg vil gerne bede om modtagelse bekræftet.

Mvh
Susanne Zimmer

Skørping 08.01.24

Høringssvar, anlægslov - Egholmforbindelse

Beskyttede arter trues

På Egholm og omkring Limfjorden lever flere truede dyrearter, som Vejdirektorater og Transportministeriet fuldstændig har valgt at se bort fra, forstået på den måde, at man vil jage dem væk, så har de jo aldrig været der, og kan derfor ikke hindre en motorvej. F.eks. skal odderne skræmmes væk ved dyrelude og hundelort. En umoralsk og udokumenteret metode.

De mange truede dyrearter er beskyttet af hhv. EU's fuglehabitatsdirektiv og § 4. f.eks. den lysbugede knortegås. Det er veldokumenteret gennem flere år, at den fouragerer lige midt i linjeføringen, hvor den lever af ålegræs, der i øvrigt også vil blive forstyrret. Der er odder, der yngler og har reder med unger lige midt i linjeføringen, der er de stærkt beskyttede strandtudser og spidssnude frøer, og 10 slags flagermus, samt den sjældne mosehornslugle. I forhold til habitatdirektivets beskyttelse af odderen som bilag IV-art vurderes det således, at ødelæggelse af yngle- og rasteområder for odderen i driftsfasen ikke med sikkerhed kan udelukkes, selvom de beskrevne afværgetiltag udføres. Dette begrundes med, at der er videnskabelig usikkerhed/manglende viden om afværgetiltagenes virkning.

Tilladelse til projektet i form af vedtagelse af en anlægslov kræver derfor, at der gennemføres en fravigelsesprocedure jf. habitatdirektivets artikel 16. Hvordan kan det lade sig gøre, når Danmark selv har været med til at underskrive Habitatsdirektivet?

At man kan finde på, at ville **ophæve fredning og give dispensation**, trods disse stærkt beskyttede dyr, truer retssikkerheden og meningen med fredning og naturbeskyttelse, og udgør faktisk en alvorlig tilsidesættelse af demokratiet.

Mvh

Susanne Zimmer

Purkervej 1

9520 Skørping

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Britta Pedersen (briped@gmail.com)
Titel: Intet emne
Sendt: 07-01-2024 13:02

Jeg ved der er mange beskyttede dyr og planter, herunder bilag 4 arter i linjeføringen.

Bl.a. er der de Lysbugede Knortegæs, der finder føde i Nørredybte lige hvor linjeføringen er planlagt. Der er Strandtudser, spidssnude frøer, sjældne ugler og 11 arter flagermus, og ynglende oddere på sydsiden af Egholm, lige hvor linjeføringen er planlagt.

Mon ikke vejdirektoratet ved hvad det betyder, at dyr er under bilag 4 beskyttelse? Men alligevel forsøger man alle mulige tiltag for at komme udenom dette. Fx må dyrene ikke stresses eller forstyrres med støj eller andet. Herunder en motorvej. De skal have ro og fred til at yngle og opfostre deres unger.

Det betyder åbenbart ikke så meget for politikerne og deres embedsmænd, der nu har fundet på helt nye tiltag for at omgå reglerne. De vil nemlig for enhver pris pløje en motorvej hen over et af Aalborgs mest uforstyrrede områder. Hermed citat fra Borgerbevægelsens pressemeddelelse, der igen har hentet deres viden fra den opdaterede VVM:

“I bestræbelserne på at gennemføre planerne om en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm vil myndighederne nu sætte hunde ind for at skræmme ynglende oddere væk fra Egholm.

Formænd for Borgerbevægelsen, Egholms Venner

og Danmarks Naturfredningsforening (DN), og naturvejleder er dybt chokerede.

»Uhørt strategi. Fatalt. Dyrplageri. Uansvarligt«, lyder reaktionerne.

Ifølge det fremlagte forslag til anlægslov for en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm skal de fredede odderfamilier på Egholm og ved Lindholm Å skræmmes væk af hunde og lyden af rovdyr, som odderen er bange for.

Forstyrrelserne skal sættes ind i maj og ”senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der på digerne i området hver dag derfor luftes hunde”. De skal sikre, at odderne forlader deres huler.

Derudover skal hundene gerne “afgive afføring og urin i området”, står der i oplæg til anlægslov og i miljøkonsekvensrapporten for 2023.

Samtidig er det planen, at arbejdsområder nord for det potentielle yngleområde kan etableres i ugen op til anlægsarbejdet. Det vil afgive støj og skræmme odderne yderligere.

”Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen”, skriver myndighederne. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed

skræmme odderne væk fra området, inden anlægsarbejdet igangsættes.”

Det er helt vildt, og jeg kalder disse planer onskabsfulde og det vil være dyrplageri at provokere og stresse odderne på den måde. Det er jo også smadder ulovligt, ifølge dyreværnsreglerne. Man skal være ordentlig ved dyr, og det gælder da især de sjældne arter, men selvfølgelig gælder det alle dyr. De er jo beskyttede af en grund. Der skyes åbenbart ingen midler.

Eksisterende regler kan bare streges ud og de metoder, man vælger at anvende er i mangel af bedre ord, direkte onde.

Jeg fatter ikke at en offentlig myndighed kan udtænke den slags onskabsfuldheder.

Med venlig hilsen

Britta Pedersen
Njalsgade 50.4.tv.
2300 København S

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Inger Marie Thorhauge (ingermariethorhauge@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 06-01-2024 17:26

Stop bygning af motorvej over Egholm

Her lever der flere odderpar, som er beskyttet af EU's Habitatat IV. De må ikke skydes, forstyrres eller skræmmes. Odderen er ikke som andre pattedyr. Hunnen kan være drægtig flere gange om året. Hun har en "hvileperiode" på 40 dage og en brunstperiode på 20 dage, dvs. hun kan føde flere unger på et år. Når ungerne er født ligger de nøgne og blinde i hulen i 30 dage og er helt afhængige af deres mor. Man kan altså ikke bare flytte dem. At ville skræmme moderen ville være dyrplageri, da ungerne er dybt afhængige af hende i mindst de 30 dage og derefter op til et år. Det er både dyrplageri og ulovligt, da der er andre alternativer, som ikke er undersøgt: nemlig et vendbart ekstra rør i øst eller en citytunnel. Begge beskrevet af to dygtige trafikforskere.

Med venlig hilsen
Inger Marie Thorhauge
Follingsvej 137
Mail: ingermariethorhauge@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: john@momsensloth.dk (john@momsensloth.dk)
Titel: Egholmsmotorvej - IIndsigelse - Der er et alternativ til Egholmslinjen, der beskytter bilag IV-arter som eksempelvis Oddere
Sendt: 05-01-2024 17:06

Dette er et høringssvar vedr. både anlægsloven og miljøkonsekvensvurderingen.

Der er et alternativ til Egholmslinjen, der beskytter bilag IV-arter som eksempelvis Oddere

Den påtænkte motorvej i Egholmlinjen har et klart alternativ - en udbygning af motorvejen og et ekstra tunnelrør ved E45.

Når der findes et alternativ, skal det anvendes for at beskytte truede dyrearter.

Staten overholder dermed lovgivningen i EU-Habitatdirektivet, der strengt beskytter bilag IV-arter som eksempelvis Oddere, flagermus og strandtudser.

Med venlig hilsen

John Sloth
Kong Georgs Vej 10
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: mie@momsensloth.dk (mie@momsensloth.dk)
Titel: Egholmsmotorvej - Høringssvar: Der er et alternativ til Egholmslinjen, der beskytter bilag IV-arter som eksempelvis Oddere
Sendt: 05-01-2024 17:02

Den påtænkte motorvej i Egholmlinjen har et klart alternativ - en udbygning af motorvejen og et ekstra tunnelrør ved E45.

Når der findes et alternativ, skal det anvendes for at beskytte truede dyrearter.

Staten overholder dermed lovgivningen i EU-Habitatdirektivet, der strengt beskytter bilag IV-arter som eksempelvis Oddere, flagermus og strandtudser.

Med venlig hilsen

Mie M. Sloth
Kong Georgs Vej 10
9000 Aalborg

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Me Ballerman (jepserallan@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvejen
Sendt: 04-01-2024 23:18

Jeg er inderligt i mod Egholmmotorvejen af mange grunde; den vigtigste er selvfølgelig naturhensyn. Man forstår jo ikke, at politikere og deres erhvervsvenner har så travlt med at ødelægge noget af den sidste natur, vi har i Danmark med dette ækle projekt.

Egholm er en lille perle, med mange sjældne dyr og fugle, som den lysbugede knortegås, og strandtudser.

Hvis man tør, kan man prøve at gå rundt om hele øen, men det er en strabadserende tur, svært fremkommelig, og der er endda kviksand.

Egholm er et lille, men vildt sted, en oase, lige mellem Aalborg og Nørresundby.

Men er man en ond politiker, ser man noget helt andet: "Ihh, sikken en hæslig motorvej, der her kunne bygges"

Men det er ikke kun Egholm, der ødelægges. Også fjordengene syd for Aalborg, og store eng-arealer nord for fjorden bliver ødelagt af beton og asfalt. Hvornår er Danmark tæt nok bebygget? - Når den sidste solsort er død, når gråspurvne, mågerne, frøerne, harerne, hjortene alle er udslettet? Vil politikerne SÅ fået deres perverse asfalt-begær tilfredsstillet? Stop det modbydelige projekt.

Jesper Allan Balsgaard, Hjørring, født og opvokset i aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: mona.dahms@gmail.com (mona.dahms@gmail.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse - truede dyrearter
Sendt: 03-01-2024 19:47

Hej Anders,

Jeg har lige sendt dig 6 høringssvar bedr. Den 3. Limfjordsforbindelse, og jeg vil venligst bede dig sende kvitteringsmail så jeg er sikker på du har modtaget alle seks.

Med venlig hilsen

Mona Lisa Dahms

Peder Skrams Gade 3, 9000 Aalborg

Mobil 23693537

Mail mona.dahms@gmail.com

Truede dyrearter

Der er mange gode grunde til at det foreliggende lovforslag ikke bør vedtages. Eet af de væsentligste er at øen Egholm er levested for indtil flere truede dyrearter, som er strengt beskyttede, både i hht. dansk og international lovgivning.

Om øen Egholm, som har lagt navn til linjeføringen, og som i de senere år har haft besøg af op mod 100.000 gæster årligt, skriver Aalborg Kommune følgende:

"Egholm er en ø i Limfjorden. Størstedelen af Egholms areal er opdyrket som agerland, men der findes en spændende, naturlig plante- og dyreverden på øens strandenge og udyrkede arealer, i øens skove samt langs markvejene." [Aalborg Kommune, 2023](#)

Der er på Egholm fundet følgende strengt beskyttede dyrearter: Lysbugede knortegæs, strandtudser, oddere og forskellige slags flagermus. Alle disse dyrearter er strengt beskyttede som såkaldt Bilag IV-arter i hht. EU-Habitatdirektivet. Det betyder, at der er totalt forbud mod alle former for forsætlig forstyrrelse, forringelse og ødelæggelse af deres levesteder. Det betyder også, at myndighederne skal sikre sig at der ikke tillades aktiviteter, der kan skade dyrenes yngle- eller rasteområder.

Hvad angår den *lysbugede knortegås* har Danmark et meget stort, internationalt artsforvaltningsansvar for at beskytte den. Knortegåsen er en trækfugl, som yngler på Svalbard, men som trækker sydpå om vinteren, hvor 50 – 75% af populationen fra Svalbard overvintrer på Egholm efterår og vinter. Om foråret indfinder resten af populationen sig på Egholm, hvor de raster og fouragerer, inden den lange tur tilbage til yngleområderne på Svalbard, som begynder i maj. En af de store trusler mod knortegæssene er menneskelige forstyrrelser på raste- og fourageringspladserne, fordi det kan betyde, at de ikke får optaget den mængde energi de behøver for at klare den lange tur tilbage til Svalbard, samt de strabadser, som yngleprocessen medfører. Den lysbugede knortegås kan beskyttes, bl.a. ved at sikre uforstyrrede raste- og fourageringsområder.

Strandtudsen, som er Danmarks mindste tudse, er på kanten af udryddelse i Danmark og er derfor på Den Danske Rødliste over truede dyrearter og altså også en Bilag 4-art. Egholm er hjemsted for én af Danmarks største naturlige populationer af strandtudser. Som én af årsagerne til at arten er truet nævner Miljøstyrelsen:

"Udbygning af infrastrukturen på lavere liggende områder kan desuden medføre øget trafikdødelighed for strandtudsen, der gerne fouragerer i grænsen mellem helt åbne arealer og vegetation." ([Miljøstyrelsen 2016](#)).

Odderen kan i Danmark spores helt tilbage til den ældste stenalder for ca. 9000 år siden, men var i 1900-tallet tæt på at uddø som det mest truede pattedyr i Danmark, indtil der i 1990-erne blev iværksat en plan for at beskytte og bevare odderen gennem naturgenopretninger af odderens levesteder. I dag skønnes det at der er mellem 500 og 1000 oddere i Danmark, flest i Nord- og Vestjylland. Én af de største trusler mod odderen i Danmark er trafikken, idet langt størstedelen af døde oddere, som er registrerede, er trafikdræbte. Den i Bemærkninger til Lovforslaget fremsatte plan for at skræmme odderne væk fra anlægsområdet er efter min mening et eksempel på grov dyreplageri.

I Danmark findes der 17 arter af *flagermus*, som alle er totalfredede og strengt beskyttede i hht.EU-Habitatdirektivet og Bilag IV. Adskillige af disse arter er fundet på Egholm og bidrager således til den af Aalborg Kommune lovpriste 'spændende, naturlige dyreverden' på Egholm. Vejdirektoratet har udgivet en rapport om flagermus og større veje, i hvilken der konkluderes:

"Samlet set må man altså konkludere, at alle danske flagermusarter kan udsættes for kollisioner med hurtig trafik. Det kan dreje sig om et betragteligt antal dyr. Nær Warszawa har man fundet op til 9 individer af forskellige arter pr. 100m motorvej pr. år (Lesinski 2008). Dertil skal lægges alle de individer, der ikke blev fundet i kanten af vejen, men som var blevet slynget længere væk, taget af andre dyr etc. De fleste af de trafikdræbte arter i undersøgelsen fra Warszawa findes også i Danmark." ([Vejdirektoratet, 2011](#))

Hvordan anlæg af en firesporet motorvej gennem knortegåsens raste- og fourageringsområder, strandtudsens levesteder, odderens leve- og ynglesteder og flagermusens levesteder vil påvirke dyrenes udbredelse, kan vi selvfølgelig ikke med sikkerhed sige særlig meget om, men i en tid med negativ udvikling hvad angår biodiversitet og hvis Danmark skal leve op til sine internationale forpligtelser hvad angår beskyttelse af dyreliv, så bør det foreliggende lovforslag forkastes.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anita Corpas (corpas.anita@gmail.com)
Titel: Egholmlinjen: Negativ påvirkning af Bilag IV-arter i forbindelse med Egholmlinjen
Sendt: 03-01-2024 10:42
Bilag: Se video om strandtudsens på Nørholmsvej.pdf;

Jeg udtrykker stor bekymring over den potentielle påvirkning af Bilag IV-arter, herunder oddere, flagermus, strandtudsens og knortegæs i forbindelse med anlægget af den 3. Limfjordsforbindelse.

I den foreløbige høringsrapport fra Miljøstyrelsen vedrørende habitatbeskyttelse fremgår det, at der planlægges yderligere undersøgelser af yngle- og rastesteder for disse arter.

Rapporten påpeger, at disse undersøgelser ikke er foretaget på forhånd, hvilket gør det vanskeligt at vurdere, om projektet kan skade yngle- og rastesteder for disse arter.

Det er bekymrende, at disse undersøgelser ikke er foretaget på forhånd. Dette efterlader en væsentlig usikkerhed omkring projektets potentielle skadevirkninger på yngle- og rastesteder for disse beskyttede arter.

Odderen og flagermusen er begge arter, der er beskyttet under EU's habitatdirektiv, og deres bevarelse er af stor vigtighed for vores biodiversitet og økosystemers sundhed. Det er derfor afgørende, at der foretages grundige undersøgelser for at sikre, at deres levesteder ikke påvirkes negativt af byggeprojekter som dette.

Ligeledes udtrykker jeg bekymring for strandtudsens og knortegæs, hvoraf førstnævnte er en sjælden art i Danmark og beskyttet under EU's habitatdirektiv. Strandtudsens levesteder kan blive direkte påvirket af infrastrukturprojekter som dette. Knortegæs, som benytter vådområder langs Limfjorden under deres trækruter, kan også blive negativt påvirket af forstyrrelser i deres naturlige habitater.

På denne baggrund opfordrer jeg til, at der foretages tilstrækkelige undersøgelser, og at disse færdiggøres før enhver videre beslutningstagen vedrørende projektet. Det er afgørende, at alle nødvendige besigtigelser og vurderinger foretages rettidigt, og at der ikke træffes beslutninger, der kan have uoprettelig skade på disse følsomme arter og deres habitat.

Det er vores fælles ansvar at sikre, at udviklingsprojekter ikke går på kompromis med den nødvendige beskyttelse af vores natur og dyreliv.

Endelig er det bekymrende, at myndighederne hen over årene har ændret i strandtudsens levevis og adfærd, indtil d.d. hvor Strandtudsens ikke længere står nævnt på Bilag IV listen mv. på Miljøstyrelsens hjemmeside. Jeg vedhæfter herunder dokumentation for strandtudsens skiftende omtale på Miljøstyrelsens hjemmeside.

Jeg henviser desuden til video om Strandtudsens epicenter midt i linjeføringen på Nørreholmsvej:

<https://youtu.be/seiUiort-BA>

Video er desuden sendt frem på USB til Transportministeriet.

De bedste hilsener

Anita Corpas

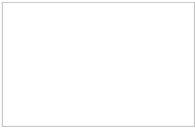
Redaktør

mobil 4030 0060 / e-mail: corpas.anita@gmail.com

Tranebærparken 61

9000 Aalborg

...



[Lyd med dybde](#)

Denne e-mail kan indeholde personlige og fortrolige oplysninger. Modtager du e-mailen ved en fejl, bedes du returnere den til afsender hurtigst muligt uden at distribuere, kopiere eller arkivere e-mailen.

Området omkring Nørholmsvej 101 er tilsyneladende epicenter for strandtudsens. Ligesom der findes en tilsvarende stor population på Egholm.

Lisbeth Gjørtz Fast har i 10 dokumenteret tilstedeværelsen af strandtudsens på Nørholmsvej og har til trods for 10 års systematisk dokumentation besværet med at gøre myndighederne interesserede i at anerkende strandtudsens beskyttelsesbehov, og dermed opfylde Naturbeskyttelsesloven og sikre EU's habitatdirektiv vedrørende bilag-4 arter, som strandtudsens er omfattet af.

Yderligere kan det dokumenteres, at myndighederne ændrer i beskrivelsen af strandtudsens adfærd.

I en tidligere udgave skriver Miljøstyrelsen på deres hjemmeside fra 2018, at » Strandtudsehanner, der har ynglet flere gange samme sted, er ofte trofast mod ynglestedet. Hvis ynglestedet ødelægges, kan det betyde, at end ikke nye vandhuller vil tiltrække disse hanner, og de vil derfor ikke yngle.

I 2023 har strandtudsens tilsyneladende ændret karakter og er blevet en pioner og har ingen problemer med at vandre fra vandhul til vandhul. Den antagelse er der ikke umiddelbart andre eksperter, der bakker op.

Dokumentation vedhæftet dette dokument

[Se video med dokumentation af epicenteret for Strandtudsens](#)



Miljøministeriet

Miljøstyrelsen



- [Om os](#)
- [Nyheder](#)
- [Annoncer](#)
- [Publikationer](#)
- [Lovstof](#)
- [MiljøGIS](#)
- [Job](#)
- [Kontakt](#)
- [Internationalt](#)
- [English](#)

- [Natur & Vand](#)
- [Friluftsliv](#)
- [Luft & Støj](#)
- [Erhverv](#)
- [Kemi](#)
- [Affald & Jord](#)

[menu](#)

- [Natur & Vand](#)
 - [Natur](#)
 - [National naturbeskyttelse](#)
 - [International naturbeskyttelse](#)
 - [Biodiversitet](#)
 - [Invasive arter](#)
 - [Natura 2000](#)
 - [Landskab](#)
 - [Naturnationalparker](#)
 - [Tilskud til skov- og naturprojekter](#)
 - [Marine naturnationalparker](#)
 - [Nyheder om natur](#)
 - [Vand i hverdagen](#)
 - [Vandmiljø](#)
 - [Klimatilpasning](#)
 - [Overvågning](#)
 - [Miljøvurdering](#)
- [Friluftsliv](#)
- [Luft & Støj](#)
- [Erhverv](#)
- [Kemi](#)
- [Affald & Jord](#)

[Undersider](#)

- [Natur](#)
- [Vand i hverdagen](#)
- [Vandmiljø](#)
- [Klimatilpasning](#)

- [Overvågning](#)
- [Miljøvurdering](#)
- Du er her:
- [Forside](#)
- [Natur & Vand](#)
- [Natur](#)
- [Artsleksikon](#)
- [Padder](#)
- Strandtudse

Strandtudse

(*Bufo calamita*)

Strandtudsens er lille og tætbygget og har en tydelig gul stribe ned langs ryggen. Den bliver op til 8 cm lang.

Den kendes fra hele landet, men er nu blevet sjælden mange steder.

Den yngler mest i søer uden bevoksning eller søer, der tørrer ud i løbet af sommeren.

Udbredelse

Strandtudsens er udbredt i Vesteuropa, Sydsverige, det vestlige Rusland og Schweiz.

Strandtudsens er kendt fra hele Danmark, også fra mange små øer, men dog ikke Læsø. Nu er den gået meget stærkt tilbage og er blevet sjælden i mange dele af landet. I Østdanmark kendes der p.t. kun fire lokaliteter på Sjælland. I Himmerland og Østjylland er arten ligeledes gået tilbage. Strandtudse synes helt at være forsvundet fra Sønderjyllands vestkyst. Flest strandtudser findes der formodentlig nu langs vestkysten af Jylland og omkring Limfjorden.

På trods af sit navn findes den flere steder langt inde i landet, f.eks. i Midtjylland.

Udseende

Strandtudse er en lille tætbygget tudse 4-8 cm lang. De ret korte bagben gør, at den løber mere, end den hopper. Hanner og hunner er næsten lige store

Strandtudsens kan kendes fra de andre tudser på den tydelige gule stribe ned langs midten af ryggen. Nogle strandtudser kan dog mangle striben. Ryggen er grå eller brunlig med rødbrune eller mørkegrønne pletter. Desuden kendes den på de gulgrønne øjne.

Hannen har i yngletiden en stor blålig eller lilla kvækkepose under struben. Den kvækker næsten kun om natten, og et større kor af strandtudser kan godt høres op til 2 km væk. Lyden er en rullende, langstrakt snerren, som kan minde om natravnens stemme eller om lyden fra et elektrisk bor, der presses ind i en hård mur.

Føde

Strandtudsens søger føde om natten på bar jord eller sand, hvor den især tager myrer og biller.

Levevis

Strandtudsens foretrækker vandhuller, der kun findes i en kortere periode. Det kan f.eks. være vandhuller med lavt vand, der tørrer ud i løbet af sommeren. Det kan også yngle i vandhuller, der lige er dannet eller nogle

med helt nøgne kanter. Dens vigtigste ynglevandhuller er mange steder nøgne søer i grusgrave. Den kan dog også findes langs større, næringsfattige søer med spredt og tynd rørskov.

Den yngler i vandhuller, hvor haletudserne kun er udsat for få rovdyr og helst ingen konkurrenter i form af haletudser fra andre frøer og tudser. Nogle gange kan den yngle i havet, da æg og haletudser tåler en vis koncentration af salt i vandet.

Finder en han en ny lille samling af vand, kan den hurtigt lokke andre hanner og hunner til ved sin kraftige kvækken. På den måde udnytter strandtudsens hurtigt nye levesteder.

Bestande der i en længere årrække ikke har haft ynglesucces kan bestå af strandtudser, der alle har ynglet før. Strandtudsehanner, der har ynglet flere gange samme sted, er ofte trofast mod ynglestedet. Hvis ynglestedet ødelægges, kan det betyde, at end ikke nye vandhuller vil tiltrække disse hanner, og de vil derfor ikke yngle.

Da mange af dens ynglevandhuller tørrer ud i løbet af sommeren, har strandtudsens en hurtig udvikling fra æg over haletudse til voksen. Men det kræver en høj temperatur i vandet. Derfor yngler den kun, hvor vandet er helt solbeskinnet og så lavt, at det hurtigt varmes op.

Strandtudsens begynder at kvække midt i eller sidst i april. Yngletiden varierer fra begyndelsen af maj til hen i juni. Hunnen lægger typisk 3.000-4.000 æg. De små tudser kan gå på land fra lige efter midten af juni.

Strandtudser er som regel kun aktive om natten. Om dagen gemmer de sig i huller, de selv har gravet.

Kun ca. 1% af haletudserne bliver til voksne tudser. De bliver i naturen 3-7 år gamle, nogle enkelte op til 12 år.

De går i vinterdvale omkring 1. oktober og graver sig ned i en dybde af 60-120 cm.

- Strandtudse. Foto: Colourbox.

Vidste du...?

Strandtudsens kan løbe hurtigt, svømmer godt, klatrer og graver.

Strandtudsehanner, der ikke har ynglet før, er nogle rigtige pionerer. De vandrer ud i landskabet og kan finde en ny lille vandsamling. Her lokker de hurtigt andre hanner og hunner til med sin kraftige kvækken. På den måde udnytter strandtudsens hurtigt nye levesteder.

Naturlige fjender

Haletudserne jages af forskellige vandinsekter som f.eks. vandkalve og guldsmedelarver. Også fugle, fisk og stor vandsalamander tager for sig af haletudserne. Voksne strandtudser ædes af måger og krager.

Trusler

Strandtudsens er gået mere tilbage end de almindelige frøer og tudser. Hvorfor vides ikke. Tilbagegangen skyldes især, at:

- dens ynglevandhuller drænes
- enge og marker udgrøftes, så vandstanden falder
- grundvandet sænkes
- gødskning gør bevoksningen høj og tæt omkring vandhullet og de steder, den jager
- dyrene dræbes af biler, fordi de ofte søger føde på steder uden bevoksning, f.eks. på grus- og asfaltveje

[Strandtudsens er listet som opmærksomhedskrævende på den danske gulliste 1997](#) . Det er den, fordi den gennem de sidste 20 år er gået betydeligt tilbage i antal.

Læs mere

[Forvaltningsplan for strandtudse](#)

[Håndbog om dyrearter på habitatdirektivets bilag IV](#)

[Pjece om strandtudsens - biologi og forvaltning](#)



ARTER

[Hvis du har set en art i naturen, så meld dit fund ind i Arter.](#)

Sådan er arten beskyttet

Strandtudsens er [fredet](#) i Danmark og må derfor ikke samles ind eller slås ihjel.

Strandtudsens er beskyttet ifølge habitatdirektivet . Den må ikke fanges, slås ihjel eller forstyrres, og dens levesteder må ikke beskadiges eller ødelægges.

Strandtudse er omfattet af:

Habitatdirektivets bilag IV

[Bern-konventionens liste II](#)

[Fredet](#)

Hvad kan hjælpe arten?

Man kan hjælpe strandtudse ved at undlade at dræne enge med lavvandede forårsoversvømmelser.

Det vil også gavne arten, at engene bliver græsset af kreaturer, så vegetationen ikke bliver for høj og derved uegnet som levested for strandtudse, ligesom slåning af vegetationen omkring vandhullerne, og beskæring af tagrør i de lavvandede vandhuller hjælper også arten.

Kontakt

Miljøstyrelsen

Tolderlundsvej 5

5000 Odense C

Tlf. 72 54 40 00

[Obfuscated Email](#)

EAN: [E-fakturering](#)

CVR: 25798376

[Parkerings- og rutevejledning](#)

[Miljøstyrelsens persondatapolitik](#)

[Whistleblowerordning](#)

[Cookies](#)

[Tilgængelighedserklæring](#)

Besøg også

[Miljøministeriet](#)

[Naturstyrelsen](#)

[Kystdirektoratet](#)

Følg os

- [Facebook](#)
- [YouTube](#)
- [Twitter](#)
- [LinkedIn](#)
- [Instagram](#)

Ved generelle henvendelser kan du kontakte Miljøstyrelsens Informationscenter:

E-mail: Obfuscated Email Tlf: 72 54 44 66 (man, tirs, tors kl. 9.30 - 16.00, ons kl. 9.30 - 18.00 og fredag kl. 9.30 - 15.00)



(*Bufo calamita*)

Strandtudsen er lille og tætbygget og har en tydelig gul stribe ned langs ryggen. Den bliver op til 8 cm lang.

Den kendes fra hele landet, men er nu blevet sjældnen mange steder.

Den yngler mest i søer uden bevoksning eller søer, der tørrer ud i løbet af sommeren.

Udbredelse

Strandtudsen er udbredt i Vesteuropa, Sydsverige, det vestlige Rusland og Schweiz.

Strandtudsen er kendt fra hele Danmark, også fra mange små øer, men dog ikke Læsø. Nu er den gået meget stærkt tilbage og er blevet sjælden i mange dele af landet. I Østdanmark kendes der p.t. kun fire lokaliteter på Sjælland. I Himmerland og Østjylland er arten ligeledes gået tilbage. Strandtudse synes helt at være forsvundet fra Sønderjyllands vestkyst. Flest strandtudser findes der formodentlig nu langs vestkysten af Jylland og omkring Limfjorden.

På trods af sit navn findes den flere steder langt inde i landet, f.eks. i Midtjylland.

Udseende

Strandtudse er en lille tætbygget tudse 4-8 cm lang. De ret korte bagben



Strandtudse. Foto: Colourbox.

Vidste du...?

Strandtudsen kan løbe hurtigt, svømmer godt, klatrer og graver.

Strandtudsehanner, der ikke har ynglet før, er nogle rigtige pionerer.

De vandrer ud i landskabet og kan finde en ny lille vandsamling. Her lokker de hurtig andre hanner og hunner til med sin kraftige kvækken. På den måde udnytter strandtudsen hurtigt nye levesteder.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anita Corpas (corpas.anita@gmail.com)
Titel: Egholmlinjen: Negativ påvirkning af Bilag IV-arter i forbindelse med Egholmlinjen
Sendt: 03-01-2024 10:41
Bilag: Se video om strandtudsens på Nørholmsvej.pdf;

Jeg udtrykker stor bekymring over den potentielle påvirkning af Bilag IV-arter, herunder oddere, flagermus, strandtudsens og knortegæs i forbindelse med anlægget af den 3. Limfjordsforbindelse.

I den foreløbige høringsrapport fra Miljøstyrelsen vedrørende habitatbeskyttelse fremgår det, at der planlægges yderligere undersøgelser af yngle- og rastesteder for disse arter.

Rapporten påpeger, at disse undersøgelser ikke er foretaget på forhånd, hvilket gør det vanskeligt at vurdere, om projektet kan skade yngle- og rastesteder for disse arter.

Det er bekymrende, at disse undersøgelser ikke er foretaget på forhånd. Dette efterlader en væsentlig usikkerhed omkring projektets potentielle skadevirkninger på yngle- og rastesteder for disse beskyttede arter.

Odderen og flagermusen er begge arter, der er beskyttet under EU's habitatdirektiv, og deres bevarelse er af stor vigtighed for vores biodiversitet og økosystemers sundhed. Det er derfor afgørende, at der foretages grundige undersøgelser for at sikre, at deres levesteder ikke påvirkes negativt af byggeprojekter som dette.

Ligeledes udtrykker jeg bekymring for strandtudsens og knortegæs, hvoraf førstnævnte er en sjælden art i Danmark og beskyttet under EU's habitatdirektiv. Strandtudsens levesteder kan blive direkte påvirket af infrastrukturprojekter som dette. Knortegæs, som benytter vådområder langs Limfjorden under deres trækruter, kan også blive negativt påvirket af forstyrrelser i deres naturlige habitater.

På denne baggrund opfordrer jeg til, at der foretages tilstrækkelige undersøgelser, og at disse færdiggøres før enhver videre beslutningstagen vedrørende projektet. Det er afgørende, at alle nødvendige besigtigelser og vurderinger foretages rettidigt, og at der ikke træffes beslutninger, der kan have uoprettelig skade på disse følsomme arter og deres habitat.

Det er vores fælles ansvar at sikre, at udviklingsprojekter ikke går på kompromis med den nødvendige beskyttelse af vores natur og dyreliv.

Endelig er det bekymrende, at myndighederne hen over årene har ændret i strandtudsens levevis og adfærd, indtil d.d. hvor Strandtudsens ikke længere står nævnt på Bilag IV listen mv. på Miljøstyrelsens hjemmeside. Jeg vedhæfter herunder dokumentation for strandtudsens skiftende omtale på Miljøstyrelsens hjemmeside.

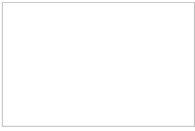
Jeg henviser desuden til video om Strandtudsens epicenter midt i linjeføringen på Nørreholmsvej:

<https://youtu.be/seiUiort-BA>

Video er desuden sendt frem på USB til Transportministeriet.

De bedste hilsener
Anita Corpas

Redaktør
mobil 4030 0060 / e-mail: corpas.anita@gmail.com
Tranebærparken 61
9000 Aalborg



[Lyd med dybde](#)

Denne e-mail kan indeholde personlige og fortrolige oplysninger. Modtager du e-mailen ved en fejl, bedes du returnere den til afsender hurtigst muligt uden at distribuere, kopiere eller arkivere e-mailen.

Området omkring Nørholmsvej 101 er tilsyneladende epicenter for strandtudsens. Ligesom der findes en tilsvarende stor population på Egholm.

Lisbeth Gjørtz Fast har i 10 dokumenteret tilstedeværelsen af strandtudsens på Nørholmsvej og har til trods for 10 års systematisk dokumentation besværet med at gøre myndighederne interesserede i at anerkende strandtudsens beskyttelsesbehov, og dermed opfylde Naturbeskyttelsesloven og sikre EU's habitatdirektiv vedrørende bilag-4 arter, som strandtudsens er omfattet af.

Yderligere kan det dokumenteres, at myndighederne ændrer i beskrivelsen af strandtudsens adfærd.

I en tidligere udgave skriver Miljøstyrelsen på deres hjemmeside fra 2018, at » Strandtudsehanner, der har ynglet flere gange samme sted, er ofte trofast mod ynglestedet. Hvis ynglestedet ødelægges, kan det betyde, at end ikke nye vandhuller vil tiltrække disse hanner, og de vil derfor ikke yngle.

I 2023 har strandtudsens tilsyneladende ændret karakter og er blevet en pioner og har ingen problemer med at vandre fra vandhul til vandhul. Den antagelse er der ikke umiddelbart andre eksperter, der bakker op.

Dokumentation vedhæftet dette dokument

[Se video med dokumentation af epicenteret for Strandtudsens](#)



Miljøministeriet

Miljøstyrelsen



- [Om os](#)
- [Nyheder](#)
- [Annoncer](#)
- [Publikationer](#)
- [Lovstof](#)
- [MiljøGIS](#)
- [Job](#)
- [Kontakt](#)
- [Internationalt](#)
- [English](#)
- [Natur & Vand](#)
- [Friluftsliv](#)
- [Luft & Støj](#)
- [Erhverv](#)
- [Kemi](#)
- [Affald & Jord](#)

[menu](#)

- [Natur & Vand](#)
 - [Natur](#)
 - [National naturbeskyttelse](#)
 - [International naturbeskyttelse](#)
 - [Biodiversitet](#)
 - [Invasive arter](#)
 - [Natura 2000](#)
 - [Landskab](#)
 - [Naturnationalparker](#)
 - [Tilskud til skov- og naturprojekter](#)
 - [Marine naturnationalparker](#)
 - [Nyheder om natur](#)
 - [Vand i hverdagen](#)
 - [Vandmiljø](#)
 - [Klimatilpasning](#)
 - [Overvågning](#)
 - [Miljøvurdering](#)
- [Friluftsliv](#)
- [Luft & Støj](#)
- [Erhverv](#)
- [Kemi](#)
- [Affald & Jord](#)

[Undersider](#)

- [Natur](#)
- [Vand i hverdagen](#)
- [Vandmiljø](#)
- [Klimatilpasning](#)

- [Overvågning](#)
- [Miljøvurdering](#)
- Du er her:
- [Forside](#)
- [Natur & Vand](#)
- [Natur](#)
- [Artsleksikon](#)
- [Padder](#)
- Strandtudse

Strandtudse

(*Bufo calamita*)

Strandtudsens er lille og tætbygget og har en tydelig gul stribe ned langs ryggen. Den bliver op til 8 cm lang.

Den kendes fra hele landet, men er nu blevet sjælden mange steder.

Den yngler mest i søer uden bevoksning eller søer, der tørrer ud i løbet af sommeren.

Udbredelse

Strandtudsens er udbredt i Vesteuropa, Sydsverige, det vestlige Rusland og Schweiz.

Strandtudsens er kendt fra hele Danmark, også fra mange små øer, men dog ikke Læsø. Nu er den gået meget stærkt tilbage og er blevet sjælden i mange dele af landet. I Østdanmark kendes der p.t. kun fire lokaliteter på Sjælland. I Himmerland og Østjylland er arten ligeledes gået tilbage. Strandtudse synes helt at være forsvundet fra Sønderjyllands vestkyst. Flest strandtudser findes der formodentlig nu langs vestkysten af Jylland og omkring Limfjorden.

På trods af sit navn findes den flere steder langt inde i landet, f.eks. i Midtjylland.

Udseende

Strandtudse er en lille tætbygget tudse 4-8 cm lang. De ret korte bagben gør, at den løber mere, end den hopper. Hanner og hunner er næsten lige store

Strandtudsens kan kendes fra de andre tudser på den tydelige gule stribe ned langs midten af ryggen. Nogle strandtudser kan dog mangle striben. Ryggen er grå eller brunlig med rødbrune eller mørkegrønne pletter. Desuden kendes den på de gulgrønne øjne.

Hannen har i yngletiden en stor blålig eller lilla kvækkepose under struben. Den kvækker næsten kun om natten, og et større kor af strandtudser kan godt høres op til 2 km væk. Lyden er en rullende, langstrakt snerren, som kan minde om natravns stemme eller om lyden fra et elektrisk bor, der presses ind i en hård mur.

Føde

Strandtudsens søger føde om natten på bar jord eller sand, hvor den især tager myrer og biller.

Levevis

Strandtudsens foretrækker vandhuller, der kun findes i en kortere periode. Det kan f.eks. være vandhuller med lavt vand, der tørrer ud i løbet af sommeren. Det kan også yngle i vandhuller, der lige er dannet eller nogle

med helt nøgne kanter. Dens vigtigste ynglevandhuller er mange steder nøgne søer i grusgrave. Den kan dog også findes langs større, næringsfattige søer med spredt og tynd rørskov.

Den yngler i vandhuller, hvor haletudserne kun er udsat for få rovdyr og helst ingen konkurrenter i form af haletudser fra andre frøer og tudser. Nogle gange kan den yngle i havet, da æg og haletudser tåler en vis koncentration af salt i vandet.

Finder en han en ny lille samling af vand, kan den hurtigt lokke andre hanner og hunner til ved sin kraftige kvækken. På den måde udnytter strandtudsens hurtigt nye levesteder.

Bestande der i en længere årrække ikke har haft ynglesucces kan bestå af strandtudser, der alle har ynglet før. Strandtudsehanner, der har ynglet flere gange samme sted, er ofte trofast mod ynglestedet. Hvis ynglestedet ødelægges, kan det betyde, at end ikke nye vandhuller vil tiltrække disse hanner, og de vil derfor ikke yngle.

Da mange af dens ynglevandhuller tørrer ud i løbet af sommeren, har strandtudsens en hurtig udvikling fra æg over haletudse til voksen. Men det kræver en høj temperatur i vandet. Derfor yngler den kun, hvor vandet er helt solbeskinnet og så lavt, at det hurtigt varmes op.

Strandtudsens begynder at kvække midt i eller sidst i april. Yngletiden varierer fra begyndelsen af maj til hen i juni. Hunnen lægger typisk 3.000-4.000 æg. De små tudser kan gå på land fra lige efter midten af juni.

Strandtudser er som regel kun aktive om natten. Om dagen gemmer de sig i huller, de selv har gravet.

Kun ca. 1% af haletudserne bliver til voksne tudser. De bliver i naturen 3-7 år gamle, nogle enkelte op til 12 år.

De går i vinterdvale omkring 1. oktober og graver sig ned i en dybde af 60-120 cm.

- Strandtudse. Foto: Colourbox.

Vidste du...?

Strandtudsens kan løbe hurtigt, svømmer godt, klatrer og graver.

Strandtudsehanner, der ikke har ynglet før, er nogle rigtige pionerer. De vandrer ud i landskabet og kan finde en ny lille vandsamling. Her lokker de hurtigt andre hanner og hunner til med sin kraftige kvækken. På den måde udnytter strandtudsens hurtigt nye levesteder.

Naturlige fjender

Haletudserne jages af forskellige vandinsekter som f.eks. vandkalve og guldsmedelarver. Også fugle, fisk og stor vandsalamander tager for sig af haletudserne. Voksne strandtudser ædes af måger og krager.

Trusler

Strandtudsens er gået mere tilbage end de almindelige frøer og tudser. Hvorfor vides ikke. Tilbagegangen skyldes især, at:

- dens ynglevandhuller drænes
- enge og marker udgrøftes, så vandstanden falder
- grundvandet sænkes
- gødskning gør bevoksningen høj og tæt omkring vandhullet og de steder, den jager
- dyrene dræbes af biler, fordi de ofte søger føde på steder uden bevoksning, f.eks. på grus- og asfaltveje

[Strandtudsens er listet som opmærksomhedskrævende på den danske gulliste 1997](#) . Det er den, fordi den gennem de sidste 20 år er gået betydeligt tilbage i antal.

Læs mere

[Forvaltningsplan for strandtudse](#)

[Håndbog om dyrearter på habitatdirektivets bilag IV](#)

[Pjece om strandtudsens - biologi og forvaltning](#)



ARTER

[Hvis du har set en art i naturen, så meld dit fund ind i Arter.](#)

Sådan er arten beskyttet

Strandtudsens er [fredet](#) i Danmark og må derfor ikke samles ind eller slås ihjel.

Strandtudsens er beskyttet ifølge habitatdirektivet . Den må ikke fanges, slås ihjel eller forstyrres, og dens levesteder må ikke beskadiges eller ødelægges.

Strandtudse er omfattet af:

Habitatdirektivets bilag IV

[Bern-konventionens liste II](#)

[Fredet](#)

Hvad kan hjælpe arten?

Man kan hjælpe strandtudse ved at undlade at dræne enge med lavvandede forårsoversvømmelser.

Det vil også gavne arten, at engene bliver græsset af kreaturer, så vegetationen ikke bliver for høj og derved uegnet som levested for strandtudse, ligesom slåning af vegetationen omkring vandhullerne, og beskæring af tagrør i de lavvandede vandhuller hjælper også arten.

Kontakt

Miljøstyrelsen

Tolderlundsvej 5

5000 Odense C

Tlf. 72 54 40 00

[Obfuscated Email](#)

EAN: [E-fakturering](#)

CVR: 25798376

[Parkerings- og rutevejledning](#)

[Miljøstyrelsens persondatapolitik](#)

[Whistleblowerordning](#)

[Cookies](#)

[Tilgængelighedserklæring](#)

Besøg også

[Miljøministeriet](#)

[Naturstyrelsen](#)

[Kystdirektoratet](#)

Følg os

- [Facebook](#)
- [YouTube](#)
- [Twitter](#)
- [LinkedIn](#)
- [Instagram](#)

Ved generelle henvendelser kan du kontakte Miljøstyrelsens Informationscenter:

E-mail: Obfuscated Email Tlf: 72 54 44 66 (man, tirs, tors kl. 9.30 - 16.00, ons kl. 9.30 - 18.00 og fredag kl. 9.30 - 15.00)



(*Bufo calamita*)

Strandtudsen er lille og tætbygget og har en tydelig gul stribe ned langs ryggen. Den bliver op til 8 cm lang.

Den kendes fra hele landet, men er nu blevet sjældnen mange steder.

Den yngler mest i søer uden bevoksning eller søer, der tørrer ud i løbet af sommeren.

Udbredelse

Strandtudsen er udbredt i Vesteuropa, Sydsverige, det vestlige Rusland og Schweiz.

Strandtudsen er kendt fra hele Danmark, også fra mange små øer, men dog ikke Læsø. Nu er den gået meget stærkt tilbage og er blevet sjælden i mange dele af landet. I Østdanmark kendes der p.t. kun fire lokaliteter på Sjælland. I Himmerland og Østjylland er arten ligeledes gået tilbage. Strandtudse synes helt at være forsvundet fra Sønderjyllands vestkyst. Flest strandtudser findes der formodentlig nu langs vestkysten af Jylland og omkring Limfjorden.

På trods af sit navn findes den flere steder langt inde i landet, f.eks. i Midtjylland.

Udseende

Strandtudse er en lille tætbygget tudse 4-8 cm lang. De ret korte bagben



Strandtudse. Foto: Colourbox.

Vidste du...?

Strandtudsen kan løbe hurtigt, svømmer godt, klatrer og graver.

Strandtudsehanner, der ikke har ynglet før, er nogle rigtige pionerer.

De vandrer ud i landskabet og kan finde en ny lille vandsamling. Her lokker de hurtig andre hanner og hunner til med sin kraftige kvækken. På den måde udnytter strandtudsen hurtigt nye levesteder.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: kirkaxelsen@kirk.mail.dk (kirkaxelsen@kirk.mail.dk)
Titel: Indsigelse i mod 3. Limfjordsforbindelse over Egholm - Beskyttede dyrearter
Sendt: 02-01-2024 23:08

Jeg er i mod en 3. Limfjordforbindelse over Egholm. Det er rystende at høre om de metoder, man nu tager i brug for at skræmme odderne væk fra området på Egholm, hvor motorvejen skal gå. Man vil jage odderen, som er beskyttet af EU's habitatsdirektiv væk ved at udsende lyde fra dyr, som odderne er bange for. Desuden opfordres folk til at lade deres hunde skide og pisse der, hvor odderne har deres reder. Vil vanviddet da ingen ende tage. Det er dyreplageri og burde politianmeldes. Desperate metoder er noget man griber til, når nettet strammes. Alene af den grund burde myndighederne tage projektet af tegnebrættet hurtigst muligt. Andre beskyttede dyrearter, som burde gøre det tydeligt for enhver at Egholmsforbindelse er en rigtig dårlig ide, er den Lysbugede Knortegås, som fouragerer ved Egholm om vinteren, strandtudsen, adskillige flagermusarter med flere. Myndighederne er forpligtede til at følge EU's lovgivning på området og beskytte Natura 2000 områder, hvorfor jeg på det kraftigste opfordrer til opgive den forfærdelige og kulsorte motorvej, som ingen dyrearter vil profitere af ej heller mennesker.

Med venlig hilsen
Liselotte Kirk
Mølle Alle 4
9000 Aalborg
Tlf.: 25676514

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: betty@egholm51.dk (betty@egholm51.dk)
Titel: VS: 3. Limfjordsforbindelse - truede dyrearter
Sendt: 02-01-2024 17:05

Afsender: Kaj Lauritsen, Egholm 51, 9000 Aalborg

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Truede dyrearter

Der er mange gode grunde til at det foreliggende lovforslag ikke bør vedtages. Eet af de væsentligste er at øen Egholm er levested for indtil flere truede dyrearter, som er strengt beskyttede, både i hht. dansk og international lovgivning.

Om øen Egholm, som har lagt navn til linjeføringen, og som i de senere år har haft besøg af op mod 100.000 gæster årligt, skriver Aalborg Kommune følgende:

"Egholm er en ø i Limfjorden. Størstedelen af Egholms areal er opdyrket som agerland, men der findes en spændende, naturlig plante- og dyreverden på øens strandenge og udyrkede arealer, i øens skove samt langs markvejene." [Aalborg Kommune, 2023](#)

Der er på Egholm fundet følgende strengt beskyttede dyrearter: Lysbugede knortegæs, strandtudser, oddere og forskellige slags flagermus. Alle disse dyrearter er strengt beskyttede som såkaldt Bilag IV-arter i hht. EU-Habitatdirektivet. Det betyder, at der er totalt forbud mod alle former for forsætlig forstyrrelse, forringelse og ødelæggelse af deres levesteder. Det betyder også, at myndighederne skal sikre sig at der ikke tillades aktiviteter, der kan skade dyrenes yngle- eller rasteområder.

Hvad angår den lysbugede knortegås har Danmark et meget stort, internationalt artsforvaltningsansvar for at beskytte den. Knortegåsen er en trækfugl, som yngler på Svalbard, men som trækker sydpå om vinteren, hvor 50 – 75% af populationen fra Svalbard overvintrer på Egholm efterår og vinter. Om foråret indfinder resten af populationen sig på Egholm, hvor de raster og fouragerer, inden den lange tur tilbage til yngleområderne på Svalbard, som begynder i maj. En af de store trusler mod knortegæssene er menneskelige forstyrrelser på raste- og fourageringspladserne, fordi det kan betyde, at de ikke får optaget den mængde energi de behøver for at klare den lange tur tilbage til Svalbard, samt de strabadser, som yngleprocessen medfører. Den lysbugede knortegås kan beskyttes, bl.a. ved at sikre uforstyrrede raste- og fourageringsområder.

Strandtudsen, som er Danmarks mindste tudse, er på kanten af udryddelse i Danmark og er derfor på Den Danske Rødliste over truede dyrearter og altså også en Bilag 4-art. Egholm er hjemsted for én af Danmarks største naturlige populationer af strandtudser. Som én af årsagerne til at arten er truet nævner Miljøstyrelsen:

"Udbygning af infrastrukturen på lavere liggende områder kan desuden medføre øget trafikdødelighed for strandtudsen, der gerne fouragerer i grænsen mellem helt åbne arealer og vegetation." ([Miljøstyrelsen 2016](#)).

Odderen kan i Danmark spores helt tilbage til den ældste stenalder for ca. 9000 år siden, men var i 1900-tallet tæt på at uddø som det mest truede pattedyr i Danmark, indtil der i 1990-erne blev iværksat en plan for at beskytte og bevare odderen gennem naturgenopretninger af odderens levesteder. I dag skønnes det at der er mellem 500 og 1000 oddere i Danmark, flest i Nord- og Vestjylland. Én af de største trusler mod odderen i Danmark er trafikken, idet langt størstedelen af døde oddere, som er registrerede, er trafikdræbte. Den i Bemærkninger til Lovforslaget fremsatte plan for at skræmme odderne væk fra anlægsområdet er efter min mening et eksempel på grov dyreplageri.

I Danmark findes der 17 arter af flagermus, som alle er totalfredede og strengt beskyttede i hht.EU-Habitatdirektivet og Bilag IV. Adskillige af disse arter er fundet på Egholm og bidrager således til den af Aalborg Kommune lovpriste 'spændende, naturlige dyreverden' på Egholm. Vejdirektoratet har udgivet en rapport om flagermus og større veje, i hvilken der konkluderes:

"Samlet set må man altså konkludere, at alle danske flagermusarter kan udsættes for kollisioner med hurtig trafik. Det kan dreje sig om et betragteligt antal dyr. Nær Warszawa har man fundet op til 9 individer af forskellige arter pr. 100m motorvej pr. år (Lesinski 2008). Dertil skal lægges alle de individer, der ikke blev fundet i kanten af vejen, men som var blevet slynget længere væk, taget af andre dyr etc. De fleste af de trafikdræbte arter i undersøgelsen fra Warszawa findes også i Danmark." ([Vejdirektoratet, 2011](#))

Hvordan anlæg af en firesporet motorvej gennem knortegåsens raste- og fourageringsområder, strandtudsens levesteder, odderens leve- og ynglesteder og flagermusens levesteder vil påvirke dyrenes udbredelse, kan vi selvfølgelig ikke med sikkerhed sige særlig meget om, men i en tid med negativ udvikling hvad angår biodiversitet og hvis Danmark skal leve op til sine internationale forpligtelser hvad angår beskyttelse af dyreliv,

så bør det foreliggende lovforslag forkastes.

Brevdato	02-01-2024
Afsender	betty@egholm51.dk
Modtagere	Transportministeriet (trm@TRM.dk); Anders Robodo Petersen (Sagsbehandler, Vej- og Brokontoret)
Akttitel	Fra Betty Bøttger vedr. 3. Limfjordsforbindelse - truede dyrearter
Sagsnummer	2021 - 3128
ID-nummer	297394
Versionsnummer	1
Ansvarlig	Anders Robodo Petersen
Udskrevet	04. feb 2024

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: betty@egholm51.dk (betty@egholm51.dk)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse - truede dyrearter
Sendt: 02-01-2024 16:05

Afsender: Betty Bøttger, Egholm 51, 9000 Aalborg

Høringssvar vedr. Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Truede dyrearter

Der er mange gode grunde til at det foreliggende lovforslag ikke bør vedtages. Eet af de væsentligste er at øen Egholm er levested for indtil flere truede dyrearter, som er strengt beskyttede, både i hht. dansk og international lovgivning.

Om øen Egholm, som har lagt navn til linjeføringen, og som i de senere år har haft besøg af op mod 100.000 gæster årligt, skriver Aalborg Kommune følgende:

"Egholm er en ø i Limfjorden. Størstedelen af Egholms areal er opdyrket som agerland, men der findes en spændende, naturlig plante- og dyreverden på øens strandenge og udyrkede arealer; i øens skove samt langs markvejene." [Aalborg Kommune, 2023](#)

Der er på Egholm fundet følgende strengt beskyttede dyrearter: Lysbugede knortegæs, strandtudser, oddere og forskellige slags flagermus. Alle disse dyrearter er strengt beskyttede som såkaldt Bilag IV-arter i hht. EU-Habitatdirektivet. Det betyder, at der er totalt forbud mod alle former for forsætlig forstyrrelse, forringelse og ødelæggelse af deres levesteder. Det betyder også, at myndighederne skal sikre sig at der ikke tillades aktiviteter, der kan skade dyrenes yngle- eller rasteområder.

Hvad angår den lysbugede knortegås har Danmark et meget stort, internationalt artsforvaltningsansvar for at beskytte den. Knortegåsen er en trækfugl, som yngler på Svalbard, men som trækker sydpå om vinteren, hvor 50 – 75% af populationen fra Svalbard overvintrer på Egholm efterår og vinter. Om foråret indfinder resten af populationen sig på Egholm, hvor de raster og fouragerer, inden den lange tur tilbage til yngleområderne på Svalbard, som begynder i maj. En af de store trusler mod knortegæssene er menneskelige forstyrrelser på raste- og fourageringspladserne, fordi det kan betyde, at de ikke får optaget den mængde energi de behøver for at klare den lange tur tilbage til Svalbard, samt de strabadser, som yngleprocessen medfører. Den lysbugede knortegås kan beskyttes, bl.a. ved at sikre uforstyrrede raste- og fourageringsområder.

Strandtudsen, som er Danmarks mindste tudse, er på kanten af udryddelse i Danmark og er derfor på Den Danske Rødliste over truede dyrearter og altså også en Bilag 4-art. Egholm er hjemsted for én af Danmarks største naturlige populationer af strandtudser. Som én af årsagerne til at arten er truet nævner Miljøstyrelsen:

"Udbygning af infrastrukturen på lavere liggende områder kan desuden medføre øget trafikdødelighed for strandtudsen, der gerne fouragerer i grænsen mellem helt åbne arealer og vegetation." [\(Miljøstyrelsen 2016\)](#).

Odderen kan i Danmark spores helt tilbage til den ældste stenalder for ca. 9000 år siden, men var i 1900-tallet tæt på at uddø som det mest truede pattedyr i Danmark, indtil der i 1990-erne blev iværksat en plan for at beskytte og bevare odderen gennem naturgenopretninger af odderens levesteder. I dag skønnes det at der er mellem 500 og 1000 oddere i Danmark, flest i Nord- og Vestjylland. Én af de største trusler mod odderen i Danmark er trafikken, idet langt størstedelen af døde oddere, som er registrerede, er trafikdræbte. Den i Bemærkninger til Lovforslaget fremsatte plan for at skræmme odderne væk fra anlægsområdet er efter min mening et eksempel på grov dyreplageri.

I Danmark findes der 17 arter af flagermus, som alle er totalfredede og strengt beskyttede i hht.EU-Habitatdirektivet og Bilag IV. Adskillige af disse arter er fundet på Egholm og bidrager således til den af Aalborg Kommune lovpriste 'spændende, naturlige dyreverden' på Egholm. Vejdirektoratet har udgivet en rapport om flagermus og større veje, i hvilken der konkluderes:

"Samlet set må man altså konkludere, at alle danske flagermusarter kan udsættes for kollisioner med hurtig trafik. Det kan dreje sig om et betragteligt antal dyr. Nær Warszawa har man fundet op til 9 individer af forskellige arter pr. 100m motorvej pr. år (Lesinski 2008). Dertil skal lægges alle de individer, der ikke blev fundet i kanten af vejen, men som var blevet slynget længere væk, taget af andre dyr etc. De fleste af de trafikdræbte arter i undersøgelsen fra Warszawa findes også i Danmark." [\(Vejdirektoratet, 2011\)](#)

Hvordan anlæg af en firesporet motorvej gennem knortegåsens raste- og fourageringsområder, strandtudsens levesteder, odderens leve- og ynglesteder og flagermusens levesteder vil påvirke dyrenes udbredelse, kan vi selvfølgelig ikke med sikkerhed sige særlig meget om, men i en tid med negativ udvikling hvad angår biodiversitet og hvis Danmark skal leve op til sine internationale forpligtelser hvad angår beskyttelse af dyreliv,

så bør det foreliggende lovforslag forkastes.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ane Kristensen (ane@dyadikos.dk)
Titel: Høringssvar Egholm-motorvejen
Sendt: 02-01-2024 16:04

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af mange grunde. En af dem er påvirkningen af naturen. Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjør og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utroligt mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den. Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Desuden vil en støjende motorvej tværs over Egholm være til voldsom gene for alle de mennesker, der besøger øen for at nyde naturen. Aalborg mister en unik naturperle som de færreste større byer har så tæt på centrum.

Mvh

Ane Kristensen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: John Robert Andersen (jra@safety2shoes.dk)
Titel: Indsigelse - Egholmlinjen - manglende overholdelse af EU-Habitatdirektivet
Sendt: 02-01-2024 14:40
Bilag: Indsigelse - Egholmlinjen - manglende overholdelse af EU-Habitatdirektivet.pdf;

Venlig hilsen

John Robert Andersen
Renal Baches Vej 30
9000 Aalborg
Denmark
Mobil: +454090 5020
E-mail: jra@s2shoes.dk

Indsigelse mod manglende overholdelse af EU-Habitatdirektivet

Jeg vil gerne have begrundelse for hvordan Miljøkonsekvensrapporten lever op til overholdelse af EU-Habitatdirektivet i forhold til de strengt beskytter bilag IV-arter som f.eks. Oddere, flagermus og strandtudser. Hvad vil man lovligt og dyreetisk gøre i forhold til beskyttelse af odderne?

Jeg vil herudover gerne have begrundelse og dokumentation for hvordan Miljøkonsekvensrapporten lever op til overholdelse af EU-Habitatdirektivet, når der ikke er udført undersøgelser og beregninger af alternative linjeføringer eller opdateret kvalificerede justeringer og beregninger af tidligere undersøgte linjeføringer?

Svaret på ovenstående spørgsmål skal indeholde redegørelse for og dokumentation på, hvorfor alternative nye (bl.a. Citylinje) og tidligere undersøgte linjeføringer herunder justeringer til et eller to nye tunnelrør - ikke er brugbare alternative linjeføringer.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: marianne eberhardt (marianneeberhardt.yoga@gmail.com)
Titel: Høringssvar mod Egholmsforbindelse
Sendt: 01-01-2024 17:00

Det er dyrplageri at sætte hunde til at jage fredede oddere i forbindelse med byggeriets gennemførelse.

Jeg mener ikke at dyrevelfærd og fredede oddere respekteres og at loven dermed overtrædes.

Mvh Marianne Eberhardt

Ønsker bekræftelse på at høringssvar er modtaget

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Peter Gai Hjulmand (peter@hjulmand.net)
Titel: Høringssvar vedr. Egholmmotorvejen
Sendt: 01-01-2024 11:22

Til Transportministeriet

Jeg er imod en motorvej i Egholmlinjen af flere grunde. En af dem er påvirkningen af naturen.

Den Lysbugede Knortegås er fredet og omfattet af EUs fuglebeskyttelsesdirektiv. Den finder føde i de lavvandede fjordområder rundt om Egholm i vinterhalvåret. Den er afhængig af ålegræsset, der vokser der, og desuden er arten meget følsom i forhold til støj. Jeg er ikke enig med vurderingen i VVM'en i, at fuglene blot kan flytte sig mod vest ud mod Gjør og Nibe. Der er de jo allerede i forvejen, i det omfang de kan finde føde der. Når man reducerer mængden af ålegræs, som det er beskrevet, vil ske i anlægsfasen, så påvirker man artens mulighed for at overleve negativt. Strandtudsen, der er registreret flere steder i linjeføringen, er en bilag IV-art. Der investeres utrolig mange penge andre steder i Danmark for at udvikle nye levesteder til den.

Helt særlige beboere på Egholm er odderne, som i en lang årrække har levet og ynglet her. - Det menes, at der kun er omkring 1000 oddere i hele Danmark. De er omfattet af EU's beskyttelsesdirektiv, og tanken om at bestanden på Egholm blot kan skræmmes bort, ved hjælp af hundelort og tis - for derefter at finde sig til rette i et 'nyoprettet' habitat, er entydigt bevist som det rene spin.

Det virker utroligt respektløst at ødelægge de arters levesteder i deres naturlige udbredelsesområder, når der er andre brugbare trafikale alternativer. Habitatdirektivets beskyttelse skal respekteres.

Beskyt vores dyrebare og uerstattelige dyreliv - det kommer ikke igen, hvis vi ikke passer på det - i dets NATURLIGE omgivelser. Besind jer og stop dén forrykte motorvejsforbindelse! Alternativet ligger lige for næsen af jeg - mod ØST!

Venlig hilsen

Peter Gai Hjulmand

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)

Fra: Bodil Just (bodil.just@mail.dk)

Titel: Høringssvar - Helt uacceptabel påvirkning af odderes yngle- og levesteder - der er et alternativ

Sendt: 31-12-2023 12:49

Helt uacceptabel påvirkning af odderes yngle- og levesteder – der er et alternativ

I "Supplerende miljøkonsekvensrapport november 2023" samt i "Fravigelse for bilag IV-arten odder – vurdering jf. habitatsdirektivets artikel 12, litra d" beskrives, hvorledes forskellige afværgeforanstaltninger i anlægs- og driftsfasen skal forsøge at mindske påvirkningen af oddernes yngle- og levesteder.

Som det fremgår af rapporten, har det ikke været muligt at udelukke **"en væsentlig påvirkning af den lokale bestand af odder"** og **"Der etableres en motorvej gennem et yngle- og rasteområde for odder, og det er ikke muligt at afvise, at støj fra motorvejen vil påvirke ynglehabitatet for odder væsentligt"** og **"Det forventes, at vejstøj vil påvirke odder som andre pattedyr med bl.a. forøgelse af niveauet af stresshormoner samt ændret adfærd og forringet sundhed"**.

Der beskrives også, at der ikke er dokumenteret virksomme afværgeforanstaltninger for inddragelse af yngleområder for odder.

Når der i en miljøkonsekvensrapport bruges ordvalget "væsentlig", så er det meget alvorligt! Der er altså tale om, at eksperter med sikkerhed kan sige, at motorvejen har alvorlige konsekvenser for den lokale odders mulighed for at leve og yngle i området. De kan derimod IKKE garantere, at foreslåede afværgeforanstaltninger vil virke, da man ikke har prøvet og dokumenteret det før.

Det er en helt uacceptabel gambling med en sårbar dyrearts levested, og det bør ikke foregå.

Da eksperterne er klar over, at anlægget og støjen fra motorvejen med stor sandsynlighed vil fordrive odderne fra området, er der søgt om fravigelse fra Habitatsdirektivet for påvirkningen af ynglelokaliteten for odder i både anlægs- og driftsfasen. Ansøgningen om fravigelse begrundes med: **"Der foreligger ikke tilfredsstillende alternativer til den valgte linjeføring, som ønskes gennemført grundet bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser."**

De fleste kan blive enige om, at der skal laves en afhjælpning af fremkommeligheden på tværs af Limfjorden, og dermed er der langt hen ad vejen enighed om, at der er tale om store samfundsinteresser, MEN det er IKKE korrekt, at der ikke foreligger et tilfredsstillende alternativ – for det er ikke blevet undersøgt!

Der er ganske rigtigt lavet analyser af flere alternativer, men det HELT VÆSENTLIGE er, at der i 2006 var et østligt alternativ på 10 kørespor, som i 2011 blev øget til 12 kørespor – begge med to ekstra rør under Limfjorden ud over den nuværende. Denne løsning blev fravalgt pga. store omkostninger. MEN der blev aldrig trods opfordringer undersøgt en model med blot et enkelt ekstra 3-sporet rør med mulighed for at vende trafikretningen ved spidsbelastning. Ole Birk Olesen, skiftende transportministre og senest Thomas Danielsen har afvist at få lavet en beregning på og undersøgelse af dette oplagte alternativ.

Der er derfor ikke grundlag for at sige, at der ikke findes tilfredsstillende alternativer, så længe denne mulighed ikke er undersøgt. Derfor bør der ikke kunne ses bort fra Habitatsdirektivet for odder, og dermed kan motorvejen ikke etableres over Egholm.

Et stort flertal af beboerne i Aalborg ønsker ikke en motorvej over Egholm, men en langt mindre naturindgribende løsning med et ekstra tunnelrør med 3 spor.

Venlig hilsen
Bodil Just

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Bente Schmidt Nielsen (bsn@stofanet.dk)
Titel: Egholm: Bilag IV-arter
Sendt: 30-12-2023 13:46

Kære Transportministerium

Der er konstateret flere fund af beskyttede bilag IV-arter på Egholm; lysbugede knortegås, strandtudse, flagermus, oddere m.fl.

Disse arter har vi lovet at passe på, og etableringen af en ny og unødvendig motorvej truer disse arters eksistens. Alene anlægget af motorvejen vil være kritisk for mange af disse arter og dyreliv i øvrigt, men når det kommer til hvordan man vil behandle odderen, så er det da helt galt. Den anviste metode med at etablere nyt land og dige og så jage odderne væk fra deres nuværende leve- og ynglesteder på bestialske vis – det er uantageligt og forkasteligt! SWECO selv udtrykker jo også, at der ikke findes erfaringer med at "flytte oddere".

Det må standses – tænker ikke, EU vil finde det i orden?

VH.
Bente

Bente Schmidt Nielsen

Vesterbrogade 4A st. tv.
9400 Nørresundby
M: 20 64 75 94
bsn@stofanet.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ebbe Stig Tarber (ebbe.tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 29-12-2023 12:08
Bilag: Truede dyrearter.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen!

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte. Truede dyrearter

Mvh

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.

Beskyttede arter på Egholm

Det bekymrer mig meget, at der kan vedtages en miljøkonsekvensvurdering for Egeholmforbindelsen, når der er et Natura 2000 område så tæt på linjeføringen

Det siges, at Egholm ikke har natur at byde på. Det er slet ikke rigtigt. Jeg har været på ekskursionsture til Egholm med en pensioneret naturguide ansat i Aalborg Kommune i omkring fyrré år. De ture har ihvertfald bevist for mig, at Egholm faktisk er en sand naturperle.

Danmarks Naturfredningsforening rejste i 2006 en fredningssag for øen for "at sikre øens landskab og særprægede natur, at bevare og forbedre øens levedmuligheder for plante- og dyreliv, og at udvikle øens rekreative kvaliteter og forbedre offentlighedens adgang." Fredningssagen blev bl.a. rejst for at sikre, at en evt. tredje fast forbindelse over Limfjorden ikke får linjeføring over Egholm.

Fra Miljøstyrelsens hjemmeside: 39 danske dyrearter er i EU vurderet som særligt sårbare og truede. Det gælder bl.a. flagermus, odder, ulv, en række insekter samt flere forskellige padder. Arterne fremgår af EU's Habitatsdirektiv bilag IV og kaldes derfor i daglig tale bilag IV-arter. Arterne er omfattet af en streng beskyttelse. Bilag IV-arterne må ikke indfanges eller slås ihjel, og der er forbud mod forstyrrelse eller ødelæggelse af deres yngle- og rasteområde.

Flagermus. Der findes flere arter af flagermus på Egholm bl.a. damflagermus. Men uanset arter er de alle meget stærkt beskyttede som beskrevet nedenfor. Efter dansk lovgivning (artsfredningsbekendtgørelsen) er alle flagermus totalfredede. At flagermus er fredede betyder, at flagermus ikke må fanges eller slås ihjel. Man må heller ikke ødelægge eller beskadige deres ynglesteder og de områder, de vender jævnligt tilbage til for at finde føde. Flagermus er også beskyttet af habitatdirektivets bilag IV, som omfatter dyre- og plantearter, som kræver streng beskyttelse. Kilde: Danmarks Naturfredningsforening/forvaltningsplan for flagermus.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholm motorvejen ikke ødelægger flagermusenes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom plus fouragering.

Strandtudse. På første ekskursionstur med guide Esben Buch hørte vi om strandtudserne, som er så sjældne her til lands, at København Zoo gennem de seneste år har avlet på strandtudser og genudsat dem i naturen. Københavns Zoo har endda oplært hunden Merlin til at finde frem til strandtudser. Dette for at finde ud af, om genudsætningen er en succes. På Egholm trives strandtudserne fint i deres naturlige miljø. Og det skal de selvfølgelig blive ved med, da de er en bilag IV art under EU's habitatsdirektiv.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholm motorvejen ikke ødelægger strandtudsernes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom plus fouragering.

Odder. På den samme ekskursionstur, så vi også de stier, som øens oddere har lavet for at komme ud til fjorden. Der har været sat vildtkameraer op, der har fotograferet oddere lige på linjeføringen, hvor Egholm motorvejen skal gå. Endda hunner med unger. Odderne har Egholm som fast base, men de beriger store dele af Aalborg med deres finurlige adfærd og smukke kroppe. Man kan også møde odder ved Kridtsøen i Hasseris og andre har set oddere så langt væk som ved Musikkens Hus. Odderne skal selvfølgelig også bibeholde deres faste base på Egholm. Ikke mindst fordi de også er bilag IV arter under EU's habitatsdirektiv. Oddere skal ikke jages af hunde. Efterhånden rigtig mange mennesker mister tillid og respekt for det politiske system, vi har i Danmark. Når politikere fuldstændig uden faglig argumentation og uden respekt for borgernes holdning vil gennemtrumfe en beslutning, som både trafikalt, økonomisk og ikke mindst naturmæssigt og rekreativt er forkert, så må man spørge sig selv om, hvorvidt det repræsentative demokrati har overlevet sig selv. Jeg blev meget chokeret, da jeg den 18.12.23 sad og læste uddrag af planloven for vedtagelse af Egholm motorvejen. Der kunne jeg læse om en plan, hvor man har tænkt sig at jage Egholms oddere væk ved hjælp af hunde. Hundelort, hundetis, hundeglam. Man vil også bruge lys og lyde til at jage odderne væk fra deres redepladser, hvoraf nogle er placeret lige præcis i linjeføringen for Egholm motorvejen. Planen er udtænkt for ikke at komme til at slå odderne ihjel under anlægsarbejde af motorvejen. Meget sympatisk. Og ja, odderne er beskyttede af EU-lov og må ikke slås ihjel, men de må heller ikke flyttes. Og de må ikke forstyrres, hvor de samler føde, og hvor de har deres reder. Så hvordan Transportministeriet med transportminister Thomas Danielsen som ansvarlig har fundet på at flytte odderne ved hjælp af tvang og terror, må stå hen i det uvisse. Det jeg gerne vil slå fast, er at planen er ulovlig ifølge Habitatsdirektivet, som Danmark har skrevet under på. Og den er efter min mening dyrplageri i sin udførelse. Egholm motorvejen bør ikke forstyrre odderens levesteder.

Denne argumentation kan baseres på følgende punkter under EU's Habitatsdirektiv:

1. Streng Beskyttelse under Bilag IV: Eftersom odderen er opført i Bilag IV i Habitatsdirektivet, nyder den streng beskyttelse i EU. Dette indebærer et direkte forbud mod forstyrrelse af arten, især i dens yngle- og hvilesteder. Et byggeprojekt som Egholm motorvejen, der potentielt kan forstyrre odderens levesteder, strider direkte imod denne beskyttelse.
2. Bevaring af særlige levesteder (Bilag II): Med odderen opført i Bilag II, er det et krav, at der udpeges særlige bevaringsområder for at sikre bevaring af de levesteder, der er afgørende for artens overlevelse. Ethvert byggeprojekt, der kompromitterer disse områder, vil være i modstrid med direktivets ånd og bogstav.
3. Artikel 12's Krav om Beskyttelse: Artikel 12 kræver, at medlemsstaterne træffer foranstaltninger for at forbyde bevidst forstyrrelse, samt forringelse eller ødelæggelse af yngle- og hvilesteder. Egholm motorvejsprojektet risikerer at overtræde disse bestemmelser, hvis det forstyrrer odderens levesteder.
4. Begrænsede undtagelser (Artikel 16): Selvom Artikel 16 i direktivet tillader visse undtagelser, er disse kun tilladt under meget specifikke og begrænsede omstændigheder. For Egholm motorvejsprojektet at retfærdiggøre en undtagelse, skal det demonstreres, at projektet ikke vil skade opretholdelsen af odderens populationer, og at der ikke findes tilfredsstillende alternativer. Og det ved vi alle, at det gør med 2 forslag til en østlig forbindelse. Så man behøver ikke at finde på alle disse afværge foranstaltninger på Egholm.
5. Ansvar for Medlemsstaterne: Som en del af EU har Danmark et ansvar for at omsætte Habitatsdirektivets krav til national lovgivning og sikre dets overholdelse. Dette indebærer en forpligtelse til at beskytte odderens levesteder mod skadelige indgreb, som Egholm motorvejsprojektet vist må siges at være. Samlet set understreger disse punkter behovet for omhyggelig overvejelse og en ændring af planlægning af Egholm motorvejsprojektet for at sikre, at det ikke overtræder EU's Habitatsdirektiv, og dermed beskytter den værdifulde odderpopulation og dens levesteder.

Vi er mange, der erkender, at der kan være brug for en ny trafikal forbindelse over Limfjorden. Men hvorfor ikke en af de to østlige alternativer? Hvorfor har politikerne i den grad så stædigt fastholdt, at der ikke skal laves en VVM for dem. Et ekstra rør med vendbare kørebaneer i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. En model, der har været et hit flere steder, hvor en gammel tunnel manglede kapacitet. Eller en City tunnel.

Danmark har så lidt respekt for demokratiet, og retsvæsenet. Og de internationale love, konventioner og direktiver, som Danmark har skrevet under på. Vi danskere forventer, at borgere i andre meget fattigere dele af Verden overholder dyreetik og undlader at slå uskyldige dyr ihjel. Ville vi bryde os om, at afrikanske elefanter udryddes. Nej vel! Men lige så uskyldige elefanter er, er de altså dødsens farlige alene på grund af deres størrelse og vægt, når/hvis de i et forsøg på at finde føde raserer menneskers marker. Elefanter dræber cirka 500 mennesker om året. Nogle gange i selvforsvar i konflikter med mennesker og i forbindelse med krybskytteri. Men på trods af tab af menneskeliv forsøger disse fattige lande efter bedste evne at bevare elefanterne. Odderne på Egholm er ikke store nok til at forsvare sig selv over for os mennesker. De må enten flygte eller dø. Men hvad er det for en mentalitet at ødelægge livet for odderne (og for andre dyr og masser af mennesker) i troen på at man kan komme få minutter hurtigere frem. Vi, der er et af Verdens rigeste lande. Hvad har vi så travlt med? Tilsyneladende mest af alt at ødelægge den smule natur, der er tilbage i Danmark. Og det ved bevidst at terrorisere vilde dyr (odderne). Det er skrækeligt. "I dag er omkring 15 procent af Danmarks areal dækket af natur. Men under 0,5 procent er ægte vild natur, der er tilstrækkeligt beskyttet fra menneskelig indblanding". Kilde: Danmarks Naturfredningsforening.

Hvis ikke der ligger VVM for mindst en af de østlige alternativer, vil det være lovbrud at anlægge en motorvej hen over Egholm. Odderne (EU-habitat bilag 4 beskyttelse) i linjeføringen og andre EU beskyttede dyr på Egholm får deres lovfæstede rettigheder krænket med fare for deres liv og overlevelse som art. Egholm motorvejen bør ikke anlægges, før en VVM med alt hvad angår undersøgelser og offentlige høringer, har fundet begge østlige alternativer for lette. Og så må man have fundet en anden løsning for odderne og de andre dyr, der er i farezonen.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholm motorvejen ikke ødelægger oddernes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplanter og sikring af afkom plus fouragering.

Lysbugede Knortegås. Egholm motorvejen kan have katastrofale følger for arter, der i forvejen er truede og/eller fåtallige. Et eksempel på det er den lysbugede knortegås, der er fredet i Danmark, men som også er en del af EU's fuglebeskyttelsesdirektiv. Den lysbugede knortegås har sine sommerfourageringsområder og redepladser på Svalbard eller i Nordøstgrønland. I vinterhalvåret lever de i Danmark. Området på/ved Egholm, er et meget vigtigt område for dem. Her lever de af ålegræs i Limfjorden, som også er truet. I

1960'erne var der kun omkring 2000 lysbugede knortegæs tilbage. I 2020 vurderede man, at der var 13800. Og størstedelen af dem bor i Danmark om vinteren. Derfor er Danmark særligt forpligtet til at passe på arten. Kortet fra Aarhus Universitet viser med al tydelighed, at fjordområdet (Gjøl Bredning) ved Egholm er meget vigtigt for de lysbugede knortegæs som fourageringsområde og rasteområde. Det er derfor blevet udpeget til Natura 2000 område- fuglebeskyttelsesområde. Men knortegæssene ved selvfølgelig ikke, at Danmark har tegnet på et kort, hvor de må være i fred. Derfor kan man nogle gange se lysbugede knortegæs spise sig mætte i ålegræs lige præcis der, hvor man har planlagt, at Egholm motorvejen skal ligge. Som andre dyr vælger de fourageringsområder, der giver dem mest næring - også selv om det ligger uden for beskyttelsesområdet - og god næring er livsnødvendig for dem, hvis de skal kunne klare deres lange rejse til ynglestederne i nord.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholm motorvejen ikke ødelægger de lysbugede knortegæs' livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom plus fouragering.

Slørugle. Fredet i Danmark. Den danske bestand af slørugler gik støt tilbage fra 1930'erne, især på grund af den intensiverede landbrugsdrift med færre udyrkede områder og færre engarealer. Den negative udvikling for sløruglen kulminerede i 1991 efter nogle isvintre med blot 20 ynglende par i Danmark. I nyere tid var særligt vinteren 2009/2010, nådesløs ved sløruglerne. Dengang lå der op imod et metertykt snedække ud over store dele af landet. Og dén vinter døde mange hundrede slørugler af sult, fordi de ikke kunne sætte klørerne i musene under den dybe sne. Her fik den danske sløruglebestand sit seneste store knæk, da 9 ud af 10 ugler døde" Siden den voldsomme tilbagegang er det på trods af et par milde vintre gået trægt med ny fremgang for den danske ynglebestand af slørugler, men bestanden har fået medvind igen. I 2019 var der således skønsmæssigt mindst 200 par ynglende slørugler i Danmark, vurderede en ekspert i Dansk Ornitologisk Forening (DOF). Der er gjort flere store indsatser for at bibeholde sløruglen som ynglefugl i Danmark. For eksempel er der sat en redekasse op på Egholm. En motorvej hen over Egholm skal ikke ødelægge denne fugls chancer.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholm motorvejen ikke ødelægger sløruglernes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom plus fouragering.

Med så mange stærkt beskyttede arter på så lille et område, som Egholm er, må vist den største tilhænger af Egholm motorvejen bide i det sure æble og indrømme, at Egholm er endog meget rig på natur.

Danmarks Naturfredningsforening har ret. Egholm bør fredes, så det aldrig mere kan komme på tale at bygge en motorvej hen over øen eller på anden måde ødelægge dens særpræg. På trods af de stærkt beskyttede arter - herunder bilag IV arterne - på Egholm har Aalborg Kommune formået at få Vejdirektoratet til at gennemføre en VVM-rapport alene gældende Egholm linjeføringen. Dette selvom flere trafikforskere har foreslået andre linjeføringer i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. Linjeføringer, der både er billigere og har en meget bedre forrentning, fordi de afvikler trafikken bedre. At udelukke foreslåede alternative linjeføringer er imod hensigten med en VVM-rapport. I tilfældet med Egholm motorvejen bliver det ihvertfald en trussel mod dyrelivet på øen.

Den langstilkede filtrose. Der er en lille bestand på Egholm. Den er regnet som en truet art og på den danske rødliste. Det betyder at arterne er beskyttet på både globalt, nationalt og regionalt plan.

Konklusion: De beskrevne beskyttede arter har selvfølgelig forskellige behov for at kunne leve og trives, og det skal der tages hensyn til. Det vil ikke være forsvarligt at anlægge en motorvej hen over øen og dermed ødelægge nogle af øens bedste fourageringsområder og levesteder. En realisering af Egholm motorvejen er et kæmpestort lovbrud. Bilag IV arternes rettigheder overtrædes og deres livsgrundlag bliver besværliggjort, måske endda umuliggjort, hvis Egholm motorvejen bliver en realitet. Vi har som nation skrevet under på, at disse arter skal beskyttes. Så bør vi også leve op til det. EU er, så vidt jeg forstår det, underrettet om lovbruddet.

Vi er mange, der synes vi ikke bliver taget alvorlig som borger der ikke ønsker denne motorvej, tværs gennem vores smukke by. Og ødelægge naturområder, der ikke bare kan genoprettes!!!
Der må tænkes i nye alternativer

Ebbe Stig Tarber
Fyrrebacken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Ingelise Tarber (tarber@stofanet.dk)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 29-12-2023 00:18
Bilag: Odderen og andre truede arter.docx;

Til Transportminister Thomas Danielsen.

Hermed fremsendes indsigelse vedr. ovennævnte. Truede dyrearter.

Mvh

Ingelise Tarber
Fyrrebakken 34, 1.
9000 Aalborg

Høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for 3. Limfjordsforbindelse Egholmlinjen.

Beskyttede arter på Egholm

Det bekymrer mig meget, at der kan vedtages en miljøkonsekvensvurdering for Egeholmforbindelsen, når der er et Natura 2000 område så tæt på linjeføringen

Det siges, at Egholm ikke har natur at byde på. Det er slet ikke rigtigt. Jeg har været på ekskursionsture til Egholm med en pensioneret naturguide ansat i Aalborg Kommune i omkring fyrré år. De ture har ihvertfald bevist for mig, at Egholm faktisk er en sand naturperle.

Danmarks Naturfredningsforening rejste i 2006 en fredningssag for øen for "at sikre øens landskab og særprægede natur, at bevare og forbedre øens levedmuligheder for plante- og dyreliv, og at udvikle øens rekreative kvaliteter og forbedre offentlighedens adgang." Fredningssagen blev bl.a. rejst for at sikre, at en evt. tredje fast forbindelse over Limfjorden ikke får linjeføring over Egholm.

Fra Miljøstyrelsens hjemmeside: 39 danske dyrearter er i EU vurderet som særligt sårbare og truede. Det gælder bl.a. flagermus, odder, ulv, en række insekter samt flere forskellige padder. Arterne fremgår af EU's Habitatsdirektiv bilag IV og kaldes derfor i daglig tale bilag IV-arter. Arterne er omfattet af en streng beskyttelse. Bilag IV-arterne må ikke indfanges eller slås ihjel, og der er forbud mod forstyrrelse eller ødelæggelse af deres yngle- og rasteområde.

Flagermus. Der findes flere arter af flagermus på Egholm bl.a. damflagermus. Men uanset arter er de alle meget stærkt beskyttede som beskrevet nedenfor. Efter dansk lovgivning (artsfredningsbekendtgørelsen) er alle flagermus totalfredede. At flagermus er fredede betyder, at flagermus ikke må fanges eller slås ihjel. Man må heller ikke ødelægge eller beskadige deres ynglesteder og de områder, de vender jævnligt tilbage til for at finde føde. Flagermus er også beskyttet af habitatdirektivets bilag IV, som omfatter dyre- og plantearter, som kræver streng beskyttelse. Kilde: Danmarks Naturfredningsforening/forvaltningsplan for flagermus.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholm motorvejen ikke ødelægger flagermusenes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom plus fouragering.

Strandtudse. På første ekskursionstur med guide Esben Buch hørte vi om strandtudserne, som er så sjældne her til lands, at København Zoo gennem de seneste år har avlet på strandtudser og genudsat dem i naturen. Københavns Zoo har endda oplært hunden Merlin til at finde frem til strandtudser. Dette for at finde ud af, om genudsætningen er en succes. På Egholm trives strandtudserne fint i deres naturlige miljø. Og det skal de selvfølgelig blive ved med, da de er en bilag IV art under EU's habitatsdirektiv.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholm motorvejen ikke ødelægger strandtudsernes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom plus fouragering.

Odder. På den samme ekskursionstur, så vi også de stier, som øens oddere har lavet for at komme ud til fjorden. Der har været sat vildtkameraer op, der har fotograferet oddere lige på linjeføringen, hvor Egholm motorvejen skal gå. Endda hunner med unger. Odderne har Egholm som fast base, men de beriger store dele af Aalborg med deres finurlige adfærd og smukke kroppe. Man kan også møde odder ved Kridtsøen i Hasseris og andre har set oddere så langt væk som ved Musikkens Hus. Odderne skal selvfølgelig også bibeholde deres faste base på Egholm. Ikke mindst fordi de også er bilag IV arter under EU's habitatsdirektiv. Oddere skal ikke jages af hunde. Efterhånden rigtig mange mennesker mister tillid og respekt for det politiske system, vi har i Danmark. Når politikere fuldstændig uden faglig argumentation og uden respekt for borgernes holdning vil gennemtrumfe en beslutning, som både trafikalt, økonomisk og ikke mindst naturmæssigt og rekreativt er forkert, så må man spørge sig selv om, hvorvidt det repræsentative demokrati har overlevet sig selv. Jeg blev meget chokeret, da jeg den 18.12.23 sad og læste uddrag af planloven for vedtagelse af Egholm motorvejen. Der kunne jeg læse om en plan, hvor man har tænkt sig at jage Egholms oddere væk ved hjælp af hunde. Hundelort, hundetis, hundeglam. Man vil også bruge lys og lyde til at jage odderne væk fra deres redepladser, hvoraf nogle er placeret lige præcis i linjeføringen for Egholm motorvejen. Planen er udtænkt for ikke at komme til at slå odderne ihjel under anlægsarbejde af motorvejen. Meget sympatisk. Og ja, odderne er beskyttede af EU-lov og må ikke slås ihjel, men de må heller ikke flyttes. Og de må ikke forstyrres, hvor de samler føde, og hvor de har deres reder. Så hvordan Transportministeriet med transportminister Thomas Danielsen som ansvarlig har fundet på at flytte odderne ved hjælp af tvang og terror, må stå hen i det uvisse. Det jeg gerne vil slå fast, er at planen er ulovlig ifølge Habitatsdirektivet, som Danmark har skrevet under på. Og den er efter min mening dyrplageri i sin udførelse. Egholm motorvejen bør ikke forstyrre odderens levesteder.

Denne argumentation kan baseres på følgende punkter under EU's Habitatsdirektiv:

1. Streng Beskyttelse under Bilag IV: Eftersom odderen er opført i Bilag IV i Habitatsdirektivet, nyder den streng beskyttelse i EU. Dette indebærer et direkte forbud mod forstyrrelse af arten, især i dens yngle- og hvilesteder. Et byggeprojekt som Egholm motorvejen, der potentielt kan forstyrre odderens levesteder, strider direkte imod denne beskyttelse.
2. Bevaring af særlige levesteder (Bilag II): Med odderen opført i Bilag II, er det et krav, at der udpeges særlige bevaringsområder for at sikre bevaring af de levesteder, der er afgørende for artens overlevelse. Ethvert byggeprojekt, der kompromitterer disse områder, vil være i modstrid med direktivets ånd og bogstav.
3. Artikel 12's Krav om Beskyttelse: Artikel 12 kræver, at medlemsstaterne træffer foranstaltninger for at forbyde bevidst forstyrrelse, samt forringelse eller ødelæggelse af yngle- og hvilesteder. Egholm motorvejsprojektet risikerer at overtræde disse bestemmelser, hvis det forstyrrer odderens levesteder.
4. Begrænsede undtagelser (Artikel 16): Selvom Artikel 16 i direktivet tillader visse undtagelser, er disse kun tilladt under meget specifikke og begrænsede omstændigheder. For Egholm motorvejsprojektet at retfærdiggøre en undtagelse, skal det demonstreres, at projektet ikke vil skade opretholdelsen af odderens populationer, og at der ikke findes tilfredsstillende alternativer. Og det ved vi alle, at det gør med 2 forslag til en østlig forbindelse. Så man behøver ikke at finde på alle disse afværge foranstaltninger på Egholm.
5. Ansvar for Medlemsstaterne: Som en del af EU har Danmark et ansvar for at omsætte Habitatsdirektivets krav til national lovgivning og sikre dets overholdelse. Dette indebærer en forpligtelse til at beskytte odderens levesteder mod skadelige indgreb, som Egholm motorvejsprojektet vist må siges at være. Samlet set understreger disse punkter behovet for omhyggelig overvejelse og en ændring af planlægning af Egholm motorvejsprojektet for at sikre, at det ikke overtræder EU's Habitatsdirektiv, og dermed beskytter den værdifulde odderpopulation og dens levesteder.

Vi er mange, der erkender, at der kan være brug for en ny trafikal forbindelse over Limfjorden. Men hvorfor ikke en af de to østlige alternativer? Hvorfor har politikerne i den grad så stædigt fastholdt, at der ikke skal laves en VVM for dem. Et ekstra rør med vendbare kørebaneer i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. En model, der har været et hit flere steder, hvor en gammel tunnel manglede kapacitet. Eller en City tunnel.

Danmark har så lidt respekt for demokratiet, og retsvesenet. Og de internationale love, konventioner og direktiver, som Danmark har skrevet under på. Vi danskere forventer, at borgere i andre meget fattigere dele af Verden overholder dyreetik og undlader at slå uskyldige dyr ihjel. Ville vi bryde os om, at afrikanske elefanter udryddes. Nej vel! Men lige så uskyldige elefanter er, er de altså dødsens farlige alene på grund af deres størrelse og vægt, når/hvis de i et forsøg på at finde føde raserer menneskers marker. Elefanter dræber cirka 500 mennesker om året. Nogle gange i selvforsvar i konflikter med mennesker og i forbindelse med krybskytteri. Men på trods af tab af menneskeliv forsøger disse fattige lande efter bedste evne at bevare elefanterne. Odderne på Egholm er ikke store nok til at forsvare sig selv over for os mennesker. De må enten flygte eller dø. Men hvad er det for en mentalitet at ødelægge livet for odderne (og for andre dyr og masser af mennesker) i troen på at man kan komme få minutter hurtigere frem. Vi, der er et af Verdens rigeste lande. Hvad har vi så travlt med? Tilsyneladende mest af alt at ødelægge den smule natur, der er tilbage i Danmark. Og det ved bevidst at terrorisere vilde dyr (odderne). Det er skrækeligt. "I dag er omkring 15 procent af Danmarks areal dækket af natur. Men under 0,5 procent er ægte vild natur, der er tilstrækkeligt beskyttet fra menneskelig indblanding". Kilde: Danmarks Naturfredningsforening.

Hvis ikke der ligger VVM for mindst en af de østlige alternativer, vil det være lovbrud at anlægge en motorvej hen over Egholm. Odderne (EU-habitat bilag4 beskyttelse) i linjeføringen og andre EU beskyttede dyr på Egholm får deres lovfæstede rettigheder krænket med fare for deres liv og overlevelse som art. Egholm motorvejen bør ikke anlægges, før en VVM med alt hvad angår undersøgelser og offentlige høringer, har fundet begge østlige alternativer for lette. Og så må man have fundet en anden løsning for odderne og de andre dyr, der er i farezonen.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholm motorvejen ikke ødelægger oddernes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplanter og sikring af afkom plus fouragering.

Lysbugede Knortegås. Egholm motorvejen kan have katastrofale følger for arter, der i forvejen er truede og/eller fåtallige. Et eksempel på det er den lysbugede knortegås, der er fredet i Danmark, men som også er en del af EU's fuglebeskyttelsesdirektiv. Den lysbugede knortegås har sine sommerfourageringsområder og redepladser på Svalbard eller i Nordøstgrønland. I vinterhalvåret lever de i Danmark. Området på/ved Egholm, er et meget vigtigt område for dem. Her lever de af ålegræs i Limfjorden, som også er truet. I

1960'erne var der kun omkring 2000 lysbugede knortegæs tilbage. I 2020 vurderede man, at der var 13800. Og størstedelen af dem bor i Danmark om vinteren. Derfor er Danmark særligt forpligtet til at passe på arten. Kortet fra Aarhus Universitet viser med al tydelighed, at fjordområdet (Gjøl Bredning) ved Egholm er meget vigtigt for de lysbugede knortegæs som fourageringsområde og rasteområde. Det er derfor blevet udpeget til Natura 2000 område- fuglebeskyttelsesområde. Men knortegæssene ved selvfølgelig ikke, at Danmark har tegnet på et kort, hvor de må være i fred. Derfor kan man nogle gange se lysbugede knortegæs spise sig mætte i ålegræs lige præcis der, hvor man har planlagt, at Egholm motorvejen skal ligge. Som andre dyr vælger de fourageringsområder, der giver dem mest næring - også selv om det ligger uden for beskyttelsesområdet - og god næring er livsnødvendig for dem, hvis de skal kunne klare deres lange rejse til ynglestederne i nord.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholm motorvejen ikke ødelægger de lysbugede knortegæs' livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom plus fouragering.

Slørugle. Fredet i Danmark. Den danske bestand af slørugler gik støt tilbage fra 1930'erne, især på grund af den intensiverede landbrugsdrift med færre udyrkede områder og færre engarealer. Den negative udvikling for sløruglen kulminerede i 1991 efter nogle isvintre med blot 20 ynglende par i Danmark. I nyere tid var særligt vinteren 2009/2010, nådesløs ved sløruglerne. Dengang lå der op imod et metertykt snedække ud over store dele af landet. Og den vinter døde mange hundrede slørugler af sult, fordi de ikke kunne sætte klørerne i musene under den dybe sne. Her fik den danske sløruglebestand sit seneste store knæk, da 9 ud af 10 ugler døde. Siden den voldsomme tilbagegang er det på trods af et par milde vintre gået trægt med ny fremgang for den danske ynglebestand af slørugler, men bestanden har fået medvind igen. I 2019 var der således skønsmæssigt mindst 200 par ynglende slørugler i Danmark, vurderede en ekspert i Dansk Ornitologisk Forening (DOF). Der er gjort flere store indsatser for at bibeholde sløruglen som ynglefugl i Danmark. For eksempel er der sat en redekasse op på Egholm. En motorvej hen over Egholm skal ikke ødelægge denne fugls chancer.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholm motorvejen ikke ødelægger sløruglernes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom plus fouragering.

Med så mange stærkt beskyttede arter på så lille et område, som Egholm er, må vist den største tilhænger af Egholm motorvejen bide i det sure æble og indrømme, at Egholm er endog meget rig på natur.

Danmarks Naturfredningsforening har ret. Egholm bør fredes, så det aldrig mere kan komme på tale at bygge en motorvej hen over øen eller på anden måde ødelægge dens særpræg. På trods af de stærkt beskyttede arter - herunder bilag IV arterne - på Egholm har Aalborg Kommune formået at få Vejdirektoratet til at gennemføre en VVM-rapport alene gældende Egholm linjeføringen. Dette selvom flere trafikforskere har foreslået andre linjeføringer i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. Linjeføringer, der både er billigere og har en meget bedre forrentning, fordi de afvikler trafikken bedre. At udelukke foreslåede alternative linjeføringer er imod hensigten med en VVM-rapport. I tilfældet med Egholm motorvejen bliver det ihvertfald en trussel mod dyrelivet på øen.

Den langstilkede filtrose. Der er en lille bestand på Egholm. Den er regnet som en truet art og på den danske rødliste. Det betyder at arterne er beskyttet på både globalt, nationalt og regionalt plan.

Konklusion: De beskrevne beskyttede arter har selvfølgelig forskellige behov for at kunne leve og trives, og det skal der tages hensyn til. Det vil ikke være forsvarligt at anlægge en motorvej hen over øen og dermed ødelægge nogle af øens bedste fourageringsområder og levesteder. En realisering af Egholm motorvejen er et kæmpestort lovbrud. Bilag IV arternes rettigheder overtrædes og deres livsgrundlag bliver besværliggjort, måske endda umuliggjort, hvis Egholm motorvejen bliver en realitet. Vi har som nation skrevet under på, at disse arter skal beskyttes. Så bør vi også leve op til det. EU er, så vidt jeg forstår det, underrettet om lovbruddet.

Vi er mange, der synes vi ikke bliver taget alvorlig som borger der ikke ønsker denne motorvej, tværs gennem vores smukke by. Og ødelægge naturområder, der ikke bare kan genoprettes!!!
Der må tænkes i nye alternativer

Ingelise Tarber
Fyrrebacken 34, 1.
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: iro1@mail.dk (iro1@mail.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Indsigelse mod planlagt dyrplageri - addere 3. limfjordsforbindelse
Sendt: 28-12-2023 21:05
Bilag: Odder - ondskab iro.pdf;

Høringssvar 3. limfjordsforbindelse - uhørt behandling af Oddere

Der er en del beskyttede dyr og planter, herunder bilag 4 arter i linjeføringen, fx på Egholm, og Nørholm enge.

Bl.a. er der Lysbugede Knortegæs, der fouragerer i Nørredybet, Strandtudsen, den spidssnude frø, sjældne ugler og 11 arter af flagermus, og nu har man så også fundet ynglende oddere på sydsiden af Egholm, lige i linjeføringen.

Hvad bilag 4 habitatsbeskyttelse betyder, må man antage, at vejdirektoratet er bekendt med. Dog forsøger man alligevel alle mulige tiltag for at omgås denne meget vidtgående beskyttelse, disse dyr nyder. Fx må dyrene ikke stresses eller forstyrres med støj eller andet. Herunder en motorvej. De skal have ro og fred til at yngle og opfostre deres unger.

Det betyder tilsyneladende ikke så meget for de folkevalgte og deres embedsmænd, der nu har fundet på helt nye tiltag for at omgås reglerne. De vil nemlig for enhver pris pløje en motorvej hen over et af Aalborgs mest uforstyrrede rekreative områder.

Hermed citat fra Borgerbevægelsens pressemeddelelse, der igen har hentet deres viden fra selveste den opdaterede VVM:

“I bestræbelserne på at gennemføre planerne om en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm vil myndighederne nu sætte hunde ind for at skræmme

ynglende oddere væk fra Egholm.

Formænd for Borgerbevægelsen, Egholms Venner og Danmarks Naturfredningsforening (DN), og naturvejleder er dybt chokerede.

»Uhørt strategi. Fatalet. Dyrplageri. Uansvarligt«, lyder reaktionerne.

Ifølge det fremlagte forslag til anlægslov for en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm skal de fredede odderfamilier på Egholm og ved Lindholm Å skræmmes væk af hunde og lyden af rovdyr, som odderen er bange for.

Forstyrrelserne skal sættes ind i maj og ”senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der på digerne i området hver dag derfor luftes hunde”. De skal sikre, at odderne forlader deres huler.

Derudover skal hundene gerne “afgive afføring og urin i området”, står der i oplæg til anlægslov og i miljøkonsekvensrapporten for 2023.

Samtidig er det planen, at arbejdsområder nord for det potentielle yngleområde kan etableres i ugen op til anlægsarbejdet. Det vil afgive støj og skræmme odderne yderligere.

”Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen”, skriver myndighederne. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed skræmme odderne væk fra området, inden anlægsarbejdet igangsættes.” Citat slut.

For en dyreven som mig er det ganske uhørt. Ordet dyrplageri er vist passende her. Og det er for mig fuldstændig forrykt, at man vil omgåes beskyttelsesregler på den måde. Dyrene er jo beskyttede af en grund.

Bilag 4 arter er Danmarks ansvarsområde nr. 1 - en beskyttelse på niveau med den Ulven nyder. Men motorvejsjuntaen skyer åbenbart ingen midler. Eksisterende regler kan uden videre sløjfes, og de metoder, man vælger at anvende, er faktisk direkte ondskabsfulde.

Jeg må på det kraftigste protestere mod den slags metoder.

Med venlig hilsen

Inger Rubæk Olsen

Engsigvej 106

Hellum

9740 Jerslev

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Ingrid Høg (ingrid58.500@gmail.com)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Protest fordrivelse af oddere
Sendt: 28-12-2023 20:53
Bilag: protest oddere ih.pdf;

Hvordan kan man behandle dyr på den måde ??

Jeg ved der er mange beskyttede dyr og planter, herunder bilag 4 arter i linjeføringen.

Bl.a. er der de Lysbugede Knortegæs, der finder føde i Nørredybnet lige hvor linjeføringen er planlagt. Der er Strandtudser, spidssnude frøer, sjældne ugler og 11 arter flagermus, og ynglende oddere på sydsiden af Egholm, lige hvor linjeføringen er planlagt, foruden mange rødlistede planter.

Mon ikke vejdirektoratet ved hvad det betyder, at dyr er under bilag 4 beskyttelse? Alligevel forsøger man alle mulige tiltag for at komme udenom dette. Fx må dyrene ikke stresses eller forstyrres med støj eller andet. Herunder en motorvej. De skal have ro og fred til at yngle og opfostre deres unger.

Det betyder åbenbart ikke så meget for politikerne og deres embedsmænd, der nu har fundet på helt nye, ikke særligt charmerende tiltag for at omgå reglerne. De vil åbenbart for enhver pris pløje en motorvej hen over et af Aalborgs mest uforstyrrede områder.

Hermed citat fra Borgerbevægelsens pressemeddelelse, der igen har hentet deres viden fra den opdaterede VVM:

“I bestræbelserne på at gennemføre planerne om en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm vil myndighederne nu sætte hunde ind for at skræmme ynglende oddere væk fra Egholm.

Formænd for Borgerbevægelsen, Egholms Venner

og Danmarks Naturfredningsforening (DN), og naturvejleder er dybt chokerede.

»Uhørt strategi. Fatalet. Dyrplageri. Uansvarligt«, lyder reaktionerne.

Ifølge det fremlagte forslag til anlægslov for en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm skal de fredede odderfamilier på Egholm og ved Lindholm Å skræmmes væk af hunde og lyden af rovdyr, som odderen er bange for.

Forstyrrelserne skal sættes ind i maj og ”senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der på digerne i området hver dag derfor luftes hunde”. De skal sikre, at odderne forlader deres huler.

Derudover skal hundene gerne “afgive afføring og urin i området”, står der i oplæg til anlægslov og i miljøkonsekvensrapporten for 2023.

Samtidig er det planen, at arbejdsområder nord for det potentielle yngleområde kan etableres i ugen op til anlægsarbejdet. Det vil afgive støj og skræmme odderne yderligere.

”Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen”, skriver myndighederne. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed skræmme odderne væk fra området, inden anlægsarbejdet igangsættes.” Citat slut.

Det er helt vildt, og jeg kalder disse planer direkte ondskabsfulde og kan kun opfattes som værende dyrplageri at provokere og stresse odderne på den måde. Det er jo også i den grad ulovligt, ifølge dyreværnsreglerne. Man skal være ordentlig ved dyr, og det gælder især de sjældne arter, selv om det selvfølgelig gælder alle dyr. De er jo beskyttede af en grund. Alle midler er åbenbart gangbare i denne insisteren på at få dette tåbelige projekt gennemført.

Så kan eksisterende regler bare ignoreres og de anvender metoder er direkte onde og hensynsløse.

Jeg fatter ikke at en offentlig myndighed kan udtænke den slags ondskabsfuldheder, og da slet ikke bakkes op af ansvarlige politikere.

Med venlig hilsen

Ingrid Høg

Stationsvej 81 B

Biersted

9440 Åbybro

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Indsigelser 3. limfjord - brud på dyrebeskyttelse
Sendt: 28-12-2023 20:35
Bilag: protest oddere ulla.pdf;

Hvordan kan man behandle de søde og legesyge Oddere på den måde ??

Jeg ved der er mange beskyttede dyr og planter, herunder bilag 4 arter i linjeføringen.

Bl.a. er der de Lysbugede Knortegæs, der finder føde i Nørredybet lige hvor linjeføringen er planlagt. Der er Strandtudser, spidssnude frøer, sjældne ugler og 11 arter flagermus, og ynglende oddere på sydsiden af Egholm, lige hvor linjeføringen er planlagt.

Mon ikke vejdirektoratet ved hvad det betyder, at dyr er under bilag 4 beskyttelse? Men alligevel forsøger man alle mulige tiltag for at komme udenom dette. Fx må dyrene ikke stresses eller forstyrres med støj eller andet. Herunder en motorvej. De skal have ro og fred til at yngle og opfostre deres unger.

Det betyder åbenbart ikke så meget for politikerne og deres embedsmænd, der nu har fundet på helt nye tiltag for at omgå reglerne. De vil nemlig for enhver pris pløje en motorvej hen over et af Aalborgs mest uforstyrrede områder.

Hermed citat fra Borgerbevægelsens pressemeddelelse, der igen har hentet deres viden fra den opdaterede VVM:

“I bestræbelserne på at gennemføre planerne om en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm vil myndighederne nu sætte hunde ind for at skræmme ynglende oddere væk fra Egholm.

Formænd for Borgerbevægelsen, Egholms Venner og Danmarks Naturfredningsforening (DN), og naturvejleder er dybt chokerede.

»Uhørt strategi. Fatalt. Dyrplageri. Uansvarligt«, lyder reaktionerne.

Ifølge det fremlagte forslag til anlægslov for en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm skal de fredede odderfamilier på Egholm og ved Lindholm Å skræmmes væk af hunde og lyden af rovdyr, som odderen er bange for.

Forstyrrelserne skal sættes ind i maj og ”senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der på digerne i området hver dag derfor luftes hunde”. De skal sikre, at odderne forlader deres huler.

Derudover skal hundene gerne “afgive afføring og urin i området”, står der i oplæg til anlægslov og i miljøkonsekvensrapporten for 2023.

Samtidig er det planen, at arbejdsområder nord for det potentielle yngleområde kan etableres i ugen op til anlægsarbejdet. Det vil afgive støj og skræmme odderne yderligere.

”Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen”, skriver myndighederne. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed skræmme odderne væk fra området, inden anlægsarbejdet igangsættes.”

Det er helt vildt, og jeg kalder disse planer ondskabsfulde og det vil være dyrplageri at provokere og stresse odderne på den måde. Det er jo også smadder ulovligt, ifølge dyreværnsreglerne. Man skal være ordentlig ved dyr, og det gælder da især de sjældne arter, men selvfølgelig gælder det alle dyr. De er jo beskyttede af en grund. Der skyes åbenbart ingen midler.

Eksisterende regler kan bare streges ud og de metoder, man vælger at anvende er i mangel af bedre ord, direkte onde.

Jeg fatter ikke at en offentlig myndighed kan udtænke den slags ondskabsfuldheder.

Med venlig hilsen

Ulla Pedersen

Fredericiagade 26

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mona Elisabeth Pedersen (monaelisabeth.pedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse - hidtil uhørt
Sendt: 28-12-2023 20:16
Bilag: Odder - ondskab.pdf;

Høringssvar 3. limfjordsforbindelse - Oddere

Der er en del beskyttede dyr og planter, herunder bilag 4 arter i linjeføringen, fx på Egholm, og Nørholm enge.

Bl.a. er der de Lysbugede Knortegæs, der fouragerer i Nørredyb, Strandtuds, den spidssnude frø, sjældne ugler og 11 arter af flagermus, og nu har man så også fundet ynglende oddere lige i linjeføringen.

Hvad bilag 4 habitatsbeskyttelse betyder, er vejdirektoratet bekendt med, men man forsøger alligevel med alle mulige tiltag at omgå denne meget vidtgående beskyttelse, disse dyr har. Fx må de ikke stresses eller forstyrres med støj eller andet. Herunder en motorvej. De skal have ro og fred til at yngle og opfostre deres unger.

Men det betyder ikke så meget for de folkevalgte og deres embedsmænd, der nu har fundet på helt nye tiltag for at omgå reglerne. De vil nemlig for enhver pris pløje en motorvej hen over et af Aalborgs mest uforstyrrede områder.

Hermed citat fra Borgerbevægelsens pressemeddelelse, der igen har hentet deres viden fra selveste den opdaterede VVM:

“I bestræbelserne på at gennemføre planerne om en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm vil myndighederne nu sætte hunde ind for at skræmme ynglende oddere væk fra Egholm.

Formænd for Borgerbevægelsen, Egholms Venner

og Danmarks Naturfredningsforening (DN), og naturvejleder er dybt chokerede.

»Uhørt strategi. Fatalt. Dyrplageri. Uansvarligt«, lyder reaktionerne.

Ifølge det fremlagte forslag til anlægslov for en ny motorvej vest om Aalborg og over Egholm skal de fredede odderfamilier på Egholm og ved Lindholm Å skræmmes væk af hunde og lyden af rovdyr, som odderen er bange for.

Forstyrrelserne skal sættes ind i maj og "senest en uge inden anlægsarbejdets start skal der på digerne i området hver dag derfor luftes hunde". De skal sikre, at odderne forlader deres huler.

Derudover skal hundene gerne "afgive afføring og urin i området", står der i oplæg til anlægslov og i miljøkonsekvensrapporten for 2023.

Samtidig er det planen, at arbejdsområder nord for det potentielle yngleområde kan etableres i ugen op til anlægsarbejdet. Det vil afgive støj og skræmme odderne yderligere.

"Støjen skal i denne periode også foregå aften og morgen", skriver myndighederne. Endelig skal der afspilles lyde hen over natten. Forstyrrelserne vil dermed skræmme odderne væk fra området, inden anlægsarbejdet igangsættes."

For mig er det ganske uhørt. Ordet dyrplageri er nærliggende. Og det er fuldstændig forrykt, at man vil omgå beskyttelsesregler på den måde. De er jo beskyttede af en grund. Bilag 4 arter er Danmarks Pandaer - en beskyttelse på niveau med den Ulven nyder. Men motorvejsjuntaen skyer ingen midler, åbenbart. Eksisterende regler sløjfes uden videre, og de metoder, man vælger at anvende er i mangel af bedre ord, direkte onde.

Jeg må på det kraftigste protestere mod den slags metoder.

Med venlig hilsen

Mona Elisabeth Pedersen

Stigsborg Bakke 48, 4 Lejl. 5

9400 Nørresundby.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), VD - Høringer (hoeringer@vd.dk)
Fra: Peter Thorhauge (peter.thorhauge@alfalaval.com)
Titel: 3. Limfjordsforbindelse over Egholm.
Sendt: 28-12-2023 13:19

Hej

Beskyttede arter

Nogle siger, at Egholm ikke har natur. Det har de ikke ret i. Jeg har flere gange været på Egholm, bl.a med pensioneret naturvejleder Esben Buch, og det viser sig, at Egholm er en naturperle.

I flg. Miljøstyrelsens hjemmeside er 39 dyrearter vurderet som særligt sårbare og truede.

Det gælder bl.a. flagermus, odder, ulv, en række insekter og padder. Arterne fremgår af EU's Habitatsdirektiv bilag IV og kaldes derfor bilag IV-arter. Arterne er omfattet af en streng beskyttelse. Bilag IV-arterne må ikke indfanges eller slås ihjel, og der er forbud mod forstyrrelse eller ødelæggelse af deres yngle – og rasteområde.

Flagermus

Der findes flere slags flagermus på Egholm. De er meget stærkt beskyttede som beskrevet ovenfor. Efter dansk lovgivning er alle flagermus totalfredede. Det betyder, at flagermus ikke må fanges eller slås ihjel. Man må heller ikke ødelægge eller beskadige deres ynglesteder eller de områder, de vender jævnligt tilbage til for at finde deres føde. Flagermus er også beskyttet af Habitats direktivets bilag IV, som omfatter dyre - og plantearter, som kræver streng beskyttelse. (kilde: Danmarks Naturfredning /forvaltningsplan for flagermus)

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholmmotorvejen ikke ødelægger flagermusenes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom og fouragering.

Strandtudse

På en ekskursionstur med guide Esben Buch, hørte vi strandtudserne, som er så sjældne her i landet, at Københavns Zoo gennem de seneste år har avlet på strandtudser og genudsat dem i naturen. De har endda oplært hunden Merlin til at finde frem til strandtudser for at finde ud af, om genudsætningen er en succes. På Egholm trives strandtudserne fint i deres naturlige miljø. Og det skal de selvfølgelig blive ved med.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholmmotorvejen ikke ødelægger strandtudsernes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom og fouragering.

Odder

På den samme ekskursion, så vi også de stier, som øens oddere har lavet for at komme ud til fjorden. Der har også været sat vildtkameraer op, der har filmet oddere med unger lige på linjeføringen, hvor motorvejen skal gå. Odderne skal selvfølgelig beholde deres faste base på Egholm, ikke mindst fordi de også er bilag IV arter under EU's habitatdirektiv. I flg. transportministeriet vil man forsøge at skræmme odderne væk fra det planlagte vejområde. Det er helt uhørt og måske også ulovligt at skræmme fredede dyr.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholmmotorvejen ikke ødelægger oddernes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom og fouragering.

Lysbuget Knortegås

Egholmmotorvejen kan have katastrofale følger for arter, der i forvejen er truede og/eller fåtallige. Et eksempel er den lysbugede knortegås, der er fredet i Danmark, men også er en del af EU's fuglebeskyttelsesdirektiv. Lysbuget knortegås har sine sommerfourageringsområder på Svalbard eller i Nordøstgrønland. I vinterhalvåret lever de i Danmark. Området på/ved Egholm er et meget vigtigt område for dem. Her lever de af ålegræs i Limfjorden. I 1960'erne var der kun ca. 2000 lysbugede knortegæs tilbage. I 2020 vurderede man, at der var 13800, og størstedelen af dem bor i Danmark om vinteren. Derfor er Danmark særligt forpligtet til at passe på arten. Egholm er meget vigtig for de lysbugede knortegæs som fourageringsområde og rasteplads. Dele af øen er derfor blevet udpeget til Natura 2000 område – fuglebeskyttelsesområde. Nogle gange kan man se dem spise sig mætte i ålegræs lige præcis der, hvor man har planlagt, at Egholmmotorvejen skal ligge.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholmmotorvejen ikke ødelægger de lysbugede knortegæs' livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom og fouragering.

Ugler

Der findes slørugler og mosehornugler, som begge er fredede på Egholm. Der er gjort flere store indsatser for at bibeholde sløruglen som ynglefugl i Danmark. På Egholm er der sat redekasser op til sløruglen. De har da også ynglet der.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholmmotorvejen ikke ødelægger uglernes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom og fouragering.

Med så mange stærkt beskyttede arter på så lille et område, som Egholm er, må selv den største tilhænger af Egholmmotorvejen indrømme, at Egholm er meget rig på natur.

Egholm bør fredes, så det aldrig mere kommer på tale, at bygge en motorvej hen over øen eller på anden måde ødelægge dens særpræg.

På trods af de stærkt beskyttede arter – herunder bilag IV arterne – på Egholm har Aalborg Kommune formået at få Vejdirektoratet til at gennemføre en VVMrapport kun gældende for Egholm linjeføringen. Dette selvom flere trafikforskere har foreslået andre linjeføringer i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. Linjeføringer, der både er billigere og har en meget bedre forrentning, fordi de afvikler trafikken bedre.

At udelukke foreslåede alternativer er så vidt jeg har forstået, imod hensigten med VVM.

I tilfældet med Egholmmotorvejen bliver det en trussel mod dyrelivet på øen.

Konklusion

De beskrevne beskyttede dyrearter har selvfølgelig forskellige behov for at kunne leve og trives, og det skal der tages hensyn til. Det vil ikke være forsvarligt at anlægge en motorvej henover øen og dermed ødelægge nogle af øens bedste fourageringsområder og levesteder.

En realisering af Egholmmotorvejen er et kæmpestort lovbrud.

Bilag IV arternes rettigheder overtrædes og deres livsgrundlag bliver besværliggjort, måske endda umuliggjort, hvis Egholmmotorvejen bliver en realitet. Det samme gælder for lysbuget knortegås, og sløruglen og mosehornuglen

Vi har som nation skrevet under på, at disse arter skal beskyttes. Så bør vi også leve op til det.

Mange tak

Best Regards

Peter Thorhauge



Peter Thorhauge

Global Sales Freshwater Generation, Thermal Energy Separation

Mobile: +45 27 77 85 49

peter.thorhauge@alfalaval.com

Contact me on Teams: [sip:peter.thorhauge@alfalaval.com](https://teams.microsoft.com/join/sip:peter.thorhauge@alfalaval.com)

Alfa Laval Copenhagen A/S

Maskinvej 5 – DK-2860 Søborg - Denmark

Visit: Address – Maskinvej 5 Søborg - Denmark

Registration number: 10134285

Tel switchboard: +45 39 53 60 00 - Fax switchboard: +45 39 53 65 56

<http://www.alfalaval.com> – alfa.laval@alfalaval.com

This e-mail is intended solely for the use of the individual or entity to whom it is addressed and its content shall be regarded as confidential unless explicitly stated otherwise. If you have received this e-mail by mistake, please notify the sender immediately by e-mail and delete this e-mail from your system. Personal data and email will be handled in accordance with the [Alfa Laval Privacy Policy](#).



Classified by Alfa Laval as: Business

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Inger Marie Thorhauge (ingermariethorhauge@gmail.com)
Titel: egholmmotorveje
Sendt: 27-12-2023 13:32

Beskyttede arter

Nogle siger, at Egholm ikke har natur. Det har de ikke ret i. Jeg har flere gange været på Egholm, bl.a. med pensioneret naturvejleder Esben Buch, og det viser sig, at Egholm er en naturperle.

I flg. Miljøstyrelsens hjemmeside er 39 dyrearter vurderet som særligt sårbare og truede.

Det gælder bl.a. flagermus, odder, ulv, en række insekter og padder. Arterne fremgår af EU's Habitatsdirektiv bilag IV og kaldes derfor bilag IV-arter. Arterne er omfattet af en streng beskyttelse. Bilag IV-arterne må ikke indfanges eller slås ihjel, og der er forbud mod forstyrrelse eller ødelæggelse af deres yngle – og rasteområde.

Flagermus

Der findes flere slags flagermus på Egholm. De er meget stærkt beskyttede som beskrevet ovenfor. Efter dansk lovgivning er alle flagermus totalfredede. Det betyder, at flagermus ikke må fanges eller slås ihjel. Man må heller ikke ødelægge eller beskadige deres ynglesteder eller de områder, de vender jævnligt tilbage til for at finde deres føde. Flagermus er også beskyttet af Habitatsdirektivets bilag IV, som omfatter dyre- og plantearter, som kræver streng beskyttelse. (kilde: Danmarks Naturfredning /forvaltningsplan for flagermus)

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholmmotorvejen ikke ødelægger flagemusenes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom og fouragering.

Strandtudse

På en ekskursionstur med guide Esben Buch, hørte vi strandtudserne, som er så sjældne her i landet, at Københavns Zoo gennem de seneste år har avlet på strandtudser og genudsat dem i naturen. De har endda oplært hunden Merlin til at finde frem til strandtudser for at finde ud af, om genudsætningen er en succes. På Egholm trives strandtudserne fint i deres naturlige miljø. Og det skal de selvfølgelig blive ved med.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholmmotorvejen ikke ødelægger strandtudsernes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom og fouragering.

Odder

På den samme ekskursion, så vi også de stier, som øens oddere har lavet for at komme ud til fjorden. Der har også været sat vildtkameraer op, der har filmet oddere med unger lige på linjeføringen, hvor motorvejen skal gå. Odderne skal selvfølgelig beholde deres faste base på Egholm, ikke mindst fordi de også er bilag IV arter under EU's habitatdirektiv. I flg. transportministeriet vil man forsøge at skræmme odderne væk fra det planlagte vejområde. Det er helt uhørt og måske også ulovligt at skræmme fredede dyr.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholmmotorvejen ikke ødelægger oddernes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom og fouragering.

Lysbuget Knortegås

Egholmmotorvejen kan have katastrofale følger for arter, der i forvejen er truede og/eller fåtallige. Et eksempel er den lysbugede knortegås, der er fredet i Danmark, men også er en del af EU's fuglebeskyttelsesdirektiv. Lysbuget knortegås har sine sommerfourageringsområder på Svalbard eller i Nordøstgrønland. I vinterhalvåret lever de i Danmark. Området på/ved Egholm er et meget vigtigt område for dem. Her lever de af ålegræs i Limfjorden. I 1960'erne var der kun ca. 2000 lysbugede knortegæs tilbage. I 2020 vurderede man, at der var 13800, og størstedelen af dem bor i Danmark om vinteren. Derfor er Danmark særligt forpligtet til at passe på arten. Egholm er meget vigtig for de lysbugede knortegæs som fourageringsområde og rasteplads. Dele af øen er derfor blevet udpeget til Natura 2000 område – fuglebeskyttelsesområde. Nogle gange kan man se dem spise sig mætte i

ålegræs lige præcis der, hvor man har planlagt, at Egholmmotorvejen skal ligge.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholmmotorvejen ikke ødelægger de lysbugede knortegæs' livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom og fouragering.

Ugler

Der findes slørugler og mosehornugler, som begge er fredede på Egholm. Der er gjort flere store indsatser for at bibeholde sløruglen som ynglefugl i Danmark. På Egholm er der sat redekasser op til sløruglen. De har da også ynglet der.

Jeg vil gerne sikre mig, at der er videnskabeligt belæg for, at Egholmmotorvejen ikke ødelægger uglernes livsbetingelser på Egholm. Herunder mulighed for forplantning og sikring af afkom og fouragering.

Med så mange stærkt beskyttede arter på så lille et område, som Egholm er, må selv den største tilhænger af Egholmmotorvejen indrømme, at Egholm er meget rig på natur.

Egholm bør fredes, så det aldrig mere kommer på tale, at bygge en motorvej hen over øen eller på anden måde ødelægge dens særpræg.

På trods af de stærkt beskyttede arter – herunder bilag IV arterne – på Egholm har Aalborg Kommune formået at få Vejdirektoratet til at gennemføre en VVMrapport kun gældende for Egholm linjeføringen. Dette selvom flere trafikforskere har foreslået andre linjeføringer i forbindelse med E45 og Limfjordstunnelen. Linjeføringer, der både er billigere og har en meget bedre forrentning, fordi de afvikler trafikken bedre.

At udelukke foreslåede alternativer er så vidt jeg har forstået, imod hensigten med VVM.

I tilfældet med Egholmmotorvejen bliver det en trussel mod dyrelivet på øen.

Konklusion

De beskrevne beskyttede dyrearter har selvfølgelig forskellige behov for at kunne leve og trives, og det skal der tages hensyn til. Det vil ikke være forsvarligt at anlægge en motorvej henover øen og dermed ødelægge nogle af øens bedste fourageringsområder og levesteder.

En realisering af Egholmmotorvejen er et kæmpestort lovbrud.

Bilag IV arternes rettigheder overtrædes og deres livsgrundlag bliver besværliggjort, måske endda umuliggjort, hvis Egholmmotorvejen bliver en realitet. Det samme gælder for lysbuget knortegås, og sløruglen og mosehornuglen

Vi har som nation skrevet under på, at disse arter skal beskyttes. Så bør vi også leve op til det.

Med venlig hilsen

Inger Marie Thorhauge

Follingsvej 137

9200 Aalborg SV

Mail: ingermariethorhauge@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lisbeth Bjerg (lisbethbjerg@gmail.com)
Titel: Nej til Egholmforbindelsen
Sendt: 23-12-2023 11:55

Dybt, dybt rystende!

Vejdirektoratet og politikerne i Miljøkonsekvens rapporten foreslår at sætte hunde ind mod odderen. Hvad finder myndighederne dog ikke på for at komme de hellige ”bilkøer” til undsætning. Og for at komme 7-10 minutter hurtigere frem.

Vejdirektoratet er en offentlig myndighed, og politikerne, som skal være dem, der går forrest i overholdelse af vores love, og som vi som borgere skal kunne spejle os i, foreslår nu uden blusel at søge dispensation for at fordrive de fredede oddere fra deres ynglesteder.

Hvad er det for en verden, vi lever i.

Det er totalt grotesk.

Odderen er en Bilag IV art og rødlistet som sårbar art. Odderen kan yngle året rundt, det er et fuldstændig absurd forslag. Danmark er selv medunderskriver på EU's habitats direktiv.

Man kan også undre sig over, hvor Aalborg Kommune er i denne sag, hvordan kan det egentlig harmonere med Aalborg Kommunes egen plan og målsætninger for "Rig natur i Aalborg Kommune om beskyttelse af naturtyper og Natura 2000 områder". Der må da efterhånden være en voksen, der kan sætte foden ned og bremse dette vanvid.

Det er utrolig beskæmmende at være vidne til så mange afværgeforanstaltninger for med alle midler at få motorvejen over Egholm gennemført. Der er ingen tvivl om, at alle ved, der er alternativer i øst, som politikerne vender det blinde øje til. Alternativer, som er langt mere skånsom overfor miljøet og naturen. Samtidig viser en meningsmåling foretaget af Borgerbevægelsen, at 60% af Aalborgs borgere foretrækker en forbindelse i øst fremfor en Egholmforbindelse. En rundspørge foretaget af Hasseris Grundejerforening viser, at her foretrækker 65 procent en anden linjeføring.

Rigtig mange mennesker mister tilliden og respekten for det politiske system, når politikere fuldstændig uden faglig argumentation og uden respekt for borgernes holdning vil gennemtrumfe en beslutning, som både trafikalt, økonomisk og ikke mindst naturmæssigt og rekreativt er forkert. Så må man spørge sig selv om, hvorvidt det repræsentative demokrati har overlevet sig selv. Man fristes til at tænke, at det enkelte Folketingsmedlem bliver nødt til at underordne sig skrap partidisciplin.

Vi borgere mister respekten og tilliden til myndighederne, når I bare blæser på EU-lovgivningen, og også når I afviser at lave en opdateret VVM-rapport for en østlig forbindelse.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Poul Nielsen (linnemannielsen@gmail.com)
Titel: Høringsvar egholm motorvej
Sendt: 22-12-2023 16:09

Da jeg mandag 18. december erfarede, at Vejdirektoratet og politikerne i Miljøkonsekvens rapporten foreslår at sætte hunde ind mod odderen blev jeg dybt, dybt rystet. Hvad finder myndighederne dog ikke på for at komme de hellige "bilkøer" til undsætning. Og for at kunne komme 7-10 minutter hurtigere frem.

Vejdirektoratet er en offentlig myndighed, og politikerne, som skal være dem, der går forrest i overholdelse af vores love, og som vi som borgere skal kunne spejle os i, foreslår nu uden blusel at søge dispensation for at fordrive de fredede oddere fra deres ynglesteder.

Hvad er det for en verden, vi lever i.

Det er totalt grotesk.

Odderen er en Bilag IV art og rødlistet som sårbar art. Odderen kan yngle året rundt, det er et fuldstændig absurd forslag. Danmark er selv medunderskriver på EU's habitatsdirektiv.

Man kan også undre sig over, hvor Aalborg Kommune er i denne sag, hvordan kan det egentlig harmonere med Aalborg Kommunes egen plan og målsætninger for "Rig natur i Aalborg Kommune om beskyttelse af naturtyper og Natura 2000 områder". Der må da efterhånden være en voksen, der kan sætte foden ned og bremse dette vanvid.

Det er utrolig beskæmmende at være vidne til så mange afværgeforanstaltninger for med alle midler at få motorvejen over Egholm gennemført. Der er ingen tvivl om, at alle ved, der er alternativer i øst, som politikerne vender det blinde øje til. Alternativer, som er langt mere skånsom overfor miljøet og naturen. Samtidig viser en meningsmåling foretaget af Borgerbevægelsen, at 60% af Aalborgs borgere foretrækker en forbindelse i øst fremfor en Egholmforbindelse. En rundspørge foretaget af Hasseris Grundejerforening viser, at her foretrækker 65 procent en anden linjeføring.

Rigtig mange mennesker mister tilliden og respekten for det politiske system, når politikere fuldstændig uden faglig argumentation og uden respekt for borgernes holdning vil gennemtrumfe en beslutning, som både trafikalt, økonomisk og ikke mindst naturmæssigt og rekreativt er forkert. Så må man spørge sig selv om, hvorvidt det repræsentative demokrati har overlevet sig selv. Man fristes til at tænke, at det enkelte Folketingsmedlem bliver nødt til at underordne sig skrap partidisciplin.

Vi borgere mister respekten og tilliden til myndighederne, når I bare blæser på EU-lovgivningen, og også når I afviser at lave en opdateret VVM-rapport for en østlig forbindelse.

Mvh

Poul Nielsen

Brevdato	19-12-2023
Afsender	Cine Johansen (CJ1967@outlook.dk) Sendt af carsten johansen: CJ1967@outlook.dk
Modtagere	Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Akttitel	Fra Cine Johansen vedr. nej til Egholm motorvej
Sagsnummer	2021 - 3128
ID-nummer	294924
Versionsnummer	1
Ansvarlig	Anders Robodo Petersen
Udskrevet	04. feb 2024

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Cine Johansen (CJ1967@outlook.dk)
Titel: Nej til Egholm motorvej
Sendt: 19-12-2023 13:51

Hej

Jeg er en pige på 10 år, jeg er meget i mod Egholm motorvejen. At bygge en motorvej over Egholm vil ødelægge den dejligste ø vi har i Aalborg. Mange skoler besøger den hvert år.

Det vil ødelægge dyrelivet for rigtig mange dyr, der ikke har andre steder at være. Også den fredede Odder, som nogen nu vil jage væk med høje lyde og hunde. Det er ikke lovligt. Det er dyreplageri og så ovenikøbet af et fredet dyr. Jeg bliver meget ked af det og det er ikke i orden af Folketinget der laver love og regler ikke overholder dem.

Og det er IKKE strengt nødvendigt at bygge en motorvej over Egholm. Der er så mange andre muligheder for den motorvej.

Og der er ALDRIG en undskyldning for mishandling af dyr.

Egholm skal bevares som den dejlige ø den er, hvor skolerne og alle andre kan besøge den og nyde naturen.

Og dyrene skal have lov til at beholde deres hjem.

Det er dyrene, naturens og børnenes fremtid det handler om.

Hilsen Cine

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anne-Dorte Hertzum (adhertzum@outlook.dk)
Titel: Egholm motorvej forbindelse indsigelse.
Sendt: 19-12-2023 11:57

Danmark er altid på stikkerne i forfærdelse, når de store vilde dyr bliver presset i fx Afrika. På lille Egholm har vi et hjemmehørende lille vildt dyr. En odder ifølge habitatdirektivets artikel 12 har vi særlige hensyn til at passe på vores vilde dyr og natur. Tænk jeg om, og drop Egholmforbindelsen. Hilsen Anne-Dorte Hertzum Eskimovej 66, Vejle.

Sendt fra [Outlook til Android](#)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: "Hans J. Høyer" (hjhoyer@icloud.com)
Titel: Hermed mit høringssvar til ovenstående Jeg skal bede om at få en bekræftigelse på modtagelsen
Sendt: 11-01-2024 21:11
Bilag: Grundvand-2.pdf;

Hermed mit høringssvar til ovenstående

Jeg skal bede om at få en bekræftigelse på modtagelsen

Mobil 51 4646 22
hjhoyer@me.com

Hilsen

Hans J. Høyer
Aalborg

#HvemGiderBoiAalborg

Til: trm@trm.dk, arp@trm.dk og Vejdirektoratet

Høringssvar

Grundvand

Den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

Grundvand

Som tidligere ansvarlig for Statens grundvandskortlægning, er det min opfattelse af lovforslaget om anlæg af en 3.Limfjordsforbindelse over Egholm må afvises p.g.a. af anlægslovens §5 og §6

Årsagen er at forslag til anlægslov ophæver beskyttelsen af grundvandet i linjeføringen i strid med *Vandrammedirektivet*.

Miljøkonsekvensvurderingen (2023) viser at *Vandrammedirektivets* artikel 4 stk. 7 ikke kan opfyldes.

Indsigelsen er motiveret af at grundvandsreserverne er begrænsede og kritiske. Især da flere og flere borerer viser fund af rester af pesticider. Som skatteyder i Aalborg ønsker jeg også fremover at kunne drikke urenset grundvand fra hanen.

Aalborg 10. januar 2024

Hans J. Høyer

Nordtoft 36

9000 Aalborg

#HvemGiderBoiAalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Lisbeth Fast Gjørtz (kontakt@lisbethfast.dk)
Titel: Høringssvar vedrørende forslag til Lov om anlæg af 3. Limfjordforbindelsen - drikkevandet i Drastrup
Sendt: 11-01-2024 22:18
Bilag: Ødelæggelse af drikkevandet anlægsfasen.pdf; Mohanty et al 2021. Videnskabelig-artikel-omkring-asbest-fibre-i-undergrunden (1).pdf;

Kære trm og arp

Hermed fremsendes mit høringssvar.

Jeg gør indsigelse overfor forslag til anlægslov,

Begrundelsen er mangler i loven og MKR, og at forsigtighedsprincippet ifm. drikkevandet ved Drastrup ikke er gældende.

Vedlagt Høringssvar samt en videnskabelig artikel, der belyser en stor del af problematikken som ikke er indtænkt i loven og MKR.

med venlig hilsen

Lisbet G Fast

Lisbeth Gjørtz Fast
Nørholmsvej 101
9000 Aalborg
Danmark
Mobil. 2614 8333

www.lisbethfast.dk

Høringssvar vedrørende drikkevand:

I forbindelse med etablering af Egholmmotorvejen hen over Aalborgs sårbare drikkevand, oplyser Vejdirektoratet at det er nødvendigt at foretage en grundvandssænkning i det sårbare drikkevandsområde.

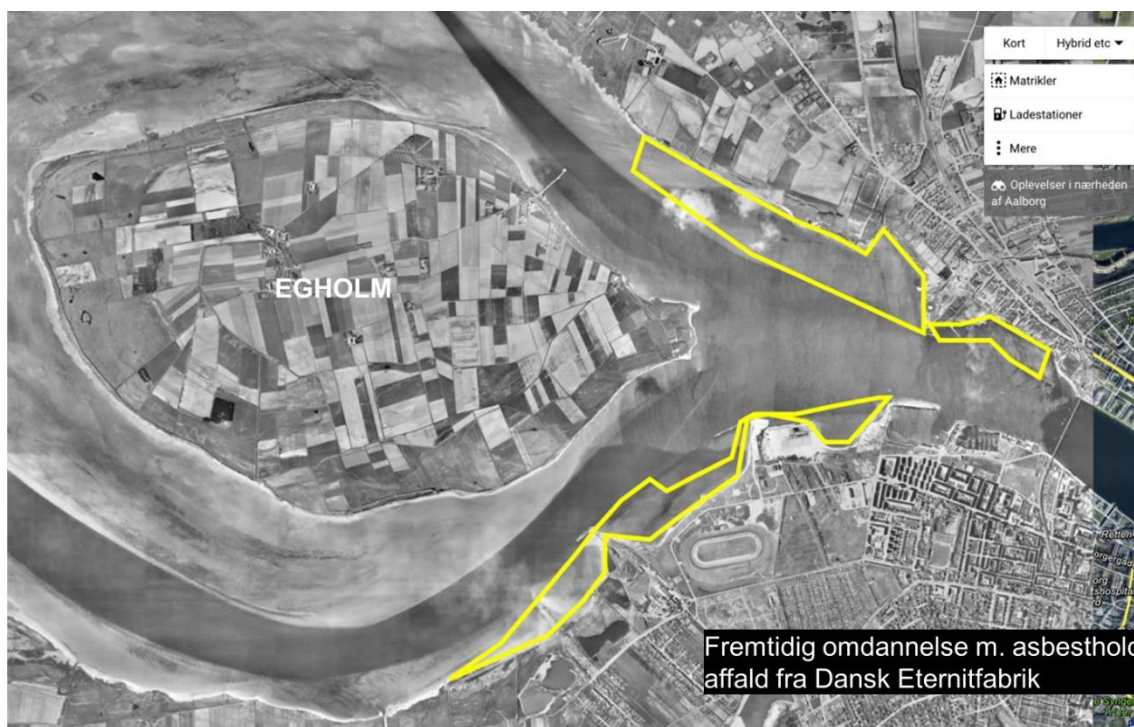
I den forbindelse er det risiko for at der trænger saltvand i grundvandsmagasinet.

Jeg har afholdt to møder med Niels Fejer Christiansen, Projektleder for Egholmmotorvejen og i denne forbindelse blev motorvejens placering over asbest deponier diskuteret, og betydningen af denne grundvandssænkning for drikkevandet.

I MKR oplyses at denne grundvandssænkning er en nødvendig del af anlægget. Grundvandssænkningen betyder en stor risiko for at der trænger saltvand ind i området. Jeg spurgte ind til hvor dette saltvand kommer fra? Saltvandet kan jo kun komme fra Limfjorden. Det gav NFC mig ret i.

Da jeg læste den sætningen: **Ingen asbest i Limfjordens bund**, tænkte jeg, hvad med alle de asbestfibre, som siden 60'erne er sivet ud i fjorden?

På de nedenstående 2 flyfoto ses hvorledes kystlinjerne er blevet udbygget med affald fra dansk eternit-fabrik



Disse flyfotoer skildrer, hvordan Limfjordens søterritorium, er blevet opfyldt med asbestholdigt affald fra Dansk Eternit og dermed omdannet til "landjord" såvel på nordsiden som på sydsiden. Vi drøftede/sammenlignede arealernes forvandling fra fjord til "landjord". Illustration nedenfor.

I ca. 25 år blev der tilkørt asbest til områderne i Limfjordens og langs kysterne og på de omkringliggende arealer UDEN forudgående kystsikre.

Derved er der store risiko ved at grave i fjordens bund. NFC. sagde, at han troede, de små fibre var ført væk efter så mange år. Jeg fortalte ham, at Region Nordjylland har oplyst, at alle deponierne er etableret uden bundmembran og perkolat opsamling. (se Bilag 2) Jeg valgte at forholde mig stille.

Asbestfibre i vandsøjlen og i drikkevand er lige så farlige som asbestfibre i tør form.

- Asbest der sluges, giver også kræft. Det ved I tilsyneladende ikke. Ingen myndighed/virksomhed ej heller Vejdirektoratet har italesat faren ved asbest i vand, eller asbest, der på anden måde, kan komme ind i kroppen gennem svælget. Asbest, der indtages oralt, er lige så farlige som asbestfibre i tør form – de giver "blot" andre asbestrelaterede sygdomme.
- Jeg har tidligere sendt NFC en videnskabelig artikel om, hvad der sker, når det regner/sner over deponiarealer, der ikke har bundmembran. Vi ved, at det ikke bliver liggende ovenpå. Det siver ned igennem jorden. Det sker på Klosterengen, til Svanholmgrøften, men også ved Renseanlæg Vest, Norden, og den ny marine... helt frem til og med Egholm færgeleje, samt ved "Verdens Ende" på Nørresundby siden. Disse områder er tidligere fjord, men er omdannet til land, skabt af store, ja enorme uforståelige mængder af bl.a. asbestholdig eternit, siporeks m.m. Bilag 4.
- Uanset hvor meget denne faktuelle viden forties, så sker denne stille transport af asbestfibre alligevel pga. udsivning/nedsivning. Dermed tilsidesættes den kumulative sundhedsmæssige store risiko både i det maritime miljø og ift. Aalborgs sårbare drikkevandområder, som ligger ganske tæt derved.



Journal of Hazardous Materials Letters 2 (2021) 100015

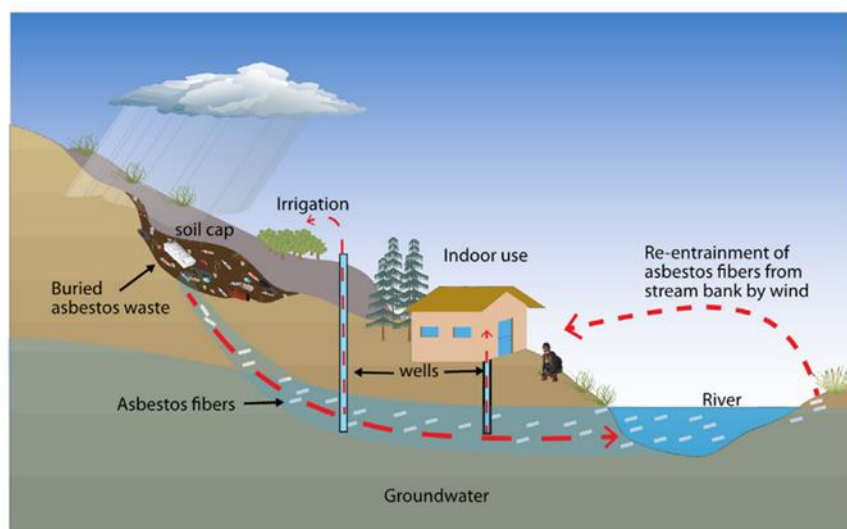


Fig. 1. Potential transport pathways of asbestos fibers in groundwater from contaminated sites.

Det øverste billede viser den meget store arealer omformet til land.

Disse arealer, som er deponier, har IKKE bundmembran. Konsekvenserne er ikke beskrevet i MKR.

Fig. 1 beskriver en anden egenskab som asbestfiber har: de er hyper mobile, specielt i maritimt miljø.

Dette betyder: at det saltvand som vil trænge ind, kommer at løbe gennem deponierne, og derved kunne medbringe asbestfiber.

Dette er ikke vurderet i MKR eller i VVM 2021.

For at kunne etablere en motorvej over (OSD) drikkevandområder, kræves det at arealanvendelse må ikke ændres, hvis ændringen kan medføre forringet grundvandkvalitet." Grundvandssænkning kan medføre en negativ påvirkning i form af kvantitative og kvalitative påvirkninger af indvindingsboringer

- Oppumpning vil kunne medføre ind- og op trængning af saltvand
- Grundvandssænkning kan tillige have midlertidig og/eller permanent indvirkning på flora og fauna ved udtørring af våde naturarealer og søer.
- I forbindelse med oppumpning af grundvand er der risiko for at påvirke selve grundvandsressourcen i forhold til dens kvalitet og/eller kvantitet.

Asbestfibre i DRIKKEVAND.

Forskningen fastslår, at regn/smeltevand kontinuerligt trækker de mikroskopiske fibre med sig ud i det maritime miljø, når det bevæger sig ned gennem et deponi/arealer og på den måde spredes de til det maritime miljø og dermed opstår der risiko for, at det trænger ind i drikkevandet.

Se figur 1 og artikel fra 2021, vedlagt: " Mobility of asbestos fibers below ground is enhanced by dissolved organic matter from soil amendments")

Hvad sker der, når motorvejen skal placeres hen over store engarealer - videre ned i fjordens gytje og over til "Verdens Ende" på Nørresundby siden? De er alle lossepladser/fyldpladser med asbestholdig eternit m.m.

De forskningsmæssige resultater vidner om særdeles uhyggelige følger, som muligvis allerede har haft deres forfærdelige virkning på byens børn. Der er ingen, der har fundet en løsning på.

Der er en særdeles voldsom risiko for forurening af asbest fiber:

- ingen kan mærke det på vandet
- ingen kan smage det
- ingen kan se det
- ingen kan oprense det

Konsekvenserne af dette, er ukontrollerbart og ude af vores hænder, for asbest kan ikke oprenses i vandsøjle. En generationsforurening er truende forud. Alle drikker vand.

Anlægsarbejdet ifm. af motorvejen i Aalborg og oplands sårbare drikkevandområder ved Drastrup, vil have et omfang og hvor den præcise konsekvens er, for MKR 2023 og VVM 2021 ved Rambøll, ukendt.

Det hele beror på et skøn.

Grundvandssænkning medfører en negativ påvirkning i form af kvantitative og kvalitative ændringer ved indvindingsboringer.

Rambøll VVM 2021 konkluderer: De miljømæssige konsekvenser af de naturlige grundvandskemiske forhold, ved oppumpning af grundvand i forbindelse med grundvandssænkning, vurderes til at være moderat.

En moderat påvirkning defineres i Miljøkonsekvensrapporten således:

Miljøemner, der påvirkes i moderat omfang, har typisk høj eller mellem sårbarhed. Der forekommer påvirkninger, som typisk enten har en stor udbredelse eller langvarig karakter og som kan give visse irreversible, men lokale skader.

Rent vand – kildevand – livets grundstof.

Der er mange argumenter for, hvorfor Egholm motorvejen bør fravælges. En af de væsentligste er efter min mening ødelæggelsen af store dele af Aalborgs drikkevand.

Egholm motorvejen gennemskærer særlige drikkevandsområder (OSD) og indvindingsopland til aktive vandforsyningsanlæg, der skal beskyttes. Områder med (OSD) dækker de grundvandsmagasiner, der har størst betydning for drikkevandsforsyningen. OSD-områderne omfatter grundvand, der indvindes til større og mindre vandforsyninger af regional betydning, eller som kan få regional betydning i fremtiden. (s. 417 i Miljøkonsekvensrapport)

I VVM redegørelsens Miljøkonsekvensrapport står der på s. 421 at: "Der skal gøres en særlig indsats for at beskytte grundvandet i OSD-områderne. Der må ikke lanceres særligt grundvandstruende anlæg, med mindre lokaliseringsmæssige hensyn nødvendiggør placeringen og da kun under særlige skærpede vilkår". Og efterfølgende: "*Den nuværende arealanvendelse må ikke ændres, hvis ændringen kan medføre forringet grundvandkvalitet.*"

Rent vand – kildevand – livets grundstof

I VVM-rapporten 2021 oplyses: Linjeføringen betyder, at der etableres motorvejsanlæg, som gennemskærer områder med særlig drikkevandsinteresser (OSD) og tæt op ad almene vandværkers kildepladser, hvor en stor del af drikkevandet til Aalborg Kommune indvindes.

Syd for Limfjorden går motorvejen gennem Aalborg Forsynings store kildeplads ved Drastrup Enge og kildepladsen til det mindre private vandværk Drastrup Vandværk.

Drastrup Kildepladser har 12 aktive indvindingsboringer og er et af de første steder i Danmark, hvor der er gennemført grundvandsbeskyttelse, da magasinet er meget sårbart over for forurening, og det samtidigt er en nøglekildeplads – dvs. en af de vigtigste kildepladser i Aalborg Kommune (s. 419), der skal beskyttes.

Nord for Limfjorden krydser motorvejen det nordvestlige område af et OSD-område og kommer tæt på Lindholm Vandværks nye kildeplads Vikingevej. Disse to kildepladser har i alt syv aktive indvindingsboringer, der skal beskyttes.

Sårbarhed.

Grundvandsmagasinerne undergrund består fortrinsvis af kalk, sand eller grus, og størstedelen af grundvandsressourcen mangler et beskyttende lerlag. I området ved Drastrup og Hvorup er der overvejende ingen beskyttende lerlag. Behovet for at beskytte grundvandet er derfor stort (s. 433/381).

Et ubeskyttet grundvandsmagasin er meget sårbart over for forurening med nitrat og andre forurenende stoffer, og generelt er grundvandsmagasinerne syd for Limfjorden præget af højt nitratinhold. Aalborg Forsynings kildepladser skal kunne overtage andre vandværker med drikkevand, hvis de skulle få problemer, med at levere vand af drikkevandkvalitet. Det øger områdets beskyttelseskrav kraftigt.

Ved det sydlige kildepladsområde, Drastrup I er grundvandsspejlet frit, og står ca. 0,5 m under terræn. I det nordlige kildepladsområde, ved Drastrup II, står grundvandsspejlet ca. 0-0,6 m under terræn. Der indvindes drikkevand ved Drastrup I og Drastrup II og analyser af vandtypen indikerer, at grundvandsmagasinet er sårbart, og at grundvandskvaliteten er påvirket af arealanvendelsen. Størstedelen af indvindingsoplandet til Aalborgs vand - Drastrup kildeplads - er fastlagt som nitrutfølsomt indvindingsområde og indsatsområde.

Ovennævnte faktuelle oplysninger fastslår, at grundvandsmagasinerne i Aalborg Kommune mange steder er dårligt beskyttet fra naturens side og derfor meget sårbare overfor nedsivende miljøfremmede stoffer. Behovet for at beskytte grundvandet er derfor stort (s. 433/531).

Jeg har været i kontakt med beboere i Drastrup og fået oplyst, at de matrikler der har mark/eng tæt på borerne, er underlagt stramme restriktioner og de får årligt kontrolbesøg.

En af lodsejerne oplyser: "Vi har påbud om, at vi ikke må sprøjte eller gøde vores have og vi må kun have 1½ hest på vores ejendom. Selvom arealet er på 1,5 ha (15.000 m²) tåler grundvandsmagasinerne ikke en større belastning grundet deres store sårbarhed. Ejendommen ligger ikke engang ovenpå drikkevandsområderne – men da grundvandskvaliteten er påvirket af arealanvendelsen, er belastningen af 1+½ hest max-grænse.

1½ hests tis/afføringer er altså grænsen for at undgå forurening og dermed kemisk forandring af grundvandets sammensætning. Det er særdeles tankevækkende.

Det er derfor meget svært at forstå, at en 4-sporet motorvej placeret direkte over drikkevandsmagasinerne, har lavere miljømæssig påvirkning af drikkevandet end 1½ hest.

Hvorledes kan ovenstående viden forenes med etablering af en 4-sporet motorvej over vores og kommende generationers grundvand?

VVM 2021, Rambøll har vurderet, at *påvirkningen af grundvandsmagasinerne* primært forventes at ske i anlægsfasen, hvor der skal foretages en midlertidig grundvandssænkning.

Jeg har nedenstående samlet en liste med nogle af de påvirkninger grundvandsmagasinerne ifølge Miljøkonsekvensrapporten udsættes for:

Grundvandssænkningens omfang og den præcise konsekvens er ukendt.

Grundvandssænkning kan medføre en negativ påvirkning i form af kvantitative og kvalitative påvirkninger af indvindingsboringer

- **Oppumpning vil kunne medføre ind- og op trængning af saltvand**
- Grundvandssænkning kan tillige have midlertidig og/eller permanent indvirkning på flora og fauna ved udtørring af våde naturarealer og søer.
- I forbindelse med oppumpning af grundvand er der risiko for at påvirke selve grundvandsressourcen i forhold til dens kvalitet og/eller kvantitet.
- **Sænkning af grundvandet kan medføre, at den naturlige grundvandskemi ændres** som følge af iltning af grundvandsmagasinet. Det kan f.eks. føre til øget nedsivning af nitrat og evt. iltning af pyrit, som kan medføre et øget nikkelindhold i grundvandet
- Iltning, øget nedsivning og saltvandsindtrængning kan medføre irreversible (varige skader) lokale ændringer af grundvandkemien. Begrebet lokalt omfatter et område i en radius af 2-10 km fra projektet eller dens aktivitet. Da magasinerne flere steder er meget sårbare, pga. manglende lerdæklag, kan lokale ændringer i grundvandskemien forplantes til de primære magasiner.

VVM 2021, Rambøll konkluderer: *De miljømæssige konsekvenser af de naturlige grundvandskemiske forhold, ved oppumpning af grundvand i forbindelse med grundvandssænkning, vurderes til at være moderat.*

En moderat påvirkning defineres i Miljøkonsekvensrapporten således:

- Miljøemner, der påvirkes i moderat omfang, har typisk høj eller mellem sårbarhed. Der forekommer påvirkninger, som typisk enten har en stor udbredelse eller langvarig karakter og som kan give visse irreversible, men lokale skader.

Der forekommer altså påvirkninger af de naturlige grundvandskemiske forhold, når betegnelsen moderat er i spil. Graden af den miljømæssige konsekvens afhænger af områderne sårbarhed. Rambøll oplyser adskillige gange i VVM-rapporten, at grundvandsmagasinerne har meget høj sårbarhed overfor miljøpåvirkninger. Side 423, 426, 427, 433 og 434.

Geografisk udbredelse af miljøpåvirkninger deles op i to:

- Stor udbredelse: Påvirkningens udbredelse omfatter et område i en radius af 10-50 km fra projektet

- Eller langvarig karakter: Påvirkningen vil forekomme i ét eller flere år og som kan give visse irreversible skader (varige)

Grundvandsmagasinerne radius oplyses ikke i rapporten, men ift. det der er angivet på fig. 23-3 og fig. 23-4 vil varige skader kunne sprede sig over hele arealet af de områder, der er angivet på kortene.

Det er særdeles svært at gennemskue, at sprogbrug som ”moderat” og ”lokale skader” reelt dækker over varige (irreversible) skader, som strækker sig over mange kilometer og det kan ikke betegnes som andet end meget misledende at ord ikke står mål med de faktiske konsekvenser.

Der findes talrige konklusioner, der ved første øjekast, synes ubetydelige eller tålelige – men ved nærmere eftersyn vil Egholmmotorvejens etablering medføre mange varige ødelæggelser, samt diverse miljøbelastninger.

Sammenfattende konklusion

I VVM 2021 Miljøkonsekvensrapporten for Egholmmotorvejen, står der: *der skal gøres en særlig indsats for at beskytte grundvandet i OSD-områderne. Der må ikke lanceres særligt grundvandstruende anlæg, med mindre lokaliseringsmæssige hensyn nødvendiggør placeringen og da kun under særlige skærpede vilkår, f.eks. anlæggelse af tæt membran under et virksomhedsareal, som evt. kan true grundvandet. Den nuværende arealanvendelse må ikke ændres, hvis ændringen kan medføre forringet grundvandkvalitet.* (s. 418)

Der vil allerede i anlægsfasen, i forbindelse med grundvandssænkningen, forekomme påvirkninger af kvaliteten af den naturlige grundvandskemiske sammensætning. Allerede **DER** er dette projekt i strid med de beskyttelseskrav der gælder for OSD-områderne: *”Den nuværende arealanvendelse må ikke ændres, hvis ændringen kan medføre forringet grundvandkvalitet.”*

Den 3. Limfjordsforbindelse kan derfor ikke anlægges med den geografisk placering, der er fremlagt i projektbeskrivelsen.

MKR, giver endvidere ingen bud på, hvor omfattende og kraftige de ødelæggende påvirkninger af grundvandsmagasinerne naturlige grundvandskemi vil være ved grundvandssænkningen i forbindelse med etableringen af motorvejen. Ej heller kan der gives en garanti ved drift, om, at der ikke vil ske uheld/ulykker på motorvejen, som ødelægger drikkevandet.

Og der sker ulykker på motorvejene. Selv ikke lovgivning kan forhindre at biler forulykker, slynges af vejanlægget og lander et godt stykke ud i terrænet. I den forbindelse sker der ofte udslip af såvel benzin/diesel/olie med fatale konsekvenser for drikkevandsområder. Ingen opsamlingsbassiner kan garantere at der ikke sker udslip. I øvrigt fremgår det ikke hvor leret, som skal udgøre væggene skal hentes hen?

Egholmmotorvejen må betegnes som værende HØJRISIKO grundet kildepladsernes kolossale store sårbarhed overfor selv små mængder af påvirkning. De miljømæssige vurdering, hviler på sitrende søjler – det afkodes tydeligt gennem hele rapporten. Derfor er Egholmmotorvejen reelt ikke et muligt valg.

Livets sårbarhed og betydningen af varige ødelæggelser må vi kunne forvente, tildeles central betydning, idet det har afsæt i menneskers, dyrs, planters, ... jordens eksistens. Alle uanset politisk overbevisning har brug for rent drikkevand. Så livsvigtig er det.

ET LANDS NATURRESURSER ER EN FÆLLES NATIONALFORMUE, hvoraf slægt på slægt lever. Én eneste generation kan lægge et område øde, som ikke snesevis af efterfølgende slægter kan bringe på fode igen.

Det politiske system, skal ikke lide af angsten for at virke utroværdig, fordi de tør forkaste en løsning til fordel for en anden og bedre, slet heller ikke når der allerede i anlægsfasen overskrider de krav der stilles i forhold til beskyttelse af OSD drikkevandsmagasiner.

Det eneste rigtige er at indstille til, at der arbejdes på et alternativt fremtidsholdbart trafikmønster, der har afsæt i et dugfrisk vidensgrundlag. På denne måde vil vi som land være på rette kurs ift. klima, bæredygtighed, overholdelse af internationale underskrevne habitats direktiver, økonomisk samfunds -investering der sikrer livsvilkår på bedste måde. Denne tænkning skaber bæredygtig udvikling.

Jeg kan ikke finde én eneste kvalitet ved motorvejen, som er vigtigere end det at kunne åbne vandhanen og give sit barn, sin ven, sin mor, sin far, ens gæst, en selv, en fremmed et glas frisk vand tappet direkte fra vandhanen.

Egholmlinjen skal opgives.

Rent vand er
LIVETS GRUNDSTEN

Lisbeth Gjørtz Fast, Nørholmsvej 101, 9000 Aalborg

kontakt@lisbethfast.dk

+45 2614 8333



Contents lists available at ScienceDirect

Journal of Hazardous Materials Letters

journal homepage: www.elsevier.com/locate/hazl



Mobility of asbestos fibers below ground is enhanced by dissolved organic matter from soil amendments



Sanjay K. Mohanty^{a,d,*}, Ashkan Salamatipour^{b,d}, Jane K. Willenbring^{c,d}

^a Civil and Environmental Engineering, University of California, Los Angeles, CA, USA

^b Midwestern University, Chicago College of Osteopathic Medicine, Downers Grove, IL, USA

^c Department of Geological Sciences, Stanford University, Stanford, CA, USA

^d Formerly in the Department of Earth and Environmental Science, University of Pennsylvania, Philadelphia, PA, USA

ARTICLE INFO

Keywords:

Asbestos mobility
Humic acid
Fulvic acid
Chrysotile
Groundwater pollution
Asbestos remediation

ABSTRACT

To prevent exposure of millions of people living near thousands of contaminated sites to asbestos, the sites are typically capped with soil and amendments, assuming asbestos mobility underground is negligible in all conditions. Here, we disprove this long-standing assumption and showed that the presence of certain types of dissolved organic matter (DOM) can facilitate the transport of the asbestos fibers through packed sand or soil columns. The column scale simulates asbestos transport without and without DOM, although asbestos transport at a longer scale through aquifer may vary because of soil heterogeneity. Our data shows that the extent of fiber transport in soil is affected by DOM quality: fulvic acid > humic acid > natural organic matter isolated from Suwanee River, a model terrestrial organic carbon. We attribute the results to the ability of DOM to affect aggregation of asbestos fibers and limit their attachment on soil. Thus, types of organic amendments applied on asbestos-contaminated sites may have an unintended consequence: transport of asbestos fibers to shallow groundwater to receiving streams or rivers, from where they could be resuspended in the air via irrigation or drying of the riverbed.

1. Introduction

Studies on exposure to asbestos fibers via air have received a lot of attention due to their implication to lung cancer and mesothelioma (Furuya et al., 2018; Nielsen et al., 2014; WHO, 2006), whereas exposure of asbestos via water received far less attention, despite increased risks of stomach cancer from ingested asbestos (Fortunato and Rushton, 2015). Furthermore, environmental exposure through water or soil has been assumed to be negligible (Fuller, 1977) with the premise that asbestos fibers should stick with soil and be filtered out of infiltrating water. However, recently asbestos fibers were found underground hundreds of meters away from their source (Buzio et al., 2000; Emmanouil et al., 2009; Buck et al., 2013), suggesting an alternative asbestos exposure pathway: shallow groundwater. Typically, asbestos-containing materials are buried in the soil to prevent erosion. However, smaller fibers may be produced in the waste piles by abrasion during transportation or storage. Owing to their smaller size, the fibers have a higher potential than bulk asbestos for transport in water. They could be transported from the waste piles via infiltrating water to groundwater. Use of contaminated groundwater for irrigation (Turci et al., 2016) and showering or indoor humidifiers (Roccaro and Vagliasindi, 2018) have been shown to increase asbestos inhalation risk (Fig. 1). Thus, it is critical to understand the

environmental conditions that increase the mobility of asbestos fibers from contaminated soil to groundwater.

A lack of research on asbestos fiber mobility in porous media limits our understanding of environmental factors that may trigger the transport of fibers in soil. Assuming asbestos fibers behave similarly to other mineral colloids in water, the fiber mobility in the soil can be predicted based on numerous colloid transport studies (Ryan and Elimelech, 1996). Colloids are transported through soil by infiltrating water and deposited on grain surfaces by settling, interception, and diffusion as predicted by colloid filtration theory (Elimelech, 1994). Thus, transport and removal of colloids can be affected by physical factors such as size (Pelley and Tufenkji, 2008), the shape of colloids (Seymour et al., 2013), and the distribution of pore sizes in soil (Bradford et al., 2002), and chemical factors such as pH (Bergendahl and Grasso, 1999), ionic strength (Tufenkji and Elimelech, 2005), and the presence of phosphates and dissolved organic carbon (Hofmann and Liang, 2007), which affect the interaction between colloids and soil.

Unique physical and surface chemical properties of asbestos fibers could affect their transport in soil. Asbestos fibers have long aspect ratios with fiber length within the range of 100 μm (Skinner et al., 1988). Thus, they are expected to get trapped in soil pores due to physical straining (Bradford et al., 2006). As diffusion or transport of fibers along the

* Corresponding author at: Civil and Environmental Engineering, University of California, Los Angeles, USA.

E-mail addresses: mohanty@ucla.edu (S.K. Mohanty), willenbring@stanford.edu (J.K. Willenbring).

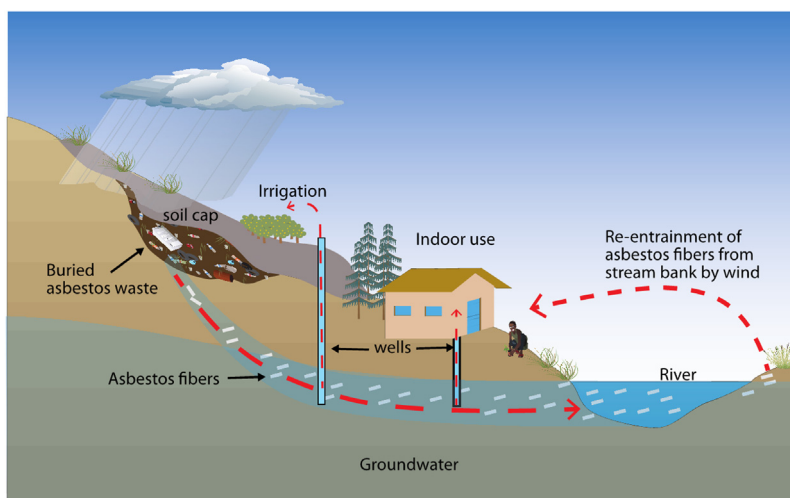


Fig. 1. Potential transport pathways of asbestos fibers in groundwater from contaminated sites.

longitudinal axis is expected to be higher (Wu et al., 2017), fibers can pass through pores that are smaller than the length but bigger than the width of fibers. Some asbestos minerals such as chrysotile—the most commonly used asbestos mineral—exhibit a net positive surface charge in the water around neutral pH because of an outer brucite-like layer (Pollastri et al., 2014). As natural soil has a net negative surface charge, electrostatic attraction between soil and chrysotile fibers can limit their mobility in soil. The surface charge, however, can be reversed with increasing pH or exposure to dissolved organic matter (DOM) (Morales et al., 2011), which in turn could increase their mobility.

DOM is ubiquitous in surface and subsurface environments. The concentration of DOM is expected to be high in the asbestos-contaminated site because the protective capped soil layer typically contains biosolids or compost to support vegetation cover (Li et al., 2014; Gonneau et al., 2017) and to support soil microorganisms, which can biodegrade asbestos using exudates (Mohanty et al., 2018). Yet, the ability of DOM to increase the transport of asbestos fibers has not been evaluated. Herein, we examine the effect of the presence of DOM on chrysotile fiber mobility in soil. By injecting chrysotile fiber suspensions in the presence of DOM through saturated soil or sand columns, we identify the potential culprit for asbestos fiber mobility in soil or groundwater.

2. Material and methods

2.1. Asbestos suspension

Chrysotile was chosen as the model asbestos mineral because it is the most commonly used asbestos type and ubiquitous in asbestos-contaminated sites (Li et al., 2014). To produce monodispersed chrysotile fibers, chrysotile ore (Globe, Arizona) was first ground in dry condition (Salamatipour et al., 2016) and then purified using ammonium chloride and heat to remove brucite impurities (Benson, 1982). The purified fibers were dispersed by an ultrasonic probe, and large fibers (length > 50 μm) were removed by settling the fibers with gravity for 30–45 min. Based on Stoke's law, 30 min is sufficient to settle particles larger than 50 μm assuming the particle density of asbestos is 2.6 g cm^{-3} . The smaller size fraction was used in this experiment due to their high potential for mobility compared to the bulk particle. The size also simulates silt and clay particles, which are typically eroded and transported from asbestos waste piles. The resulting suspensions were diluted with deionized water to lower the turbidity, equivalent to the fiber concentrations of $0.3 \pm 0.05 \text{ g L}^{-1}$, based on the calibration curve between fiber concentrations and absorbance or turbidity of samples. The concentration was determined based on a calibration curve of suspensions containing a known quantity of dried

asbestos fibers of a similar particle size range (Mohanty et al., 2018). To examine the effect of DOM on asbestos mobility, three types of organic carbon were used: fulvic acid, humic acid, and natural organic matter from Suwannee River (Green et al., 2015). Concentrated DOM prepared from all types of organic carbon fractions were spiked into the asbestos suspensions to adjust the concentration of DOM between 0–25 mg L^{-1} . The DOM stock solution (250 mg L^{-1}) was prepared by dissolving 25 mg of organic matter in 25 mL of ultrapure water raised to pH 11 and diluting the stock solution to 100 mL. Filtration of stock solution through 0.7 μm carbon fiber filter did not result in changes in absorbance indicating the absence of particulate organic carbon (>0.7 μm).

To adjust the geochemical conditions of the suspensions, pH, ionic strength, and DOM concentration were varied. The pH was adjusted between 3–12 by adding a buffer solution containing 1 mM MOPS buffer (MOPS, 3-N-morpholino propanesulfonic acid) and small quantities of concentrated HCl or NaOH. To examine whether the organic buffer has any effect on asbestos mobility, pH was also adjusted with only HCl and NaOH. To examine the effect of ionic strength, NaCl was added to the solutions to adjust the ionic strength to values between 0.1 mM–100 mM. To examine the effect of other ions that may be present in soil leachate, mobility experiments were repeated using soil leachate or suspensions containing phosphate (1 and 5 mg L^{-1}). To isolate the effect of confounding factors, we examine the effect of geochemical factors including pH, ionic strength, dissolved organic carbon quantity, soil leachate, and phosphate concentration in sand columns. All soil column experiments were conducted at pH 7 due to their relevance to the most natural soil pH.

2.2. Asbestos mobility experiments

Coarse quartz sand (ASTM 20-30) and soil collected from BoRit, PA—a site previously contaminated with asbestos-containing material—were used as porous media for this study. Sand or sieved (< 2 mm) soil was packed in glass columns (2.54 cm ID and 15 cm length) and flushed with deionized water at 12 cm h^{-1} or 2 pore volumes per hour using a peristaltic pump for 24 h from bottom to top to displace air, maintain saturation, and remove any loosely attached natural colloids. Solution without asbestos, adjusted to a specific pH, ionic strength, with and without specific DOM, was injected from the bottom of the column to equilibrate the packed sand or soil with the geochemical composition of the asbestos suspension. After flushing 10 pore volumes of the asbestos-free solution, 4 pore volumes of asbestos suspension with and without DOM was injected through the columns, followed by injection of 4 pore volumes of asbestos-free solution to flush fibers from pore water. The effluents were collected at 10 mL

fractions and analyzed for asbestos fibers. Control experiments without asbestos were conducted to measure the background turbidity under the same experimental conditions. The difference in turbidity of samples collected in experiments with and without asbestos fibers was used to quantify the approximate concentration of asbestos fibers in the effluent. This method eliminates the contribution of soil particles and any background asbestos present originally in the soil to effluent turbidity values and helps estimate the percentage of injected asbestos transported through sand or soil columns.

Effluents were analyzed for pH and optical density (Hach DR 2700). The optical density of suspensions at 595 nm was used as a surrogate measure of asbestos concentration in water. At this wavelength, the color of the suspension from any added DOM has a negligible (<0.1 %) effect on the optical density of the suspension. This method assumes that any increase in absorbance during the experiments was due to the presence of asbestos fibers or particles in the effluent. To confirm the presence of asbestos fibers, the effluent samples were concentrated to 10x concentration. Briefly, nearly 10 mL suspension in 15 mL centrifuge tube was centrifuged at 5000 g for 10 min, and 9 mL supernatant was discarded, leaving behind settled asbestos with 1 mL of effluent. A drop of concentrated (10x) suspension was dried and analyzed for fiber morphology using a scanning electron microscope with an energy-dispersive X-ray spectroscopy (SEM-EDX). The asbestos samples were not coated with gold before SEM analysis. To measure any change in surface charge of chrysotile fibers in the presence of DOM, electrophoretic mobility of asbestos fibers at neutral pH was measured with and without the presence of humic acid, fulvic acid, and natural organic matter (10 mg/L), and corresponding zeta potential was estimated (Pollastri et al., 2014).

3. Results and discussion

3.1. Dissolved organic matter enhanced asbestos mobility in sand and soil columns

Using three types of organic carbon from the same sources, we showed that the presence of DOM increased asbestos mobility in soil columns (Fig. 2) and sand columns (Fig. S1, Supporting Materials). The columns experiments where no DOM was used showed no detectable breakthrough curves in sand columns (Fig. S1) and soil columns (Fig. S2). When DOM was not used in the suspension, the effluent turbidity in columns without and with asbestos was similar, indicating limited to no asbestos mobility without DOM. In contrast, when DOM was used, effluent turbidity in columns with asbestos was significantly higher than effluent turbidity without DOM, indicating transport of asbestos through soil columns was enhanced in the presence of DOM. Subtracting the area below the breakthrough curves in control columns (without asbestos) from the area below the columns with asbestos, we estimated the recovery or net amount of asbestos transported through columns in the presence of each type of DOM. The fraction transported in the presence of FA, HA, and NOM are $10.4\% \pm 0.2\%$, $4.4\% \pm 0.8\%$, and $0.4\% \pm 0.8\%$, respectively. The result indicates that NOM has the least effect on asbestos mobility compared with humic or fulvic acids.

SEM image of asbestos fibers size in the effluent showed that some fibers with a size of nearly $10\ \mu\text{m}$ were transported through columns (Fig. 3), indicating pore size in sand columns were large enough to permit passage of large asbestos fibers, especially along with the fiber c- or z-axis. Smaller fibers were appeared lighter compared to large and thicker fibers (dark) due to excess charging under the electron beam during SEM image acquisition. It should be noted that effluent samples were concentrated by a factor of 10 by centrifugation before evaporating a drop of concentrated asbestos suspension on SEM grids. Thus, fibers were aggregated on the SEM grid. Therefore, the result should not be used to quantify aggregation state and any change in the size distribution of fiber during transport through sand or soil columns.

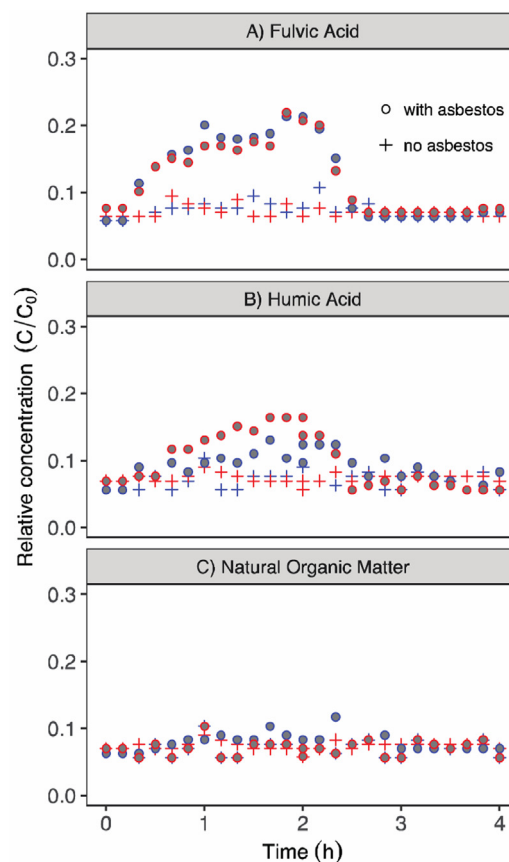


Fig. 2. Transport of asbestos fibers through duplicate soil columns, in the presence of 10 mg/L of (a) fulvic acid (FA), (b) humic acid (HA) or (c) natural organic matter (NOM). The ionic strength (I) was adjusted to 10 mM and the pH was adjusted to 7. Duplicate experiments were conducted for each condition: with or without asbestos in the influent. The data for control columns where no DOM was used is provided in Figure S2.

We attributed DOM-facilitated transport of asbestos fibers to alteration in aggregation or dispersion of asbestos fibers in pore water by DOM, which could have made the fibers move through soil pores with limited interaction with soil grains. We observed a lack of settling of fibers in fulvic acid solution in 24 h and formation of stratified layers in the absence of DOM tested in this study, indicating that the addition of DOM increase the stability of the fiber suspension (Supporting Material).

DOM can also alter the surface charge of chrysotile fibers and change their interaction with the soil. Zeta potential measurement indicates that the zeta potential of chrysotile was reversed from net positive ($2.34 \pm 0.57\ \text{mV}$) to negative ($-44.45 \pm 13.21\ \text{mV}$) in the presence of all DOM at a concentration of 10 mg/L at pH 7. Thus, electrostatic repulsion between DOM-coated chrysotile and soil could partially explain an increase the fiber mobility in the presence of DOM. We attributed the increase in transport of asbestos fibers to a decrease in interaction of asbestos fibers with soil and an increase in stability of asbestos suspension in the presence of DOM, similar to transport of other positively charged minerals such as hematite, goethite, and magnetite (Philippe and Schaumann, 2014). However, surface charge reversal alone may not explain the observed increase in asbestos mobility in sand or soil, partly because an increase in pH from 3–12 did not have any effect on asbestos mobility in sand columns (Fig. S3). An increase in pH beyond the point of zero charges of chrysotile is expected to reverse the surface charge of chrysotile from net positive to net negative and increase their transport through the sand. However, we did not observe an increase in transport of asbestos fibers at pH 12, suggesting that pH does not affect asbestos mobility. Exposure to phosphate, which can also reverse surface charge, and soil leachate,

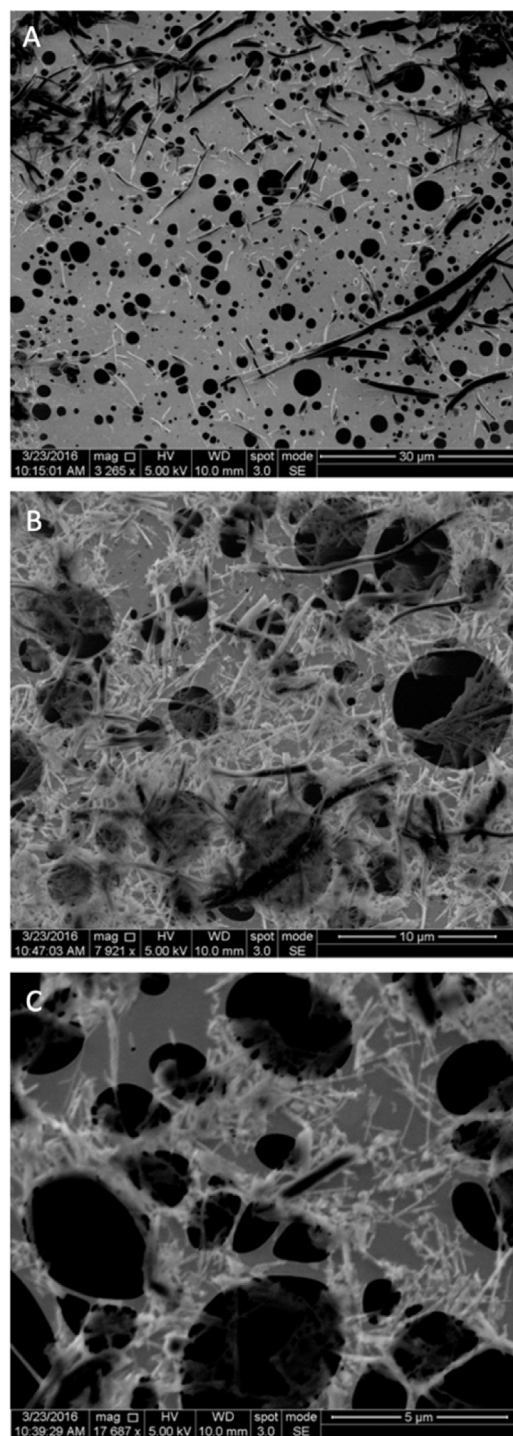


Fig. 3. SEM picture of chrysotile fibers in influent (A) and effluents of sand (B) and soil columns (C). Note the scale of the bar is different in each figure.

which may contain some organic carbon, did not alter asbestos mobility through sand columns. Thus, we assume that DOM can affect asbestos fiber behavior such as aggregation in the suspension and its interaction with soil or sand surface, both of which can affect asbestos mobility.

3.2. Dissolved organic matter quality is critical for asbestos fiber mobility

The breakthrough concentration of asbestos fibers decreased in the following order: fulvic acid > humic acid > natural organic matter (Fig. 2). Integrating the area underneath the breakthrough curve and

subtracting the area of control experiments (no asbestos), we estimated that on average 10.4 %, 4.4 %, and 0.4 % of applied asbestos fibers were transported in the presence of fulvic acid, humic acid, and natural organic matter, respectively. These results confirmed that DOM quality is critical in determining the extent to which they can increase asbestos mobility in soil. It should be noted that the pH of suspension (7.0 ± 0.2) was buffered using 1 mM or 209 mg L⁻¹ MOPS, which is also another type of DOM. Yet, effluent turbidity did not increase, indicating MOPS did not affect the mobility of asbestos fibers. A lack of fiber mobility in the presence of 209 mg L⁻¹ MOPS buffer further confirmed that DOM quality is critical for fiber mobility. However, the characteristic property of DOM or specific quality that may make it effective for asbestos mobility is not clear. Our study shows that negative charge density may be one attribute of DOM that could affect asbestos transport. Fulvic acid, humic acid, and natural organic carbon contain carboxyl or other negatively charged functional groups, which can bind with positively charged surfaces via adsorption or complexation. Based on the properties of these well-characterized organic carbons, fulvic acid has higher negative charge density than humic acid, and humic acid has higher negative charge density than natural organic carbon (Green et al., 2015). Mechanism of DOM adsorption on inorganic colloids highly depends on the characteristics of colloids and DOM characteristics such as molecular structure, charge, hydrophobicity, molecular weight, and conformation (Philippe and Schaumann, 2014). Thus, future studies should examine the relative importance of the specific DOM qualities on asbestos mobility.

3.3. Environmental implications

These results may have profound consequences on the asbestos mobility in soils and groundwater, which in turn could increase asbestos exposure to millions of people living near asbestos-contaminated sites. For instance, if the DOM released from compost and biosolids from the capped soil layer increases the release of asbestos fibers from the contaminated soil, it could increase the fiber transport to surface water via shallow groundwater. Thus, this alternative asbestos exposure route via groundwater should not be ignored, and organic amendment types should be selected based on their potential impact on asbestos mobility. Caution should be practiced in extrapolating the results of this bench-scale study to field sites because of the difference in the scale of transport at the field site (Leij et al., 2016), the grain size distribution of soil and asbestos, types of asbestos minerals, and DOM concentration and quality (Lyon et al., 2011).

4. Conclusions

Our results disproved the prevailing assumption that asbestos fibers are immobile in soils and could not move in groundwater in all conditions. We showed that exposure to certain types of DOM at the contaminated sites can increase asbestos mobility. The extent to which DOM increases asbestos mobility depended on the DOM quality: fulvic acid > humic acid > natural organic matter. We surmised that a combination of increased stability of asbestos fiber suspension and decreased interaction between the fiber and soil or sand grain in the presence of DOM could increase the mobility of asbestos fibers through soils.

Declaration of Competing Interest

The authors declare that they have no known competing financial interests or personal relationships that could have appeared to influence the work reported in this paper.

Acknowledgments

We thank Jamie Ford (Singh Center for Nanotechnology, University of Pennsylvania) for assistance in the acquisition of SEM images of asbestos

fibers. The illustrations in Fig. 1 and TOC art were made using Integration & Application Network (Ian), University of Maryland Center for Environmental Science. This study was supported by the University of Pennsylvania's SRP Center Grant (P42 ES027320), "Asbestos fate, exposure, remediation, and adverse health effects" from the National Institute of Environmental Health Science (NIEHS).

Appendix A. Supplementary data

Supplementary material related to this article can be found, in the online version, at doi:<https://doi.org/10.1016/j.hazl.2021.100015>.

References

- Benson, R.F., 1982. Method for Leaching Magnesium from Magnesium Hydroxide-containing Composition. Carey Canada Inc.
- Bergendahl, J., Grasso, D., 1999. Prediction of colloid detachment in a model porous media: thermodynamics. *AIChE J.* 45 (3), 475–484.
- Bradford, S.A., Yates, S.R., Bettahar, M., Simunek, J., 2002. Physical factors affecting the transport and fate of colloids in saturated porous media. *Water Resour. Res.* 38 (12).
- Bradford, S.A., Simunek, J., Bettahar, M., van Genuchten, M.T., Yates, S.R., 2006. Significance of straining in colloid deposition: evidence and implications. *Water Resour. Res.* 42 (12).
- Buck, B.J., Goossens, D., Metcalf, R.V., McLaurin, B., Ren, M., Freudenberger, F., 2013. Naturally occurring asbestos: potential for human exposure, Southern Nevada, USA. *Soil Sci. Soc. Am. J.* 77 (6), 2192–2204.
- Buzio, S., Pesando, G., Zuppi, G.M., 2000. Hydrogeological study on the presence of asbestos fibres in water of northern Italy. *Water Res.* 34 (6), 1817–1822.
- Elimelech, M., 1994. Effect of particle-size on the kinetics of particle deposition under attractive double-layer interactions. *J. Colloid Interface Sci.* 164 (1), 190–199.
- Emmanouil, K., Kalliopi, A., Dimitrios, K., Evangelos, G., 2009. Asbestos pollution in an inactive mine: determination of asbestos fibers in the deposit tailings and water. *J. Hazard. Mater.* 167 (1–3), 1080–1088.
- Fortunato, L., Rushton, L., 2015. Stomach cancer and occupational exposure to asbestos: a meta-analysis of occupational cohort studies. *Br. J. Cancer* 112 (11), 1805–1815.
- Fuller, W.H., 1977. Movement of Selected Metals, Asbestos, and Cyanide in Soil: Applications to Waste Disposal Problems. Municipal Environmental Research Laboratory, Office of Research and Development, US Environmental Protection Agency.
- Furuya, S., Chimed-Ochir, O., Takahashi, K., David, A., Takala, J., 2018. Global asbestos disaster. *Int. J. Environ. Res. Public Health* 15 (5), 1000. <https://doi.org/10.3390/ijerph15051000>.
- Gonneau, C., Miller, K., Mohanty, S.K., Xu, R., Hwang, W.-T., Willenbring, J.K., Casper, B. B., 2017. Framework for assessment and phytoremediation of asbestos-contaminated sites. *Environ. Sci. Pollut. Res. - Int.* 24 (33), 25912–25922.
- Green, N.W., McInnis, D., Hertkorn, N., Maurice, P.A., Perdue, E.M., 2015. Suwannee river natural organic matter: isolation of the 2R101N reference sample by reverse osmosis. *Environ. Eng. Sci.* 32 (1), 38–44.
- Hofmann, A., Liang, L., 2007. Mobilization of colloidal ferrihydrite particles in porous media - an inner-sphere complexation approach. *Geochim. Cosmochim. Acta* 71 (24), 5847–5861.
- Leij, F.J., Bradford, S.A., Sciortino, A., 2016. Analytic solutions for colloid transport with time- and depth-dependent retention in porous media. *J. Contam. Hydrol.* 195, 40–51.
- Li, J., Dong, Q., Yu, K., Liu, L., 2014. Asbestos and asbestos waste management in the Asian-Pacific region: trends, challenges and solutions. *J. Clean. Prod.* 81, 218–226.
- Lyon, S.W., Grabs, T., Laudon, H., Bishop, K.H., Seibert, J., 2011. Variability of groundwater levels and total organic carbon in the riparian zone of a boreal catchment. *J. Geophys. Res. Biogeosci.* 116 (G1).
- Mohanty, S.K., Gonneau, C., Salamatipour, A., Pietrofesa, R.A., Casper, B., Christofidou-Solomidou, M., Willenbring, J.K., 2018. Siderophore-mediated iron removal from chrysotile: Implications for asbestos toxicity reduction and bioremediation. *J. Hazard. Mater.* 341, 290–296.
- Morales, V.L., Zhang, W., Gao, B., Lion, L.W., Bisogni Jr., J.J., McDonough, B.A., Steenhuis, T.S., 2011. Impact of dissolved organic matter on colloid transport in the vadose zone: deterministic approximation of transport deposition coefficients from polymeric coating characteristics. *Water Res.* 45 (4), 1691–1701.
- Nielsen, L.S., Baelum, J., Rasmussen, J., Dahl, S., Olsen, K.E., Albin, M., Hansen, N.C., Sherson, D., 2014. Occupational asbestos exposure and lung cancer-a systematic review of the literature. *Arch. Environ. Occup. Health* 69 (4), 191–206.
- Pelley, A.J., Tufenkji, N., 2008. Effect of particle size and natural organic matter on the migration of nano- and microscale latex particles in saturated porous media. *J. Colloid Interface Sci.* 321 (1), 74–83.
- Philippe, A., Schaumann, G.E., 2014. Interactions of dissolved organic matter with natural and engineered inorganic colloids: a review. *Environ. Sci. Technol.* 48 (16), 8946–8962.
- Pollastri, S., Gualtieri, A.F., Gualtieri, M.L., Hanuskova, M., Cavallo, A., Gaudino, G., 2014. The zeta potential of mineral fibres. *J. Hazard. Mater.* 276 (0), 469–479.
- Roccaro, P., Vagliasindi, F.G.A., 2018. Indoor release of asbestiform fibers from naturally contaminated water and related health risk. *Chemosphere* 202, 76–84.
- Ryan, J.N., Elimelech, M., 1996. Colloid mobilization and transport in groundwater. *Colloids Surf. A-Physicochem. Eng. Asp.* 107, 1–56.
- Salamatipour, A., Mohanty, S.K., Pietrofesa, R.A., Vann, D.R., Christofidou-Solomidou, M., Willenbring, J.K., 2016. Asbestos fiber preparation methods affect fiber toxicity. *Environ. Sci. Technol. Lett.* 3 (7), 270–274.
- Seymour, M.B., Chen, G.X., Su, C.M., Li, Y.S., 2013. Transport and retention of colloids in porous media: does shape really matter? *Environ. Sci. Technol.* 47 (15), 8391–8398.
- Skinner, H.C.W., Ross, M., Frondel, C., 1988. Asbestos and Other Fibrous Materials: Mineralogy, Crystal Chemistry, and Health Effects. Oxford University Press.
- Tufenkji, N., Elimelech, M., 2005. Breakdown of colloid filtration theory: role of the secondary energy minimum and surface charge heterogeneities. *Langmuir* 21 (3), 841–852.
- Turci, F., Favero-Longo, S.E., Gazzano, C., Tomatis, M., Gentile-Garofalo, L., Bergamini, M., 2016. Assessment of asbestos exposure during a simulated agricultural activity in the proximity of the former asbestos mine of Balangero, Italy. *J. Hazard. Mater.* 308, 321–327.
- WHO, 2006. Elimination of Asbestos-related Diseases (No. WHO/SDE/OEH/06.03). World Health Organization.
- Wu, L., Ortiz, C.P., Jerolmack, D.J., 2017. Aggregation of elongated colloids in water. *Langmuir* 33 (2), 622–629.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mette sonne (sonnepost5@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr Egholmforbindelsen - Drikkevand
Sendt: 11-01-2024 21:50

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er, at linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bla. indvindingsområdet i Drastrup. Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem årene har lavet en kæmpe indsats for at beskytte. Det virker hovedløst at føre en motorvej gennem det område. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg. Drikkevands direktivet bør overholdes og alene af den grund bør man finde andre trafikale løsninger. At lave en lineføring så nær på det dyrebareste vi har i dette land ! Vores drikkevand !, det er hovedløst. Som borger må jeg påberåbe mig retten til at man fortsat beskytter vor drikkevands årer mod forurening. Uanset ! Landskabet og jordbunden omkring Aalborg er desværre ikke så lerholdig, vores undergrund består af et ganske tyndt lag jord og meget kridt - dvs at det naturlige filter for regnvand bliver ikke filtreret til grundvandet og det vil bl.a. derfor være ekstra sårbart i forhold til en ulykke eller store vandmængder der siver ned fra et vejanlæg, hvilket vi har mange eksempler på for ganske nylig med gigantiske regnskyl. Vi kender ikke vejrforholdene i fremtiden, men meget tyder på at voldsom nedbør bliver oftere end tidligere. Jeg mener derfor ikke at det er utilstedelig at etablere en motorvej lige klods op ad vores drikkevands årer. Mvh Mette Sonne

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: ullafr@gvdnet.dk (ullafr@gvdnet.dk)
Titel: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse - Potentiel trussel mod grundvand
Sendt: 11-01-2024 20:18

Indsigelse mod anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

Der gøres hermed indsigelse mod det fremsatte forslag til lov om en 3. limfjordsforbindelse over Egholm af mange grunde, heriblandt:

1.

Den valgte trace udsætter Aalborgs forsyning af rent drikkevand for en potentiel forureningsrisiko

Den udpegede trace til en vestlig motorvej omkring Aalborg går gennem to væsentlige kildeområder for Aalborgs forsyning med drikkevand, områderne ved Drastrup og Hvorup.



Motorvejstraceen i forhold til kildepladserne ved Drastrup og Hvorup

På nuværende tidspunkt leverer borerne ved Drastrup 18,8% og boringen ved Hvorup 8,8% af Aalborgs samlede forsyning af drikkevand. I Helhedsplan for nuværende og fremtidig anvendelse af Drastrup-området anføres ” Drastrup kildeplads skal kunne levere 1/3 af Aalborg Kommunes vandforsynings samlede vandforbrug. En del af Aalborg kommunes borer ligger i byområder og det må forventes at disse borer i fremtiden må lukke på grund af forurening. Dermed øges presset på borerne udenfor byområdet. [Aalborg Kommune 2000]. Det er derfor stærkt betænkeligt at

den foreslåede motorvej føres gennem disse områder.

I vejdirektoratets udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm er der foreslået en række afværgeforanstaltninger for at imødegå en forurening af grundvandet, men disse tiltag er behæftet med flere risikomomenter.

I anlægsfasen, før disse foranstaltninger er etableret, er det nødvendigt af sænke grundvandsspejlet, hvilket giver risiko for en indsvivning af forurenende stoffer til grundvandsmagasinerne.[Miljøkonsekvensvurderingen for en 3. limfjordsforbindelse over Egholm]

I driftsfasen er der risiko for forurening med olie og kemiske stoffer som følge af utilsigtede udslip fra trafikken på de nye vejanlæg. Hertil kommer forureningen med klorider som følge af den glatførebekæmpelse, der med sikkerhed vil blive udført på vejstrækningen. Tidligere undersøgelser [Kristiansen m. fl. 2003; Roseth og Jacob 2010] viser at op til 50% tab til grundvandet af klorider, selv om området er kloakeret. Undersøgelser viser endvidere at kloriderne spredes som aerosoler op til 100 m fra vejen [Blomqvist m. fl. 2001].

Udover den direkte risiko for et forhøjet indhold af klorider i grundvandet, giver en saltbelastning af området desuden en forøget risiko for udvaskning af tungmetaller kan nå grundvandsmagasinerne, specielt hvis disse er dårligt beskyttede, som tilfældet er i Drastrup [Nordstrom 2005; Linde 2007].

Det vil derfor være uforsvarligt at vedtage en motorvej, der giver risiko for forurening to af Aalborgs vigtigste drikkevandsboringer.

Se endvidere: "Risiko for forurening af grundvandet ved forskellige typer glatførebekæmpelse" Miljøministeriet, 2013

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jytte Andersen (jyttejacob@icloud.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 18:56

Høringssvar til transportministeren.

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde.

En af dem er, at linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bla. indvindingsområdet i Drastrup. Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem årene har lavet en kæmpe indsats for at beskytte. Det virker hovedløst at føre en motorvej gennem det område. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at "Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene." Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg.

Tilmed er det bekymrende at risikere at den asbest der ligger i jorden på grænsen til det udvalgte område som skal bruges til forbindelsen over fjorden til Egholm frigøres ved et uheld og så kan forurene drikkevandet.

Bla. derfor mener jeg ikke, at den linjeføring er acceptabel.

Hilsen
Jytte Andersen,
Kastanievej 6,
9000 Aalborg

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Birte Svop (birtesvop@gmail.com)
Titel: Høringssvar: Drikkevand til 100.000 borgere i Aalborg og Nørresundby er truet
Sendt: 11-01-2024 18:37

Drikkevand til 100.000 borgere i Aalborg og Nørresundby er truet

Forsyningen af rent drikkevand til 1/3 af Aalborg og Nørresundbys befolkning, ca. 100.000 mennesker, er alvorligt truet af anlæggelse af en motorvej i Egholm linjen. Den grundlæggende årsag til alvoren er, at jordbunden i linjeføringen gennem de boringsnære områder til vandværkerne i Drastrup og Hvorup er særligt sårbare over for forurening. Jordbunden består her af opsprækket kalk dækket af et tyndt lag sand og grus. Alt siver direkte og urensset ned i grundvandet.

For mere end 30 år siden tog det daværende Nordjyllands amt og Aalborg Kommune initiativ til at ændre arealanvendelsen til vandværket i Drastrup. Årsagen var bl.a. fund af kvælstof med mere end 120 mg/l i det øvre grundvandsmagasin. Antallet af mave- og tarmkræfttilfælde var på det tidspunkt de højeste i Danmark.

Efter mere end 30 års indsats for at beskytte de særligt sårbare boringsnære beskyttelsesområder (BNBO) til borerne i både Drastrup og Hvorup, er status, at der nu dyrkes rent drikkevand. Terrænet må ikke ændres, der må ikke bygges nyt, og der må ikke udledes miljøfremmede stoffer.

Drikkevandet sendes direkte ud i hannerne uden anden rensning end filtrering og luftning. Det vil en anlægslov for Egholmmotorvejen lave om på. En anlægslov vil ophæve alle tinglyste bestemmelser om forbud mod at ændre terræn, udlede forurenende stoffer og bygge nyt. Allerede i anlægsfasen er det sandsynligt, at de særligt sårbare boringsnære beskyttelsesområder (BNBO) trues af anlægsarbejderne for motorvejen og udfletningsanlæggene til Ny Nibevej og Høvejen.

Der findes ikke alternative beskyttede områder til de to vandværker ved Drastrup og Hvorup, der ifølge VVM for Egholmlinjen allerede i anlægsfasen, men også af driften er truet af en varig forurening af grundvandet i de særligt sårbare boringsnære områder til de to vandværker.

Derfor vil det være en **katastrofal og gigantisk fejl** for Aalborg og Nørresundbys borgere hvis den planlagte motorvej i Egholm linjen gennemføres og 1/3 af borgernes, i dag rene drikkevand, forurennes for bestandig – **fuldstændig og aldeles utilgiveligt!**

Birte Svop, Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Trine Bindslev Tree (trbdk@hotmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 11-01-2024 17:10

Jeg er imod en motorvej vest om Aalborg af mange grunde. En af dem er, at linjeføringen går gennem vigtige drikkevandsområder, bl.a. indvindingsområdet i Drastrup. Det område leverer 1/3 af drikkevandet i Aalborg. Et område Aalborg Kommune gennem årene har lavet en kæmpe indsats for at beskytte. Det virker hovedløst at føre en motorvej gennem det område. Det fremgår af VVM'en vedr. Drastrupområdet at *"Det primære magasin er meget sårbart over for forureninger på overfladen, f.eks. som følge af drift eller spild på vejene."* Et større uheld med fx en tankvogn eller en kemikalietransport, der vælter, kan få katastrofale konsekvenser for drikkevandsforsyningen i Aalborg. Rent drikkevand forudses at blive en af verdens mangelvarer og der findes til stadighed (nye/hidtil uopdagede) kemikalier i drikkevandsboringer, som dermed resulterer i uforudsete lukninger af boringer. Ved linjeføringen ved vi at der er risici, da de er kendte og påviste og fremgår tydeligt af VVM rapporten. Bl.a. derfor mener jeg ikke, at den linjeføring er acceptabel.

Venlig hilsen
Trine Bindslev Tree

Bejsebakkevej 46
9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anna Dorthe Bertelsen (pakarinabertelsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Vejdirektoratets høring om Miljøkonsekvensrapport-2023 vedr. Egholmlinjen og Transportministerens høring vedr. forslag til anlægslov – Høringssvar vedr. drikkevand, BNBO Drastrup og Hvorup
Sendt: 11-01-2024 17:06

Høringssvar vedr. drikkevand, BNBO Drastrup og Hvorup

Høringssvaret angår forslag til Anlægslov og Miljøkonsekvensrapportens Kap.13 - geologi og grundvand.

Jeg tilslutter mig dette høringssvar fra Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen.

Skrevet af:

Gitte Ramhøj. Talsperson for drikkevand. Landskabsarkitekt. Pensioneret projektleder i Drastrup Pilotprojekt, Aalborg Kommune.

og Formand for Borgerbevægelsen advokat Louise Faber.

<https://static1.squarespace.com/static/5fc8efb543a9d81cbd61f69b/t/659aa3a3dbec0a2305ccc55b/1704633252490/2024-01-07+H%C3%B8ringssvar+MKV++og+forslag+til+anl%C3%A6gslov+vedr.+drikkevand.pdf>

Høringssvaret indleveres på vegne af:

Anna Dorthe Bertelsen,

Lindholmsvej 42 st mf, 9400 Nørresundby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: lrj-aps@gvdnet.dk (lrj-aps@gvdnet.dk)
Titel: Høringssvar 3. limfjordsforbindelse - Torureningsrisiko for grundvand
Sendt: 11-01-2024 16:06

Der gøres hermed indsigelse mod det fremsatte forslag til lov om en 3. limfjordsforbindelse over Egholm;
Den valgte trace udsætter Aalborgs forsyning af rent drikkevand for en potentiel forureningsrisiko

*Den udpegede trace til en vestlig motorvej omkring Aalborg går gennem to væsentlige kildeområder for Aalborgs forsyning med drikkevand, områderne ved Drastrup og Hvorup.

På nuværende tidspunkt leverer borerne ved Drastrup 18,8% og boringen ved Hvorup 8,8% af Aalborgs samlede forsyning af drikkevand. I Helhedsplan for nuværende og fremtidig anvendelse af Drastrup-området anføres " Drastrup kildeplads skal kunne levere 1/3 af Aalborg Kommunes vandforsynings samlede vandforbrug. En del af Aalborg kommunes borer ligger i byområder og det må forventes at disse borer i fremtiden må lukke på grund af forurening. Dermed øges presset på borerne udenfor byområdet. [Aalborg Kommune 2000]. Det er derfor stærkt betænkeligt at den foreslåede motorvej føres gennem disse områder.

I vejdirektoratets udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. limfjordsforbindelse over Egholm er der foreslået en række afværgeforanstaltninger for at imødegå en forurening af grundvandet, men disse tiltag er behæftet med flere risikomomenter.

I anlægsfasen, før disse foranstaltninger er etableret, er det nødvendigt af sænke grundvandsspejlet, hvilket giver risiko for en indsivning af forurenende stoffer til grundvandsmagasinerne.

[Miljøkonsekvensvurderingen for en 3. limfjordsforbindelse over Egholm]

I driftsfasen er der risiko for forurening med olie og kemiske stoffer som følge af utilsigtede udslip fra trafikken på de nye vejanlæg. Hertil kommer forureningen med klorider som følge af den glatførebekæmpelse, der med sikkerhed vil blive udført på vejstrækningen. Tidligere undersøgelser [Kristiansen m. fl. 2003; Roseth og Jacob 2010] viser at op til 50% tab til grundvandet af klorider, selv om området er kloakeret. Undersøgelser viser endvidere at kloriderne spredes som aerosoler op til 100 m fra vejen [Blomqvist m. fl. 2001].

Udover den direkte risiko for et forhøjet indhold af klorider i grundvandet, giver en saltbelastning af området desuden en forøget risiko for udvaskning af tungmetaller kan nå grundvandsmagasinerne, specielt hvis disse er dårligt beskyttede, som tilfældet er i Drastrup [Nordstrom 2005; Linde 2007].

Det vil derfor være uforsvarligt at vedtage en motorvej, der giver risiko for forurening to af Aalborgs vigtigste drikkevandsboringer.



Motorvejstraceen i forhold til kildepladserne ved Drastrup og Hvorup

Se endvidere: "Risiko for forurening af grundvandet ved forskellige typer glatførebekæmpelse"
Miljøministeriet, 2013

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bodil Rokkedal Johansen (rokkedal.johansen@gmail.com)
Titel: Rent drikkevand i Aalborg
Sendt: 11-01-2024 08:34

3, Limfjordsforbindelse - et ekstra rør mod øst

Rent drikkevand fra hanerne i Aalborg!

Drastrup vandværk og Hvorup Lindholm Vandværk har været beskyttede vandværker i 40 år og leverer rent drikkevand til 1/3 af Aalborg.

Levering fra disse borer er nu truet af en motorvej, der vil lave irreversibel skade på levering af rent drikkevand,

Mvh Bodil Rokkedal Johansen

Bundgårdsvej 81

9000 Aalborg

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anders Groth Rasmussen (anders.groth.rasmussen@gmail.com)
Titel: Egholmmotorvej
Sendt: 10-01-2024 20:14

Nej til **Egholmmotorvej** – Vores drikkevand

En stor del af Aalborgs drikkevand er i fare for at blive forurennet. Linjeføringen går direkte hen over 2 meget vigtige drikkevandsreservoirer i Drastrup og Hvorup. Gennem mange år har man i Aalborg arbejdet på at sikre rent drikkevand. Der er strenge restriktioner i de områder, hvor drikkevand befinder sig. Nu mener man så, at drikkevandet ikke tager skade af, at der kommer en motorvej hen over. Man tager ikke højde for, at man risikerer, at olieudslip, benzinrester, og andet, siver ned i grundvandet. Der kan ske ulykker i området, hvor f.eks. at en tankbil forulykker. I de senere år har vi oplevet skybrud, der kan give oversvømmede grøfterne, og som kan forårsage forurening af drikkevandet. Er drikkevandet først forurennet, er det for sent. Og det samme kan ske i driftsfasen. Derfor må den 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen tages af bordet.

Hvis man ikke tager det alvorligt kan det betyde at drikkevandet til 1/3 af befolkningen i Aalborg by forurenes varigt. Selv VVM-rapporten 2021 gør opmærksom på faren.

Med venlig hilsen

Anders Groth Rasmussen

Ny Kastetvej 5

9000 Aalborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bjarne Jensen (art58kon@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedrørende 3. Limfjordsforbindelse
Sendt: 10-01-2024 19:45

Mange års arbejde for at skaffe rent drikkevand kan være spildt.

Den muligvis kommende motorvej vest om Aalborg er desværre planlagt uden at tage hensyn til de områder hvor Aalborg Kommune udvinder drikkevand, det drejer sig blandt andet om Drastrup Skov. Det kan få kan meget store konsekvenser for Aalborgs drikkevand at lægge den muligvis kommende motorvej hen over det meget sarte vandindvindingsområde. Aalborg Kommune henter en tredjedel af drikkevandet til kommunens borgere fra grundvandsreservoiret ved Drastrup Skov. Dette reservoir blev påbegyndt for årtier siden og blev dengang støttet af EU med millioner af kroner. Det vil være meget risikabelt at lægge en motorvej over dette unikke grundvandsreservoir, området som i dag er EUbeskyttet. Hvis Egholm motorvejen bygges ophæves beskyttelsen af vandindvindingsområderne ved Drastrup og 30 års arbejde for at skaffe rent drikkevand kan være spildt.

Vil det ikke være tåbeligt at risikere vore drikkevand?

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: annette roed ottosen (annetteroedottosen@gmail.com)
Titel: EGHOLMMOTORVEJ
Sendt: 10-01-2024 19:14
Bilag: Drikkevand AL.pdf;

Til transportministeren

Hermed indsigelse til Anlægslov - tema drikkevand.

Jeg ønsker bekræftelse på at indsigelsen er modtaget.

På forhånd tak

Med venlig hilsen
Annette Roed Ottosen
Dejgårdsvej 7
9240 Nibe

Grundvand og drikkevand - Motorvej igennem boringsnære beskyttelsesområder

I mere end 30 år har Aalborg Kommune (AK) beskyttet drikkevandet ved de 2 Nøglevandværker i kommunen – ved Drastrup i syd og Hvorup i nord. De forsyner mere end 1/3 af Aalborgs beboere med vand. Disse beskyttelsesområder har haft en enestående beskyttelse, hvor grundejere ikke har måttet ændre terræn, bygge nyt eller udlede miljøfremmede stoffer og det er unikke områder i kommunen.

Jordbunden her har ingen rensende effekt, da den består af grus, sand, opsprækket kalk og kun visse steder et tyndt lerlag.

På nuværende tidspunkt dannes disse steder vand helt uden kvælstof og pesticider, hvilket er strengt nødvendigt, hvis AK i fremtiden skal have rent drikkevand, skal mindske opblanding af vand, skal have rent vand til opblanding ved alle de vandværker, hvor det er nødvendigt og skal undgå/mindske fremtidig rensning af drikkevand.

Egholmmotorvejen vil både ved Drastrup og Hvorup gå igennem det boringsnære beskyttelsesområde for disse nøglevandværker, hvilket udgør en betydelig fare for forurening af beskyttelsesområderne, borerne og dermed vores drikkevand.

Med anlægsloven ophører beskyttelsen og staten vil gøre, hvad grundejerne ikke har måttet i mange år. Staten vil både ændre terræn, bygge nyt og føre biler og lastbiler med miljøfremmede stoffer gennem området. Det vil både på kort sigt i anlægsfasen og på lang sigt ved kørsel på motorvejen udgøre en stor risiko for at udlede diverse miljøfremmede stoffer i grundvandet.

En mulig forurening af grundvandet vil under anlægsfasen også kunne ske som følge af nødvendig grundvandssænkning, hvor der er en betydelig risiko for, at der kan trækkes salt, asbest, PFAS mm fra fjorden ind i grundvandet.

Senere ved kørsel på motorvejen kan disse miljøfremmede stoffer bl.a komme fra dækslitage, oliespild, salt og tab af miljøfremmede stoffer ved uheld. I VVM 2021 er det allerede slået fast, at en Egholm motorvej risikerer at gøre skade på vores fantastiske unikke rene grundvand og drikkevand. Ophør af grundvandsbeskyttelsen må ikke ske.

VD vil i flg VVM/MKV undgå forurening af grundvand og drikkevand ved at anlægge en membran mod nedsivning fra motorvejen og lave kantopsamlinger langs motorvejen. Da en membran kun kan dække området tættest ved vejen, vil den ikke kunne beskytte mod udstrømning af vand fra vejen ud på beskyttelsesområderne ved voldsom nedbør eller ved uheld på motorvejen, hvis f.ex en tankbil med miljøskadelige stoffer kører af vejen og vælter ud på beskyttelsesområdet. Der vil kunne ske uoprettelig forurening af grundvandet.

Jeg finder det også yderst kritisabelt, at der i MKV ikke er videnskabeligt belæg for membranens holdbarhed. Det er svært at forestille sig, at den ikke ødelægges over tid og dermed ikke kan forhindre katastrofale ødelæggelser af vores drikkevand.

Staten er forpligtet til at sikre en god drikkevandstilstand i Danmark og der er en betydelig risiko for at forurene grundvandet ved at føre en motorvej igennem disse boringsnære drikkevandsbeskyttelses områder. Dette bør ikke kunne ske i en tid, hvor stadig flere borer i landet lukkes pga forurening med kvælstof og pesticider.

Der er også klar dokumentation for, at det er billigere at forebygge end at skulle rense drikkevandet. Desuden kan der kun renses for kendte stoffer og hver stof kræver sin oprensningsmetode/maskine, hvilket ikke synes realistisk at kunne klare decentralt på vores relativt små vandværker.

Aalborg kommune er heldig på nuværende tidspunkt at have 2 beskyttede områder med unik vand til fremtiden; det skal ikke ødelægges af en motorvej, hvor der findes relevante alternativer.

Jeg henstiller til at anlægsloven for en 3.Limfjordsforbindelse forkastes.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hanne Juul (hanne.juul@outlook.dk)
Titel: Rent vand
Sendt: 10-01-2024 18:49

Afsender

Navn: Jørgen Klit

Rolle: Borger

Svar

Høringssvarsnummer: VD-Suppl.-Limfjordsforbindelse-2023-92185

Modtagelsesdato: 2024-01-07

Overskrift: konsekvenser foir drikkevand

Argumentation: Hvis der etableres en vestlig forbindelse over Egholm vil det kunne få vidtrækkende konsekvenser for drikkevandet for størstedelen af borgerne i Aalborg kommune. Områderne, som i dag forsyner de fleste indbyggere i kommunen, ligger i Lindholm nord for fjorden og i Drastrup syd for fjorden. Motorvejen påtænkes at ligge meget tæt på disse områder, hvilket er meget kritisabelt. I miljøkonsekvensvurderingen står der, at "begge områder er sårbare for forurening af miljøfremmede stoffer som f.eks. drift eller spild på vejene". Da det er af stor vigtighed at drikkevandet beskyttes for fremtiden, er jeg modstander af placeringen af en motorvej i disse områder.

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bent Skovgaard Olsen (bentskovgaardolsen@hotmail.com)
Titel: Drikkevandet trues
Sendt: 10-01-2024 18:48
Bilag: Drikkevandet trues.docx;

Høringssvar

Send gerne en bekræftelse på at I har modtaget min mail

Venligst

Bent Skovgaard Olsen

Drikkevandet trues

Aalborg kommune og Staten vil bygge Egholm motorvejen hen over to beskyttede vandindvindingsområder i Drastrup og Lindholm.

Inden Folketingets politikere vedtager anlægsloven, vil det være en god ide at se filmen ”De skjulte konsekvenser/drikkevand” En film som Borgervælgelsen mod en motorvej i Egholmlinjen har udgivet på YouTube. I følge pensioneret landskabsarkitekt Gitte Ramhøj vil det få særdeles alvorlige konsekvenser for Aalborgs drikkevand at føre en motorvej hen over de meget sarte vandindvindingsområder.

Ved Drastrup ledes overfladevand eksempelvis kun ned igennem kalk og kridt, der overhovedet ingen rensende effekt har, hvorfor området er stærkt beskyttet. Gitte Ramhøj var som projektleder med til at etablere et rent grundvandsreservoir ved Drastrup Skov. Hvor EU skød flere millioner i projektet. I dag er vandet så rent, at det kan hentes direkte op og sendes ud til Aalborgs vandhaner. Aalborg henter i dag en tredjedel af byens drikkevand fra Drastrup. Det har taget tredive år at få så rent drikkevand. Det var ikke sket uden EU’s hjælp til skovrejsningen og på grund af, at området i dag er totalt beskyttet. Der må ikke laves ændringer i terræn, bruges pesticider eller bygges nyt. Der er endog visse træer og planter, der ikke må vokse i området. Husdyrholdet er begrænset og grundejerne er underlagt stærk kontrol for at tjekke, om beskyttelsen overholdes.

Ved etablering af Egholm motorvejen ophæves beskyttelsen af vandindvindingsområderne ved Drastrup og Lindholm, så landmænd og villaejere igen kan bruge gift og pesticider på deres jorde med risiko for forurening af grundvand/drikkevand. Ifølge Gitte Ramhøj kan drikkevand ikke renses for det utal af farlige stoffer, der kan ende i det, hvis indvindingsområdet ikke er beskyttet. Og i VVM 21 er det allerede slået fast, at selve motorvejen risikerer at gøre skade på vores gode drikkevand. Både ved anlæg og efter ibrugtagning. Jeg håber virkelig, at man ikke ødelægger drikkevandet i anlægsfasen af Egholm motorvejen.

I VVM 21 mener man, at en slags membran efter ibrugtagning vil kunne sikre, at forurening fra dæk, benzinrester og andre spildprodukter fra

motorvejen (for eksempel i forbindelse med uheld) ikke kommer ud i vandindvindingsområdet. Men vi ved, at Verdens og vores klima ændrer sig. Hvis regnskyl som store dele af landet har oplevet i oktober 2023, rammer Egholm motorvejen eller endnu voldsommere regnskyl, vil den omtalte membran så kunne holde på skidt fra motorvejen, eller vil det flyde ud og forurene vores dyrebare drikkevand?

HUSK: Det tager tredive år at dyrke drikkevand fra bunden, hvis der altså stadigvæk er et egnet sted at dyrke det. Jeg mener, at spørgsmålet om Aalborgs drikkevand bør tages meget alvorligt af alle politikere, da vi borgere ifølge Drikkevandsbekendtgørelsen har ret til rent drikkevand. Det er essentielt, at der er videnskabeligt belæg for, at den omtalte membran vil kunne holde til fremtidens vejr. Hvis der ikke er et solidt videnskabeligt belæg for, at Egholm motorvejen ikke forurener Aalborgs drikkevand, bør regering og Folketing stemme nej til Egholm motorvejen og sikre vores rene drikkevand for fremtidige generationer.

Drikkevandet trues

Aalborg kommune og Staten vil bygge Egholm motorvejen hen over to beskyttede vandindvindingsområder i Drastrup og Lindholm.

Inden Folketingets politikere vedtager anlægsloven, vil det være en god ide at se filmen ”De skjulte konsekvenser/drikkevand” En film som Borgervægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen har udgivet på YouTube. I følge pensioneret landskabsarkitekt Gitte Ramhøj vil det få særdeles alvorlige konsekvenser for Aalborgs drikkevand at føre en motorvej hen over de meget sarte vandindvindingsområder.

Ved Drastrup ledes overfladevand eksempelvis kun ned igennem kalk og kridt, der overhovedet ingen rensende effekt har, hvorfor området er stærkt beskyttet. Gitte Ramhøj var som projektleder med til at etablere et rent grundvandsreservoir ved Drastrup Skov. Hvor EU skød flere millioner i projektet. I dag er vandet så rent, at det kan hentes direkte op og sendes ud til Aalborgs vandhaner. Aalborg henter i dag en tredjedel af byens drikkevand fra Drastrup. Det har taget tredivé år at få så rent drikkevand. Det var ikke sket uden EU's hjælp til skovrejsningen og på grund af, at området i dag er totalt beskyttet. Der må ikke laves ændringer i terræn, bruges pesticider eller bygges nyt. Der er endog visse træer og planter, der ikke må vokse i området. Husdyrholdet er begrænset og grundejerne er underlagt stærk kontrol for at tjekke, om beskyttelsen overholdes.

Ved etablering af Egholm motorvejen ophæves beskyttelsen af vandindvindingsområderne ved Drastrup og Lindholm, så landmænd og villaejere igen kan bruge gift og pesticider på deres jorde med risiko for forurening af grundvand/drikkevand. Ifølge Gitte Ramhøj kan drikkevand ikke renses for det utal af farlige stoffer, der kan ende i det, hvis indvindingsområdet ikke er beskyttet. Og i VVM 21 er det allerede slået fast, at selve motorvejen risikerer at gøre skade på vores gode drikkevand. Både ved anlæg og efter ibrugtagning. Jeg håber virkelig, at man ikke ødelægger drikkevandet i anlægsfasen af Egholm motorvejen.

I VVM 21 mener man, at en slags membran efter ibrugtagning vil kunne sikre, at forurening fra dæk, benzinrester og andre spildprodukter fra

motorvejen (for eksempel i forbindelse med uheld) ikke kommer ud i vandindvindingsområdet. Men vi ved, at Verdens og vores klima ændrer sig. Hvis regnskyl som store dele af landet har oplevet i oktober 2023, rammer Egholm motorvejen eller endnu voldsommere regnskyl, vil den omtalte membran så kunne holde på skidt fra motorvejen, eller vil det flyde ud og forurene vores dyrebare drikkevand?

HUSK: Det tager tredive år at dyrke drikkevand fra bunden, hvis der altså stadigvæk er et egnet sted at dyrke det. Jeg mener, at spørgsmålet om Aalborgs drikkevand bør tages meget alvorligt af alle politikere, da vi borgere ifølge Drikkevandsbekendtgørelsen har ret til rent drikkevand. Det er essentielt, at der er videnskabeligt belæg for, at den omtalte membran vil kunne holde til fremtidens vejr. Hvis der ikke er et solidt videnskabeligt belæg for, at Egholm motorvejen ikke forurener Aalborgs drikkevand, bør regering og Folketing stemme nej til Egholm motorvejen og sikre vores rene drikkevand for fremtidige generationer.