



Dato	28. oktober 2015
Sagsbehandler	Marianne Lund Ujvári og Jakob Fryd
Mail	mu@vd.dk
Telefon	7244 3604
Dokument	
Side	1/3

Notat vedr. MOF-spørgsmål 144

Vejdirektoratet er af Transport- og Bygningsministeren blevet bedt om at redegøre for følgende spørgsmål (MOF alm. del spørgsmål 144) stillet efter ønske fra Pia Adelsteen (DF).

- hvem der afgør, hvor der laves faunapassager over eksempelvis en motorvej mv., og kan ministeren liste de kriterier, som indgår i en sådan beslutning?
- hvor mange og hvilke dyr, der benytter de allerede eksisterende faunapassager i Danmark?
- hvilke kriterier, der afgør, hvornår der opsættes støjafskærmning ved motorveje?

Kriterier for etablering af faunapassager

Nye veje og væsentlige ændringer af eksisterende veje er omfattet af regler om udarbejdelse af VVM (Vurdering af Virkningerne på Miljøet). VVM-undersøgelsen skal vurdere et anlægs direkte og indirekte virkninger på det omkringliggende miljø, herunder mennesker, flora, fauna, jordbund, vand, luft, klima og landskab samt kulturarv. En VVM-undersøgelse udpeger endvidere tiltag, der ophæver eller mindsker anlæggets negative virkninger på miljøet.

Blandt tiltag, der mindsker anlæggets negative virkninger på miljøet, er faunapassager. Faunapassager er kunstigt skabte korridorer til dyr, som i forbindelse med vejprojekter i naturområder typisk udgøres af mindre betonrør og tunneler under vejen. I mere sjældne tilfælde etableres faunapassager ved hjælp af broføring.

I VVM-undersøgelsen vurderes behovet for faunapassager normalt ved vejprojekter gennem naturområder. Når større dyr, som eksempelvis hjorte, krydser en vej, er det til stor fare for trafikkanterne. I områder med stor aktivitet blandt større dyr foreslår Vejdirektoratet typisk at etablere vildthejn og i enkelte tilfælde faunapassager ved hjælp af broføring for at trafiksikre vejstrækningen. Broførte faunapassager etableres således primært af trafiksikkerhedsmæssige hensyn.

Endvidere er Danmark på baggrund af Habitatdirektivets bilag IV forpligtet til at beskytte en række dyre og plantearter, hvilket i visse tilfælde kræver etablering af faunapassager. I forlængelse heraf kan Naturstyrelsen i forbindelse med nye anlægsprojekter stille krav om etablering af

faunapassager til beskyttelse af den omkringliggende fauna. Det er Vejdirektoratets vurdering, at sådanne krav kun stillet i få tilfælde.

Ved nye anlægsprojekter er etableringen af faunapassager beskrevet i bemærkningerne til anlægsloven og er dermed en del af det samlede anlægsprojekt, som fremlægges til politisk beslutning og vedtages i Folketinget.

Aktivitet på eksisterende faunapassager

Vejdirektoratet har ikke foretaget en systematisk undersøgelse af samtlige faunapassager rundt omkring i landet, men flere videnskabelige rapporter og faglige undersøgelser har berørt emnet.

Generelt viser undersøgelserne, at faunapassager er effektive. Eksempelvis viste en effektundersøgelse fra Aarhus Universitet om pattedyrs brug af faunabroer på rute 18 ved Herning, at broerne blev benyttet af et bredt spektrum af små og store pattedyr som eksempelvis rådyr, ræve og mus. Aktivitetsniveauet varierer afhængigt af fx faunapassagens placering i landskabet og de vilde dyrs krav til levesteder i omgivelserne og på/i faunapassagen.

Tilsvarende viste en effektundersøgelse af faunapassager i Vendsyssel fra 2007 et højt aktivitetsniveau blandt små og større dyrearter bl.a. rådyr på faunabroen ved Jyske Ås. Effektundersøgelsen af faunaunderføringer i Vendsyssel afspejler endvidere, at størstedelen benyttes hyppigt af forskellige pattedyrarter, mens dyreaktiviteten ved enkelte underføringer er begrænset.

Kriterier for opsætning af støjskærme

Kriterierne for, hvornår der opsættes støjafskærmning ved motorveje, fastlægges i VVM-undersøgelsen for et vejprojekt. I forbindelse med planlægning af nye veje og vejudvidelser i nærheden af boligområder og sammenhængende bebyggelser er det Vejdirektoratets praksis at søge at begrænse støjen for boliger, som udsættes for et støjniveau på 58 dB og derover. Dette svarer til den grænseværdi, som gælder i forbindelse med planlægning af nye boliger, jf. Miljøstyrelsens vejledning om "Støj fra veje" (nr. 4, 2007).

Omkostningerne til støjreducerende tiltag indgår som en integreret del af anlægsprojekter. Herudover har der været afsat midler til støjbekæmpelse langs det eksisterende statsvejnet.

I 2009 afsatte partierne bag Aftalen om en grøn transportpolitik (V, S, DF, LA, RV, SF og K) således ca. 400 mio. kr. til støjbekæmpelse langs de overordnede veje og jernbaner. Hovedparten af midlerne er anvendt til støjafskærmning og støjisolering ved stærkt støjbelastede boligområder langs statsveje, hvor der ikke er pågået planlægning eller anlæg af nye vejprojekter. I udvælgelsen af støjskærmsprojekter til udmøntning er der lagt vægt på at prioritere de mest støjbelastede boligområder først, og hvor det har været muligt at reducere støjen mest på baggrund af de nødvendige investeringer.

Sidste udmøntning af puljen var med *Aftale om energieffektive transportløsninger, støjbekæmpelse og trafikikkerhedsbyer* af 14. november 2013, og puljen er således fuldt udmøntet. Samlet

set vurderer Vejdirektoratet, at ca. 4.000-5.000 boliger er beliggende i boligområder, der har fået reduceret støjen som følge af projekterne med bevilling fra puljen til støjbekæmpelse.