
M14 STØJSKÆRM VED LYNGBY

H01439 PROJEKTBEKRIVELSE

SWECO DANMARK

UDARBEJDET: UDARBEJDET: HEHO/TRJO/AHNA
17. NOVEMBER. 2023
KONTROLLERET: DIDA 14 NOVEMBER 2023
GODKENDT: AHNA 17 NOVEMBER 2023
GENUDGIVET 15 DECEMBER 2023, 10 JANUAR 2024.

Indholdsfortegnelse

1	Resume	2
2	Indledning	3
3	Projektbeskrivelse	4
3.1	Udformning	4
3.2	Afvanding	5
3.3	Støjdæmpende effekt	5
3.4	Tidsplan	5
3.5	Arealmæssige forhold	5
4	Miljøpåvirkninger	12
4.1	Trafikal afvikling i anlægsfasen	12
4.2	Støj og vibrationer	12
4.3	Landskab	13
4.4	Bygge- og beskyttelseslinjer	17
4.5	Fredninger	19
4.6	Fund og fortidsminder	20
4.7	Bilag IV-arter	21
4.8	Natura 2000-områder	27
4.9	§3-beskyttet natur	29
4.10	Drikkevand, grundvand og geologi	30
4.11	Overfladevand og afvanding	33
4.12	Jordforurening	34
5	Kumulative forhold	34
6	Referencer	35
7	Sammenfatning af afværgeforanstaltninger	35
8	Bilag	35

1 Resume

Projektet omfatter etablering af en støjskærm langs motorvejen M14 ved København, som er beliggende nord-syd gående langs motorvejen fra broen over Mølleåen i nord til Vejporten i syd. Støjskærmen er 6 m høj i østsiden af motorvejen og der etableres ligeledes en 4 m høj støjskærm i midten af motorvejen. Projektet er samlet set vurderet til ikke at have en væsentlig påvirkning på natur, miljø eller befolkning ved ændringer i trafikale afvikling, støj- og vibrationer og belysning i hverken **anlægs-** eller **driftsfasen**.

Støjskærmen placeres delvist inden for å-beskyttelseslinje og skovbyggelinje og dele af arbejdsarealerne placeres inden for Mølleådals-fredningen. Disse skal projektet søge tilhørende nødvendig dispensation fra.

Der vil blive fjernet urte- og buskvegetation ved arbejdsarealerne inden for frednings- og beskyttelseslinjer, men disse forandringer er midlertidige, og der tages desuden hensyn til store træer, som ikke vil blive fældet. Ligeledes er der ikke registreringer af fredede, rødlistede eller sjældne arter inden for eller i umiddelbar nærhed til de berørte arealer. Det er derfor vurderet, at projektet ikke er til hinder for udpegningerne af landskabelige udpegninger hverken i **anlægs-** eller **driftsfasen**. Efter projektet er gennemført vil der blive udsået en frøblanding med hjemmehørende græsser og urter, de steder hvor jorden er blotlagt, for at reetablere området. Det forventes derfor, at projektet i **driftsfasen** ikke har konsekvenser for levesteder for dyre- og plantearter inden for fredninger og beskyttelseslinjer.

For bilag IV-arter er det vurderet, at projektet ikke vil påvirke den økologiske funktionalitet for arter af padder, krybdyr, insekter og flagermus, hverken i **anlægs-** eller **driftsfasen**. Yderligere vil der ikke blive fældet træer med egnede strukturer til flagermus.

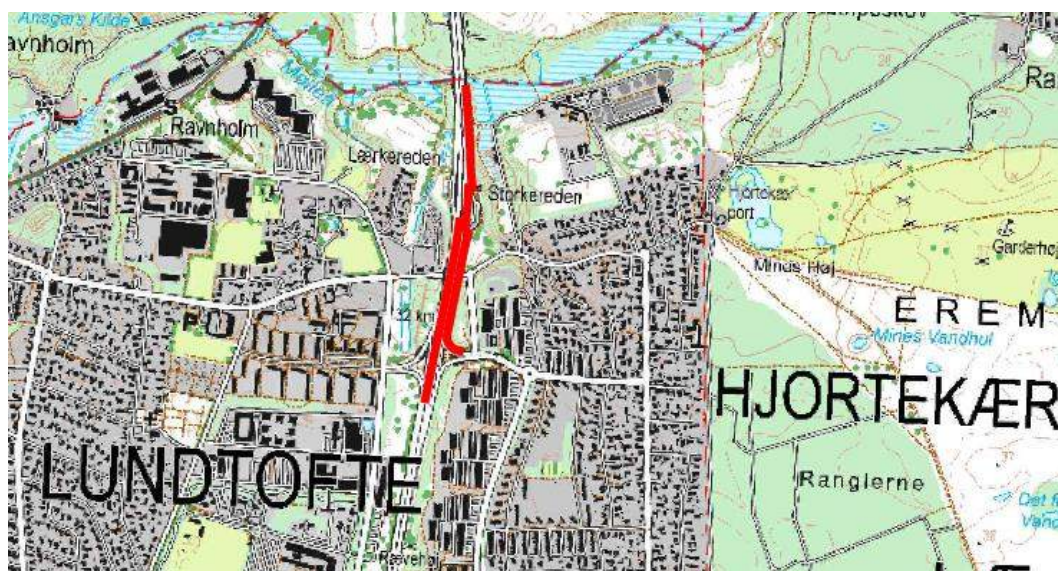
Projektet og dets arbejdsarealer er udenfor men langs med §3-områder og der vil ikke blive inddraget §3-beskyttet natur. Der vil ikke være en øget afvanding, og afvanding sker desuden via eksisterende afvandingssystem og bassiner. Derfor vurderes det, at §3-områderne ikke vil blive påvirket af projektet hverken i **anlægs-** eller **driftsfasen**. I sammenhæng hermed er det også vurderet, at projektet ikke i sig selv hindrer målopfyldelse af vandrammedirektivet for vandløbet og den nærliggende sø.

Grundvandsforekomster vurderes heller ikke at blive påvirket. Fundering af pæle forventes udført i det øverste umættede jordlag og det vurderes derfor, at projektet ikke vil hindre målopfyldelse af de terrænnære grundvandsforekomster i **anlægsfasen**. Der forventes ingen påvirkning af de terrænnære grundvandsforekomster i **driftsfasen**. Der forventes ikke en ændring af tilstanden af den regionale og dybe grundvandsforekomst i **anlægs- og driftsfasen** ved udførsel af projektet, da aktiviteterne udelukkende foregår i de terrænnære jordlag.

2 Indledning

Vejdirektoratets nationale støjkortlægning har vist, at der på den østlige side af Helsingørsmotorvejen, M14 ved København forekommer en strækning, hvor støjniveauet i det tilstødende boligkvarter ligger over de anbefalede grænseværdier for støj. På den baggrund etableres en 6 m høj støjskærm i østsiden af motorvejen samt en 4 m høj støjskærm i midten af motorvejen for at nedbringe støjniveauet i de nærliggende boligområder. Den samlede strækning hvor der etableres støjskærm er ca. 940 m lang.

Støjskærmen i den østlige side af motorvejen er beliggende nord-syd gående langs motorvejen fra broen over Mølleåen i nord til Vejporten i syd. Støjskærmen i midten af motorvejen er tilsvarende nord-syd gående startende midt ud for rastepladsen "Storkereden", og til ca. 200 m syd for Vejporten. Udstrækningen er vist med rød på nedenstående kort



Figur 2-1. Støjskærmens placering langs med Helsingørsmotorvejen, M14.

3 Projektbeskrivelse

3.1 Udformning

Støjskærmen etableres med en højde på henholdsvis 6,0 m i østlige side af motorvejen og 4,0 m i midten af motorvejen, målt i forhold til niveauet af eksisterende nødspor/kantbane.

Den 6,0 m høje støjskærm etableres umiddelbart bag autoværnet, dels for at få maksimal effekt af støjdem্পningen, og dels for at minimere de anlægstekniske indgreb i de arealer der ligger bagved støjskærmen. Hvor støjskærmen etableres med tæt kontakt til terræn (fra rasteplassen Storkereden og til Vejporten), anlægges et serviceareal på bagsiden af støjskærm i en bredde af 1,0-1,5 m bredde. Hvor støjskærmen etableres uden kontakt til terræn (fra Mølleåen og til Storkereden), etableres der ikke serviceareal, støjskærmen skal derfor enten inspiceres fra eksisterende sti langs foden af motorvejsskråningen, eller på mindre lokale platforme omkring tavleportaler eller andre konstruktioner.

Den 4,0 m høje støjskærm der etableres i midten af motorvejen, etableres som en kombineret løsning af betonautoværn (New Jersey), og støjskærmselementer monteret oven på betonautoværnet. Støjskærmen placeres i kanten af det asfaltbelagte kørebaneareal mod midten af motorvejen. Der etableres ikke specifikke inspektionsarealer for denne støjskærm, da pladsforholdene er snævre. Desuden vil det være muligt med visuel inspektion fra bil ved at køre i overhalingsspor i henholdsvis nord- og sydgående retning.

De udlagte arbejdsarealer dækker over eksisterende vejareal, såvel supplerende arbejdsarealer beliggende bag ved støjskærmen, har en samlet arealmæssig udstrækning på ca. 19.000 m².

Projektet, som ikke har en anlægslov, vurderes at falde inden for vejlovens §17a stk. 2 (bilag 2 punkt 13a) samt lov nr. 658, hvorfor Trafikstyrelsen ansøges om vurdering af projektet.

Hvor støjskærmen etableres i jord, funderes støjskærmen på nedvibrerede, rammede eller borede stål-pæle med en typisk afstand på 4-6 m imellem fundamenterne.

Ved krydsning af eksisterende brokonstruktioner i midten af motorvejen etableres støjskærmen enten på rammet eller nedvibreret pælefundering. Ved sideudvidelse af bygværker påstøbes eller påmonteres konstruktionselementer på det eksisterende bygværk, som skal bære støjskærmen.

Ved krydsning af eksisterende ledninger tilpasses funderingen af støjskærmen således, at de eksisterende ledninger kan bibeholde deres nuværende placering.

På fundamenterne eller betonautoværnet (New Jersey) monteres lodretstående stålsøjler, hvor imellem der isættes kassetteelementer typisk i en højde af 0,5 til 1,0 m.

For støjskærmen i den østlige side af motorvejen udgør kassetterne hovedparten af skærmen. Kassetterne består typisk af udvendige trælameller (på de nederste 2,5 m af skærmen) og inderst af selve den støjabsorberende kasse bestående af støjabsorberende materiale beklædt med stål, beton, glas, akryl eller lignende.

For støjskærmen i midten af motorvejen er den nedre del af skærmen betonautoværn (New Jersey) i en højde af 1,0 – 1,5 m. Den øvre del af skærmen etableres som kasettelementer i beton, hvor der påmonteres støjabsorberende materiale.

Ved krydsning af bygværker i midten af motorvejen hen over Lundtoftevej og sti ved Vejporten etableres støjskærmen via støjskærmskassetter tilsvarende ovenstående beskrivelse for støjskærm i østlig side af motorvejen.

3.2 Afvanding

Afvandingen af skærmen håndteres via det eksisterende afvandingssystem og bassiner, da der ikke ændres på det belagte areal. Der vil ikke være ændringer af afvanding som følge af projektet. Der etableres dog et nyt dræn mellem motorvejen og støjskærmen i den østlige side af motorvejen fra Storkereden og til Vejporten. Drænet etableres for at sikre, at der ikke forekommer opstuvende vand mellem motorvejen og støjskærmen. Drænet kobles til det eksisterende afvandingssystem i forbindelse med motorvejen således, at vandet ledes igennem eksisterende bassiner før udledning til Mølleåen. Bagved skærmen i østlig side af motorvejen henligger arealerne som i dag i græs, og afvandes via diffus nedsivning, hvilket også vil gøre sig gældende i det permanente anlæg.

3.3 Støjdæmpende effekt

Vejdirektoratet har gennemført støjberegninger af effekten af den planlagte støjskærm. Beregningerne har påvist at etablering af en henholdsvis 6,0 m og 4,0 m høj støjskærm vil reducere støjbelastningen for 193 boliger øst for motorvejen. For 99 boliger reduceres i støjpåvirkningen med 1-3 dB, 93 boliger reduceres i støjpåvirkning med 3-6 dB og 1 bolig reduceres mere end 6dB, /5/.

3.4 Tidsplan

Det forventes, at støjskærmen etableres i perioden august 2024 til maj 2025. Den primære arbejdsaktivitet med etablering og opsætning af skærmen vil vare 6-10 måneder. Herudover vil der være indledende og afsluttende arbejdsaktivitet med forberedelse af arbejdsområdet og afsluttende afrigning af arbejdspladsen og reetablering af naturarealerne.

3.5 Arealmæssige forhold

Rydning

De midlertidige arbejdsarealer er i dag hovedsageligt bevokset med græs, vedplanter og stedvist med en større andel mindre buske. I forbindelse med anlægsarbejdet er det nødvendigt at rydde beplantningen for at etablere det midlertidige arbejdsareal (Figur 3-1). Der stilles krav om at solitære træer, som potentielt kan fungere som rastested for flagermus bevares. Som en del af anlægsarbejdet vil eventuelle kørespor og eventuelle midlertidige udgravninger blive afrettet til jævne overflader. Afslutningsvist tilsås arealerne med frøblandinger bestående af flerårige hjemmehørende plantearter jf. /2/.



Figur 3-1. Arbejdsarealer

Matrikulære forhold

Støjskærmen og tilhørende stationering er tilknyttet motorvejens stationeringslinje, og som følge heraf kan støjskærmen opdeles i fire mindre sektioner.

1. Fra nord ved Mølleåen og frem til rastestadsen Storkereden placeres 6,0 m høj støjskærm i østlig side af motorvejen fra St. 31+364 til St. 31+679, vist på nedenstående Figur 3-2.



Figur 3-2. Første sektion af støjskærmen

2. Ud for Storkereden, placeres den 6,0 m høje støjskærm i den eksisterende græs-rabat mellem motorvejen og rastepladsen fra St.31+647 til St. 31+793, vist på nedenstående Figur 3-3.



Figur 3-3, Anden sektion af støjskærmen.

3. Fra rasteplassen Storkereden i nord og til Vejporten i syd placeres den 6,0 m høje støjskærm i østlig side af motorvejen fra St.31+784+ til St. 31+793, vist på nedenstående Figur 3-4.



Figur 3-4. Tredje sektion af støjskærmen.

4. I midten af motorvejen etableres støjskærmen i kombination med beton autoværn (New Jersey) i en samlet højde på 4,0 m. Støjskærmen starter i nord omtrent midt ud for Storkereden og til ca. 200 m syd for Vejporten i syd. Placeringen er fra St. 31+750 og til St. 32+300, vist på nedenstående Figur 3-5.



Figur 3-5. Støjskærms placering i midten af motorvejen

Matrikel-numre, der berøres af arbejdet er:

- Matr.nr. 14ic Lundtofte By, Lundtofte. Ejer: Lyngby-Taarbæk Kommune.
- Matr.nr. 14pz Lundtofte By, Lundtofte. Ejer: Lyngby-Taarbæk Kommune.
- Matr.nr. 14mp Lundtofte By, Lundtofte. Ejer: Lyngby-Taarbæk Kommune.
- Matr.nr. 14ob Lundtofte By, Lundtofte. Ejer: Lyngby-Taarbæk Kommune.
- Matr.nr. 9a Lundtofte By, Lundtofte. Ejer: Lyngby-Taarbæk Kommune.
- Matr.nr. 9fe Lundtofte By, Lundtofte. Ejer: Lyngby-Taarbæk Kommune.

- Matr.nr. 7000d Lundtofte By, Lundtofte. Ejer: Vejareal, Lyngby-Taarbæk Kommune.
- Matr.nr. 7000af Lundtofte By, Lundtofte. Ejer: Vejareal, Lyngby-Taarbæk Kommune.
- Matr.nr. 7000c Lundtofte By, Lundtofte. Ejer: Vejareal, Vejdirektoratet

Midlertidige arbejdsarealer

Langs med motorvejen mod øst findes der nogle større sammenhængende grønne arealer med vedplanter og græsbeplantning (Figur 3-1). Arealerne ejes af Lyngby-Taarbæk Kommune, og fremstår i rekreativ karakter, de er desuden fredede med formål om at bevare det eksisterende landskab.

Arkæologiske forhold

Vejdirektoratet har haft kontakt til Kroppedal Museum i forbindelse med afklaring af eksisterende arkæologiske forhold.

Kroppedal Museum har tilkendegivet, at der forud for projektets anlægsarbejder vil blive gennemført arkæologiske forundersøgelser for afklaring af eventuelle forekomster af eksisterende arkæologiske fund.

Se evt. bilag 1 for at se udstrækningen af arbejdsarealer.

Landskabelig placering

Den 4 meter høje støjskærm i midten af motorvejen bliver en integreret del af den samlede motorvejsanlæg, og vil blive opfattet som et element blandt de øvrige motorvejsselementer som kørebanearealer, tavler og brokonstruktioner. Skærmens visuelle fremtoning kan ses visualiseret på bilag 3.

Den 6 meter høje støjskræm placeres i den østlige side af motorvejen, hvor arealerne i dag er bevoksede med vedplanter og græs. Støjskærmen placeres inden for det eksisterende vejareal, og dermed arealer der allerede har været udført gravearbejder i, i forbindelse med anlægning af den eksisterende motorvej.

På strækningen varierer det bagvedliggende landskab højdemæssigt. Fra Mølleåen til Storkereden, hvor den nye støjskærm etableres på den eksisterende dæmningsskråning, og den eksisterende motorvej ligger højt i forhold til det omkringliggende landskab.

Desuden er der højdemæssig variation på strækningen fra Storkereden og til Vejporten, hvor de bagvedliggende arealer er højereliggende, end motorvejen der ligger i afgravning. Den nye støjskærm placeres i bagkanten af den eksisterende motorvejsrabat med lokale udgravninger af ny skråning til terræn.

Skærmens visuelle fremtoning kan ses visualiseret på bilag 3.

4 Miljøpåvirkninger

Det er vurderes på nærværende projektgrundlag, at projektet er omfattet af vejlovens §17a stk. 2, bilag 2, pkt. 13a omhandlende ændringer af allerede godkendte projekter. Projektet er derfor anmeldelsespligtigt til VVM-screening hos Trafikstyrelsen.

Miljøscreeningen har taget udgangspunkt i tilgængelig viden på Danmarks Arealinformation, Danmarks Naturdata og Arter.dk samt feltmålinger oplyst i nærværende dokument.

4.1 Trafikal afvikling i anlægsfasen

Trafikken på Helsingørsmotorvejen opretholdes primært med indsnævret kørespor og nedsat hastighed til 80 km/t ved passagerne med igangværende arbejde.

I forbindelse med kranarbejde, nedramning eller nedvibrerede fundamenter i østlig side af motorvejen såvel i midten af motorvejen, vil der formentlig være behov for kortere perioder, hvor der inddrages to kørespor til arbejdsareal. Inddragelse af to kørespor i dagtimerne og spidsbelastningsperioder trafik kan ikke lade sig gøre. Derfor vil eventuel inddragelse af to kørespor til arbejdsareal kun kunne lade sig gøre som natarbejde i de perioder på døgnet, hvor trafikken er begrænset eller i øvrige perioder med begrænset trafik som officielle ferieperioder.

Det forventes at anlægsarbejder for støjskærmen i østlige side af motorvejen vil foregå inden for normal arbejdstid jf. Lyngby Taarbæk kommune anvisninger ,dog med kortere perioder på natarbejde eller ferie for etablering af fundamenter eller indhejsning af større elementer med kran.

Det forventes at anlægsarbejder for støjskærmen i midten af motorvejen vil foregå som natarbejde. Dette som følge af at det ikke vil være muligt at opretholde den fornødende trafikafvikling på motorvejen, samtidig med delvis inddragelse af kørebanearealer til anlægsarbejdet.

4.2 Støj og vibrationer

Etablering af støjskærmene kan i **anlægsfasen** give anledning til støj i omgivelserne, der kan være til gene for beboerne i boliger tæt på projektområdet. Anlægsarbejdet for støjskærmene forventes udført med rammet, vibreret eller boret fundering. Støjen fra anlægsarbejdet vil kun forekomme i anlægsperioden.

Hovedparten af anlægsarbejdet vil foregå i dagtimerne, og det vurderes derfor at støjpåvirkningen herfra vil være minimal i forhold til den allerede eksisterende trafikstøj på stedet. Alt efter hvilket arbejdsmateriel entreprenøren har til rådighed, kan det vise sig nødvendigt at dele af arbejder vil foregå som natarbejde. Dette vurderes relevant for etablering af fundamenter eller indhejsning af større elementer til støjskærmen.

Midlertidig afstribning og midlertidig trafikafvikling etableres, opsættes/nedtages som natarbejde.

Vibrationer forekommer i forbindelse med etablering af vibrerede og nedrammede fundamenter i **anlægsfasen**.

De foreliggende geotekniske boringer /6/, viser at undergrunden i stor udstrækning består af opfyldningsmaterialer bestående af sand og lermaterialer i forbindelse med vejdæmningen, efterfulgt af først moræneler og -sand, herefter smeltevandssand. Dette baseret på historiske boringsoplysninger, såvel nye boringer udført til ca. 10 m under terræn.

De forekommende jordaflejringer dæmper eventuelle vibrationer relativt hurtigt, og det vurderes, at de forholdsvis store afstande mellem anlægsarbejdet og eksisterende bygningskonstruktioner samt indbyggere ikke bliver påvirket af vibrationer under anlægsarbejdet. Det vurderes altså generelt at vibrationer ved følsomme bygningskonstruktioner ikke overstiger de skærpede grænseværdier på 3 mm/s /7/.

Der er dog én bygning, som er en undtagelse fra ovenstående, og det er bygningen der hører til rasteplassen ved Storkereden. Bygningen ligger mindre end 10 m fra støjskærmen, hvorfor der, dels opsættes vibrationsmålere på ejendommen, og dels stilles krav om at fundering tættest på bygningen etableres via boret fundering, hvorved vibration tættest på bygningen undgås.

I **driftsfasen** vil projektet ikke føre til øget støj eller vibrationer.

4.3 Landskab

Den nordlige del af projektområdet ligger inden for område med bevaringsværdige landskaber, kulturhistoriske bevaringsværdier, lavbundsarealer, økologiske forbindelser og naturbeskyttelsesinteresser jf. Kommuneplan for Lyngby-Taarbæk Kommune inden for Planlovens §11a pkt. 14.

4.3.1 Økologiske forbindelser



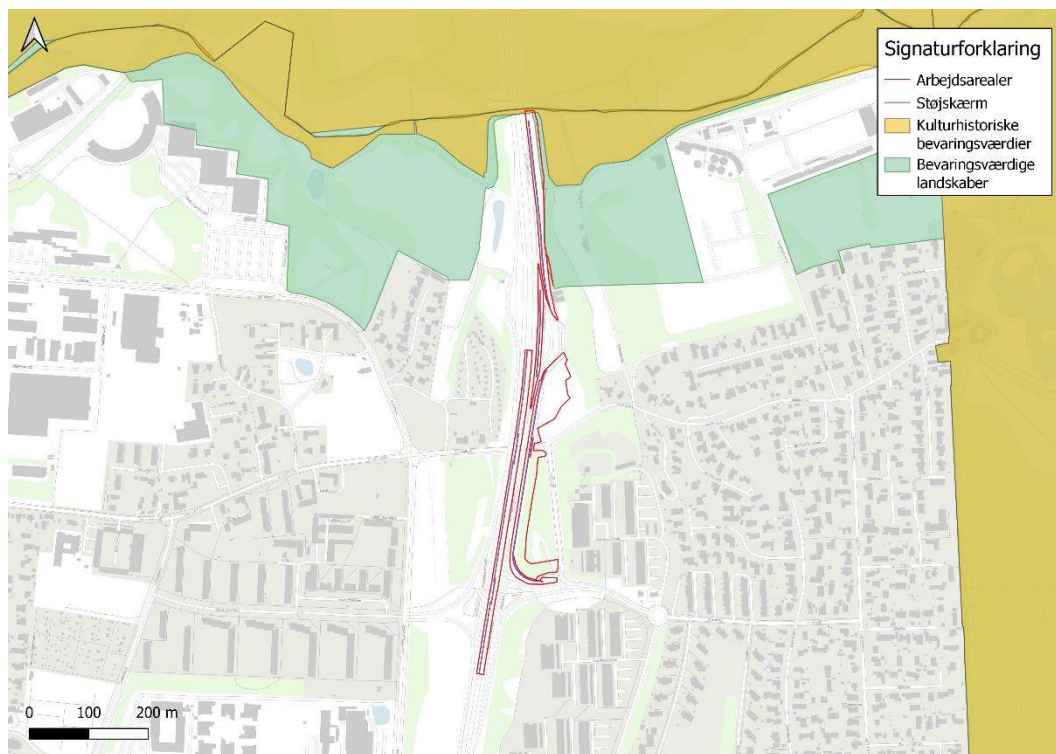
Figur 4-1. Økologiske forbindelser

Inden for udpegningerne af de 'Økologiske forbindelser' må der ifølge kommuneplanen for Lyngby-Taarbæk Kommune ikke foretages ændringer, som overskærer, reducerer eller i øvrigt forringer de økologiske forbindelsers biologiske værdi, uden at der sikres kompenserende foranstaltninger. Ifølge kommuneplanen skal spredningsmulighederne for planter og vilde dyr søges øget gennem forbedring af eksisterende, eller etablering af nye, naturområder.

De udpegede økologiske forbindelser er placeret i den nordligste del af projektområdet fra st. 31+364 til st. 31+679 (Figur 4-1). Dette er på tværs af den eksisterende motorvej, som allerede udgør en betydelig spredningsbarriere for dyrelivet i området. Motorvejen forløber over en bro hen over Mølleåen i ca. 10 meters højde, og støjskærmen afsluttes umiddelbart inden broen. Det vurderes, dermed at spredningsmulighederne og den biologiske værdi af den økologiske forbindelse ikke påvirkes i **driftsfasen**.

I **anlægsfasen** vil der midlertidigt blive inddraget nogle områder til arbejdsarealer øst for motorvejen (Figur 4-1). Ingen af disse arbejdsarealer påvirker den biologiske værdi af den økologiske forbindelse, da forbindelsen på tværs af motorvejen opretholdes under broen. Det vil dog være nødvendigt at rydde nogle buske og mindre vedplanter for at skabe plads til anlægsaktiviteterne. Disse vil blive retableret efterfølgende, og vurderes ikke at have nogen væsentlig betydning for funktionen af den økologiske forbindelse. Der er fortsat beplantning umiddelbart uden for arealerne der ryddes, og funktionen af den økologiske forbindelse vurderes dermed at blive opretholdt i anlægsperioden. Derfor vurderes det, at der ikke vil være en negativ påvirkning i **anlægsfasen**.

4.3.2 Bevaringsværdige landskaber og kulturhistoriske bevaringsværdier



Figur 4-2. Bevaringsværdige landskaber og kulturhistoriske bevaringsværdier

Ifølge kommuneplanen for Lyngby-Taarbæk Kommune må tilstanden og arealanvendelsen i områder udpeget som bevaringsværdige landskaber og kulturhistoriske bevaringsværdier kun ændres, såfremt det kan begrundes ud fra væsentlige samfundsmæssige hensyn.

I **anlægsfasen** vil der være midlertidige arbejdsarealer, som ligger indenfor de udpegede områder. Det er et meget begrænset område der inddrages på 598 m², og der er primært tale om arealer ved asfalteret stisystem. Det vurderes derfor, at projektet ikke vil have nogen væsentlig påvirkning på tilstanden af de udpegede arealer i **anlægsfasen**.

Støjskærmen er placeret uden for områder udpeget som bevaringsværdige landskaber eller med kulturhistoriske bevaringsværdier. Det vurderes derfor, at projektet ikke vil have en påvirkning på tilstanden og arealanvendelsen af de udpegede bevaringsværdige landskaber samt de kulturhistoriske bevaringsværdier i **driftsfasen**.

4.3.3 Lavbundsarealer



Figur 4-3. Lavbundsarealer.

Kommuneplanen for Lyngby-Taarbæk Kommune foreskriver, at byggeri og anlæg på lavbundsarealer så vidt muligt skal undgås. Nyt byggeri og anlæg skal udformes, så det ikke forhindrer, at et lavbundsareal kan genetableres som vådområde eller eng.

I **anlægsfasen** vil nogle af de midlertidige arbejdsarealer, blive placeret inden for områder udpeget som lavbundsarealer.

Inddragelsen af arealerne er midlertidig, og vil derfor ikke forhindre at lavbundsarealet kan genetableres som vådområde eller eng. Derfor vurderes det, at kommuneplanen overholdes i **anlægsfasen**.

Den nordlige del af støjskærmen vil blive etableret inden for område med lavbundsarealer (Figur 4-3). Støjskærmen etableres ved den eksisterende motorvej, som er hævet fra omgivende arealer, og de motorvejsnære arealer kan dermed ikke kategoriseres som lavbundsareal og vil ikke kunne genetableres som lavbundsareal. Støjskærmen vil derfor ikke blive etableret på nogle af de udpegede lavbundsarealer, og vil derfor ikke forhindre at eksisterende lavbundsarealer kan genetableres som vådområde eller eng. Derfor vurderes det, at kommuneplanen overholdes i **driftsfasen**.

4.4 Bygge- og beskyttelseslinjer



Figur 4-4. Bygge- og beskyttelseslinjer i nærhed af projektet. Fredskov med tilhørende skovbygge- linje vist med grøn og å-beskyttelseslinje vist med blå.

4.4.1 Å-beskyttelseslinje

Å-beskyttelseslinjen er udpeget for at sikre åer som værdifulde landskabselementer og som levesteder for dyre- og planteliv inden for 150 m af vandløbet. Inden for beskyttelses- zonen må der som udgangspunkt ikke foretages tilplantninger eller terrænændringer.

Den nordligste del af projektområdet ligger inden for å-beskyttelseslinjen (Figur 4-4). Der- for vil der blive søgt om dispensation fra å-beskyttelseslinjen jf. naturbeskyttelseslovens §16 (LBK nr. 1392 af 04/10/2022).

I **anlægsfasen** bliver der etableret midlertidige arbejdsarealer inden for å- beskyttelseslinjen. I forbindelse med arbejdet foretages der hverken tilplantninger eller ændringer af terrænet, og det er udelukkende arealer helt tæt på motorvejen som påvir- kes. Her vurderes det, at der ikke forekommer egnede levesteder for dyrelivet, grundet den markante forstyrrelse fra trafikken.

I **driftsfasen** vil støjskærmen være etableret inden for det eksisterende vejareal, og stop- per knap 20 m fra Mølleåen og inden terrænet skråner ned mod Mølleåen. Det vurderes derfor, at projektet ikke har konsekvenser for levesteder for dyre- og plantearter inden for beskyttelseslinjen, hverken i **anlægs- eller driftsfasen**.

4.4.2 Skovbyggelinje

En stor del af projektet ligger inden for skovbyggelinjen (Figur 4-4), mens fredskoven er beliggende nord for, og uden for, projektområdet. På baggrund heraf vil der blive søgt om dispensation fra skovbyggelinjen jf. naturbeskyttelseslovens §17 (LBK nr. 1392 af 04/10/2022).

Skovbyggelinjen sikrer det frie udsyn til skoven og skovbrynet. Motorvejen forløber gennem skovbyggelinjen, og støjskærmen etableres langs den østlige side af motorvejen. Dette medfører at det frie udsyn til skoven og skovbrynet øst for motorvejen blive afskåret fra trafikanter på motorvejen, samt beboere vest for motorvejen. På samme måde kan udsynet til den vestlige del af skoven og skovbrynet blive afskåret fra beboere øst for motorvejen. Det vil kun være på tværs af motorvejen udsynet begrænses, og konsekvenserne vurderes derfor som begrænsede både i anlægs- og driftsfasen.

Skovbyggelinjen bidrager desuden til at bevare skovbrynene som værdifulde levesteder for plante- og dyreliv, men der er ikke registreret forekomst af fredede eller rødlistede arter i skovbrynene nær motorvejen. Støjskærmen etableres ved en eksisterende vej, og vil dermed ikke bidrage til yderligere forstyrrelse af skovbrynene, herunder direkte påvirkning ved fældning eller beskæring af træerne. På baggrund heraf vurderes det derfor, at støjskærmen ikke påvirker potentielle levesteder i skovbrynene inden for skovbyggelinjen. Vurderingen gælder både for **anlægs- og driftsfasen**.

4.4.3 Kystnærhedszone

