

dig helhed. Motorvejen anlægges mellem Snåstrup Mølle og den eksisterende hovedlandevej i en afstand af ca. 100 m fra bygningerne.

2.3.4. Vandløb og vådområder

Alle vandløb, som motorvejen vil krydse, vil blive ført under denne enten med broer, faunapassager eller separate vandløbsunderføringer. De anførte bro-længder er som forudsat i projektet. Såvel bro-længder som antallet af fauna- og vandløbspassager vil blive detailundersøgt og forhandlet med Skov- og Naturstyrelsen og amterne.

Strækningen Herning – Bording

Følgende vandløb berøres af vejanlægget:

Ved Herning krydses Knudmose nordre afvandingskanal, som er et lille vandløb, der løber til Hammerum Å. Vandløbet er okkerpåvirket.

Syd for Hammerum krydses Hammerum Å to steder. Det vil blive undersøgt nærmere ved den videre projektering, om åen kan forlægges til nordsiden af motorvejen på en strækning af ca. 1 km. Åen er stærkt okkerbelastet.

Sydvest for Ikast krydses Hesselbjerg Bæk, som danner kommunegrænse mellem Herning og Ikast. Vandløbet er klassificeret som karpesfiskevand.

Syd for Ikast krydses Uhre Bæk og Elkær Bæk. Uhre Bæk løber ud i Elkær Bæk syd for motorvejen. Begge vandløb er okkerbelastede.

Øst for Ikast krydses Storåens øvre del, som består af et reguleret hovedløb og en række parallelkanaler, hvoraf motorvejen berører de tre. Det vil blive undersøgt ved den videre projektering, om vandløbene kan samles til et eller to underløb, eventuelt udført som faunapassage. Storåen er okkerbelastet.

Følgende *enge og vådområder* berøres af vejanlægget:

Ved Herning, øst for Knudmose, forløber motorvejen i den nordlige del af de enge og moseområder, der er beliggende i det trekantede område mellem jernbanelinierne mod Silkeborg og Vejle.

Syd for Ikast forløber vejen i den opdyrkede Storemose gennem en fugtig græseng ved Elkær Bæk.

Øst for Ikast passerer motorvejen et par mose- og engarealer i Nørkær i Storådalens øvre del.

Strækningen Låsby – Århus

Følgende vandløb berøres af motorvejen:

Øst for Framlev krydses Lyngbygård Å. Vandløbet er klassificeret som ørredfiskevand. Desuden krydses Årslev Bæk, et lille vandløb, der løber til Lyngbygård Å.

Følgende *enge og vådområder* berøres af vejanlægget:

Øst for Framlev krydses Lyngbygård Ådal. Der etableres en ca. 60 m lang bro/faunapassage.

2.3.5. Overfladevand og grundvand

Motorvejsanlæggets afvandingsystem baseres på den hovedforudsætning, at alt vand, der falder på belagte arealer, betragtes som spildevand (afløbsvand). Afløbsvandet føres til regnvandsbassiner, der placeres med få kilometers mellemrum. Den gennemsnitlige opholdstid for afløbsvandet i regnvandsbassinerne er ca. 1 døgn.

I perioder uden nedbør vil der være et konstant vandspejl i regnvandsbassinerne, der etableres som små vådområder. Afløbene fra regnvandsbassinerne er forsynet med olieudskillere. Fra regnvandsbassinerne føres afløbsvandet i lukkede ledninger til recipienterne.

Afvandingsprojekterne udarbejdes i samarbejde med amtskommunernes miljøforvaltningsafdelinger og forelægges amtsrådene til godkendelse.

Regnvandsbassinerne har en betydelig rensende effekt på afløbsvandet, specielt for så vidt angår tungmetaller. Regnvandsbassinerne oprenses efter behov, og det oprensede bundmateriale deponeres på kontrollerede lossepladser.

2.4. Ressourceforbrug ved anlægget

I forbindelse med anlæg af motorvejene vil der blive brug for råstoffer i form af grusmaterialer. Disse råstoffer vil kunne hentes i eksisterende grusgravområder i nærheden af vejanlægget. Forbruget af grusmaterialer til de to motorvejsstrækninger vil være ca. 900.000 m³ og forbruget af asfalt ca. 450.000 t.

På strækningen Herning-Bording vil det som følge af det meget flade terræn være nødvendigt at placere motorvejen på dæmning på den overvejende del af strækningen. Dette medfører, at der bliver et jordunderskud og dermed behov for at tilføre råjord. Den manglende råjord hentes så tæt på motorvejslinien som muligt. På strækningen Låsby-Århus tilstræbes der jordbalance, således at den jord, der skal påfyldes, afgraves andre steder på motorvejslinien. Hvis der skulle vise sig et jordunderskud og dermed behov for at tilføre råjord, vil den manglende råjord ligeledes blive hentet så tæt på motorvejslinien som muligt.

Retablering af ovennævnte områder kan sikres i kontrakterne med de entreprenører, der skal udføre arbejdet, så miljøinteresser dermed varetages.