

Da der i forbindelse med detailprojektering af anlægget kan ske mindre justeringer af linjeføringen, og da ekspropriationskommissionen skal godkende projektet og afgøre ekspropriationens omfang, kan der ske ændringer i omfanget af ekspropriationer.

Ekspropriationerne til vej anlægget sker med hjemmel i lovforslagets § 3, vejlovens § 43 og efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008.

8.2 Støj, luft og klima

De støjmæssige effekter af at anlægge motorvejen er dels støjudbredelsen fra trafikken på selve motorvejen, dels mindsket støj langs den nuværende hovedlandevej gennem Silkeborg og langs det øvrige vejnet i området, der aflastes som følge af motorvejen.

Samlet set vil motorvejen medføre, at der bliver ca. 120 færre boliger med støj over 65 dB (L_{Aeq24h}) og ca. 100 færre boliger med støj over 55 dB (L_{Aeq24h}). Støjberegningerne er gennemført efter den fællesnordiske beregningsmodel for beregning af støj fra vejtrafik. I forbindelse med detailprojekteringen og ekspropriationskommissionens behandling vil støjberegningerne blive opdateret efter Nord2000-metoden. Ved anvendelse af denne metode er den vejledende grænseværdi for vejtrafikstøj fastsat til 58 dB (L_{den}).

For at begrænse støjbelastningen vil der blive anvendt støjdæmpende kørebanelægning og opsat støjskærme som anført under afsnit 4.9. Desuden vil overskudsjord blive anvendt til støjskærmende terrænregulering eller opbygning af jordvolde, hvor dette er hensigtsmæssigt. I Silkeborg overdækkes desuden en 300 m lang strækning af motorvejen.

Boligerne langs Ringvejen i Silkeborg vil generelt opleve mindre støj end i dag. Det gælder også boligerne og institutionerne langs den østlige strækning, hvor motorvejen vil forløbe tæt langs sydsiden af Østre Ringvej. Over Gudenåen og i Nordskoven vil den støjdæmpende belægning og støjskærme betyde mindre støj end i dag.

Trafikken på motorvejen vil kunne høres i områder, hvor der hidtil ikke har været væsentlige støjkluder. Det vil bl.a. gælde de nye boligområder i Hvinningdal og Balle/Buskelund samt de rekreative områder i Hvinningdal, Fladmose og Silkeborg Dyrehave.

I anlægsfasen vil der være støj fra entreprenørmaskinerne. Der vil blive stillet krav til entreprenøren om, at anlægsarbejderne tilrettelægges på en sådan måde, at naboerne til motorvejen generes mindst muligt.

Anlæg af motorvejen vil medføre en stigning på ca. 1 % i det samlede energiforbrug og udslip af CO₂ fra trafikken på influensvejnettet (den nye motorvej plus det eksisterende vejnet i området). Udledningen af de luftforurenende stoffer NOx og små partikler mindskes i byområder med henholdsvis 26 % og 23 % og stiger i landområder med henholdsvis 2 % og 3 %.

8.3 Natur, landskab og fortidsminder

Landskabet mellem Funder og Låsby er domineret af Gudenådalen.

Mellem Funder og Viborgvej forløber motorvejen gennem et småbakked landskab med en mosaik af levende hegn og småskove og bebyggelse i form af mange, spredte ejendomme. Området er relativt frugtbart og intensivt opdyrket. Øst for Øster Bording krydser motorvejen Fladmose på dæmning og landskabsbro.

Nord for Silkeborg gennemskærer motorvejen den nordligste del af Gubsø, som tidligere var en stor lavvandet sø, men i dag er et stort naturområde med mose og enkelte åbne vandflader. Her føres motorvejen på dæmning og landskabsbro over Skægkær Bæk. Der etableres desuden faunarør til padde og erstatningsvandhuller i området for at kompensere for vejens barrierevirkning.

Øst for Gubsø ved Bellerup lå i middelalderen en landsby. Området er derfor et potentielt arkæologisk fundsted. Der vil blive lavet arkæologiske forundersøgelser og taget særlige hensyn under anlæg af motorvejen, hvor den forløber gennem landsbytomten.

I Silkeborg føres motorvejen gennem Kejlstrup Skov med Silkeborg Dyrehave i en op til ca. 13 m dyb og op til ca. 85 m bred udgravning, hvilket medfører, at dette område ikke vil kunne opretholdes som dyrehave. Der opføres en stibro og en faunabro over motorvejen i området.

Motorvejen føres på en ca. 350 m lang bro over Gudenåen ca. 6-7 m over vandspejlet. Broen spænder over begge åbredder og over Pramdragerstien langs åens venstre bred.

Øst for Gudenåen fortsætter motorvejen tæt langs den nuværende hovedlandevej gennem Nordskoven, der er en del af Silkeborgskovene, som er Danmarks største sammenhængende skovområde. Motorvejen krydser EF-habitatområde nr. 181 »Silkeborgskovene« på en landskabsbro, jf. afsnit 7.

Fra Nordskoven frem til Låsby forløber motorvejen parallelt med den nuværende hovedlandevej i en afstand på ca. 100-500 m fra denne og vil her kun medføre mindre påvirkninger af natur og landskab.