

Motorvejen føres på landskabsbroer over slugten Svinedal ved Linå Vesterskov og over en slugt syd for Bjarup Mose. På broen over Svinedal, der er en vigtig flyvevej for flagermus, vil der, hvis det findes hensigtsmæssigt, blive opsat skærme for at hindre, at flagermusene bliver påkørt af bilerne.

De velbevarede kulturhistoriske landsbyer, Linå og Mollerup, der ligger ved den nuværende hovedlandevej, vil blive væsentligt aflastet for støj, idet motorvejen kommer til at ligge ca. 500 m syd for disse byer.

8.4 Friluftsliv

Motorvejen vil begrænse adgangsmulighederne i det åbne land og øge støjpåvirkningen af dette. De rekreative værdier er først og fremmest knyttet til Hvinningdal, Silkeborg Dyrehave og Nordskoven. I Hvinningdal-området etableres en stiunderføring ved en grusgrav samt en underføring af Kjellerupstien. I Dyrehaven etableres en stibro. Støjudbredelsen fra motorvejen i Dyrehaven vil være begrænset af, at motorvejen her ligger i afgravning. I Nordskoven vil støjudbredelsen blive begrænset af, at der opsættes støjskærme langs begge sider af motorvejen på broen over Gudenåen og gennem skoven. På den sydøstlige bred etableres en stitunnel for Langsøstien. Der bliver desuden etableret underføringer af cykelstier langs Århusvej og Skærbækvej samt ved Gjernstien (nedlagt jernbane). Friluftslivet vil desuden kunne drage nytte af passagemulighederne under de to landskabsbroer i den østlige del af Nordskoven.

8.5 Overfladevand og grundvand

Motorvejen forløber på det meste af strækningen i et område, der i regionplanen er udpeget som område med (almindelige) drikkevandsinteresser. Ved Hvinningdal, i Nordskoven og ved Låsby passerer motorvejen dog områder med særlige drikkevandsinteresser.

Vejvandet fra motorvejen ledes til regnvandsbassiner, hvor afstrømningen udjævnes, og mængden af skadelige stoffer nedbringes, inden vandet ledes videre til vandløb, jf. afsnit 4.12. Afvandingssystemet sikrer, at der under normale omstændigheder ikke vil være nogen risiko for indvirkning på kvaliteten i vandløb, vådområder og grundvand. Hvis der sker spild på vejen, lukkes bassinets afløb, og forureningen samles op. I dag nedsiver vejvandet fra hovedlandevej diffust til grundvandet og kan ikke tilbageholdes ved spild på vejen.

8.6 Ressourceforbrug

Det samlede forbrug af grusmaterialer til vejens opbygning er vurderet til ca. 1,1 mio. m³. Hertil kommer

forbrug af ca. 430.000 t asfalt, heraf ca. 10.000 t genbrugt asfalt.

Forbruget af råstoffer er lille i forhold til det samlede råstofforbrug i Danmark, men betyder en miljøbelastning både ved produktion og ved udlægning (arbejds miljø, støj, støv). Det vurderes, at råstofferne kan skaffes lokalt, så transport over større afstand kan undgås. Nogle råstoffer, såsom sten/skærver og olie, er ikke fornyelige, og forbruget af dem vil derfor blive begrænset mest muligt.

Det forventes, at der så vidt muligt anvendes genanvendelige materialer ved anlægsprojektet, herunder forurenede jord og restprodukter i det omfang, de ikke udgør nogen fare for grundvandet eller jorden ved siden af vejen.

8.7 Forurenede jord

Det skønnes, at motorvejen kommer tættere end 25 m på 17 potentielt forurenede arealer og 2 lokaliteter med kendt forurening. Vej jord er klassificeret som potentielt forurenede og vil som udgangspunkt indgå i vejanlæggets volde, dæmninger og tilslutningsanlæg efter myndighedernes anvisning/tilladelse på baggrund af mere detaljerede undersøgelser som grundlag for den konkrete jordhåndtering i forbindelse med projektet.

9. Alternativer

Der har i tidens løb været undersøgt en lang række forskellige forslag til motorvejens passage af Silkeborg, jf. afsnit 1.2.

I den supplerende VVM-redegørelse er beskrevet en række tilvalgs muligheder til det forbedrede Kombilinieprojekt, hvoraf nogle er indarbejdet i lovforslaget, jf. afsnit 2.3 og afsnit 3. Vedrørende de øvrige undersøgte tilvalgs løsninger henvises til VVM-redegørelsen.

10. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Anlægsoverslag for anlæg af motorvejen Funder-Låsby i Kombiliniem er udarbejdet efter Transportministeriets retningslinjer for ny budgettering af anlægsprojekter på vej- og baneområdet. Det er forudsat, at motorvejen anlægges i tre etaper inden for en samtidig tidsperiode.

Anlægsoverslag er udarbejdet på 4 niveauer: Fysikoverslag, Basisoverslag, Ankerbudget (projektbevilling) og Samlet anlægsbudget.

Fysikoverslaget er udarbejdet ved hjælp af Vejdirektoratets overslagssystem. Det vil sige, at det er baseret på teoretiske mængder fra det foreliggende skitseprojekt og enhedspriser og erfaringer fra de seneste anlægsarbejder.