

går gennem Funder Ådal og Hørbylunde, er en væsentlig spærring for spredning af dyr og planter.

Funder Ådal indeholder desuden væsentlige kulturspor som f.eks. rester af Hærvejen samt bopladser, bronzealderhøje og hulveje.

De store landskabelige, naturmæssige og kulturhistoriske værdier i Funder Ådal gør den til et væsentligt rekreativt element ved Silkeborg.

Da motorvejen føres på en højbro over Funder Ådal bevares sammenhængen i dalen, og mennesker og dyr kan uhindret færdes under broen. I skovene oven for ådalen opretholdes skovstier, hærvejsspor og hulveje, men motorvejen vil medføre en fragmentering af den store nåleskov med egeskov i Hørbylunde.

Landskabet øst for Funder Ådal er et storbakket morænelandskab uden de store variationer. Motorvejen forløber her langs sydsiden af en sidedal til Funder Ådal, Abildskov Dal. Et lille stykke skrænteskov ned mod dalen bliver fragmenteret af motorvejen. For at mindske barrierevirkningen bliver der anlagt en bred faunabro for råvildt over motorvejen.

#### 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 Funder Ådal og Hørbylunde. Langs Hærvejen findes en regional vandre- og cykelrute. Da motorvejen føres over Funder Ådal på en højbro, vil der være fri passage i stort set hele dalens bredde, og støjafskærmning på broen vil begrænse støjdbredelsen i dalen.

#### 8.5 Overfladevand og grundvand

Vejvandet ledes via nedløbsbrønde til opsamlingsbassiner, som udjævner afstrømningen og nedbringer mængden af skadelige stoffer, inden det ledes til vandløb. Afvandingsystemet sikrer, at der under normale omstændigheder ikke vil være nogen risiko for belastning af grundvandskvaliteten. Hvis der sker spild på vejen, bliver afløbet fra opsamlingsbassinet lukket, og forureningen samlet op. I dag nedsiver vejvandet fra den nuværende hovedlandevej diffust til grundvandet og kan ikke tilbageholdes ved spild på vejen.

Grundvandet er klassificeret som sårbart, og mellem Bording og Pårup har Ringkjøbing Amt udpeget arealet som nitratsfølsomt. Der er ingen indvindingsboringer med beskyttelseszoner, der bliver direkte berørt af vejanlægget, men ca. 20 private enkeltindvindingsboringer ligger inden for 250 m fra vejen.

#### 8.6 Ressourceforbrug

Det samlede forbrug af grusmaterialer til vejens opbygning er vurderet til ca. 390.000 m<sup>3</sup>. Det svarer til ca. 8 % af den samlede årlige indvinding af sand, grus og stenmaterialer på land i Ringkjøbing og Århus amter. Forbruget af asfalt er ca. 150.000 tons.

#### 8.7 Forurennet jord

Motorvejen berører et asfaltværk i en tidligere grusgrav ved Funder Ådal. Asfaltværket er kortlagt som potentielt forurennet. Eventuel overskudsjord vil så vidt muligt blive anvendt i vejanlægget og håndteret efter myndighedernes anvisning, ligesom eventuelt tilført materiale anvendes efter myndighedernes krav. Desuden medfører anlæg af vejen, at der vil blive foretaget anlægsarbejde i vejrabatjord, der er klassificeret som potentielt forurennet. Denne jord vil som udgangspunkt indgå i motorvejen.

#### 9. Alternativer

I forbindelse med Vejdirektoratets linievalgsundersøgelse i 1998 blev undersøgt 3 alternative linieføringer på strækningen Bording-Funder: »Funder Nord-linien«, som forløber nord om Pårup og krydser Funder Ådal ca. 2 km nord for den nuværende hovedlandevej, »Funder Midt-linien«, som forløber ca. 300 m syd om Pårup og krydser Funder Ådal samme sted som den nuværende hovedlandevej, og »Funder Syd-linien«, som forløber ca. 800 m syd om Pårup og krydser Funder Ådal ca. 300 m syd for den nuværende hovedlandevej. Efter anbefaling fra Vejdirektoratet blev »Funder Midt-linien« udvalgt til at indgå i de videre undersøgelser, mens det nordlige og sydlige alternativ blev fravalgt. Begrundelsen herfor var, at »Funder Midt-linien« forløber relativt tæt på den nuværende vej og krydser Funder Ådal samme sted som denne, mens den nordlige og sydlige linie forløber i større afstand fra øvrige veje og andre tekniske anlæg både i det åbne land og ved krydsningen af Funder Ådal, hvorfor en motorvej dér ville virke mere forstyrrende.

#### 10. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

På baggrund af en vurdering af udgifterne til projektering, tilsyn, administration, arealerhvervelse og anlæg er der beregnet et samlet basisoverslag over udgifterne til anlæg af motorvejen mellem Bording og Funder.

Basisoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifterne til bl.a. ekspropriationer, jordarbejder, broarbejder og asfaltarbejder ikke kan beregnes præcist på forhånd, idet projektets detaljerede linieføring, mæng-