

keborg. Ved Århus afsluttes motorvejsstrækningen ved Den Jyske Motorvej. Herfra føres vejen videre mod Århus som almindelig hovedlandevej, idet der anlægges en 2,0 km lang hovedlandejevsstrækning nord om Årslev, som forbinder motorvejen med den eksisterende hovedlandevej, Silkeborgvej, vest for Brabrand.

Der vil i fornødent omfang blive anlagt service- og rastepladser. I forbindelse med relevante tilslutningsanlæg anlægges samkørselspladser.

Motorvejsprojektet indebærer omlægning, forlægning og regulering af et betydeligt antal skærende kommune- og landeveje. Der vil blive sikret en række tværgående forbindelser, herunder cykelstier, i nødvendigt omfang.

Det foreslåede anlæg afløser den nuværende rute 15 på strækningerne mellem Herning og Bording og mellem Låsby og Århus, omfattende den nuværende hovedlandevej 404, Ringkøbing-Silkeborg, på strækningen fra Dronningens Boulevard i Herning til øst for Bording, og hovedlandevej 403, Silkeborg-Århus, på strækningen fra Låsby til umiddelbart øst for Årslev ved Århus.

#### 2.1.1. Nuværende vejforhold

Den del af den nuværende hovedlandejevsstrækning, som aflastes, forløber gennem Hammerum, Ikast, Galten og Skovby samt en række mindre byer. Trafikken ledes således flere steder gennem byområder med blandet bolig-, forretnings- og anden erhvervsbebyggelse og med mange vejtilslutninger og overkørsler langs hovedlandevejen. Sammenblandingen af lokal og gennemkørende trafik medfører trafikale og miljømæssige problemer, især på de bystrækninger, hvor de svage trafikanter ikke har stianlæg.

Årsdøgntrafikken varierer mellem 16.000 og 20.000 biler ved Herning og mellem 11.000 og 13.000 biler gennem Hammerum og Ikast. Gennem Galten og Skovby ved Århus er trafikbelastningen mellem 11.000 og -12.000 biler pr. døgn.

På store messedage giver messecenteret i Herning anledning til øget trafikpres og store kødannelser, især mellem Hammerum og Ikast. Der er aktivitet i messecenteret op mod 100 dage om året.

I Hammerum krydses Herning-Silkeborg-banen i niveau.

På grund af bakker, kurver og bygennemkørsler er der mange steder overhalingsproblemer.

I løbet af de sidste 5 år er der sket 276 trafikuheld med personskade på strækningen mellem Herning og Århus.

#### 2.1.2. Udbygningsstandard

Med de forventede trafikmængder vil en bred 2-sporet motortrafikvej have tilstrækkelig kapacitet til at kunne afvikle trafikken på det meste af strækningen mellem Herning og Århus frem til år 2010. På strækningerne ved Herning og Århus er trafikken imidlertid så stor, at kun en 4-sporet motorvej vil kunne give et tilfredsstillende serviceniveau.

En 4-sporet motorvej har imidlertid en række klare fordele frem for en 2-sporet vej, herunder også en bred 2-sporet motortrafikvej, og prisforskellen er kun ca. 20%. Ved at anlægge vejstrækningerne som 4-sporet motorvej sikres en ensartet standard med størst mulig trafikikkerhed og maksimal trafikoverflytning fra det øvrige vejnet.

Det foreslås derfor – i overensstemmelse med ønskerne fra Århus og Ringkøbing amter samt Herning, Ikast, Silkeborg og Århus kommuner – fra starten at anlægge vejstrækningerne som 4-sporet motorvej i lighed med motorvejene i Vendsyssel og mellem Esbjerg og Kolding.

Strækningen fra Den Jyske Motorvej til den nuværende hovedlandevej vest for Brabrand foreslås anlagt som 2-sporet vej, dog således at der bliver en overgangsstrækning fra motorvejens 4-sporede profil til det 2 sporede profil.

Den nord-sydgående forbindelsesvej mellem motorvejen og den nuværende hovedlandevej vest for Ikast foreslås anlagt som 2-sporet vej med 15 m kronebredde.

#### 2.1.3. Vejanlæggets udformning

##### Tværprofil

Motorvejene er ialt 26 m brede med to kørebaner á 8,0 m adskilt af en midterrabat på 3,0 m og med nødspor på 2,5 m og yderrabatter på 1,0 m.

Den 2-sporede forbindelsesvej anlægges med en 8,0 m bred kørebane og 3,5 m brede yderrabatter, ialt 15 m kronebredde. Hertil kommer eventuelt cykelstier efter behov.

##### Linieføring

##### Strækningen Herning – Bording

Fra vejanlæggets begyndelsespunkt, Dronningens Boulevard i Herning, forløber linien langs Hammerum Å, næsten parallelt med Silkeborgbanen. Linieføringen går syd om Hammerum i en afstand af ca. 800 m og ligger 0-300 m sydligere end det byggeliniesikrede projekt fra 1969. Mellem Hammerum og Ikast følges den planlagte byudviklingsgrænse.

Linien forløber syd om Ikast med en afstand til byzonearealerne på 200-400 m. Sydøst for Ikast pas-