

Støjniveau	Før	Efter	Ændring
55-60 dB(A)	6.729	7.252	+ 523
60-65 dB(A)	7.118	6.296.	-822
65-70 dB(A)	2.877	2.691	-186
> 70 dB(A)	697	711	+ 14

Ved motorvejens detaljerede tracering (horisontalt og vertikalt) tilstræbes altid overholdelse af Miljøstyrelsens og Vejstøjudvalgets rekkommendation af, at støjniveauet maksimalt er 55 dB(A) ved passage af boligområder, hvilket kan forventes at gøre ændringen i støjbelastningen lidt mere gunstig, end det fremgår af ovenstående oversigt.

De steder, hvor motorvejen føres forholdsvis tæt på sammenhængende boligområder, anlægges støjvolde eller støjskærme for at holde støjen under det angivne niveau.

Miljøstyrelsen anbefaler en støjgrænse på 50 dB(A) i rekreative ormåder og sommerhusområder.

Det vil blive undersøgt nærmere, om støjafskærmning er nødvendig i særligt attraktive naturområder.

2.2.5. Barrierevirkning og oplevet risiko

Trafikaflastningen af den nuværende hovedlandevej gennem byerne vil reducere barrierevirkningen og den utryghed, som cyklister og fodgængere, der færdes langs vejen eller skal krydse den, oplever idag.

2.3. Konsekvenser for landskab og natur

Anlæg af motorvejene mellem Herning og Bording og mellem Låsby og Århus vil kunne få en række uheldige virkninger på de landskaber og naturområder, som de passerer. Der er derfor gennemført omfattende miljøundersøgelser på strækningen. Motorvejens linieføring er i høj grad blevet bestemt ud fra et ønske om at skåne landskabet og naturområderne mest muligt.

2.3.1. Landskab

Ved den videre projektering vil der bl.a. blive taget væsentlige hensyn til landskabet og det visuelle miljø.

Strækningen Herning – Bording

Vejanlægget er beliggende på dyrket landbrugsjord på stort set hele strækningen med undtagelse af små eng-, mose- og kratarealer.

Fra Herning og langs Hammerum Å og syd om Hammerum er terrænet fladt til sydvest for Ikast,

hvor vejanlægget forløber nord om det mindre markante højdeområde Hesselbjerg. Syd om Ikast forløber linieføringen i et terræn, der er svagt stigende til sydøst for Ikast, hvor linieføringen er beliggende 300-400 m fra den nordlige grænse af Skelhøj Plantage (fredskov). Området ligger på den østligste spids af Skovbjerg Bakkeø, der rejser sig over Ulkær Mose og Storåens engområder. Landskabet er kuperet med flere højdepunkter og er i kommuneplanen udlagt til udflugtsområde. Ved overgangen fra bakkeøen til hedesletten forløber linien gennem et landskabeligt pas mellem Ikast og Skelhøj Plantage. En golfbane er under anlæg i området. I lokalplanen for denne er sikret en korridor på 100 m til vejanlægget.

Øst for Ikast gennemskæres den nordlige del af Storåden. Nørkær er tidligere moseområde, der er afvandet, og nu dyrkes eller anvendes til græsning. Ulkær Mose syd herfor er ornitologisk og landskabsmæssigt et område af væsentlig betydning og en af de få resterende hedemoser i Danmark. Hedesletten mellem Skovbjerg Bakkeø og Bording Bakkeø, hvor Ulkær Mose er beliggende, er Storåens kildeområde, og terrænet er forholdsvis fladt. Fra Ulkær Mose stiger terrænet markant til Bording Bakkeø, og linien forløber syd for Bording gennem et mindre kuperet terræn til indføringen i den eksisterende hovedlandevej øst for Bording.

Strækningen Låsby – Århus

Vejanlægget er beliggende på dyrket landbrugsjord på stort set hele strækningen med undtagelse af Lyngbygård Ådal og små eng-, mose- og kratarealer.

Fra tilslutningen til den eksisterende hovedlandevej syd for Låsby forløber linien i et svagt faldende morænelandskab frem til en mindre markant slugt mellem Høver og Galten. Linien forløber videre mod øst og skærer den sydlige del af en morænebakke, som strækker sig op til Galten. Forbi Storning og Lillering og videre til Framlev forløber linien i et lidt kuperet terræn.

Fra Framlev til Lyngbygård Ådal forløber vejanlægget nord for den eksisterende hovedlandevej, og terrænet er faldende frem til ådalen. Hvor linien krydser Lyngbygård Ådal, er denne en markant tunneldal med op til 20 m høje, stejle skrånninger på