

En 0+ vej er bedre end en motorvej ved Viborg

Af Ellen Frydendal, medlem af gruppen Grønne Veje til Viborg.

Trafikministeren har har meldt ud, at han ved siden af motorvejsanalyser også ønsker en 0+ løsning analyseret. En 0+ løsning er en omformning af det eksisterende vejnet. På mange måder er denne løsning den mest fordelagtige.

Ud fra en geografisk synsvinkel er 0+ løsningen mindre ødelæggende:

En motorvej vil skære en del af Viborgs opland over til gene for både mennesker og dyr. En vej man ikke kan komme op på og heller ikke forbi, har man som lokalbeboer meget lidt glæde af. Mange vil komme til at køre, cykle eller gå store omveje for at komme til købmand, idrætscenter eller skolekammerater på den anden side af motorvejen.

Viborgs arbejdskraft kommer ikke alene fra et langstrakt område syd og nord for Viborg langs en motorvej, men bredt fra hele området også fra øst og vest. Kan vi undgå at lave en bred nord/sydgående forhindring for lokaltrafikken, vil gøre det mere attraktivt at bo i de mange velfungerende lokalsamfund omkring Viborg.

Udvidelse af eksisterende veje vil desuden ikke beslaglægge tilnærmelsesvis så meget natur og landskab som en helt ny motorvej.

Ud fra en trafikal synsvinkel er en 0+ vej også den bedste løsning:

Viborgs nord/syd gående trafik forsinkes i dag af de fem rundkørsler på Ydre Ringvej. Her er der også trafikpropper til og fra byen til i myldretiden. Desuden forsinkes trafikken på rute 13 ofte af langsomt kørende trafik.

En løsning på problemerne skal blandt andet sikre, at erhvervslivets lastbiler kan komme mere gnidningsløst forbi Viborg. Det vil en udvidelse af den eksisterende rute 13 og en rigtig omformning af Ydre Ringvej kunne sikre. Omformningen bør bestå af flere til- og afkørsler og en eller flere over- og underkørsler. En motorvej vil blive længere end en udbygget eksisterende vej, og lastbiler må alligevel ikke køre mere end 80 km/t, så det vil tage længere tid for en lastbilchauffør at tage en motorvej. For alle slags trafikanter vil trafikken være mere glidende, og de vil dermed være bedre hjulpet end blot en motorvej nord/syd.

En 0+ løsning er bedst set fra klimaets og miljøets synsvinkel:

Energiforbruget og udledningen af mikroplast er betragteligt mindre ved en glidende trafik på 80 km/t end ved en trafik, der afvikles ved højere hastigheder. Mikroplast er et større problem fra elbiler, fordi de er tungere og tilbøjelig til at accelerere hurtigere end fossilbiler. Mht energiforbruget, så vil fossilbiler udlede 60% mere CO₂ ved at køre 130 km/t end 80 km/t, og eldrevne bilers grønne strømforbrug vil stige tilsvarende. Grøn strøm vil aldrig komme til at findes i uendelige mængder.

Også i anlægsfasen er der markant forskel på at udvide en eksisterende vej og at bygge en hel ny motorvej. Alene beton til et motorvejsanlæg løber op i anseelige tons CO₂.

Endelig vil en 0+ løsning give mindre støj, hvis man planlægger den rigtigt:

Støjen fra en bil stiger markant, når den sætter farten op fra 80 til 130 km/t. Udvider man Ydre Ringvej i Viborg og fjerner rundkørslerne, kan trafikken afvikles glidende med 80 km/t. Det larmer langt mindre, end hvis lastvognene som nu skal bremse ned og speede op fem gange på strækningen. På strækningen er der allerede støjvolde, som kan udbygges, og der kan opføres nye eller laves overdækning af vejen. Hvis Ydre Ringvej omformes til mere smidig kørsel, vil en del af den nuværende trafik på Indre Ringvej søge derud og dermed bevirke mindre støj langs Indre Ringvej.