



NITTEDAL KOMMUNE
- der storby og Marka møtes

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010, Dep
0030Oslo

PLS
15.10.2008
08 173-213
4123

Att: Anne Tingelstad Wøien

Vår ref: 08/332-75
000
Deres ref:
Dato: 03.10.2008

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010-19 - NY RIKSVEG 4 I NITTEDAL

Mål.

Ny Rv 4 fra Kjul til Oppland grense føres opp i ny NTP 2010-19.

Vi ser det ikke som realistisk å argumentere for å komme inn i den første fireårs perioden, men ber innstendig om å bli ført opp i perioden 2014-19. Primært ønsker vi hele strekningen med, men vi er kjent med alle behov rundt om i landet. Vi ber derfor om at iallfall strekningen Kjul-Åneby kommer inn i den nye NTPen. Det er avgjørende viktig for dem som bygger og bor i Nittedal. Vi forutsetter at kollektivtilbudet bygges ut parallelt.

Bakgrunn.

Nittedal kommune (NK) er en vekstkommune (20 500 innbyggere). 70 % av arbeidsstyrken pendler ut av kommunen for å komme på jobb. Samtidig er det stor innpendling. Tidkrevende arbeidsreiser er et velferdsproblem for mange.

Med Oslopakke 1 for over 20 år siden ble vi lovet ny Rv 4 gjennom kommunen. Den skulle starte i sør med tunnell fra Bonkall i Oslo til Slattum, i to tube, og så ny veg videre nordover til fylkesgrensen. Vi har fått en halvparten så lang tunnell, i en tube, og en trefelts veg mellom Slattum og Kjul. Det vil si ny veg på ca 1/5 av strekningen. Tunnellen tilfredsstillter ikke dagens normer. Når vi ser på det vi har "fått", er det et klart misforhold mellom det folk i Nittedal har betalt i bompenger og det vi har fått igjen i form av vegger og kollektivtiltak (Oslopakke 2).

Midt i 1990-åra utredet SVV ny Rv 4, men prosjektet ble skjøvet ut. NK samtykket i at det var akseptabelt at prosjekter i sør, på begge sider av grensa til Oslo, ble prioritert først. Men her er det bare tunellen under Hagan som er kommet på plass.

Kommunedelplan for ny Rv 4.

Planleggingen av ny Rv 4 fra Kjul til Oppland grense startet opp igjen for tre år siden. NK og SVV fullførte arbeidet med "Felles mål og planforutsetninger" høsten 06. Nå har vi gått en utredningsrunde for å forberede arbeidet med kommunedelplan for den nye vegen. I slutten av september legger SVV fram sitt endelige forslag til planprogram. Kommunestyret vil så vedta planprogram før jul. Deretter vil planarbeidet fortsette umiddelbart. Pengene til det er på plass. Det betyr at alle nødvendige planforutsetninger vil være på plass, slik at ny Rv 4 kan føres opp i NTPen.

Ordføreren
Moveien 1, 1482 Nittedal

Tlf : 67 05 90 14
Fax: 67 06 16 19
Bankkonto:
7101 05 04001
Organisasjonsnr:
971 643 870

Rikspolitiske retningslinjer.

NK har lojalt fulgt opp de rikspolitiske retningslinjene og samordnet boligbyggingen med bruken av eksisterende kollektivlinjer. Således har vi bygd inntil jernbanestasjonene og i/ved tettstedene langs eksisterende busslinjer. Nittedal stasjon er den stasjonen som har aller flest reisende med Gjøvikbanen.

Når det i Oslopakke 3 er foreslått bevilget midler til ny Rv 4 forbi Rotnes, er det fordi vi her utvikler kommunens sentrum. Gjennom det har vi sluttet opp om den såkalte knutepunkt-strategien. Kommunene på Romerike har vært enige i at ny Rv 4 skal ha prioritet bare etter den nye vegen mellom Lillestrøm og Fetsund.

Sentrum.

Når ny kommuneplan er på plass om noen måneder, vil NK starte arbeidet med en kommunedelplan for sentrum i kommunen, på Rotnes. For at sentrum skal fungere hensiktsmessig, er det helt avgjørende at vi får ny veg i tunnell under Rotnes. Slik Rv 4 ligger i forhold til sentrum nå, hemmer det gjennomgangstrafikken, og gjør det vanskelig for folk å bruke og utvikle sentrum. I dette ligger det også at en slik ny veg nettopp vil utvikle sentrum og føre til mindre handelslekkasje, dvs mindre biltrafikk.

Tryggere veg.

Utredningene så langt har vist at Rv 4 er svært belastet når det gjelder dødsulykker og andre alvorlige ulykker (jfr rapport om Felles mål og planforutsetninger). En slik veg vil også muliggjøre en ny tilknytning til boligområdet oppe ved Nittedal st. Det vil redusere den interne trafikken i dette store boligområdet. Den beregnede nedgangen i tallet på trafikkulykker med ny veg vil spare oss for menneskelige lidelser og mange titalls millioner i årlige, samfunnsmessige kostnader.

Det hører med i dette bildet at tunnelen under Hagan egentlig først og fremst løste et miljøproblem i dette tettstedet, men det løste ikke det grunnleggende trafikkproblemet. Tvert imot har tunnelen ført til at trafikkorken om ettermiddagen har forskjøvet seg fra Grorud og opp til Nittedal. I rushtiden om ettermiddagen går det i skritt fra inne i tunnelen til forbi sentrum på Rotnes. En tunnell under Rotnes (= ny veg Kjøl-Åneby) vil både gi en miljøløsning og en trafikk-løsning. Det skjer også fordi vi med den nye vegen lettere kan få folk til å bruke jernbanen. Sentrumsutviklingen vil også føre til at flere vil reise med buss; men forutsetningen for det er altså at vi får på plass den nye vegen. Samtidig må tilbudet på buss og jernbane utvides

Økte belastninger kommer.

Trafikken på Rv 4 vil om få år øke atskillig som følge av ny E6 nordover fra Jessheim. Det skyldes bompengefinansieringen av denne vegen. Bomavgiften for å kjøre bil mellom Oslo og Biri vil bli ca kr 100,-. En slik "hindring" på denne vegen, vil få svært mange til å velge Rv 4 i stedet. Strekningen opp til Biri blir dermed både billigere og kortere langs Rv 4 enn langs E6. Også derfor må vi ha ny Rv 4 gjennom Nittedal.

På vegne av alle de politiske partiene i Nittedal.



Mette Tønder
Ordfører