



Dokument nr. 8:119

(2002-2003)

Privat forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Thore A. Nistad

Forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Thore A. Nistad om utbygging av riksvei 4 til motorvei gjennom Nittedal mellom Gran i Oppland og Grorud i Oslo

Til Stortinget

BAKGRUNN

Riksvei 4 mellom Oslo og Gjøvik har en usammenhengende veistandard, fra firefelts hovedvei i Oslo, til tofelts veier med kryssing i plan i Nittedal. Strekningen mellom Gjøvik og Akershus grense har svært varierende standard. Mellom Gjøvik og Raufoss og i Gran sentrum er Rv 4 av for dårlig standard i forhold til trafikk tettheten, som er ca. 10 000 ÅDT. Mellom Gran og Nittedal er ny, tofelts hovedvei med høy trafiksikkerhet bygget ferdig i 1990-årene. Gjennom Nittedal og fra Oslos grense til Grorud er veistandarden langt under det som er tilrådelig. Mange strekninger har en blanding av trafikantgrupper som representerer stor risiko for ulykker. Trafikk tettheten har økt sterkt i de senere årene. Fra Grorud til Sinsenkrysset/Ring 3 har Rv 4 fire felt og plan-skilte kryss, og fungerer godt. På strekningen fra Sinsenkrysset/Ring 3 til Bispelokket/E18 følger Rv 4 bygatene, en løsning som er svært uheldig både når det gjelder miljø, fremkommelighet og trafiksikkerhet. Det foreligger forslag om å legge denne i tunnel.

LITT HISTORIKK

Nittedal var frem til 2. verdenskrig en jordbruks- og industrikommune, og hadde i hovedsak et eget bolig- og arbeidsmarked. Så sent som i 1960 hadde Nittedal bare 7 500 innbyggere. Pr. 1. januar 2003 var

folketallet 19 300, tre ganger så mange som for 50 år siden (Se tabell 1).

Tabell 1: Utviklingen i Nittedals innbyggertall

År	Antall innbyggere
1910	2 719
1932	4 297
1960	7 565
1972	12 501
1981	14 239
2003	19 300

Etter 2. verdenskrig er Nittedal blitt en del av Oslo-området, med felles bolig- og arbeidsmarked med Oslo og et tyvetalls kommuner. Resultatet er blitt mer trafikk på riksvei 4. Deler av trafikkøkningen er gjennomgangstrafikk, men det meste er generert av kommunens egne innbyggere. Situasjonen i dag er at trafikkmengdene på riksvei 4 i Nittedal langt overskrider det veien kapasitetsmessig er beregnet for. Hele strekningen fra Grorud i Oslo til Slattum i Nittedal har over 15 000 kjøretøyer pr. døgn (ÅDT), mens strekningen fra Slattum til Åneby har vel 12 000 ÅDT (se tabell 2).

Tabell 2: Trafikktall riksvei 4 Oslo-Biri

Strekning	Fylke	ÅDT
E18 Bispelokket-Vaterland	Oslo	43 447
Rv 4 over Sinsenkrysset	Oslo	43 092
Grorudkrysset	Oslo	20 376
Slattum-Rotnes	Akershus	15 505
Rotnes-Åneby	Akershus	12 630
Oppland Grense	Akershus/ Oppland	5 666

Harestua-Grua	Oppland	7 169
Gran	Oppland	10 002
Lygna	Oppland	4 058
Raufoss	Oppland	11 811
Gjøvik/Mjøsstranda	Oppland	9 828
Fjordheim-Mjøsbrua (xE6)	Oppland	8 156

Kilde: Statens vegvesen

Dette gir seg utslag i dårligere fremkommelighet, lange køer, dårligere trafiksikkerhet ("møteulykker"), og dårligere miljø og transportøkonomi.

I de senere årene har trafikkveksten vært høy. Tiltak for å øke kollektivandelen vil kunne dempe veksten, men neppe redusere trafikken.

FORHOLDET TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN

Utbygging av ny Rv 4 i Nittedal er ikke med i Nasjonal transportplan. Behovet for en kraftig heving av standarder er imidlertid stort, og økende. Rv 4 ble i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2003 oppgradert til stamvei. Dette tilsier en oppgradering av veien.

FORSLAG TIL LØSNING

For å løse dagens transportproblemer og fremtidig trafikkvekst, bør det bygges ny riksvei 4 som

motorvei i 2 felt fra Graninn i Nittedal til Åneby, og 4 felt fra Åneby og til Grorud i Oslo. En slik utbygging kan gjennomføres uansett hvilken løsning som blir valgt i Oslo når det gjelder forholdet mellom Rv 4, Trondheimsveien, Rv 163 Østre Aker vei, og den planlagte Fossumdiagonalen. Det bør bygges tunneler der den nye Rv 4-traseen passerer gjennom tett utbygde områder.

Nåværende Rv 4-trasé kan dermed nedgraderes til lokal vei, beregnet for alle kjøretøygrupper, og med egen parallellgående gang- og sykkelvei.

Resultatet vil bli færre trafikkulykker, bedre miljø, bedre fremkommelighet og bedre transportøkonomi.

FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om en fremdriftsplan for, og tilleggsfinansiering utenom de nåværende samferdselsbudsjetter, av utbygging av Rv 4 i ny trasé fra Gran i Oppland til Åneby i Nittedal som motorvei klasse B, og fra Åneby i Nittedal til Grorud i Oslo som motorvei klasse A med 4 felt, planskilte kryss og midtdeler, og med ferdigstillelse innen 2008.

4. juni 2003