

Varingen 26.08.2009

## Enda mer trafikk langs riksvei 4

I løpet av oktober åpner de to første bomstasjonene på E6 mellom Gardermoen og Mjøsbrua. Det gjør det 29 kroner dyrere å kjøre denne strekningen.

Snart kommer det fire bomstasjoner til her. Da vil det koste til sammen 82 kroner å kjøre denne strekningen. Mange frykter at de nye bomstasjonene på E6 vil påvirke veifarendes kjørevaner. På riksvei 4 fra Gjøvik til Gjelleråsen er det bare en bomstasjon og den koster det kun 15 kroner å passere.

Da Stortinget sa ja til å bygge ny firefelts motorvei fra Gardermoen til Kolomoen i Hedmark, var prosjektet kostnadsberegnet til 5.75 milliarder kroner. Staten og bilistene skulle dele regningen. Nå er prislappen økt til 7.1 milliarder, men Staten vil ikke betale en krone mer. Det betyr at hele ekstraregningen havner på bilistenes bord.

Nittedals nåværende og trolig også kommende periodes eneste stortingsrepresentant, Fremskrittspartiets Ib Thomsen, er klar i sine spådommer; Trafikken langs riksvei 4 gjennom Nittedal og Hakadal vil øke for hver ny bomstasjon som settes i drift på E6.

Dette vil, ifølge Thomsen, få store konsekvenser for alle oss som bor og driver næringsvirksomhet her i bygda. Det blir vanskeligere å komme ut på riksveien. Dessuten er det fare for at økt trafikk igjen vil føre til at antall trafikkulykker øker. Riksvei 4 kan få tilbake sitt gamle beryktede stempel som "dødsveien", frykter stortingsrepresentanten for Nittedal. Thomsens løsning er å rive alle bomstasjonene og la staten ta hele regningen. Det er imidlertid et standpunkt han og hans parti er alene om. De øvrige partiene er enige om at veiprisering er kommet for å bli. Både sett fra et miljøpolitisk synspunkt, men også fordi bompenger i en eller annen innkrevingsform, kan bidra til å framskynde veiprojekter som det ellers ville tatt tiår å få realisert.

Stortingstoppene fra de andre fylkespartiene som Varingen intervjuer i dagens avis, holder fram Oslopakke 3 som løsningen for Nittedal. Tunnel forbi Rotnes som er et av prosjektene i den siste i rekkene av bompengefinansierte samferdselspakker for osloområdet, vil kunne sluse unna en del av den forventede framtidige trafikkveksten på riksvei 4.

Vi håper at politikerne husker på riksvei 4-løftene om to år når Nasjonal Transportplan behandles. Helt siden den første Oslopakken så dagens lys i 1982, har riksvei 4 vært et prioritert veiprojekt. Men hver gang har Nittedal blitt forbikjørt. Andre veiprojekter har blitt dyrere og andre ansett som langt viktigere. I 17 år har vi betalt bompenger for å kjøre til Oslo. En halv Hagantunnel er alt Nittedal hittil har fått igjen av dette spleiselaget.