

28.08.24

REFERAT FRA MEDLEMSMØTE 27. AUGUST 2024

Møtetid og -sted: 04.06.2024 kl 18.30 Quality Hotel Strand

Til stede: 14 medlemmer og 3 gjester

Hovedtema: Riksveg 4. Status og hva nå v/Torvild Sveen.

President Ursula ønsket alle de frammøtte velkommen.

Hun minnet så om neste møte, som er et bedriftsbesøk til Snertingdal ysteri.

Torvild Sveen holdt deretter sitt foredrag. Han minnet om at riksveg 4 (Rv4) er av største viktighet for beredskap og sikkerhet, på samme måte som E 136 fra Kongsberg, Rv3 ved Elverum og vegene rundt flystasjoner. Vegene er hovedtransportåre for 13.000 store og små bedrifter, deriblant industriparken på Raufoss. Bedriftene sysselsetter 32.000 arbeidstakere. Verdiskapningen er 64 milliarder i året, og skattebidraget er 7,5 milliarder. Mye av produksjonen går rett til eksport og er meget konjunkturavhengig. Man konkurrerer med lavkostland, og er dermed avhengig av høy kvalitet, rask og sikker levering. Det går 35.000 trailere årlig fra vår region på Rv4, og man venter sterk produksjonsøkning de nærmeste årene. Vegene er sterkt ulykkesrammet. I 2020 skjedde det 58 ulykker med død eller alvorlig personskade.

Gjøvikbanen er den andre transportåren fra distriktet. Den er knapt modernisert siden Oskar 2. åpnet den i 1902. Toget bruker to minutter mindre tid nå enn den gang. Mye godstransport kunne foregå på en oppgradert utgave av den, med blant annet direkte spor inn til Raufoss industriområde, slik det faktisk var tidligere.

Strekningen fra Hunndalen til Mjøsbrua har stor trafikk, og mange dødsulykker har skjedd der. Den sørlige delen av vegen gjennom Nittedal er sterkt underdimensjonert. Den bør legges utenom Nittedal sentrum, Hagantunellen må oppgraderes, og vegen burde knyttes sammen med E6 fra Gjelleråsen. Også for Oslo ville en oppgradert Gv4 være bra. Byen vokser i alle retninger, bortsett fra nordover langs Rv4. Her ligger et stort potensiale for byen.

Oslo har avvist samarbeid om å utvikle vegen. Tvert imot har man ønsket mindre trafikk gjennom Groruddalen, med Trondhjemsvegen som en «miljøgate». Dette til tross for at 73% av trafikken der viser seg å være lokal.

I Nasjonal Transportplan 2025 -2036 er strekningen Hunndalen – Mjøsbrua nevnt med kostnad 4,8 milliarder. Denne strekningen har en ulykkesfrekvens langt over gjennomsnitt. Statsbudsjett for 2025 legges fram i oktober. Forslag til budsjett 2026 har frist 26. oktober. Den 13. september er det et viktig møte om Rv4 på administrativt nivå. Den 27. september er det møte på politisk nivå.

Hvorfor har vårt distrikt så dårlig gjennomslag på riksplan? Torvild Sveen antyder at vi kanskje promoterer oss på gal måte. Vi har vakker og idyllisk natur, men vi får ikke fram at vi også er en viktig næringslivsaktør.

Ref: Ola Rongen