



Høringsuttalelse fra Levanger SV til Kommunedelplan om ny E-6 Åsen – Mære.



(Bilde Gunnar Løvås)

Bildet viser landbrukseiendom i Levanger, landets fjerde største landbrukskommune.

Kommunedelplan E – 6 Åsen nord – Mære innebærer store samfunnsmessige konsekvenser for Levanger kommune. Levanger SV ber derfor om utredning og vurdering av alternative løsninger som er samordnet med framtidig jernbanetrase og med mindre nedbygging av dyrka jord:

- Framtidig jernbane- og E-6-trase må tilsammen beslaglegge minst mulig dyrka- og dyrkbar jord. Ny jernbanetrase Åsen – Mære må være avklart før, eller samtidig med at ny E-6-trase bestemmes.
- Veiløsningen bør i all hovedsak benytte eksisterende E-6-trase med fartsgrense 90 km/t og midtdeler. Nedbygging av dyrka areal, reduksjon i klimagassutslipp og kostnader for dette alternativ sammenholdt med vegvesenets forslag må utredes. Klimautslipp, dekkslitasje, og mikroplastutslipp som følge av større fart gjennom våre matproduksjonsarealer må inngå i utredningen.
- Ulike typer kryss, som f.eks. «halvkryss», må vurderes for de ulike trasevalg for å begrense nedbygging av dyrka areal mest mulig.
- Forventet trafikkvekst og nedbygging av dyrka mark som følge av nytt lokalvegnett, samt endret bruk av dette for å komme til og fra ny E-6, må også beskrives og vurderes grundigere.

Følgende argumentasjon legges til grunn:

I valget mellom fartsgrense 110 km/t og bevaring av dyrkede arealer gjennom landets 4. største landbrukskommune, ber Levanger SV Levanger kommune om å ta best mulig vare på arealene for matproduksjon. Levanger kommune bør derfor gå inn for å benytte nåværende E-6 trase mest mulig med samme utforming som den nyåpnede strekningen Åsen-Ronglan. Hastigheten begrenses til 90 km/t. Av trafikksikkerhetshensyn må det være midtdeler hele vegen gjennom kommunen.

Norge er blant de land i verden med lavest sjølforsyningsgrad av mat, (omlag 40%), og matproduksjonen i Norge holder ikke tritt med befolkningsøkningen i landet. Norges kornproduksjon er redusert med 23 prosent siden toppåret 1991.

Vi har merket oss at FNs miljøprogram, UNEP, sier at verdens matvareproduksjon kan bli redusert med 25 prosent innen 2050 som

konsekvens av klima- og miljømessige forhold. Samtidig hevder FAO, FNs matvareorganisasjon, at etterspørselen etter mat vil øke med 60 prosent innen 2050, bl.a. på grunn av at klodens befolkningstall økes med om lag 210 000 personer pr døgn. Kan vi stole på at resten av verden skal sikre Norge mat nok i framtida? Olof Palme uttalte en gang at den nasjon som ikke kan brødfø egen befolkning, ikke har noen forsvarspolitik. Det hjelper lite med aldri så mange kampfly og u- båter om vi ikke har mat.

I 2009, da matvareprisene var på det høyeste, innførte 26 land eksportforbud av korn. Er det sikkert at Norge er sikret import av for eksempel hvete, samt soya og mais til mat og dyrefor/laksefor i all framtid? I 2012 brukte bl.a. norsk oppdrettsnæring 198.759 tonn korn og kornprodukter i foret. Det vil si drøyt en firedel av det importerte forkornet dette året. Det hevdes også at bestanden av de 10 viktigste fiskeslag i verden er maksimalt utnyttet eller overbeskattet.

Hvordan tenker og handler andre land?

Land som Kina, Sør-Korea, Saudi Arabia, Storbritannia, Qatar og andre samt internasjonale selskaper, kjøper eller leaser jord på lange kontrakter i Afrika og Sør -Amerika for å sikre egen befolkning mat i framtida, (Land grabbing). Mange av landene som «grabber», har et kronisk matvareunderskudd som må dekkes av import. Store selskaper utnytter situasjonen og kjøper opp landarealer i rein spekulasjon.

Verdensbanken hevder at i 2008-2009 ble 567,6 millioner hektar oppkjøpt i Afrika sør for Sahara. Det kan også nevnes at Kina undertegnet en avtale med Ukraina, like før urolighetene startet der i 2013, om kjøp av 30 millioner dekar utmerket «kornjord» (3 ganger Norges totale dyrkede areal)

På Madagaskar fikk det Sør- Koreanske selskapet Daewoo kontrakt i 99 år på halvparten av landets landbruksjord. Avgjørelsen var en sentral faktor i det som førte til statskupp i 2009.

Vi vil nevne at «Svenska Vegverket» har beregnet at CO2 utslippene synker med 28 prosent om farten reduseres fra 110 km/t til 90 km/t. Dekkslitasjen øker med farten og mikroplastutskillelsen øker tilsvarende. Støyproblemer øker også med økt fart. Vegtrafikk er, ifølge Miljødirektoratet, den største kilden til støy i Norge i dag. Hovedårsaken til støyen er dekkstøy, ikke motorstøy.

Det samfunnsmessige regnestykket har flere faktorer enn spart kjøretid. Uvesentlig er heller ikke kostnadene i kroner med den planlagte vegtraseen

sammenliknet med forslaget med å benytte dagens trase og sette en fartsgrense på 90 km/t. Kostnadene for begge alternativene må beregnes og fremlegges.

Ved eventuell benyttelse av dagens E-6-trase ved Nordmarka, (Nossum) må enten miljøtunell eller innløsning av eiendommer gjennomføres. Ved bruk av nåværende trase her, kan den planlagte rundkjøringa trekkes nærmere eksisterende avkjøringen til Levanger by.

Et alternativ med tunnel under Momarka fra Nordmarka før Nossum, må også vurderes.

Planlagte strekningen Mule- Rindsem må vurderes på nytt og legges mest mulig i skogsområder eller nærmest mulig skogkant slik at det reduserer nedbyggingen av dyrket mark.

Alternativ trase på denne strekningen må vurderes på nytt.

SV vil dermed konkludere med at det må unngås å bygge ned hundrevis av dekar utmerket dyrka jord for at kjøretida mellom for eksempel Levanger og Steinkjer skal kunne reduseres med noen få minutter.

Levanger 25.09.2018

Levanger SV