

Grunneierlaget for ny E6 Ronglan-Rinnan i Levanger Kommune

v/Aksel Stokke

Mønsterhaugv. 159

7620 SKOGEN.

Til

Levanger Kommune

Plan og Byggesak, Rådhuset

7600 Levanger

**HØRINGSUTTALELSE VEDRØRENDE SAK 41/18
KOMMUNEDELPLAN FOR ÅSEN NORD – MÆRE**

Det vises til sak 41/18 behandlet i møte 13.06.18 i Plan og Utviklingskomiteen med arkivnr. 2018/5491 - /L2017013. Grunneierlaget mener ingen av de to forslagene fra rådmannen bør gis tilslutning.

Vår høringsuttalelse ligger vedlagt.

Skogn, 30.09.18

Aksel Stokke

Forslag til kommunedelplan Statens Vegvesens planforslag for Ny E6 Åsen nord – Mære gjennom Levanger Kommune.

Høringsuttale fra Grunneierlaget for ny E6 Ronglan-Rinnan i Levanger.

1. Innledning, konklusjon.

Den foreliggende planen for ny E6 Åsen nord - Mære er uten sidestykke et av de mest omfattende og største inngrep i landskapet i Levanger på mange årtier. Beslutningen om hvor ny E6 skal gå, vil ha svært stor betydning for de aller fleste personer og virksomheter i regionen i et svært langt perspektiv.

Planen for ny E6 Åsen nord - Mære må sendes i retur til Statens vegvesen på grunnlag av følgende momenter:

- *Planen legger opp til alt for få kryss.*
- *Planen er mangelfull mht. lokaltrafikk og utfordringene i Levanger sentrum*
- *Planen er svært komplisert og mangler en kortfattet og lettfattelig faktapresentasjon.*
- *Planen er mangelfull mht. kostnadsberegning, finansiering, bompenger og vurdering av kost/nytteeffekt.*
- *Planen er for ambisiøs i forhold til trafikkgrunnlag.*
- *Planen er preget av hastverksarbeid, usikkerhet rundt fjellkvalitet og flere antakelser som det kan stilles spørsmålsteget ved, f. eks virkningen av nedlegging av Heirkrysset.*

Vi vil i det følgende gi en forklaring på hvorfor vi har kommet til denne alvorlige konklusjonen og prøve å begrunne hvorfor vi mener en mer gjennomarbeidet plan mht. fart, kurvatur, lokaltrafikk og kryss vil være avgjørende for å oppnå et resultat som gagnar alle trafikanter, ikke bare de som representerer gjennomgangstrafikken. Dette vil også kunne spare mye dyrket mark, noe vi er svært opptatte av.

Forslag til kommunedelplanen ny E6 Åsen nord – Mære er lagt ut til offentlig høring og inneholder ca. 20 rapporter på totalt mer enn 1000 sider. Den inneholder i stor grad tungt faglig stoff, som er svært lite tilpasset en høringsprosess der berørte parter blir bedt om å komme med sin mening om prosjektet. Det er ubegripelig at Statens Vegvesen (senere forkortet til SVV) har besluttet å gå for ett spesifikt alternativ, før andres syn på planen foreligger. Spesielt blir dette merkelig når det heller ikke er lett å forstå hvorfor nettopp valgte alternativ ble valgt framfor andre. Plangrunnlaget er bare tilgjengelig via nettet og det er svært vanskelig å finne sammenhengen mellom rapportene slik at en kan danne seg et totalbilde. Dette er til og med vanskelig for utenforstående som selv har lang fartstid innen denne type planlegging.

Langs den 4,5 mil lange strekningen er det hundrevis av grunneiere som blir sterkt berørt av planen; flere bønder og andre næringsdrivende vil helt eller delvis kunne miste sitt levebrød. I slike store prosjekt er dette uunngåelig, men før slike planer sendes på høring, må det være et ufravikelig krav at stoffet må være forståelig for vanlige folk. I tillegg må planen virkelig henge sammen faglig sett. Ekspertise vi selv har koblet inn i uttalen, mener klart vi kan si: Denne planen til nærmere 15 mrd. kr. holder ikke mål og må sendes tilbake til planmyndigheten for en solid kvalitetsforbedring.

Grunneierlaget presiserer at vi ser behovet for en oppgradering av dagens hovedveinett gjennom kommunen. Behovet for et effektivt veinett er stort, og vil samfunnsøkonomisk gi positivt bidrag til mer effektiv avvikling av transporten. Deler av dagens E6 ble fornyet på -70 og -80 tallet, men mye er av langt eldre dato, og siden den gang har veksten i antall kjøretøy på veiene vært formidabel. Man må ha grunn til å anta at denne veksten ikke vil fortsette i samme tempo, spesielt sett i lys av sterke politiske ønsker om å få mer av godstransport over til jernbane og båt.

Levanger er Trøndelags største landbrukskommune målt i verdiskapning. Et stort antall personer jobber direkte i matproduksjon, men mange jobber også i virksomheter som direkte relateres til jord og skogbruk. Gjennomsnittsstørrelsen på virksomhetene i næringen er jevnt over store, og bidrar til sysselsetting, bosetting og skatteinntekter i stort omfang.

Utviklingen i landbruket preges av en sterk effektivisering og modernisering. På få tiår har antallet bønder blitt betraktelig redusert, men arealbruken er opprettholdt og det er dyrket mer mark. Med større maskiner og økt effektivitet, blir kravene til arrondering og teigstørrelser større. Små teiger blir kostbare å drifte, i noen tilfeller går de ut av produksjon.

2. Jordvern.

Matjord er en unik ressurs mange tar for gitt. Jomfruelig matjord betyr at den ikke er rørt av bulldoser eller gravemaskin, men slik den er formet fra naturens side. Matjord er nøkkelen til nasjonal matvareberedskap. På tross av klare signaler fra et enstemmig Storting (des. -15) om skjerpet jordvern, opplever vi et sterkt press på matjord som ligger inn mot samferdselsårer og sentra. Fra bondens ståsted, oppleves det som at matjord er altfor rimelig å omdisponere til andre formål i forhold til de langsiktige virkningene nedbygging fører til. Derfor må alle andre muligheter først utredes, før den eventuelt omdisponeres. Planarbeidet har gitt eksakte anslag for hvor mange dekar matjord som vil bli varig nedbygd. Sannsynligvis er beregningene gjort på den mest eksakte måten, men vi har grunn til å tro at tallene ikke er overdrevet i forhold til det som vil bli resultat. Erfaringer fra lignende veiprosjekter andre steder i landet, reiser tvil om hvilket jordvern arealer som båndlegges midlertidig har. Mange opplever store ødeleggelser og forringelse av produksjonsevne på arealer som har vært nyttet til rigg, lager og depotområder i forbindelse med utbygging.

Planen legger opp til svært få kryss, høy fart og flere lange tunneler. Kryssene er utformet som toplanskryss, de legger beslag på store arealer, og vil føre til øket behov for nye lokalveier. Med så få kryss, ofte plassert på den beste dyrkajorda, vil presset på arealer rundt kryssene bli enorme. Vi frykter at de arealene som ligger rundt kryssene vil være nedbygd innen 20-30 år. Her vil det bli nye bensinstasjoner, døgnhvileplasser for tyngre kjøretøy og butikker som ønsker store parkeringsplasser. ***De nye kryssene vil i et lengre perspektiv utgjøre en stor risiko for videre nedbygging av verdifull matjord, noe politikerne virkelig bør ta inn over seg.***

3. Vegstandard.

På deler av strekningen har E6 Åsen nord – Mære en årsdøgntrafikk (ÅDT) på nærmere 15.000 kjøretøy, hvor godt over halvparten er lokaltrafikk. Med relativt tett avstand mellom kryssene, slik at en god del av lokaltrafikken også vil benytte den nye vegen, er vi enige i at ny E6 må være en firefeltsløsning med planfrie kryss. Løsningen må selvsagt kombineres med en sammenhengende lokalveg også tilpasset f.eks. traktor samt gode forhold for gang-/sykkeltrafikk. Med utgangspunkt i 12.000 i ÅDT, vil det i tråd med Håndbok 100 N fra SVV, være riktig å satse på H 3 Nasjonal hovedveg slik vi forstår det er gjort i kommunedelplanen. Men; ***og dette er etter vår vurdering meget viktig; man vil neppe i overskuelig framtid kunne oppnå en så høy trafikk i det valgte alternativ at behovet for fire felt er til stede.*** Enda mindre sannsynlig vil det være når den valgte løsning skal belastes med bompenger. Selvsagt vil få kryss med dagens vegnett bare forsterke denne konklusjonen. Når det gjelder valg av dimensjonerende hastighet, er det Vegdirektoratet som har ansvar for avvik av standardløsningen for H 3, som normalt er satt til 110 km/time. Med de fordeler og meget betydelige innsparinger i kostnader og arealbruk, samt ikke minst behov for beslag av dyrkamark, vil vi tro det vil være akseptabelt med 90 km/time for en utvidelse til fire felt langs eksisterende E6. Som kjent er det minstestandarden på byggingen av E6 helt siden 1969 (Kjæran – Fleskhus som var første byggetrinn av ny veg mellom Åsen og Mære). Siden den tid er det meste av kryss ved senere byggetrinn etablert som toplansløsninger.

Samferdselsdepartementet la i NTP 2018 -2029 opp til at strekningen Åsen nord – Mære skulle etableres som en tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Her skulle det legges vekt på bl.a. trafiksikkerhet, reduksjon i reisetid og felles arbeidsmarkedsregion. Ettersom store deler av dagens E6 alt har midtrekkverk, faller mye av de alvorligste ulykker bort (frontkollisjoner). Samtidig kan det ikke være forsvarlig å satse på 110 km/time på en slik tofeltsveg som i tillegg har svært liten bredde mellom midtrekkverk og vegkanten/kanttrekkverk. Midtrekkverk med denne løsning betyr i praksis at all trafikk må innrette seg etter den som holder den laveste hastighet på strekningen, med unntak der det planlegges forbikjøringsmuligheter. I praksis vil dette kunne bety noe høyere reisetid enn i dag der standarden på eksisterende E6 er god og det ikke er midtrekkverk. Uansett vil en gjennomført løsning med dette som utgangspunkt, bety meget liten reduksjon i reisetiden på strekningen. Skulle man i tillegg legge opp til færre kryss og dermed lengre kjøretid på lokalvegnettet, vil reisetiden sammenlignet med dagens løsning, fort kunne øke. Lange strekk med midtrekkverk, kan virke stressende i forbindelse med «kappløp» for å komme forbi de som holder lav hastighet; også på forbikjøringsstrekningene. ***Det er vanskelig å se at denne type veistandard på E6 mellom Åsen nord og Mære skal velges som en framtidig løsning på det nåværende tidspunkt. Det er ikke fremtidsrettet. Vi mener derfor at fire felt med en redusert fart til 90 km/t må være fornuftig utfra trafikkgrunnlag, ønske om mer lokaltrafikk på den nye veien og flere smarte kryssløsninger. Om dette er akseptabelt må raskt kunne avklares med Vegdirektoratet.***

4. Trafikkfordeling.

Trafikkfordelingen på dagens vegnett sammenlignet med ny fordeling med nye alternativ, er beregnet ved bruk av Regional Transportmodell (RTM). Først har planleggerne forsøkt å kalibrere modellen gjennom fordeling av trafikken på eksisterende vegnett, men ikke med særlig godt resultat. I Kirkegata i Levanger sentrum, går det i dagens ca. 12.500 kjt./døgn, mens det ved bruk av RTM fremkommer et volum på bare 3450 kjt./døgn. Vi forstår at uten at dette er rettet opp, er modellen likevel brukt på fordeling av trafikken mellom ny E6 og framtidig lokalvegnet i de forskjellige alternativ. Dette må bli helt feil. Et klart bevis på dette blir det mellom Skogn og Levanger. I anbefalt løsning er krysset ved Holsand i Skogn flyttet sør for Norske Skog, mens krysset ved Magneten er flyttet nordover til Levangerelva. Ingen mellom Skogn og Levanger vil da benytte ny E6. Med bompenger på ny E6, vil mange som kommer sørfra; ta av i krysset sør for Norske Skog på veg mot Levanger, i stedet for å kjøre tilbake fra krysset ved Levangerelva. Dette betyr at trafikken mellom de nevnte to nye kryss er beregnet altfor høyt. Legger man så til at man også skal betale bompenger kun på ny E6, vil dette selvsagt redusere trafikken ytterligere. Fjerningen av Heirkrysset ved Okkenhaugveien like nord for Levanger sentrum, betyr at dagens trafikk i Kirkegata vil øke betraktelig. Dette kom også klart frem i møte mellom grunneierlagene i Levanger og Verdal, representanter fra Levanger Kommune og SVV i møte på Levanger Rådhus 2. mai i år. Trafikken fra E6 sørfra, vil da kun ha Kirkegata som alternativ. Dette kan umulig være akseptabelt. Etter vår mening må det være en del av planen for ny E6 at det etableres en god lokal veg mellom Magneten og Mule. Det må også finnes plass til tiltak som kan avlaste Kirkegata drastisk, også for tungtransport, eksempelvis traktorer, slik at Levanger sentrum igjen kan få en positiv utvikling. Med kun ett kryss i Verdal og neste kryss ved Levangerelva, vil all trafikk mellom Levanger Nord og Verdal fortsatt gå på dagens veg Det er vanskelig å se noen mening med en firefelts løsning langs anbefalt alternativ når man bevisst fjerner mulig trafikk grunnet malplasserte kryss kombinert med avvinsningseffekten som

bompengene vil gi. Ny E6 vil dermed måtte få langt mindre trafikk enn 12000 ÅDT og som kjent er det grunnlaget for å planlegge fire felt. Samtidig er det vanskelig å forstå hensikten med en helt ny tofeltsveg som stykker opp dagens arealbruk for å gi dagens vegnett en heller beskjeden trafikkreduksjon. Med liten trafikk på ny tofeltsveg, blir det også liten positiv trafiksikkerhetseffekt og som alt nevnt i endret reisetid. Grunnet hensyn til brannfaren i lange tunneler, kan det også bli et krav at tofeltsløsningen vil måtte bygges med fire felt der det er planlagt tunnel.



Grunneier Fridtjov Skjerve orienterer Plan og Utviklingskommiten om det planlagte krysset sør for Norske Skog i Skogn. Jorda i dette området består av marine løsmasser med svært lite stein og er noe av det mest produktive vi finner i Norge. Holåsen skimtes i bakgrunnen.

5. Kryssløsninger.

Det er ikke enkelt å forstå hvorfor det legges opp så få svære og arealkrevende toplanskryss i kommunedelplanen. Det kan ikke være meningen at ny E6 skal fjerne trafikk fra alt eksisterende serviceanlegg inkl. kjøpesentre, til nye serviceanlegg langs vegen. Dette vinner ingen noe på. Om man i denne omgang skulle fullføre en tofeltsløsning på hele strekningen, må i alle fall kryssene da lett utvides til bruk i en framtidig firefeltsløsning. De fleste toplanskryss vi har i dag er tilpasset en slik videreutbygging. For eksempel sør for Norske Skog, ved Holsand og Okkenhaugvegen. Bruk av dyrkajord til parkering og nye serviceanlegg må minimaliseres. Tilstrekkelige bensinstasjoner og påstigninger for buss må kobles til lokalvegnettet. Dagens busstilbud er som kjent meget begrenset og skal det utvides, må det trolig bli i konkurranse med Trønderbanen (les NSB). Hvis planens traseforslag skulle velges, kan det vanskelig betraktes som et pluss for lokalt næringsliv som f.eks. Magneten. Ny E6 kan knapt sees fra Levanger sentrum og Magneten. Tar vi ikke helt feil, har Magneten i dag to av sine viktigste måneder i løpet av året i ferietiden. Retur fra krysset over Levangerelva mot Magneten, er neppe noen fordel for lokalt næringsliv i Levanger.

I planen er det ikke fremlagt noen tall for hvor stor prosentandel av totaltrafikken som kjører mellom

Åsen og Steinkjer, for å kunne si noe om effekten av noen få minutter spart i reisetid på hele denne strekning. Derfor gjør vi her et forsøk på det: Nord for Steinkjer er totaltrafikken på E6 ca. 3000 målt i ÅDT. Den kan deles inn i tre deler: lokal trafikk, trafikk til/fra Steinkjerområdet og trafikk med start/slutt sør for Åsen. Anslagsvis 1000 målt i ÅDT vil kanskje tilhøre gjennomgangstrafikken. Dette tyder på at gjennomgangstrafikken på planlagt strekning er anslagsvis 10 %, av denne igjen, ville kanskje halvparten kjøre tett opp til fartsgrensen og da bare i perioder med godt vær og mindre om vinteren enn sommeren. Gevinsten av spart reisetid for totaltrafikken ved bygging av ny veg med anbefalt alternativ som løsning, vil således bli svært liten. Ved i stedet satsing det på eksisterende korridor og fortsatt kryss som er tilpasset dagens arealbruk; vil vi oppnå den største totalgevinst for trafikantene. Få kryss i seg selv gir spill av tid, som få er tjent med. Flere kryss med på- og avkjøringsramper i tråd med farten på hovedvegen, vil ikke være til hinder for noen. Vi peker også på muligheten for å etablere kryss i tunneler. Det brukes i stadig økende grad i byer og tettbygde strøk, hvor innløsning av boliger eller næringsareal blir svært kostbart. Eksempelvis kunne kryss under Skogn sentrum være en god løsning for tilknytning til RV 754 og gamle E6(før 1975) til Ronglan

6. Tunneler.

Den lengste tunnelen på strekningen under Skogn sentrum er av en eller annen grunn anlagt med lavbrekk inne i tunnelen slik at vannsig fra overliggende fjell må pumpes ut. Hvis man vil ha tunnel, hvorfor ikke da legge tunnelen slik at vannet renner ut i tunnelåpningene slik som i alle andre tunneler på land? Rapportene etter grunnundersøkelsene tyder på stor usikkerhet hva angår fast fjell over tunnelene. Det er heller ikke vist hvor det er fjell på nordsiden av tunnelen under Skogn. I Åsen ble utfordringene så store at den opprinnelige planen for tunnel måtte forkastes. Er undersøkelsene her gjort forsvarlig nok? Hvordan vet man prisen på et slikt anlegg når det ikke fremgår klart hvor mye utgraving som må til for å nå fast fjell? Må hele lia til topps på nordsiden graves ut for å nå fjell nok til at tunnelinnslaget kan etableres sikkert? Vil tunnelene med relativt lav overdekning av fast fjell også kunne senke grunnvannstanden i dyrkejorda over tunnelene? Dette blir bare ubesvarte spørsmål som vi mener planen ikke gir noe svar på. Men vi er enige om at tunneler gir mulighet for å unngå nedbygging av dyrkajord.

7. Lokalvegnett, gårdsveger og jordbruksveger.

Det foreligger ingen planer til hvordan SVV tenker seg løsning på lokalveger og gårdsveger. Mange grunneiere føler stor usikkerhet og delvis fortvilelse over den situasjonen som er oppstått med stor grad av usikkerhet og antakelser. (Enkelte grunneiere ble først orientert om at de var berørt via face book). Hvordan skal de berørte kunne uttale seg når det ikke en gang foreligger en skisse til løsning? Kan et slikt alternativ virkelig besluttes uten å vite hva de berørte går ut på? Hvordan har man vært i stand til å beregne kostnadene pluss/minus 10 % når det ikke en gang finnes en skisse?

8. Arealbruk.

Hva er realistisk beslag av totalt dyrka mark når en tar med lokalvegnett, gårdsveger og avlingsveger samt tap av «trekanter/striper» som ikke kan benyttes basert på bruk av moderne redskaper? Hva med deponi for overskuddsmasser fra tunnelene? Hva med ekstrainngrep som nevnt for å finne fjell til innslag på tunneler? På deler av strekningen med bratte skråninger, vil fyllinger kunne beslaglegge store arealer da terrenget er til dels brattere enn fyllingen (Gilstadlia). Har man tenkt det skal bli slik eller som alternativt bygge murer for å dempe inngrepene? Er det virkelig realistisk å bygge nytt toplanskryss i berøring av Levangerelva? Er dette avklart med vassdragsmyndighetene, NVE og miljøvernmyndighetene, FMT?

9. Investeringskostnader og finansiering.

Bygger investeringskostnadene på det samlede materiale som foreligger også om grunnforhold og liten overdekning i tunneltraseer? Er ekstrakostnader for omlegging av E6 over lange avstander der kurvaturen ikke holder for hastighet på 110 km/time tatt med? Vi regner med at Anslagsmetoden er brukt for å få best mulig kostnadstall. Er tallene på vanlig måte etterprøvd av annen instans?

I tråd med forutsetninger fra sentralt hold er det lagt opp til del finansiering ved hjelp av bompenger, antydningssvis halvparten av investeringskostnadene. Som nevnt mener vi at trafikken på det valgte alternativ er satt altfor høyt. I tillegg kommer avvisningseffekten i bompengerperiode. Med dette som utgangspunkt vil bompengetaksten bli meget høy. Vi forventer som andre brukere av veisystemet, at antydet bompengetakst kommer på bordet sammen med de nye kostnadene av reviderte alternativ, før politisk behandling av kommunedelplanen. Staten er selvsagt også interessert i størrelsen på sin andel, i tillegg til de som skal betale bompenger. Til like med dette, vil usikkerheten med hvor stor del av veien som realistisk kan betales med bompenger, også utløse en annen ubehagelig virkning. Er ikke inntjeningen av bompenger stor nok, vil kravet om å ilegge lokaltrafikken bompenger på bruken av lokalveinettet bli åpenbar. Dette er ikke drøftet i planen.

10. Effekter av ny E6.

Trafikksikkerhet.

Slik vi kan lese planen, har man tatt med effekt av færre møteulykker fordi det er lagt inn midtrekkverk. Da dette alt er gjort over deler av dagens E 6 mellom Åsen nord og Mære, kan ikke dette legges inn fult ut på nytt. Da en stor del av biltrafikken og alle fotgjengere/syklister fortsatt skal benytte lokalvegnett; og hvor trafikken i tillegg vil øke på noen strekninger grunnet kutt i kryss, blir bedret trafikksikkerhet også her noe begrenset.

Reisetid.

Reisetiden fra startpunkt og til endepunkt på lokalvegnett vil selvsagt øke grunnet større avstand mellom kryssene. Dette begrenser effekten av økt hastighet på hovedvegen (110 km/time). Forbedringene sammenlignet med en løsning med 90 km/time og hvor kryssene ligger tettere og tilpasset til dagens arealbruk blir dermed heller liten, kanskje til og med negativ. I tillegg vil mange

her som på andre firefelts veger kjøre med hastighet lavere enn fartsgrensen samtidig som alt nevnt, svært få kjører hele strekningen uten stopp.

Skulle man i stedet satse på en tofeltsløsning med forbikjøringsfelt og midtdeler som den endelige løsning, vil nok reisetiden kunne øke sammenlignet med i dag.

Samlet arbeids- og boligmarked.

Mulighetene til dette er etter vår mening altfor dårlig belyst. God regularitet, gode forbikjøringsmuligheter uten kø og akseptable bompengetakster og noe redusert reisetid, vil kunne få en effekt på utviklingen av området Trondheim – Steinkjer. Eksempler på dette finnes fra andre steder i Norge. Det er lettest å se en positiv utvikling der bruker erstatter ferger, og i byområder der dårlig vegnett med kø og lav fartsgrense, erstattes av nyanlegg. Denne del av planen med muligheter må utdypes bedre, skal en vinne kampen om midler mot andre viktige prosjekt rundt i landet.

Kollektivtransport.

Kollektivtilbudet basert på busstransport må trolig ha som utgangspunkt holdeplasser på lokalvegnettet. Parkeringsplasser i kryssområdene som også ville legge beslag på dyrket mark kan vi ikke se det er behov for.

Bompenger.

SVV har som utgangspunkt en beregningsmodell hvor man bruker kr 2,50 pr. km til å beregne hvordan man fastsetter bompenge for en gitt strekning. Med utsiktene til så vidt liten andel av trafikken på den nye veien, vil det åpenbart være grunn til å tro at en ikke kommer utenom bompengeneinnkreving på de øvrige lokalveiene rundt Levanger. Alternativet ville være å heve takstene på ny E6 betydelig, men dette ville igjen føre til at enda færre ville benytte den nye vegen. Vi tror ikke innbyggerne i Levanger er villige til å betale bompenge på en overbelastet lokal vei som i realiteten betaler byggingen av ny E6. Som det er redegjort for tidligere i denne uttalelsen, trafikanter lokalt må kunne spare tid f. eks til å komme seg på jobb, skal det gi mening å betale for ny vei.

11. Samordning.

Av hensyn til et felles grunnlag for høringen, må det være en fordel om alle fire kommuner og andre høringsinstanser kan uttale seg basert på en felles godt gjennomarbeidet plan. Da det er god tid før ny E6 uansett kan være klar til bygging, konfr. NTP 2018 -29, vil det etter vår mening være nødvendig at kommunedelplanen blir sendt i retur til Statens vegvesen, for å bli videreutviklet basert på et solid godt faglig grunnlag samt presentert på en langt bedre tilgjengelig måte for alle som er interessert i forbedringen av E6 på strekningen Åsen nord – Mære. Etter vår mening holder ikke nåværende materiale mål. Mye tyder på at dette har vært raskeste veg fram til en byggestart for ny veg. For alle trafikanter må det være fornuftig at planen gir svar på mange av de spørsmål vi har reist. Det finnes helt sikkert flere, prosessen er i gang.

12. Konklusjon.

Planen må sendes i retur til Statens vegvesen for en langt grundigere gjennomgang. Til planen må det også presenteres en løsning som er helhetlig for trafikken som nå går gjennom Levanger sentrum.

Grunneierlaget for ny E6Ronglan-Rinnan har konkludert med at planen må sendes i retur til Statens Vegvesen fordi:

- *Planen legger opp til alt for få kryss.*
- *Planen er mangelfull mht. lokaltrafikk og utfordringene i Levanger sentrum*
- *Planen er svært komplisert og mangler en kortfattet faktapresentasjon.*
- *Planen er mangelfull mht. kostnadsberegning, finansiering, bompenger og vurdering av kost/nytteeffekt.*
- *Planen er for ambisiøs i forhold til trafikkgrunnlag.*
- *Planen er preget av hastverksarbeid, usikkerhet rundt fjellkvalitet og flere antakelser som det kan stilles spørsmålstegn ved, f.eks virkningen av nedlegging av Heirkrysset.*

I og med at Grunneierlaget har kommet til denne konklusjonen, er vi forsiktig med å konkretisere noe spesifikt trasevalg. Vi mener man kan oppnå fire felt med kurvatur tilpasset 90 km fartsgrense langs store deler av dagens E6. Kryssene må plasseres slik at de gis et godt alternativ også for deler av lokaltrafikken. Dette vil om man planlegger godt, spare mye verdifull matjord og gi en gode løsninger for lokalbefolkningen. Da ville man kunne planlegge for at Magnetområdet fortsatt kunne være senterområde i overskuelig fremtid, ikke legge opp til en flytting av disse funksjonene slik den fremlagte planen kan tyde på.

Poenget slik vi ser det, er at det må benyttes mere tid på god planlegging slik at resultatet blir mye bedre. Vi snakker her om noen av de beste jordbruksområdene i landet, med gode vekstvilkår og mange driftige yrkesutøvere. Vi har liten tro på at en fartsøkning fra 90 til 110 km/t vil være avgjørende for bedriftenes konkurranseevne. Som kjent har lastebiler ikke lov å kjøre fortere enn 90 km/t.

Uttalelsen er underskrevet av:

Aksel Stokke, leder, gårdbruker.

Magnar Heir, nestleder, gårdbruker.

Håvard Jermstad, sekretær, gårdbruker.

Asbjørn Løvås, kasserer, gårdbruker.

Arild Eggen, styremedlem, pensjonert plansjef i SVV i Hordaland og gårdbruker

Fridtjov Skjerve, styremedlem, gårdbruker.

Tor Arne Eggen, styremedlem, gårdbruker.

Per Egil Hårberg, styremedlem, gårdbruker.

Kopi sendes: Statens vegvesen. Vegdirektoratet, Trondheim.

Statens vegvesen Region midt. Hovedkontor, Molde.

Statens vegvesen. Region midt. Avdeling Nord-Trøndelag, Steinkjer.

Verdal-, Inderøy- og Steinkjer kommune.