



Håvard Jermstad blir ikke selv direkte berørt av den nye, framtidige E6-traseen, men bondelagslederen i Skogn er opptatt av at vi må bevare mest mulig av matjorda, og sier han heller ikke ser helt hensikten med å stake ut en ny trasé når vi heller kan oppgradere den gamle.

# Heller mat enn fart

## Bondelagsledere mener dagens E6-trasé er god nok.

**NY E6**  
ROGER M. SVENDSEN

- E6 der den er i dag, med noen justeringer på Mule og Røra, samt opprusting av jernbanen. Det ville vært bedre, mener Håvard Jermstad, leder i Skogn bondelag. Slik hadde det med andre ord blitt om bondelagslederen fikk bestemme helt alene. Tirsdag la Statens vegvesen fram sin anbefaling til ny E6 mellom Åsen og Mære. Langs den 45 kilometer lange strekningen åpnes det for fire felt og hastigheter på 110 kilometer i timen.

Håvard Jermstad sier han ikke er veldig overrasket.

- Vegvesenets forslag til trasé har nok ligget i kortene en stund. Det er mange vanskelige spørsmål. Selv mener jeg at eksisterende E6 kan brukes. Så kunne vi heller brukt midlene til gode utbedringer der det trengs, kommenterer han. Ut fra opplysningene Jermstad har hørt, vil traseen alene legge beslag på tusen dekar fra Åsen til Mære.

- Jeg kan ikke helt skjønne hvorfor det skulle være behov for fire felt med 110 kilometers fartsgrense. Jeg vet ikke om jeg har opplevd å kjøre i kø langs E6 nord for Stjørdal en eneste gang. For meg virker prosjektet mer og mer som en forhastet beslutning. Det er jo ikke lenge siden det ble kjent at grunnforholdene under Åsen ikke var undersøkt godt nok. Vi vet også at mye av næringsvirksomheten er bygd opp

rundt eksisterende E6. Når traseen flyttes, flytter næringslivet etter og legger nytt beslag på areal, kommenterer han.

### Nye E6-grunneierlag

Gårdbrukere og øvrige grunneiere i Skogn er i ferd med å etablere nytt grunneierlag for nettopp E6-saken. Høyst sannsynlig blir det i kompaniskap med Frol bondelag, slik man vår et lag som vil ivareta interessen for grunneiere langs hele strekningen fra Ronglan til Rinnleiret. I Verdal gjør man tilsvarende.

- Vi finner det enklere å nå nå fram med synspunktene om vi er en større, samlet gruppe. Det gjelder overfor vegvesen og lokale myndigheter, men også i høringer, bemerker Jermstad. Først og fremst er bevaring av matjord et viktig anliggende.

- Vi håper fortsatt vi kan påvirke dem som skal avgjøre dette på lokalt hold. Kanskje kan vi få kommunene Levanger og Verdal, kanskje også Inderøy, til å gå inn for at det ikke er behov for en 110-veg, men at 90 kan være et alternativ slik at eksisterende E6 kan brukes.

Etter hvert vil det dukke opp



### Eksisterende E6 kan brukes.

Håvard Jermstad

spørsmål og temaer knyttet til erstatning.

- Fra advokater har vi fått anbefalinger om at det som samlet gruppe gjør det enklere med tanke på økonomisk bistand når det kommer til generelle erstatningskrav, sier Jermstad.

### Helst 90-sone

Leder i Verdal bondelag, Leif Johan Berg, deler mye av synet til sin kollega i sør. Også han ville helst hatt en E6 med 90-sone, inkludert utbedringer av traseen som ligger der den gjør i dag, og med vekslene to og tre felt. Verket av matjorda spiller en viktig rolle.

- Utbyggerne vil ha færrest mulig kryss fordi kryss er kostbart. Det medfører i sin tur at det trengs tilførselsveger og lokalveger som legger beslag på enda mer mark. I Levanger og Verdal kommer vi nesten ikke inn på den nye E6 uten at vi må kjøre mange kilometer. Det vil videre bety at vi gir avkall på mye areal som gjennomgangstrafikken tjener på. Vi som bor her kommer ikke til å benytte E6 i vesentlig grad, annet enn på langturene, sier han.

I tillegg til å forsøke å påvirke politikerne til å legge traseen på en slik måte at den gjør minst mulig skade for grunneierne, vil oppgaven for det nye E6-grunneierlaget i Verdal handle om å ta seg av rettigheten til de berørte, det være seg saker rundt ekspropriasjoner og erstatninger.

### Komplisert å flytte matjord

I diskusjoner om jordvern, kommer gjerne forslag om erstatningsjord og flytting av matjord.

Det gjelder også i denne saken. En analyse gjennomført av AgriAnalyse i 2015, viser at det slett ikke er så enkelt: «Flytting av matjord er uhyre komplisert, og erfaringene med å flytte matjord har ikke gitt overbevisende resultater.» Ifølge analyserapporten lovte Statens vegvesen å flytte 400 dekar matjord i forbindelse med E18-utbyggingen gjennom Follo. Man endte opp med bare 30 dekar. Økonomiske beregninger fra konkrete eksempler i Akershus, viser at en matjordsflytting kan koste opp mot en halv million kroner per dekar. AgriAnalyse beskriver seg selv som en faglig premissleverandør og et kompetent utredningsmiljø i spørsmål knyttet til landbruk og politikk. AgriAnalyse eies av Norsk Landbrukssamvirke (70 prosent) og Norges Bondelag (30 prosent).

Statens vegvesen har gjennom sin anbefaling foreslått bare fire kryss, med omtrent en mil mellom hvert av dem. Argumentet er at kryss krever mye areal, og at færre av dem reduserer bortfallet av dyrket jord.

### Må stole på vegvesenet

- Vi må greie å ha med oss begge perspektivene, og kunne stole på at Vegvesenet har silt hensynene opp mot hverandre, sier Anne Kathrine Nordhammer Solberg (H). Hun sikter til våre felles interesser for samfunnsutvikling kontra hensynet til dyrket mark.

- At vi får en ny E6 er viktig. Så er det klart at vi alltid skal diskutere hvor den skal være. Det har vi gjort også i partiet vårt. Vi har også fremmet innspill til Statens vegvesen med våre alter-

nativer, i den hensikt å verne dyrket mark. Vi kan heller ikke la utviklingen stoppe opp, og selv om det er beklagelig, er vi nødt til å ta noe dyrket mark dersom vi skal lykkes.

Nå forventer Solberg at Levanger kommune framstår proaktive, og iverksetter saksbehandlingen så raskt det bare lar seg gjøre.

### Blir nok en del diskusjoner

- Vi er ferdige med vår faglige anbefaling. Nå er det opp til politikerne i kommunene å behandle vår anbefaling. Det er også politikerne i Stortinget som bestemmer om de ønsker å prioritere penger til å bygge denne vegen, sier prosjektleder i Statens vegvesen, Bernt Arne Helberg. For kommunene betyr det at de må legge opp til et politisk planvedtak i løpet av våren 2018.

- Det løpet som er lagt på framdrift skal vi forsøke å levere på, lover ordfører Bjørn Iversen (A) i Verdal kommune. Selv har han ikke trukket sine endelige konklusjoner, verken i den ene eller den andre retningen. Han fastslår derimot det er flere sider ved E6-saken som helt sikkert kommer til å skape diskusjoner.

- Ny E6 må framstå som vesentlig bedre enn den gamle. Det ligger mye bra i pakken, med forbedringer for eksempel i Vinne og en langt bedre situasjon i Bjørga. Men her er også noen utfordrende momenter, sier han, og nevner bompengefinansieringen, antall kryss og kryssplassing, tilførselsveger.

46540709  
roger.svensen@innherred.no