

Malvik kommune, plankontoret
Planavdelingen
postmottak@malvik.kommune.no

Att: **Anne Guri Ratvik**

Deres ref.:
Rullering KDP

Vår ref.:
KHN

Sted/dato:
Trondheim, 18.01.2018

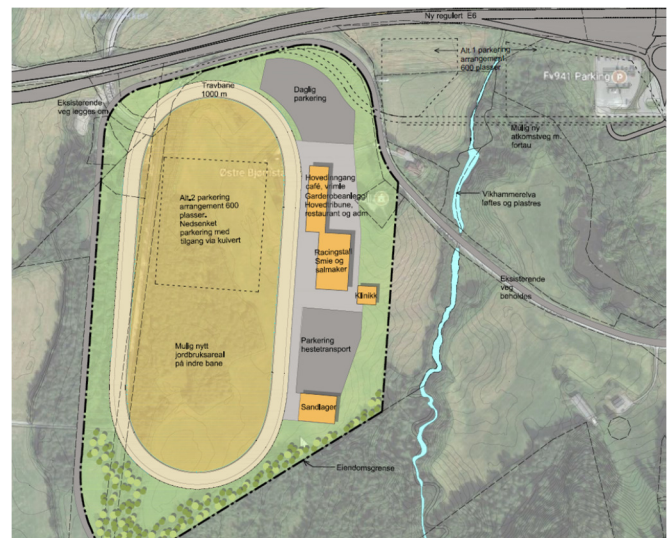
Oppdragsgiver: Leangentravet Eiendom AS

Prosjekt: Trondheim Travarena, Bjørnstad Malvik

Sak: **Innspill til kommuneplanens arealdel – etablering av travarena på Bjørnstad, malvik**

På vegne av vår oppdragsgiver, Leangentravets Eiendom AS (LTE), fremmer vi med dette innspill til rullering av kommuneplanens arealdel i Malvik kommune:

Etablering av Trondheim Travarena på Bjørnstad i Malvik



LTE har inngått opsjonsavtale med grunneier om kjøp av gnr/bnr 23/6 i Malvik kommune. Eiendom og dagens situasjon er vist på illustrasjon til venstre over, mens plan for nye Trondheim Travarena er vist til høyre.

LTE har i tillegg inngått samarbeidsavtale med Nye Veier AS om bruk av tunellmasser til oppbygging av travanlegget.

LTE jobber konkret med opsjonsavtale for re-etablering av dyrket mark som travanlegget legger beslag på. Bekreftelse vil bli ettersendt når avtalen er signert av begge parter.

Kort om organisering og valg av lokalisering av ny travarena for Midt-Norge

LTE er et heleid selskap av Midt-Norge Travforbund (MNTF) som igjen består av alle lokale travlag i Midt-Norge, dvs Møre og Romsdal samt Trøndelag. Selskapet er ideelt og kan ikke ta ut utbytte, alle midler skal gå til å fremme travsporten. MNTF sorterer igjen under Det Norske Travelskap (DNT) som er øverste organ for travsporten i Norge. LTE er et rent eiendomsselskap som kun eier konkurranseanlegget for trav i Midt-Norge.

Travløp gjennomføres av Leangentravet AS (LT), som også er heleid selskap av MNTF. LT drifter travanlegget og gjennomfører arrangementene med totalisatorspill under organisering fra Norsk Rikstoto (NR) som har konsesjon til dette formålet.

Dagens travarena på Leangen ble besluttet solgt høsten 2013 og siden har det pågått en stor debatt internt i travmiljøet om hvor den nye travarenaen skal lokaliseres. Høsten 2017 ble Malvik valgt med klart flertall på generalforsamling i MNTF. Valget dekker alle sentrale krav til travarena og støttes av DNT og NR.

Bakgrunnen for at Malvik ble valgt, er beliggenhet og tilgjengelighet samt nærheten til Trondheim by og E6. Travet har gjennom mange år slitt med nedgang på publikumssiden - og for DNT og NR ble det stilt krav om at nytt anlegg må legges til rette for å bygge opp travsporten på sikt. Beliggenheten vil være avgjørende for bærekraft for travanlegget inn i fremtiden. Synlighet og tilgjengelighet er avgjørende for interesse, rekruttering og publikum.

LTE ber med dette om at travarena aksepteres tillatt som bruksformål i rulleringen av KPA

Norsk travsport representert ved LTE ber med dette om aksept til å igangsette regulering for å kunne etablere travarena på gnr/bnr 26/3 som vist på kartet på side 1.

Følgende forutsetninger legges til grunn i bestemmelser for regulering av eiendommen:

Det forutsettes at man i planarbeidet for ny travbane skal utarbeide:

- Geoteknisk dokumentasjon både mhp områdestabilitet og bæreevne for etablering av travarenaen delvis på registrert kvikkleiresone iht overordnede krav til sikkerhet. Dette inkluderer nødvendige tredje parts kontroller samt godkjenning fra NVE.
- Tiltak for stabilisering i form av plastring av Vikhammerelva skal utarbeides og godkjennes av miljøenheten hos Fylkesmannen.
- Forsvarlig dokumentasjon og metodikk for mulig re-etablering av dyrket mark som nedbygges av anlegget. Eksisterende kvalitet skal dokumenteres, erstatningsområder skal planlegges og være sikret. Tiltaket skal godkjennes av Fylkesmannen.

Etablering av trenerstaller ved travarenaen er også aktuelt. Et slikt anlegg består av frittstående stallbygg på 400 m² som inneholder 20 stallbokser samt luftegårder. DNT forutsetter at anlegget skal være bærekraftig i seg selv, dvs at det må være leieavtaler som gjør at etableringen er lønnsom på sikt.

Det kan dermed være alt fra 0 til 160 stallbokser, maksimalt 8 bygg på til sammen 3.200 m².

Stallene vil bli søkt anlagt der det ikke er dyrket mark i dag og de kan også ligge med litt avstand fra selve travarenaen. Trenerstaller som er etablert i dag i tidligere driftsbygninger og luftegårder er på tidligere beiter eller åkrer.

Dokumentasjoner forbundet med etablering – sentrale elementer:

1. Illustrasjonsgrunnlag utarbeidet av Selberg Arkitekter:
I vedlegg 1 følger illustrasjoner som viser etablering av travanlegget.
2. Stabilitet og bæreevne:
I vedlegg 2.1 følger uttalelse fra NGI om krav til utredninger forbundet med gjennomføring av reguleringsplan for området.
I vedlegg 2.2 følger geoteknisk undersøkelser, datarapport forbundet med E6.

3. Erstatningsjord for nedbygging av dyrket mark:
I vedlegg 3 følger uttalelse fra Nibio som viser krav til planlegging, registrering og gjennomføring av re-etablering av dyrket mark som nedbygges – og hva som må dokumenteres i forbindelse med etterfølgende reguleringsplan.
4. Etablering av travanlegget, er det en trussel eller sikrer det LNF-formålet sør for E6 på lang sikt:
I vedlegg 4 følger notat utarbeidet av Knut Selberg som debatterer etableringen av travbanen og hvilket «påtrykk» man kan vente mhp fremtidige mulige etableringer ved Leistadkrysset.
5. Synergier mellom «samdrift» veibygging av ny E6 i regi av Nye Veier AS og nytt travanlegg:
I vedlegg 5 følger notat om synergier/samdriftsfordeler mellom Nye Veier om bruk av tunellmasser for oppbygging av det nye travanlegget.

Argumentasjon for etablering av travanlegget på gnr/bnr 26/3 i Malvik kommune

Travet har inngått samarbeidsavtale med Nye veier om bruk av tunellmasser til oppbygging av travanlegget med utendørsarealer. Dette gir sparte kostnader og CO2-utslipp, noe som igjen gir stor samfunnsnytte. Nærmiljøet i Malvik vil være spart for mange transporter på eksisterende veier.

Travanlegg har historisk ofte blitt etablert innenfor etablerte jordbruksområder og travet i seg selv springer ut av jordbruk/gårdsdrift.

Urbanisering/byutvikling har medført at travanleggene er blitt utsatt for «innbygging» av byformål og dermed søker man å etablere travanlegg litt lengre ut, men samtidig så sentrumsnært og tilgjengelig som mulig.

Trav og hestesport er viktige kunder for jordbruksprodusenter og lever i godt samspill med landbruket.

Travmiljøet har lenge slitt med å finne riktig lokalisering av nye Trondheim Travarena.

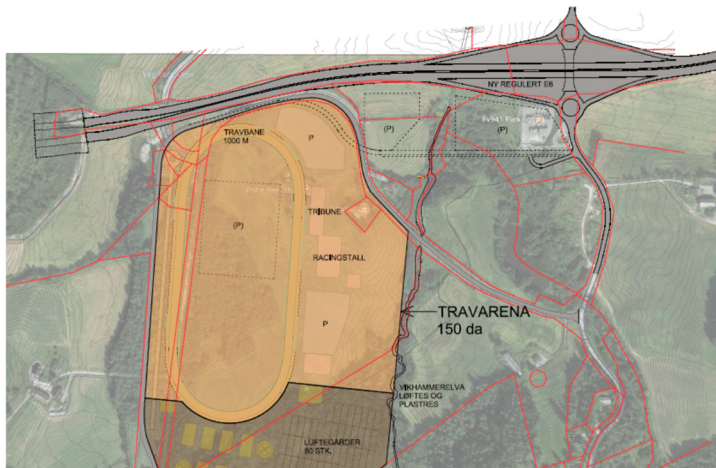
Det var først når Malvikalternativet flyttet fra Bromsetåsen og ned på Bjørnstad at miljøet klarte å enes om ønsket lokalisering.

For travmiljøet er beliggenheten mellom Trondheim og Stjørdal, nærheten til Trondheim, tilgjengeligheten og at travanlegget blir synlige for Trøndelags befolkning og forbipasserende på E6 viktig!



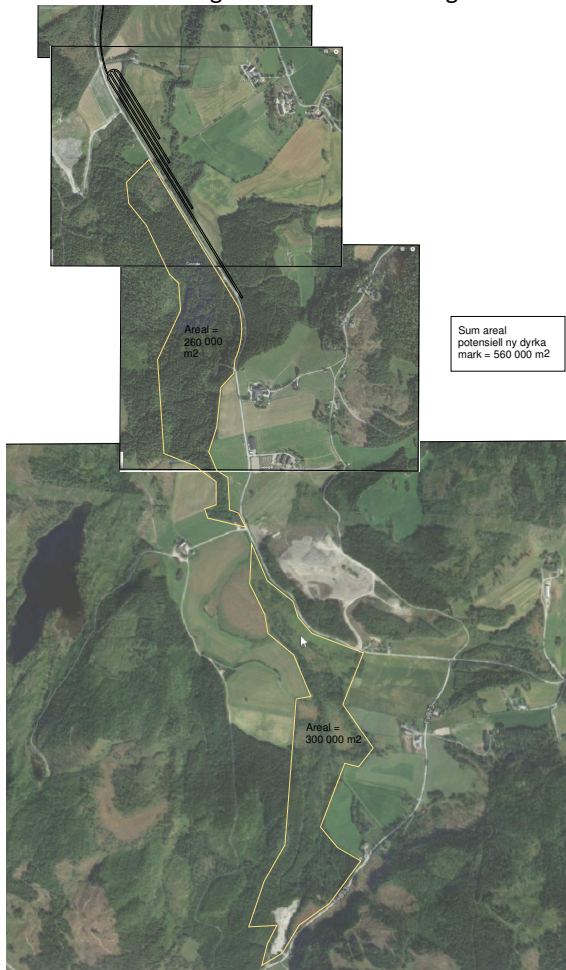
Publikumsparkering for travanlegget kan også være «Park & Ride» for busstrafikk langs E6 slik at arealet benyttes til flerbruk og dermed gir større samfunnsnytte. I tillegg kan plassen også fungere som et ytre bussdepot Trondheim øst for AtB.

Travanlegget vil fungere som en barriere for etablering sør for E6 da det blir stor avstand fra krysset til sør for travanlegget, og kan følgelig begrense mulig press for andre etableringer ved krysset.



Travet planlegger re-etablering av dyrket mark med faglig bistand fra Nibio og kan gjøre dette i samarbeid med Nye Veier, slik at det faktisk er mulig å forsterke sammenhengende dyrket mark sør for travanlegget.

I notatet fra Selberg er det illustrert muligheter for etablering av nydyrkede områder.



I området er det etablert mange lokale staller. For travtrenoing blir det da kort vei til treningskjøring på banen, og anlegget vil bli et fantastisk tilbud til det lokale travlaget og de nærmest liggende travlag utenfor Malvik.

For Malvik kommune og lokale idrettslag er det mulig å etablere flerbruksanlegg på og ved travarenaen

- Det er mulig å etablere flere fotballbaner på indre bane
- Det er mulig å etablere flerbrukshall

I hovedbygget for travanlegget etableres det både garderober og tribune med kafeteria og det er fullt mulig å benytte parkeringen som etableres forbundet med anlegget.

Leistadkrysset er godt tilgjengelig og investeringskostnader for baner og hall blir lave da infrastruktur/arealer/funksjoner er på plass i regi av travet. Sambruksutfordringen ligger kun i selve travløpene som det er ca 50 stk av pr år – i prinsippet tar de kapasiteten kun på ettermiddag/kveld de dagene det er travløp.

LTE stiller seg positiv til slik etablering uavhengig av om dette skjer i regi av Malvik kommune eller idrettslagene.

Travet selv jobber også med etablering av ponniakademi/fritidsaktiviteter for barn og unge ved anlegget. Dersom andre idretter også blir etablert, så kan travanlegget utvikle seg til et flott breddeidrettsanlegg til stor nytte for barn og unge i Malvik kommune og Trondheim øst.



Travanlegget vil tilføre arbeidsplasser til Malvik kommune.

Som ren travarena uten trenerstaller utgjør anlegget 8-10 årsverk. Dersom det kommer til trenerstaller, så vil det utgjøre ca 2-4 årsverk pr stallbygg med 20 stallbokser.

I tillegg jobber DNT og MNTF med stor satsning på ponniakademi og fritidsaktiviteter for unge for å få opp rekruttering til travsporten. Avhengig av hvor godt man lykkes så vil dette medføre arbeidsplasser i tillegg til frivillighetsarbeidet innenfor travsporten.

På vegne av oppdragsgiver ber vi om aksept på at formålet tas inn i ny KPA slik at LTE kan sette i gang reguleringsarbeider for å kunne etablere nye Trondheim Travarena i Malvik.

LTE stiller gjerne opp for nærmere informasjon og diskusjon om etableringen av anlegget, og evt annet behov for dokumentasjon.

Undertegnede kan stå som formidler av nødvendig kontakt – i tillegg til styreleder i Leangentravets Eiendom AS;

Per Tronstad | Tlf 995 06 815 | Epost: petron@online.no

Med vennlig hilsen
for **ÅF Advansia AS**



Kjell Håvard Nilsen

Direktør regioner og prosjektutvikling

(+47) 92 65 85 00 | kjell.haavard.nilsen@afconsult.com

VEDLEGG