

18 Januar 2018

Bjørnstad Malvik

Utviklingsscenarier

«Etablering av travanlegg, trussel eller sikring av LNF-formål sør for E6 på lang sikt?»



SELBERG ARKITEKTER AS

plan | arkitektur | landskap

1. Innholdsfortegnelse

2. INNLEDNING	3
3. PROBLEMSTILLINGER	4
Dagens situasjon	4
Befolkningsøkning	5
Leistadkrysset med E6	5
NyeVeier	6
Jordvernet	6
Geoteknikk	7
Scenariene	8
4. STRATEGI 1 - LNF	10
5. STRATEGI 2 – TRAVBANE	11
Konseptet	11
Plassering	12
Travet som jordvern	13
Trenerstaller	14
6. STRATEGI 3 - NÆRINGSAREAL OG BOLIGOMRÅDE	16
7. PRESENTASJON	17

2. Innledning

Foreløpig utgave v3

Dette notatet og tilhørende illustrasjoner er utarbeidet som basis for et innspill til revisjon av Kommuneplanens arealdel (KPA) i Malvik kommune. Travet søker å få etablert en Racing anlegg for Travet på Bjørnstad, Malvik etter mange års interne diskusjoner rundt dette. Travet har endelig landet og konkludert på Bjørnstad.

Dette notatet viser sammenheng med Travet som et langsiktig strategisk virkemiddel for å sikre dyrkamarka på Bjørnstad på kort og ikke minst, lang sikt.

Etableringen av Travet har mange effekter og egenskaper på en rekke områder som understøtter at en lokalisering på Bjørnstad er riktig.

Trondheim, 18. januar 2018



Knut Selberg

professor emeritus

3. Problemstillinger

Dagens situasjon

Området er i dag i all hovedsak LNF område. Dagens E6 deler området i to. Denne todelingen vil bli forsterket med den kommende 4 felts E6. Dagens kryss vil oppgraderes og området er svært tilgjengelig både fra Trondheim så vel som Stjørdal. Området er det første større sammenhengende område som kan utvikles øst for Trondheim.

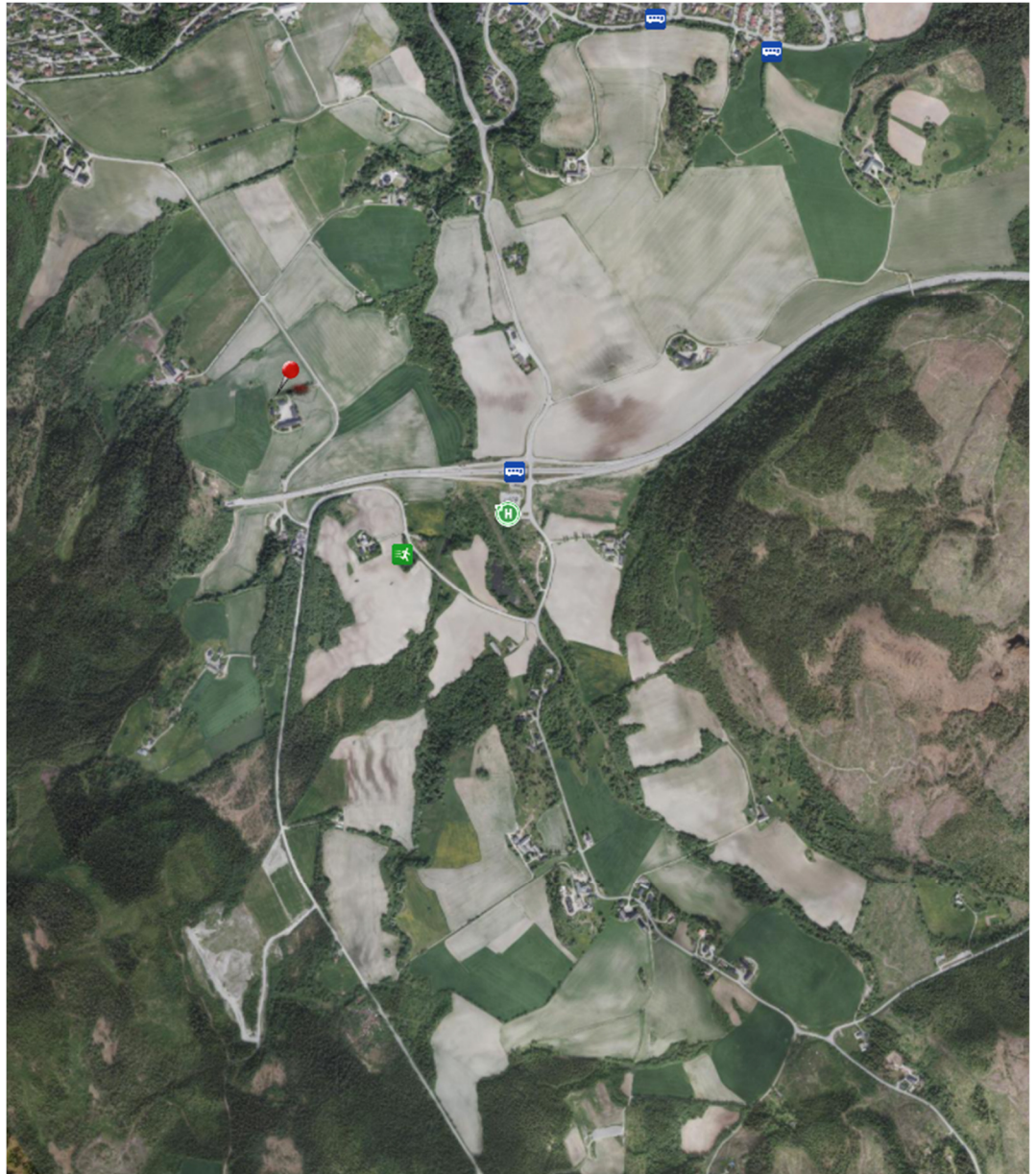


Foto av dagens situasjon

På sørsiden av E6 er dyrkamarka oppdelt og arealene er mindre sammenhengende. På nordsiden er det store sammenhengende jordbruksarealer. Området er definert i gjeldende KPA som LNF området i et 50 års perspektiv.

kommer. Malvik er og blir i framtid et enda mere attraktivt lokaliseringssted.

Kryssene vil få «trykk» på mulige etableringer av service, handel og annen næringsvirksomhet. Dette presser også på mulig etablering av boliger mot aksene som bringer deg hurtigst til Hommelvik/Sveberg - Trondheim by – Stjørdal.

Leistadkrysset er nærmest Trondheim og har den største bosettingen i Malvik - og dermed kan «trusselen» mot LNF formålet bli størst her.

NyeVeier

Nye Veier skal bygge en moderne 4 felts motorveg til Stjørdal og videre nordover. Dette binder Trondheim og Stjørdal (Trøndelag) tettere sammen og Malvik kommune får en økt sentral beliggenhet i regionen.

Det foreligger en intensjonsavtale mellom Travet og Nye Veier om samarbeid på en rekke områder:

- Finne egnete arealer for deponering av tunellmasser som gir vinn –vinn effekter for Nye Veier såvel Travet. I dette ligger det masser til geotekniske tiltak – stabilisering og eventuelt masser til planering og tilrettelegging for Travet
- Som samarbeidspartner vedr flytting av dyrket jord som bygges ned grunnet vei og etablering av travbane (travbane ca 80 mål).

Jordvernet



Bioforsk Rapport

Bioforsk Report
Vol. 10 Nr. 12 2015

Flytting av jordsmonn og oppbygging av nye jordbruksarealer

Faglig vurdering av løsninger knyttet til nytt IKEA
varehus på S9 ved Deli, Vestby kommune

Trond Knapp Haraldsen, Heidi Anette Gransten og Trond Mæhlum
Bioforsk Jord og miljø

www.bioforsk.no



Forside fra FoU prosjektet med jordflytting i Vestby kommune for IKEA.

Travet planlegger at dyrket mark som nedbygges – ca 80 mål - skal flyttes og erstattes 1:1.

Det er inngått et samarbeid med Nibio om utredning av metodikk, planlegging og gjennomføring av erstatningsjord.

Nibio har gjennomført flere prosjekt av denne type med hell. Ivaretaking av jordressursene og flytting av disse må sikres i en kommende reguleringsplan. Hvor en skal flytte jorden og hvordan, avhenger av en rekke forhold som:

- Jordtype i eksisterende dyrkamark
- At man finner egnete arealer for gitte jordtyper
- Tilpasning av terreng og klargjøring
- Momenter ved uttak av jord
- Transport og utlegging av jord

Nibio vil være med i planfasene slik at jordflytting er en integrert del av prosjektet - ikke et ettertiltak.

Jordflyttingen vil bli en del av reguleringsplanen med de rettigheter og plikter som det innebærer.

Se eget notat fra Bioforsk der prosessen rundt dette arbeid er beskrevet.

Geoteknikk

Områdene som er aktuelle er alle områder med kvikkleire med faregrad middels. Dette medfører at i alle faser fra planlegging til bygging må skje i samspill med geoteknisk kompetanse.

Hvilke tiltak for stabilisering er aktuelle? Heving av Vikhammerelva som går gjennom området er et tiltak som er typisk for å redusere forskjeller i poretrykk gjennom å etablere motvekt (heve bekken).

Motvekt/plastring av elva fremgår også av NGI sin geotekniske rapport utarbeidet i forbindelse med E6-prosjektet.

Elva er spesielt aktuell for en eventuell løfting av denne med masser fra nytt tunnellop. Dette er en type sikringsarbeid som NVE har gjennomført i en rekke vassdrag i Trøndelag som Børsa, Buvika og Stjørdalselva. Samhandling med Nye Veier gir muligheter som ellers ikke hadde vært tilstede. Samordning og samtidighet er viktige faktorer her. Biologisk mangfold må også utredes.

Det understrekes at dette er tiltak som må gjennomføres for å stabilisere E6-utvidelsen – travet medfører en forlengelse lengre sør – oppstrøms i elva.

NGI har utarbeidet beskrivelse av hvordan stabilitet

skal utredes i kommende planprosess for travanlegget.

Parkering Travet

Det er to hovedmodeller for parkering for Travet:

- Parkering inne på eget område, på indre bane og ved bygningsmassen til selve travarenaen.
- Samlokalisering og utvikling av eksisterende park & ride anlegg til et felles anlegg som understøtter kollektivtrafikken og fungerer som p-anlegg til travet under løp.

Kombinasjoner av disse to prinsipp er også mulig.

Scenariene

I etterfølgende diskuterer vi 3 scenarier for en tenkt mulig utvikling av Bjørnstad.

- **Forbli LNF**
under press for utvikling grunnet kryss til E6. Spørsmålet er hvor lenge en greier å holde mot annen etablering?
- **Som Travbane**
med erstatning av nedbygget jord i forhold 1:1, langsiktig jordvern og buffer mot annen etablering
- **Som Næringsareal og boligområde**
nær Trondheim, Stjørdal ved E6, når vil det skje?

Med denne bakgrunnen er det ikke likegyldig hva en velger i det lange perspektivet. Hva som kan virke som det beste jordvernet i det korte perspektivet er ikke nødvendigvis det beste i det lange perspektivet. Kortsiktige klatteplaner er et problem for jordvernet så vel som for en fornuftig arealutvikling. En må tenke i de lange baner når en diskuterer utvikling av Bjørnstad området.

Hvis en tar jordvernet på alvor må en ta grep som sikrer at i det lange perspektivet ikke går arealer tapt og at jordbruksproduksjonen opprettholdes og videreutvikles.

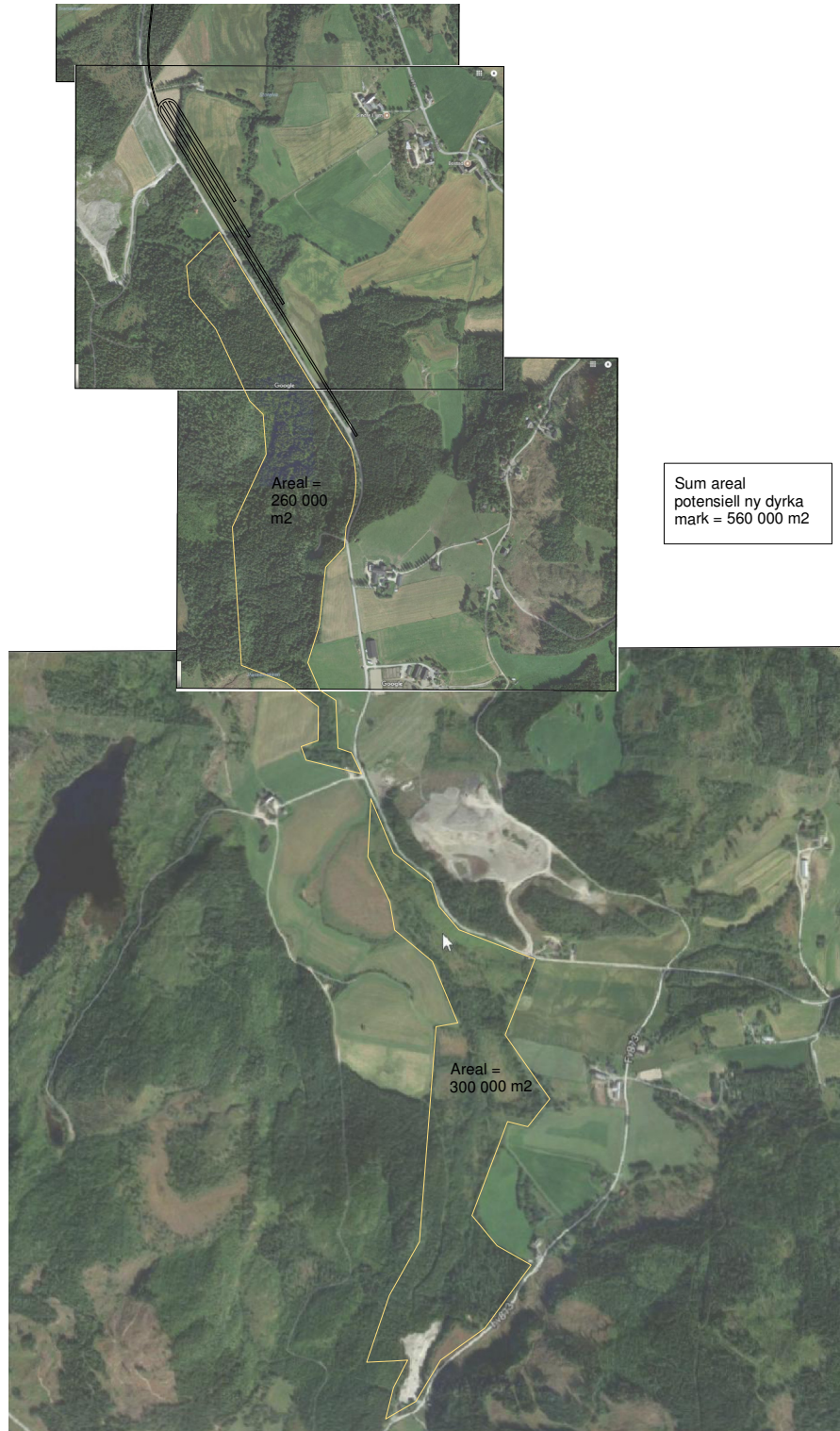
Sør for Bjørnstad finnes det udyrkede arealer som med fordel kan dyrkes opp slik at dyrket mark blir mer sammenhengende og dermed mere rasjonell mhp drift av jordbruket.

I etterfølgende kart ser man at det kan være mulig å etablere mange mål med nydyrking, langt ut over behovet for erstatning 1:1 av de ca 80 mål dyrket mark som nedbygges av travarenaen.

I tillegg til erstatningsjord for transektet, kan også dyrket mark som Nye Veier nedbygger som følge av veiutvidelsen anlegges her.

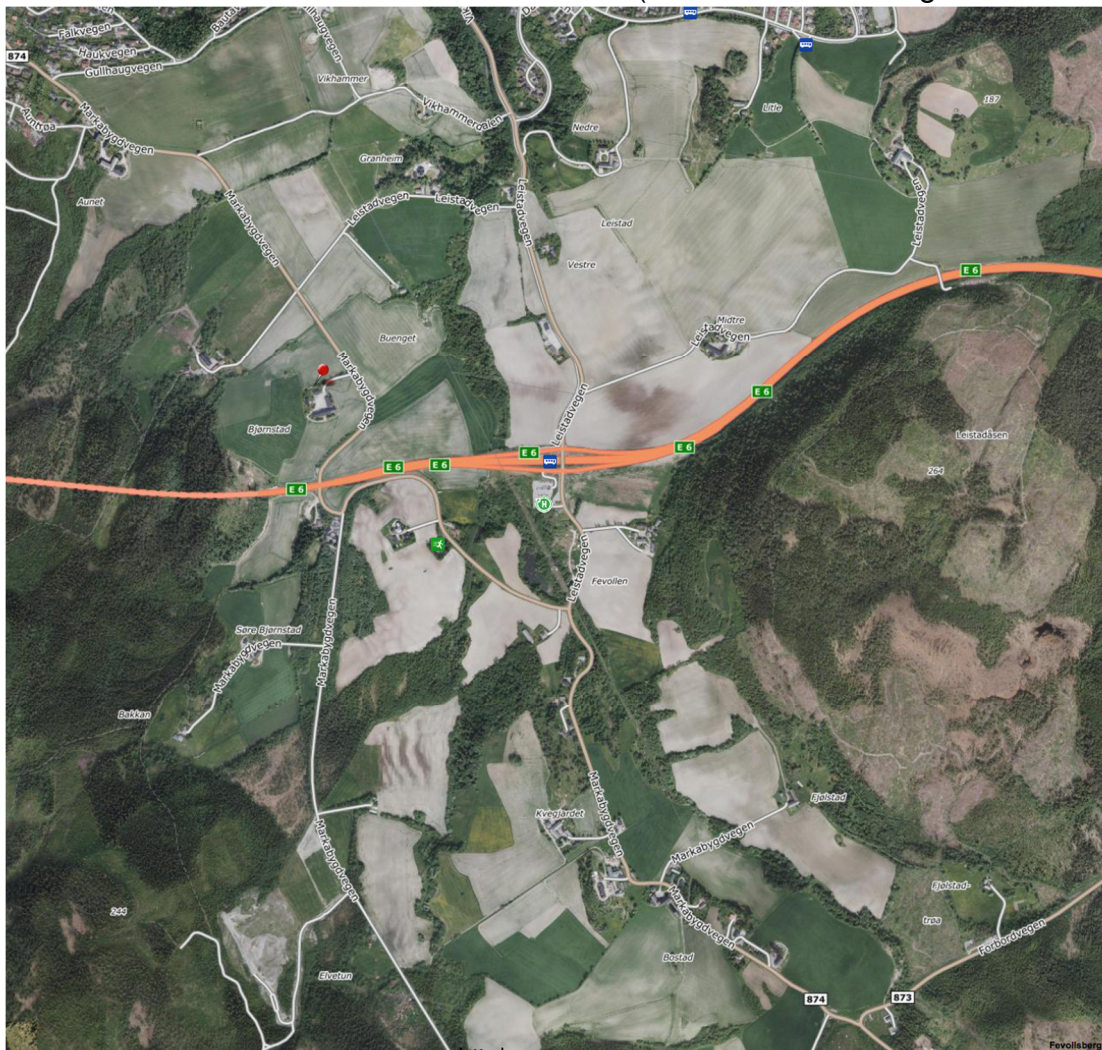
Dette arbeidet må skje i tett samarbeid med aktuelle grunneiere, Nibio, kommunen og fylkesmannen.

Kart over mulig nydyrking sør for Bjørnstad:



Figuren viser potensial for 560 000m² nydyrka jord.

4. Scenario 1 – forbli LNF (ikke tillate etablering av travbane)



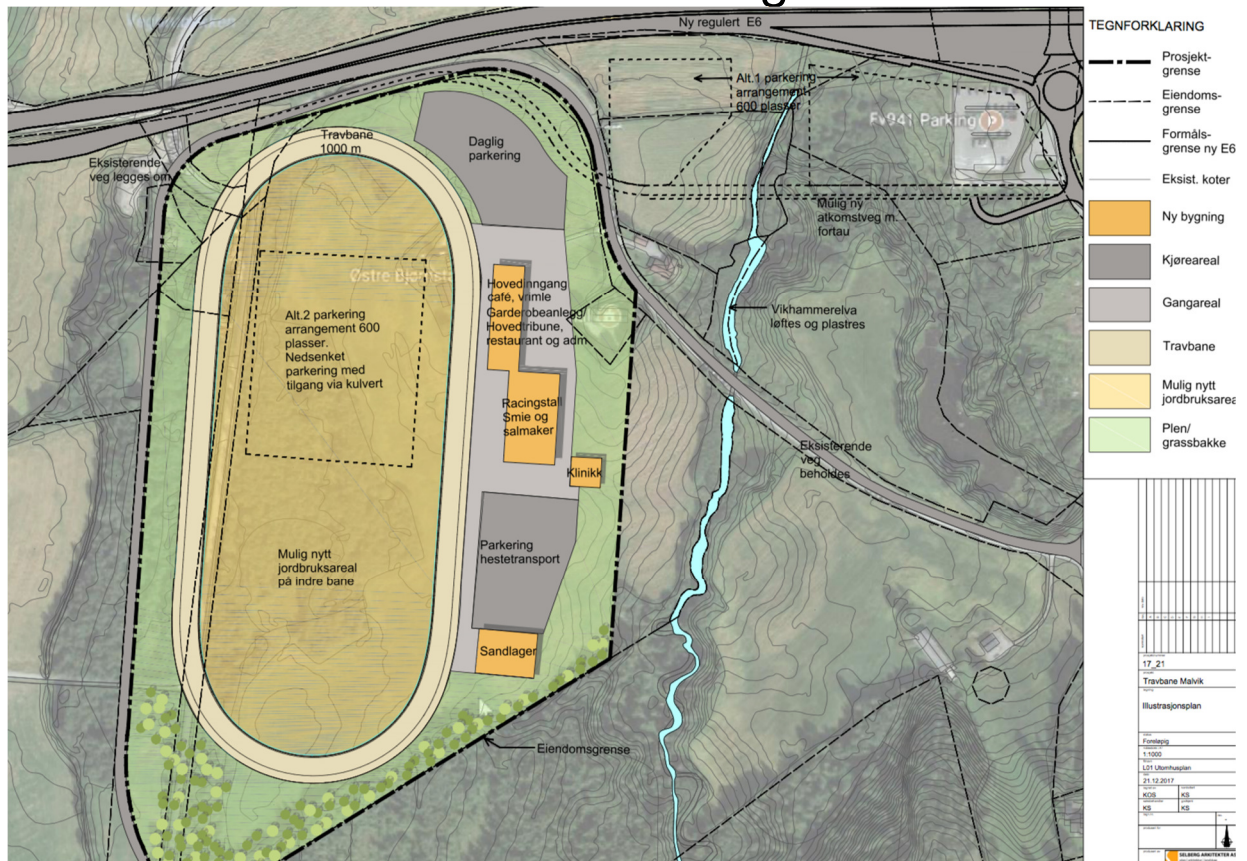
Hvis det langsiktige jordvernet er målet så bør det ikke etableres et motorvegkryss ved Bjørnstad.

Dette er dagens strategi - LNF i 50 års perspektivet regulert i gjeldende KPA. Motorvegkrysset gir tilgjengelighet og setter området under press for utvikling. Selv om kommunen står imot så vil dette rakne på et eller annet tidspunkt -all erfaring tilsier dette.

Bevaring i det korte perspektivet gir usikkerhet i det lange perspektivet på hva som egentlig vil skje og hvordan. Utviklingen vil da lett kunne bli en ukontrollert utbygging etter klatteplaner som gir dårlig arealeffektivitet og samfunnsmessig er den minst gunstige formen.

Scenario 1 – LNF, som i dagens situasjon, anbefales ikke som et optimalt instrument for å sikre jordvernet i det lange perspektivet.

5. Scenario 2 – Tillate etablering av travbane



Illustrasjonsplan av travarenaen (trenerstaller er ikke endelig avklart hvor skal lokaliseres)

Konseptet

Travets motivasjon og begrunnelse for etableringen på Bjørnstad er:

- Etter lang lokaliseringsdebatt med store interne stridigheter ble Malvik valgt med klar margin av de 4 alternativene til lokalisering.
- Anlegget er godt synlig fra E6
- Anlegget er sentralt plassert i regionen – den største regionen for travsport i Norge
- Anlegget er tilgjengelig for alle trafikanttyper – ved E6

Lokalisering av Racing anlegget til Travet i Malvik virker positivt på en rekke ulike forhold:

Miljø ☒

Korte kjøreavstander fra tunellanlegg for bruk av tunellmasser = lite CO₂

Økonomi

Både nye E6 og Travet får reduserte kostnader

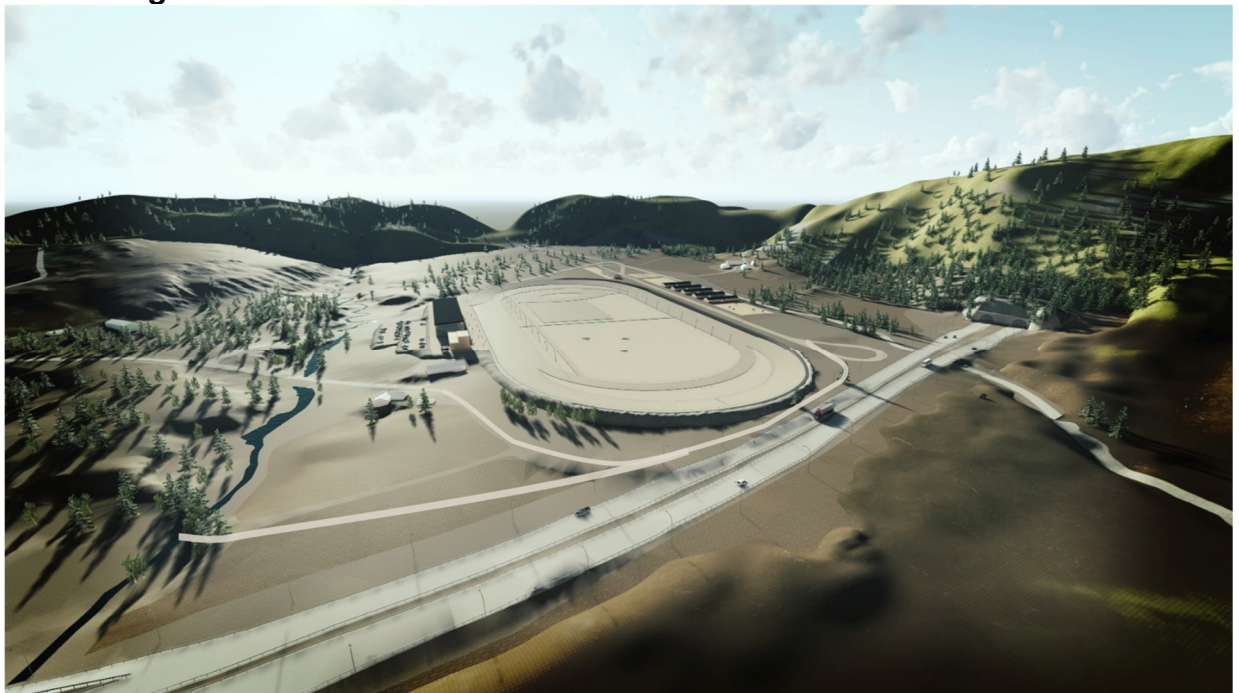
Jordvern

Dyrket mark som nedbygges forutsettes reetablert sør for anlegget, jfr beskrivelse foran.

- **Kollektivtransport**
I gangavstand fra bussholdeplass. Park and Ride anlegget kan om ønskelig utvides med besøksparkering til Travet - fokus på Kollektivtilgjengeligheten
- **Tilgjengelighet**
Lokalisering ved E6 er optimal i forhold til tilgjengelighet fra hele Trøndelag og Værnes
- **Sikre LNF**
Travanlegget «forbruker» det nærmeste arealet sør for E6 – og vil gjøre området mindre attraktivt for næringsetablering da travbanen blir en «barriere» opp mot E6. Avstanden til krysset blir større da evt næringsetablering må komme sør for travanlegget. Dette vil redusere presset for en transformering til næringspark da arealene er “brukt opp”.
Grepet med å etablere Travet på Bjørnstad har en lang rekke gode begrunnelser som samlet utgjør en vinn – vinn situasjon.

Scenario 2 – tillate etablering av Travbane, er et forsvar mot en eventuell framtidig bolig og næringsetablering i området og sikrer samtidig de langsiktige jordverninteressene.

Plassering



Travbanen vil bli lokalisert tett opptil den nye E6.



Travet kan ha parkering sammen med park & ride anlegget og Travet er innen gangavstand fra kollektivholdeplass i motorvegkrysset.

Travets plassering er optimalt ut fra ønsket om å understøtte utvikling av kollektivtrafikken.

Kombinere et P-anlegg med et utvidet park & ride som har gangavstand til tribuneanlegget. På samme måte er det gangavstand fra kollektivtrafikkholdeplass til publikumsanlegget. Plassering ved motorvegkrysset gjør at kjøremønster og tilgjengelighet er logisk og lesbart for alle.

Scenario 2 – Etablering av travbane bygger opp under kollektivtrafikk mellom Trondheim og Stjørdal og har et reelt kollektivtilbud for publikum.

Travet som jordvern

Etableringen av Travet gjør også området mindre interessant for næring så vel som bolig.

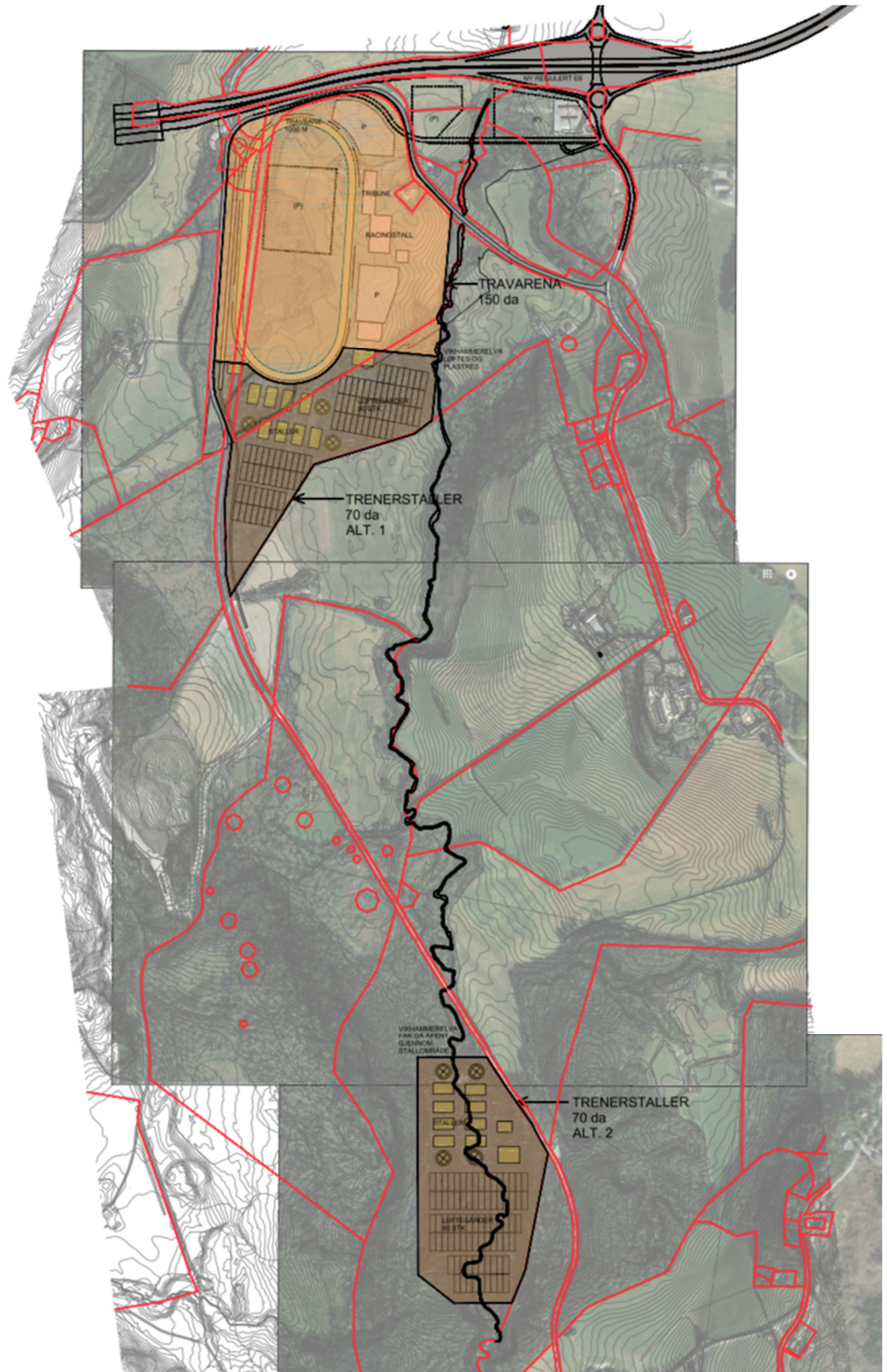
Næringsetableringer vil ikke lengre være synlig fra E6 og profilering vil utebli i sin helhet. Travsporten har alltid vært drevet av bønder og hele sporten står landbruket svært nært.

Scenario 2 – etablering av travbane, er tett opp mot E6 og vil da være en barriere og avstand i forhold til eventuelle næringsetableringer. Det vil gjøre området mindre attraktivt som lokaliseringssted. Arealer til næring er allerede "brukt opp". Eventuelle næringsarealene vil ikke være synlige fra E6. Dette i kombinasjon med flytting av jord sikrer jordverninteressene både på kort og lang sikt.

Trenerstaller

Det er flere ulike alternativer for lokalisering av trenerstaller og luftegårder. Det er klart ønskelig at dersom disse etableres, så bør det finne sted på områder som i dag ikke er dyrket mark.

Trenerstaller, treningsveier og luftegårder er LNF og er ikke tema i etablering i forbindelse med etablering av selve travarenaen på Bjørnstad.



Plassering av trenerstaller er ikke endelig definert

Omfanget av trenerstaller er også veldig usikkert. Det pågår en debatt internt i Travet om strukturer på treningsanlegg – omfanget kan være fra null til ca 160 stallbokser for trening.

Fra DNT er det fremsatt krav om at etablering av trenerstaller skal være bærekraftige over tid, dvs lønnsomme.

Trenerstallene søkes etablert der det ikke er dyrket mark i dag – maks utbygging vil maksimalt dekke ca 70 mål inkludert selve luftegårdene.

Normalt så er luftegårder i Trøndelag etablert på dyrket mark – selve bygningsmassen, dvs stallene, dekker maksimalt ca 3.000 m² ved maks etablering. Stallene vil bli bygget som mindre enheter med 20 stallbokser i hvert bygg – og etableringer vil skje over år.

6. Scenario 3 - Næringsareal og boligområde

Å legge ut området til næring og boliger er i dag uaktuelt både på sørsiden og nordsiden av E6. Som tidligere beskrevet så utgjør motorvegkrysset en magnet for etableringer, der det vil komme stort press mot grunneiere for å selge og tilsvarende mot kommunen for å omregulere.

En etablering av et Travanlegg vil kunne "bruke opp" de attraktive arealene på sørsiden og er med gjøre området mindre interessant. Dette er viktig spesielt på nordsiden av dagens E6 der vi har store sammenhengende arealer som i dag drives og har stor verdi.

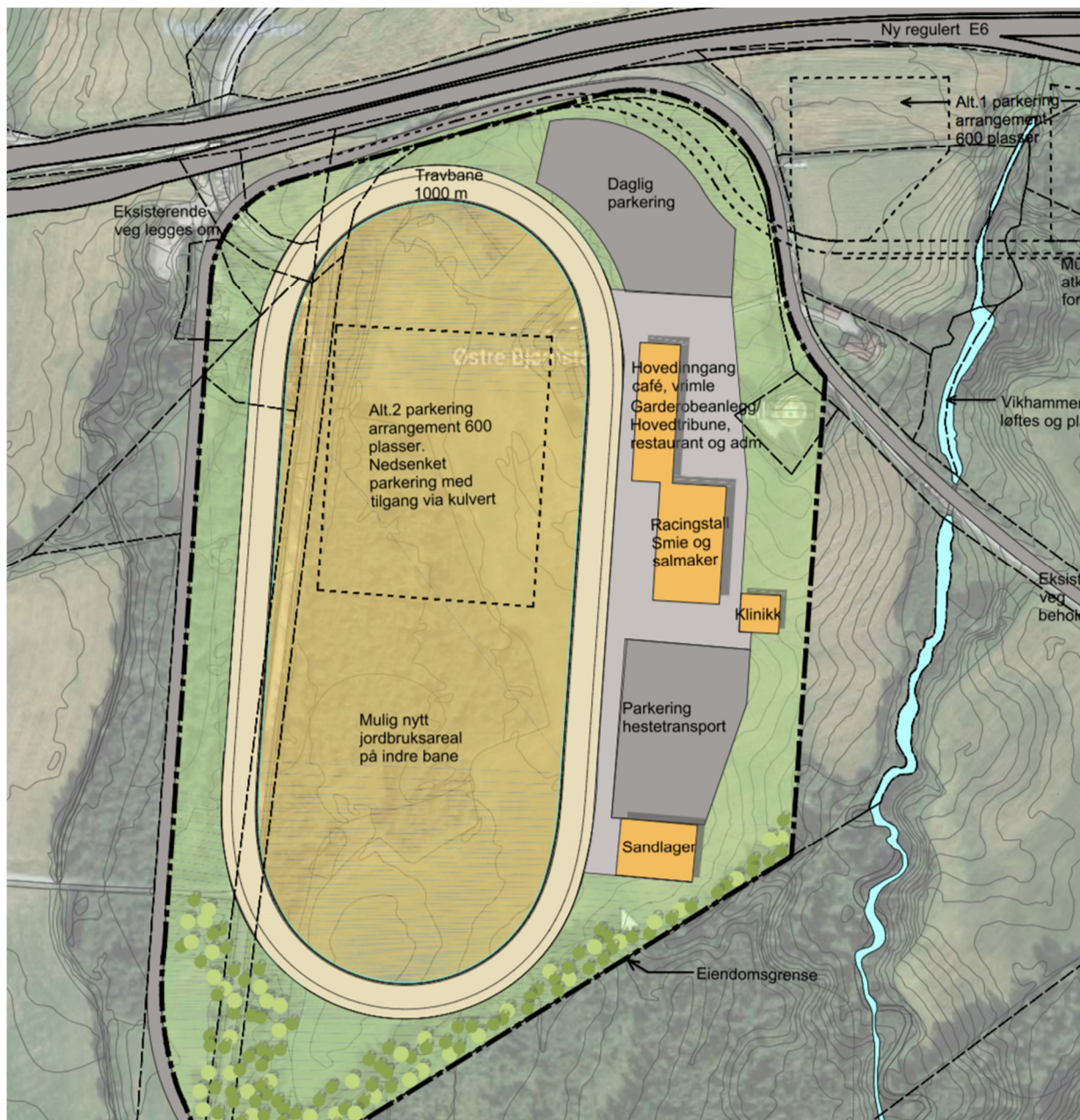
Scenario 3 – tillate etablering av næring og boliger, anses å være en uaktuell mulighet i rullering av KPA i 2018.

Spørsmålet er om når kan befolkningsvekst/ samfunnsutvikling gjøre dette aktuelt. Det kan være grunn til å tro at det er en aktualitet på mellomlang sikt.

Etablering av travarena kan dermed bidra til å sikre mot slik press sør for E6.

7. Presentasjon

Vi har i tillegg utarbeidet et illustrasjonsgrunnlag som viser travets planer til etablering.



*Illustrasjonen viser ulike muligheter for å løse parkering.
Indre bane kan også brukes som dyrkamark*

