

Høringsinnspill vedrørende revisjon av arealplan Malvik kommune.

Konsekvensutredningen:

Arealplanen som er sendt ut på høring er konsekvensutredet av Multiconsult og datert 15. februar 2018. Konsekvensutredningen vedrørende travbane på Leistad/Bjørnstad konkluderer med at

*Hele planforslaget og i praksis alle foreslåtte arealer har **svært stor negativ** konsekvens for jordbruk/jordvern. Planforslaget er også vurdert til å ha stor negativ konsekvens for landskapet og kulturlandskapet. Det er også utfordringer og negative konsekvenser knyttet til samfunnssikkerhet og flom, kulturminner, vannmiljø og naturmangfold. Alt dette må utredes grundig i en detaljreguleringsplan, om det blir aktuelt.*

Arealbruken er sannsynligvis ikke i konflikt med ny E6 (Nye Veier pers.medd. 20.12.2017). Forslaget fra travlaget viser imidlertid ikke om det er tatt hensyn til byggegrense på 50 meter fra ny E6. Travlaget viser i sin begrunnelse til mange fordeler med Leistad som ny travbane knyttet til verdiskapning i næringslivet i Malvik kommune, sentral beliggenhet, veg og offentlig kollektivtransport og potensial for synergier med deponering av steinmasser fra bygging av ny Væretunell.

Samlet sett er det likevel vurdert, isolert sett for planområdet, at tiltaket medfører en stor negativ konsekvens.

Konsekvensutredningen konkluderer ikke bare med at tiltaket vil medføre en negativ konsekvens, men en **stor negativ konsekvens**. Til tross for denne store negative konsekvensen velger Rådmannen i Malvik «basert på en helhetsvurdering» å se bort fra konsekvensutredningen og anbefale kommunestyret å ta innspillet inn i kommuneplanens arealdel. Videre stemmer kommunestyret i Malvik kommunestyre for å ta forslaget inn i arealplan som skal revideres og dermed se bort fra konsekvensutredningens konklusjon.

Det følger av forskrift om konsekvensutredninger § 29 om *sluttbehandling av saken at*

«Ansvarlig myndighet skal ved behandlingen av planen eller tiltaket ta tilbørlig hensyn til konsekvensutredningen og innkomne høringsuttalelser»

Med tilbørlig hensyn menes at virkningene som beskrevet i utredningen skal være tydelige premissgivere for beslutningen og vurderes grundig.

Konsekvensutredningen representerer kunnskapsgrunnlaget i saken og skal være en tydelig premissgiver for beslutningen. Vi mener det er oppsiktsvekkende at Rådmannen velger å se bort fra kunnskapsgrunnlaget og råd fra egen administrasjon. Kunnskapsgrunnlaget er på ingen måte tilbørlig tatt hensyn til. Konsekvensutredningen kunne ikke vært mere tydelig i sin konklusjon. Det er her snakk om et område som i dag har et 50 års vern for matproduksjon.

Vi ber ansvarlig myndighet, herunder kommunestyret i Malvik om å hensynta de vurderinger fagmyndighetene har gjort og ikke tillate nedbygging av matjorda.

Områdets egenskaper og størrelse:

I saksframlegg og planer innsendt fra Malvik Travlag til Malvik kommune søkes det om omregulering av 150 dekar. I tillegg kommer areal til offentlige veger.

I disse dager er vi kjent med at Travlaget er i ferd med ervervelse av ytterligere 260 dekar landbruksareal i samme område. Da blir det plutselig over 400 dekar som er i spill rundt MidtNorges mest attraktive planfrie kryss på E6. Og dette ser ut til å gå under radaren til mange beslutningstagere i kommunen. Vi vet imidlertid at dette er godt kjent både for Ordfører og Rådmann.

Som grunneiere i området opplever i dag at kapitalsterke utbyggere drar rundt på gårdene her for å få avtaler for kjøp av jord til utbygging. **Dette har skutt fart etter at planene om ny travbane ble kjent.**

Demningen brister!

Det går ikke an, som rådmannen og noen politikere, å snakke om en begrenset utbygging i dette området. Utbyggerne står i kø.

Vi har tidligere varslet kommunen om oppstartsmøte for oppstart av omregulering av all dyrkajord og areal i kjerneområdet på begge sider av Leistadkrysset og E6 i området dersom Malvik Kommune velger å åpne området for nedbygging.

Dette gjelder ca 2500 dekar matjord. Helt fra Gullhaugveien- Vikhammeråsen og helt opp forbi Bostad på sørsida av E6. I tilfelle Kommunen velger

nedbygging til travbane, har vi desverre intet alternativ. Det går desverre ikke an å drive jordbruk i en drabantby.

Flytting av dyrka mark:

Det følger av konsekvensutredningen at

«Det er faglig anbefalt å avsette nydyrkingsareal i forholdet 1:2.».

Videre følger det av planbeskrivelsen fra Rådmannen at

«etablering av travbane medfører omdisponering av dyrka- og dyrkbar mark. Som et avbøtende tiltak til dette kreves det at dyrka- og dyrkbar mark skal erstattes i forholdet 1:1. Det forutsettes at NIBIOs anbefalinger i notat av 16. januar legges til grunn for jordflytting i området. Erstatningsareal må ikke legges på dyrka eller dyrkbart areal hvis det skal framstå som en reell erstatning. Erstatningsarealer bør videre ligge i lik eller bedre klimasone. Hvis det legges i en klimasone med antatt lavere produksjon bør forholdstallet vurderes økt. Reguleringsplanarbeidet må beskrive hvordan dette er tenkt gjennomført.»

NGU, Norges Geologiske Undersøkelse skriver i innlegg i Bladet: «Løsmassenes beskaffenhet og fordeling er avgjørende for hvorvidt det er mulig å dyrke jorda» Videre skriver de at der hvor det er gunstig å dyrke jorda er det allerede dyrket opp. Det er med andre ord ikke bare å flytte jordproduksjon til en vilkårlig plass og tro at det vil kunne føre til bærekraftig matproduksjon på sikt.

Vi stiller med dette spørsmål til hvor dette erstatningsarealet skal ligge?

Det er enorme kostnader knyttet til flytting av matjord. Er det gjort noe kostnadsoverslag på hva det vil koste å flytte 400 dekar matjord? Til sammenligning brukte Statens Vegvesen 160 millioner kroner på å flytte 400 dekar matjord ved bygging av nye E18 gjennom Follo i Akershus. Ytterligere kilder priser flytting av matjord til 500 000kr per dekar. I dette tilfellet en prislapp på 200 millioner kroner.

Har forslagsstiller Malvik Travlag redegjort for hvordan de eventuelt skal finansiere flytting av matjorda?

C02 regnskap:

Vi registrerer videre at C02 regnskap er brukt som argument for travbane, da knyttet til bruk av overskuddsmasse fra utbygging av E6. Vi stiller oss undrende til hvordan det i et klimaperspektiv kan lønne seg å kjøre vekk 400 dekar matjord, og erstatte den med stein

Vi har muntlig og skriftlig informert Rådmannen i Malvik om at det er mulig å kjøre denne steinen i deponi oppe i skogen enda nærmere tunellen enn travbanen. Der vil den danne grunnlag 100 dekar ny matjord på sikt, i tillegg til den matjorda som da ikke blir travbane. En vinnesak sak av dimensjoner og tenk på C02 regnskapet da!

Rådmannen unnlater bevisst å ta denne viktige informasjonen inn i sin innstilling.

Forutsigbart landbruk:

Det er umulig å drive landbruk uten forutsigbarhet. Flere av gårdbrukerne i området står foran større bruksutbygginger med investeringer i størrelsesorden opptil 10 millioner.

Når Malvik kommune ser ut til å omgjøre 50 årsvernet av dyrkajorda, setter dette dessverre en stopper for slike planer. Vi ser rundt oss og mot Trondheim hvordan det er å drive jordbruk i slike utbyggingsområder. Jordbruksdrifta avvikles i takt med at nedbygging av arealene skjer. Vi har unge, flinke, engasjerte bondefamilier som har et sterkt ønske om å fortsatt drive matproduksjon i bygda. I kjerneområdet hvor Rådmannen vil starte nedbygginga har vi den beste sammenhengende matjorda på landsbasis.

Matsikkerhet:

FN sier at verdens befolkning innen få tiår blir 9 mrd mennesker. FN sier videre at matvareproduksjon må fordobles i samme periode og nasjonal produksjon i Norge må opp 30%. Hvordan skal man oppnår dette når matproduksjonen globalt i dag går nedover?

I år har global tørke også redusert avlingene i Norge dramatisk. Videre har kornproduksjonen i mange av de globale kornkamrene slått feil i år.

”Alarmklokkene” ringer for fullt. Det importeres for til travsporten og hestene i Norge fra Australia, USA og Estland bare for å nevne noen land. En nedbygging av dyrkjorda i kjerneområdene i Malvik vil være et utilgivelig feilgrep. Rådmannen går imot alle faglige råd og starter nedbygginga av matjorda igjennom å foreslå en travbane midt i matfatet i verneområdet.

Samrør med Nye Veier AS:

Samrøret mellom Travselskapet (Travet) og Nye veier (NV), hvor NV tilbyr seg å ta en mye større del av kostnadene for travbanen enn Travet selv først ba om, er også oppsiktsvekkende. Vi sitter på mailkorrespondanse som viser dette helt spesifikt.

Vi har også annen dokumentasjon som viser at Travet og NV er helt samstemt på urimelig vis i denne saken. Myndighetspersoner med brei rettserfaring vi har rådført oss med, kaller dette for korrupsjon. Nye Veier er et statlig AS som bruker av skattepengene for å bygge travbane! Kan dette være lovlig?

Det er fort gjort å glemme at idet travet får godkjent sine planer for utbygging av et tranvannlegg i Malvik, så casher de inn en gevinst på mellom 150 og 200 millioner til seg selv. Blir Travet sittende med omlag 400 daa, som det kanskje ser ut som nå, så vil gevinsten minst fordobles.

I sakspapirene fra Travet fremhever de annenhåndsverdien av tomta på Bjørnstad Østre. Altså gevinsten ved videresalg av arealet. Derfor er det ekstra grunn til å være årvåken og kritisk til saksgang og det som skjer i denne saken.

Området som helhet:

Rådmannen skriver i sin innstilling at

Ved å tillate etablering av travbane på Leistad kan det argumenteres med at området åpnes for videre utbygging. Området er i gjeldende plan en del av Malvik kommunes «hensynssone landbruk», som er områder som i et 50- årsperspektiv forbeholdes jordbruksproduksjon. Ved «å ta hull» på området kan det argumenteres med at ytterligere omland vil bli satt under press.

På den annen side kan det også innvendes at etableringen av travbane på et sammenhengende stort område på sørsiden av E6, vil kunne ha en mer «stabiliserende» effekt på resten av hensynssonen. De mest attraktive utbyggingsområdene ligger inntil E6, og det er ikke sikkert at det vil være etterspørsel etter arealer som ligger «bak» en travbane som i praksis vil legge beslag på det mest aktuelle området.

Denne «stabiliserende effekten» er vi sterkt uenig i. Og kan ikke forstå på hvilket grunnlag Rådmannen skriver dette, all erfaring fra lignende saker tatt i betraktning. I forbindelse med utbygging av nye E6 etableres en avkjøringsrampe på Leistadkrysset dimensjonert for vesentlig mer trafikk enn dagens trafikkbilde og utbyggere står i kø for nye opsjonsavtaler med grunneiern om kjøp av matjord til næringsareal. Er det noen grunn til å tro at de ikke vil ønske areal som ligger rundt et travanlegg, for ikke å snakke om matjorda nord for E6?

Det er bare å dra paralleller til det som svært nylig skjedde ved Flesland utenfor Bergen. Der ble det nylig omregulert over 1000 dekar matjord med argumentasjon om at «bedriftene som alt har kjøpt land trenger "forutsigbare vilkår». Byrådet i Bergen understreker at «i komande planer vil me imidlertid legge vekt på grønne planer».

Malvik kommune er nå i ferd med å velge en 100% blåkopiløsning av den ferske Fleslandsaken det refereres til overfor.

Vi registrerer at Høyre og FRP i Malvik sier klart ja til full utbygging. De sier også at det er grunneierne selv som skal bestemme over sine arealer. Dette betyr i praksis at H og FRP vil måtte støtte enhver omregulering av arealer i nærområdet, om foreslåtte travanlegg blir vedtatt.

Det samme vil også måtte gjelde de eventuelle andre partiene i Malvik som måtte stemme for en storstilt utbygging av travanlegg i stedet for matjord og landbruk som i dag. Det går ikke an å seile under falskt flagg ved å argumenter for at travbane bare er en begrenset utbygging.

Det er bare å ta en realitetsorientering blant politikere, næringsssjefer, lobbyister, investorer og andre lignende saker i nærheten her rundt Trondheim, så ser vi hvordan dette fungerer.

Særlig sett i lys av at Nye Veier vil bygge et nytt gedigent planfritt Leistadkryss som i seg selv legger beslag på over 60 dekar dyrkajord. Dette vil forsterke utbyggingspresset betydelig.

Vi ber på det sterkeste at det forsterka vernet i området opprettholdes og at området ikke omreguleres fra LNF og til bebyggelse og anlegg.

- **Aunet gnr 21/1** ved Kristian Graffer
- **Vikhammer Søndre 4/11** ved Olav Vikhammer
- **Bjørnstad Nordre 22/1** ved Johan Ludvik Bjørnstad
- **Buenget 22/5** ved Johan Ludvik Bjørnstad
- **Bjørnstad Søndre 23/1** ved Nils Kvarving
- **Bjørnstad Ytre 23/4** ved Harry Staven
- **Leistad Øvre 17/1** ved Per Edvard Leistad
- **Leistad Mellom 16/1** ved Espen Leistad
- **Kvegjerdet 24/1** ved Karl Erik Lium
- **Kvilvang 24/6** ved Karl Erik Lium
- **Bostad Vestre 25/2** ved Jostein Hallien Bostad

Sign.

Vikhammer 8 september 2018.