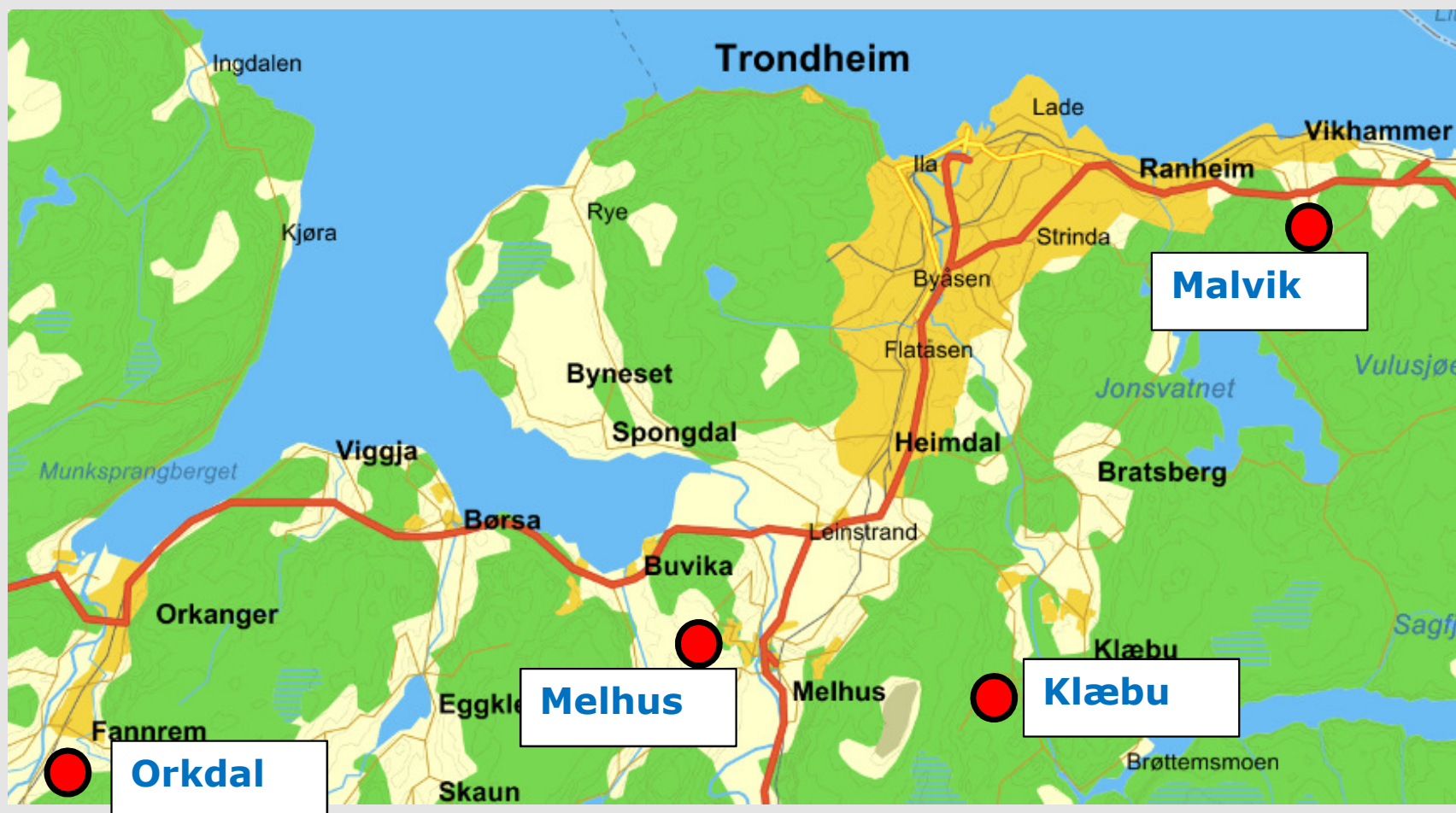
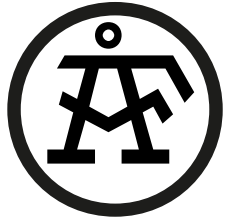


Nytt travanlegg Midt-Norge

Sammenstilling ny lokalisering

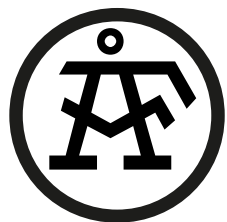
Revidert 27.08.2017
(etter styremøte LTE)





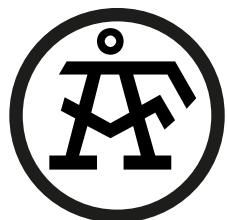
Innhold

1. Fremdrift
2. Program
3. Presentasjon av alternativene
4. Sammenstilling kostnader
5. Sammenstilling andre faktorer
6. Bilagsoversikt



1) Fremdriftsprognose - milepeler

	2017	2018	2019	2020	2021
Regulering Leangen	Utløser 330 MNOK + 24 MND frist utflytting				
Beslutning ny lokasjon		▲ GF MNTF 24. sept 2017			
Regulering nytt travanlegg					
Konsept på ny lokasjon					
Prosjektering					
Tilbud/kontrahering					
Bygging					

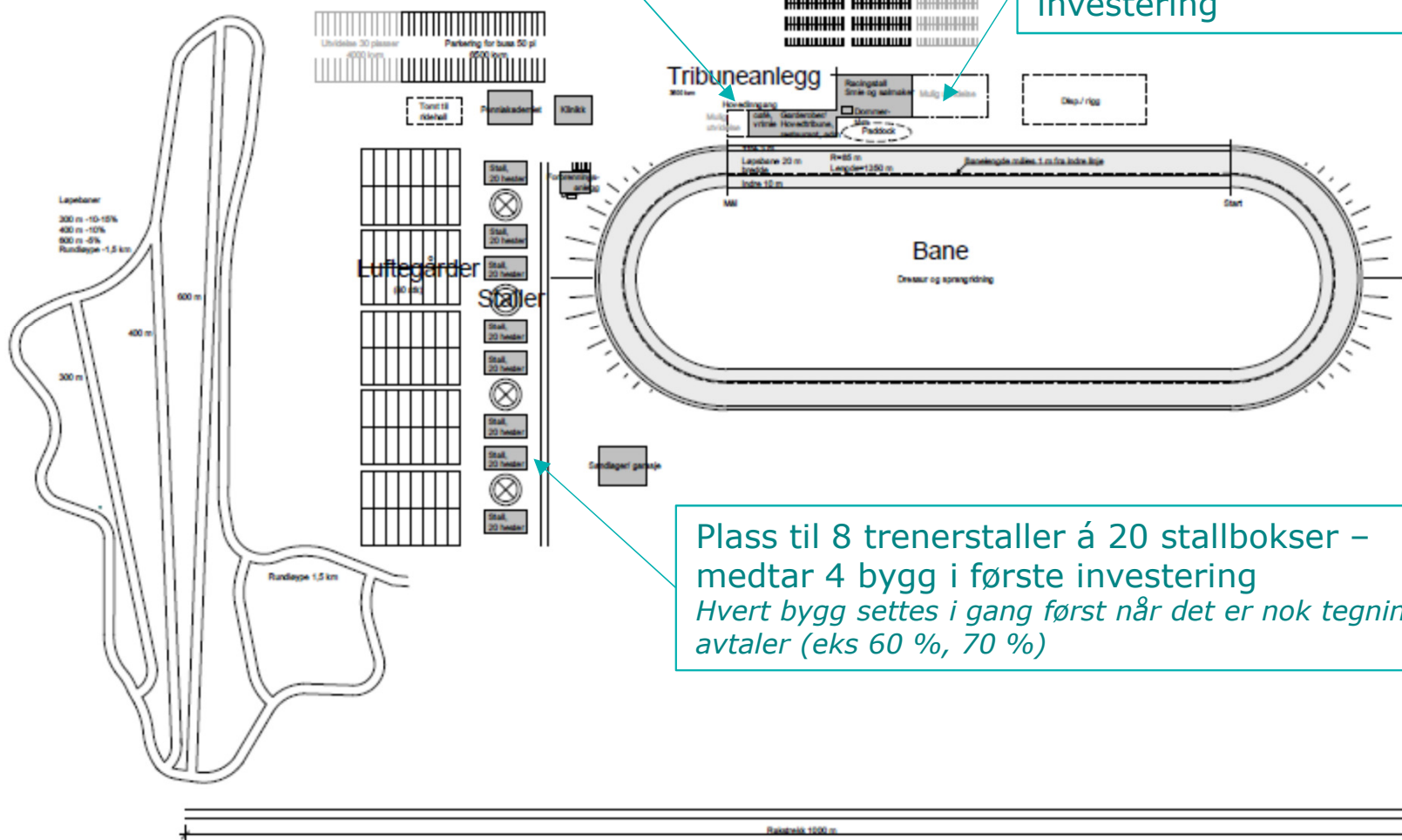


2) Program

Publikumsbygg med plass til 680 personer
Plass til senere utvidelse med 450 personer

440 p-plasser medtas i første investering
Plass til ytterligere 330 plasser

150 stallbokser medtas i første investering



Plass til 8 trenerstaller á 20 stallbokser –
medtar 4 bygg i første investering
*Hvert bygg settes i gang først når det er nok tegning av
avtaler (eks 60 %, 70 %)*

Hovedbygg

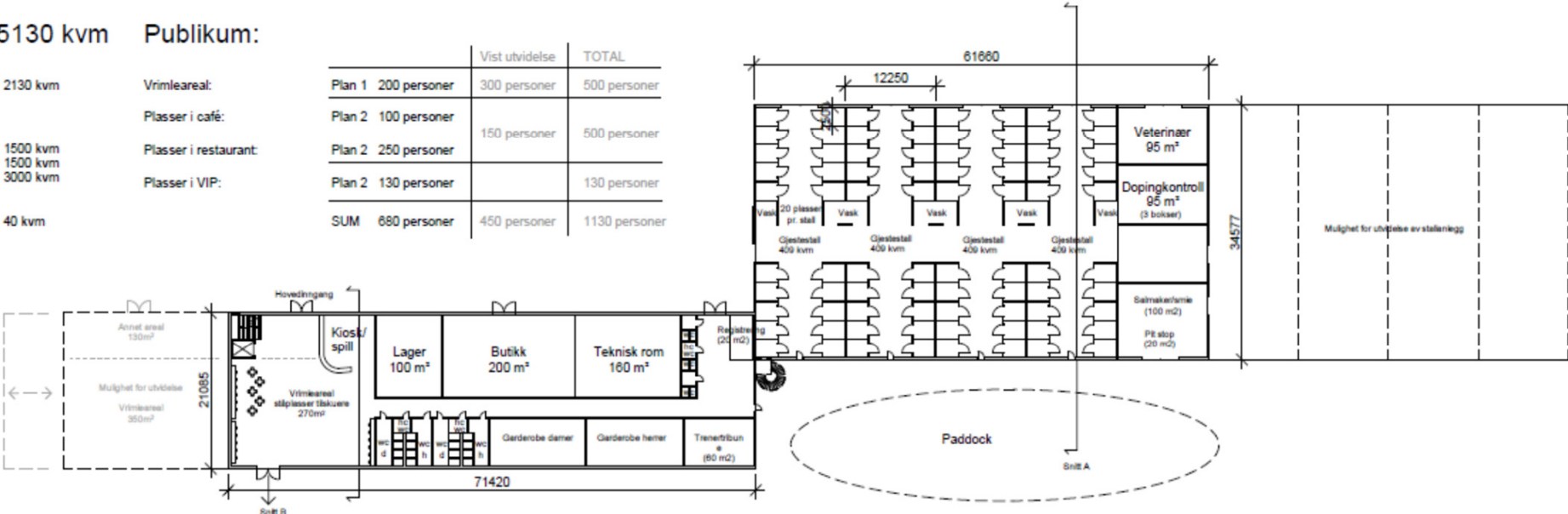
Samlet areal (BTA): ca 5130 kvm Publikum:

BTA racingstall/smie og salmaker: Plan 1 2130 kvm

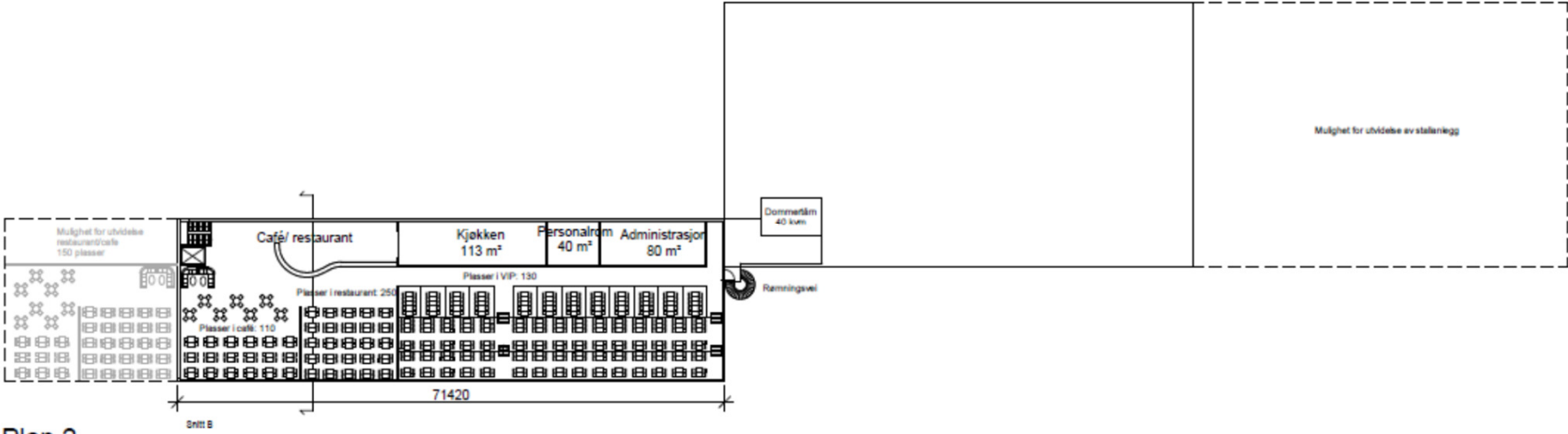
BTA garderobe/ hovedtribune: Plan 1 1500 kvm
Plan 2 1500 kvm
SUM 3000 kvm

Dommerårn: Tak 40 kvm

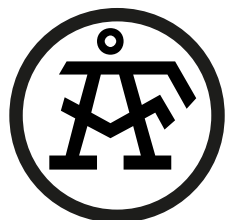
		Vist utvidelse	TOTAL
Vrimleareal:	Plan 1	200 personer	300 personer
Plasser i café:	Plan 2	100 personer	150 personer
Plasser i restaurant:	Plan 2	250 personer	
Plasser i VIP:	Plan 2	130 personer	130 personer
	SUM	680 personer	450 personer
			1130 personer



Plan 1



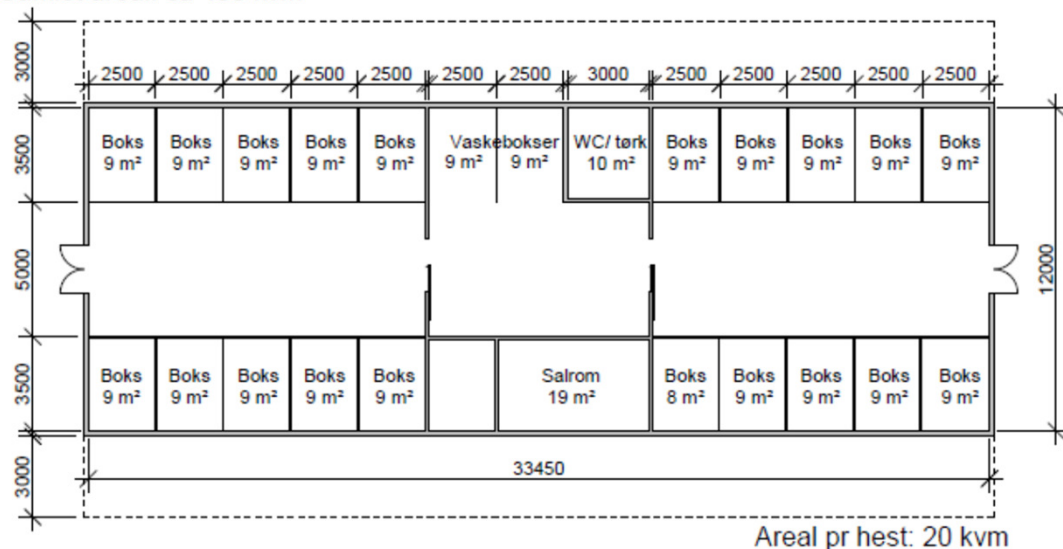
Plan 2



Trenerstaller, klinikk

Stall, 20

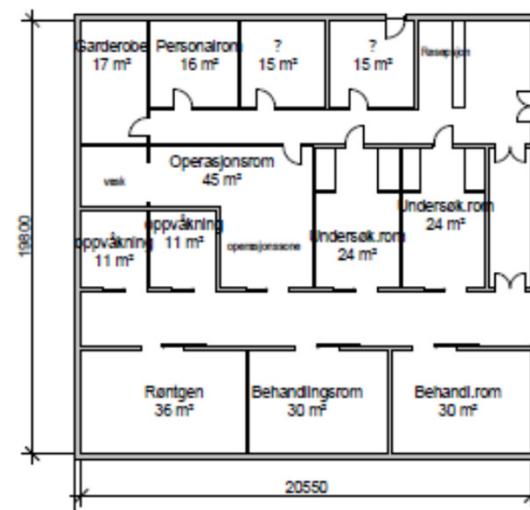
Samlet areal: ca 400 kvm

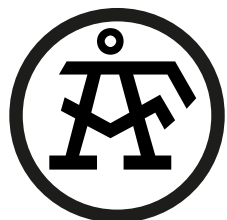


Klinikk

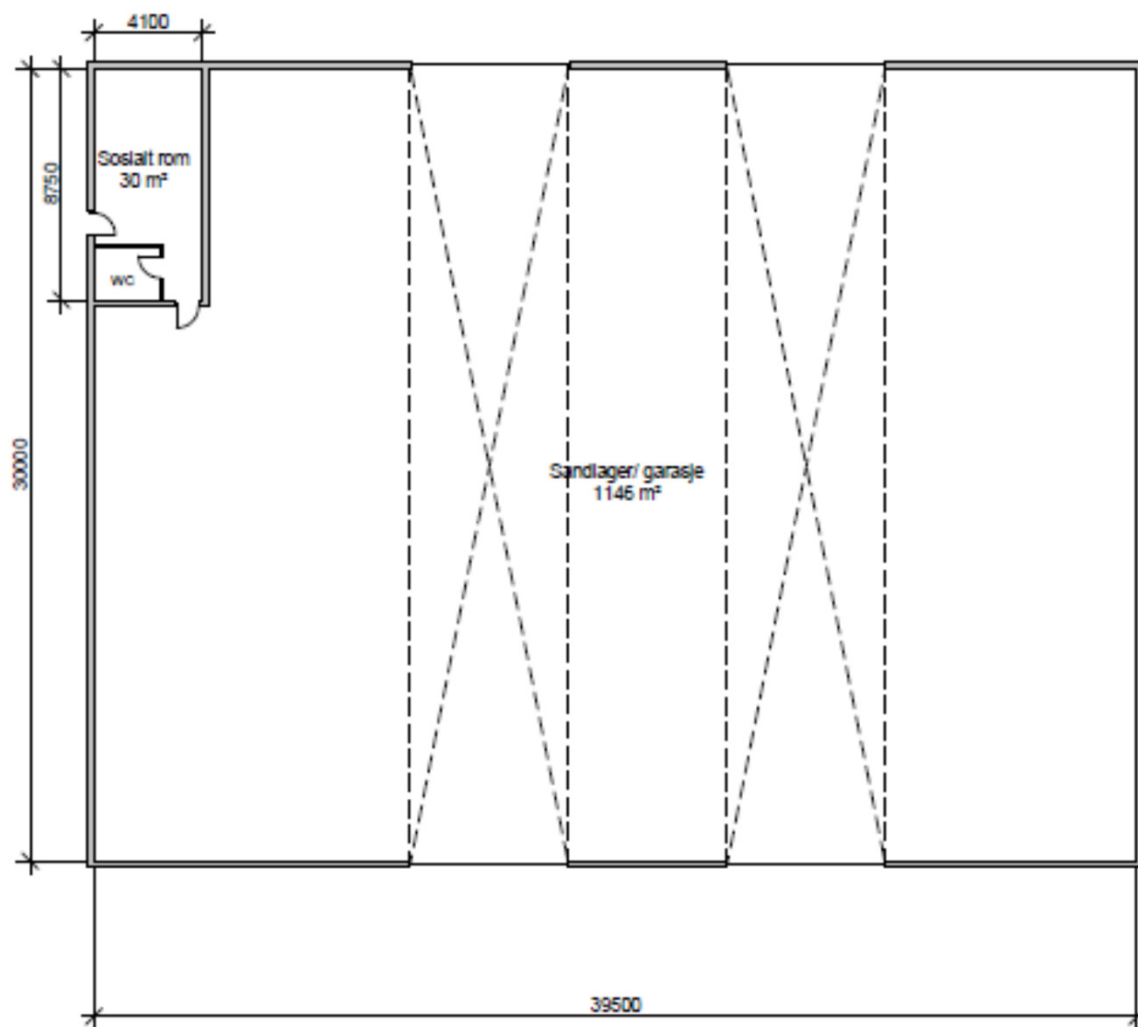
Samlet areal: ca 430 kvm

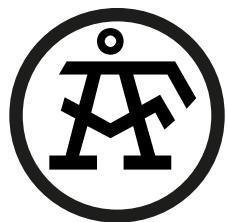
(Kostnadsbe)



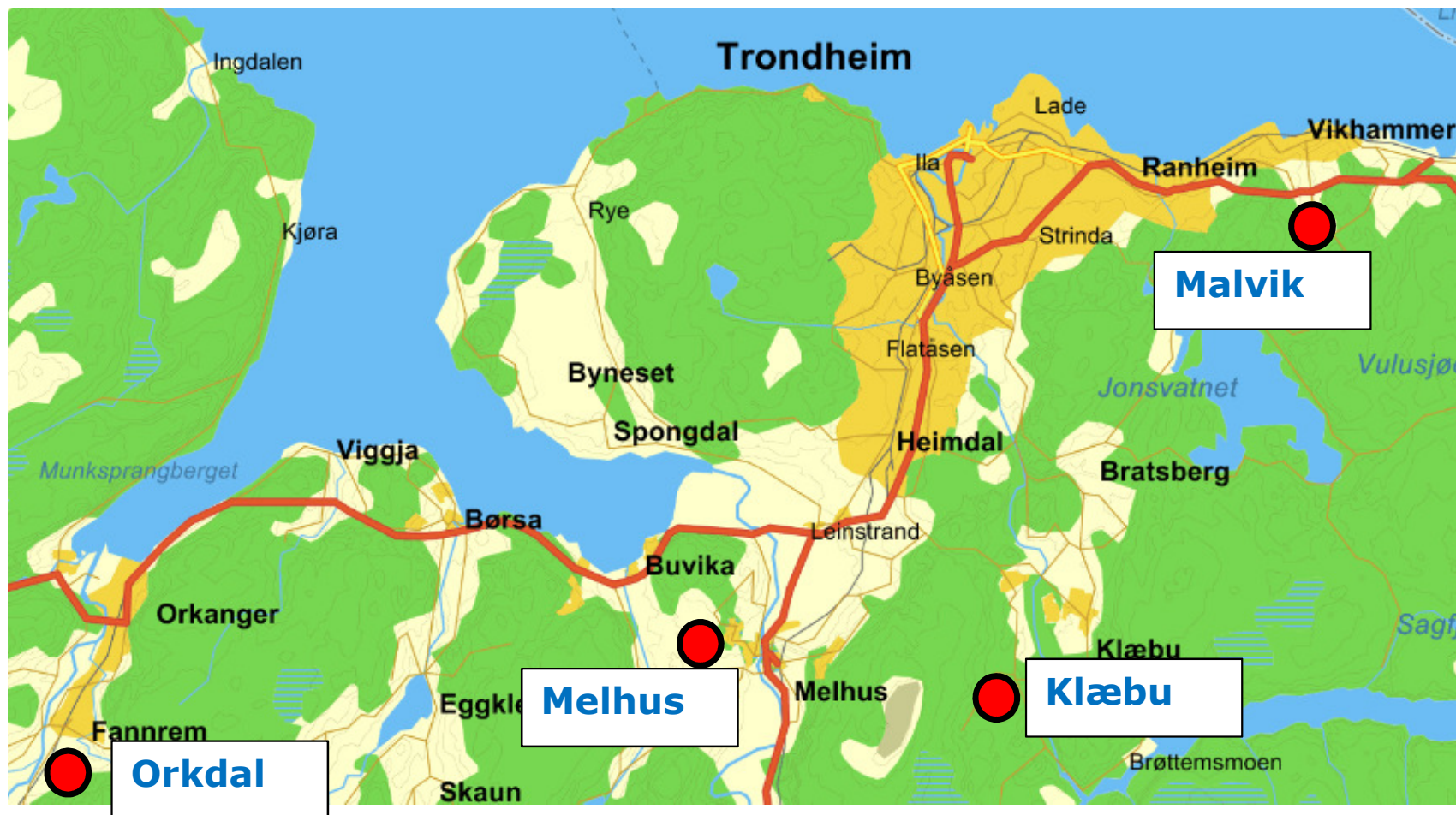


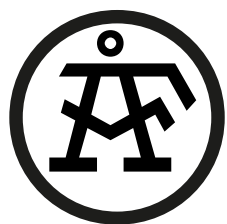
Sandlager



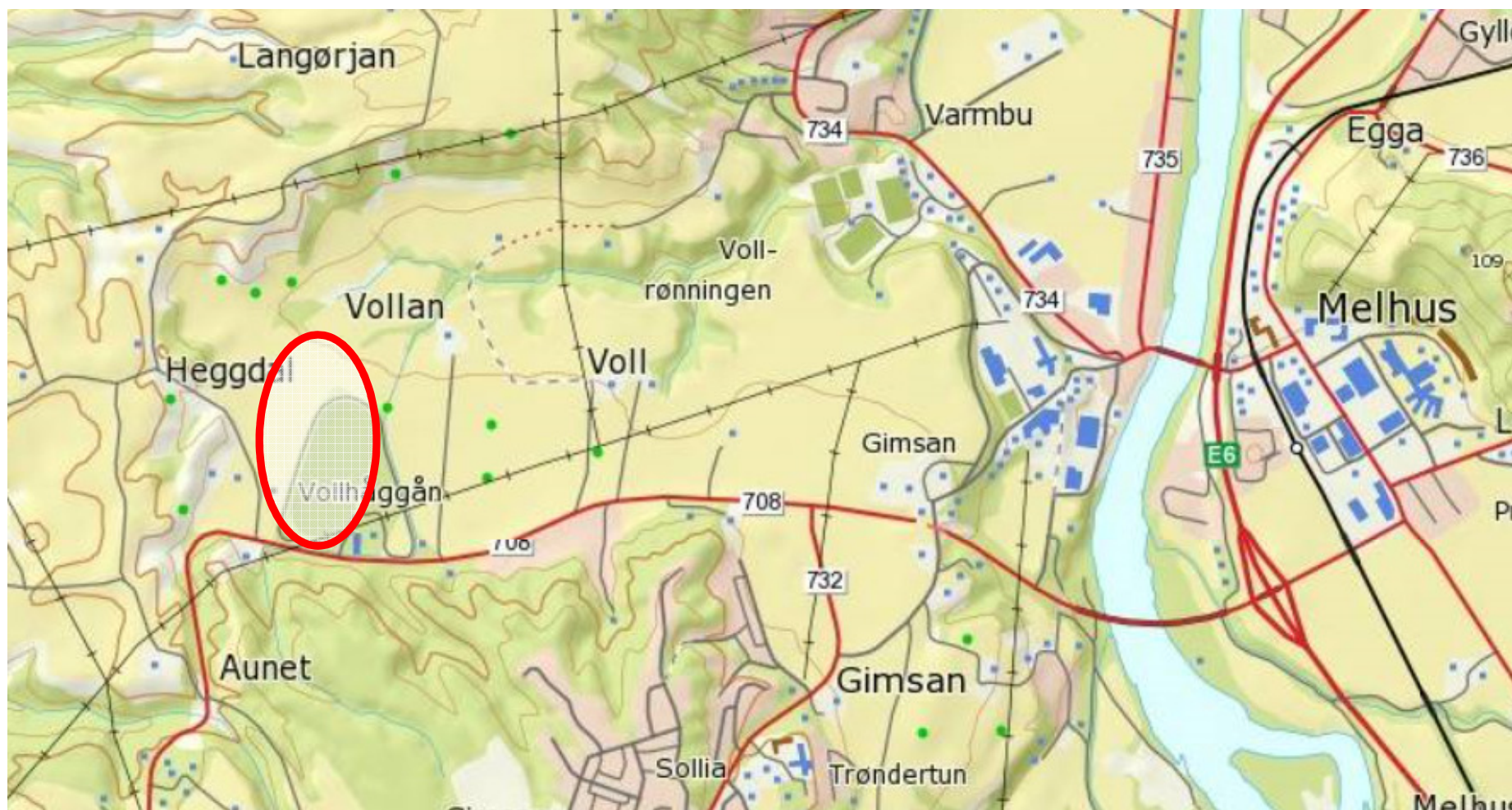


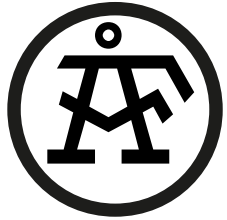
3) Alternativene - oversikt





Melhus - Vollmarka

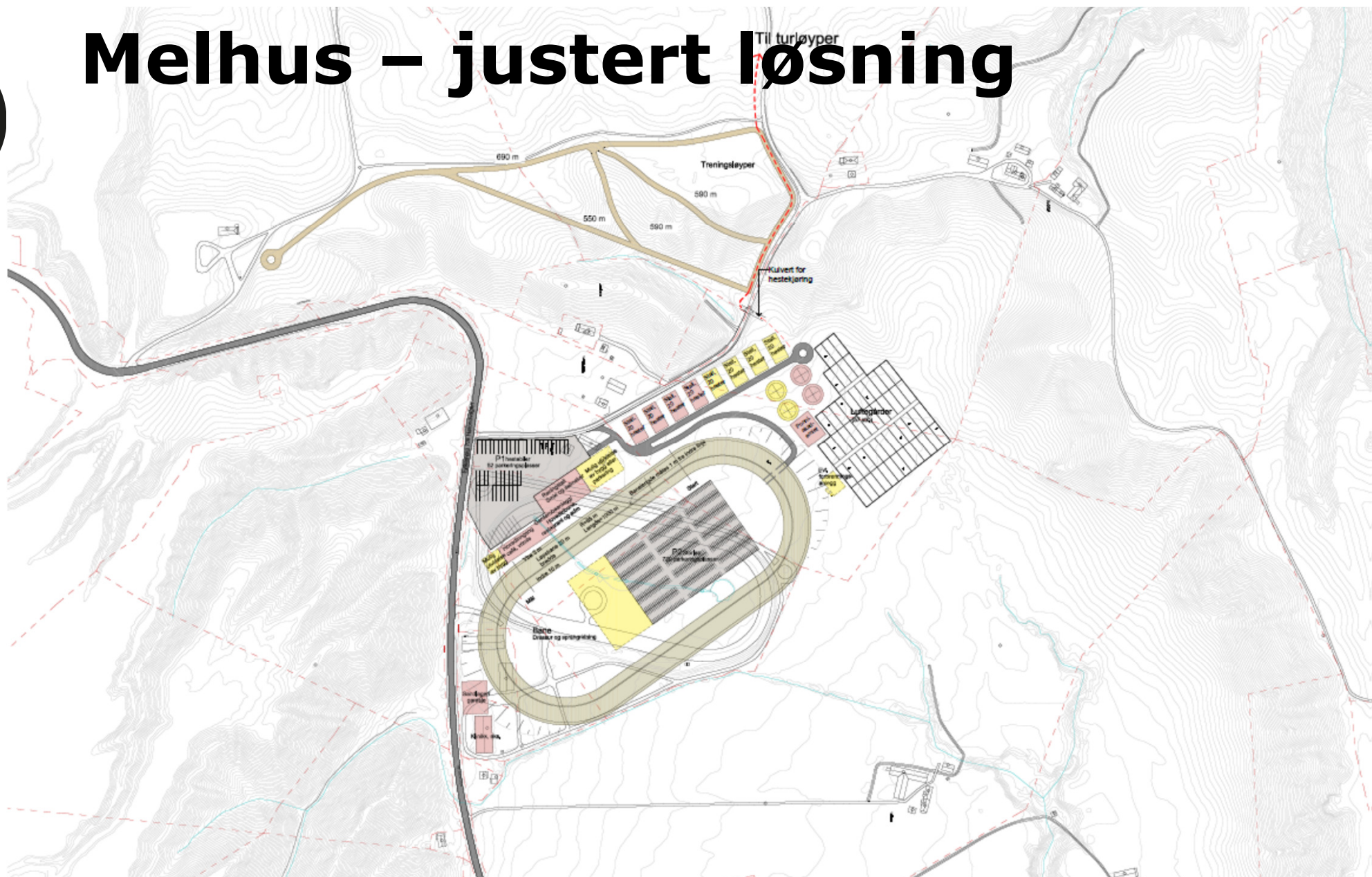


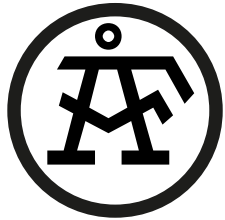


Kort beskrivelse Melhus

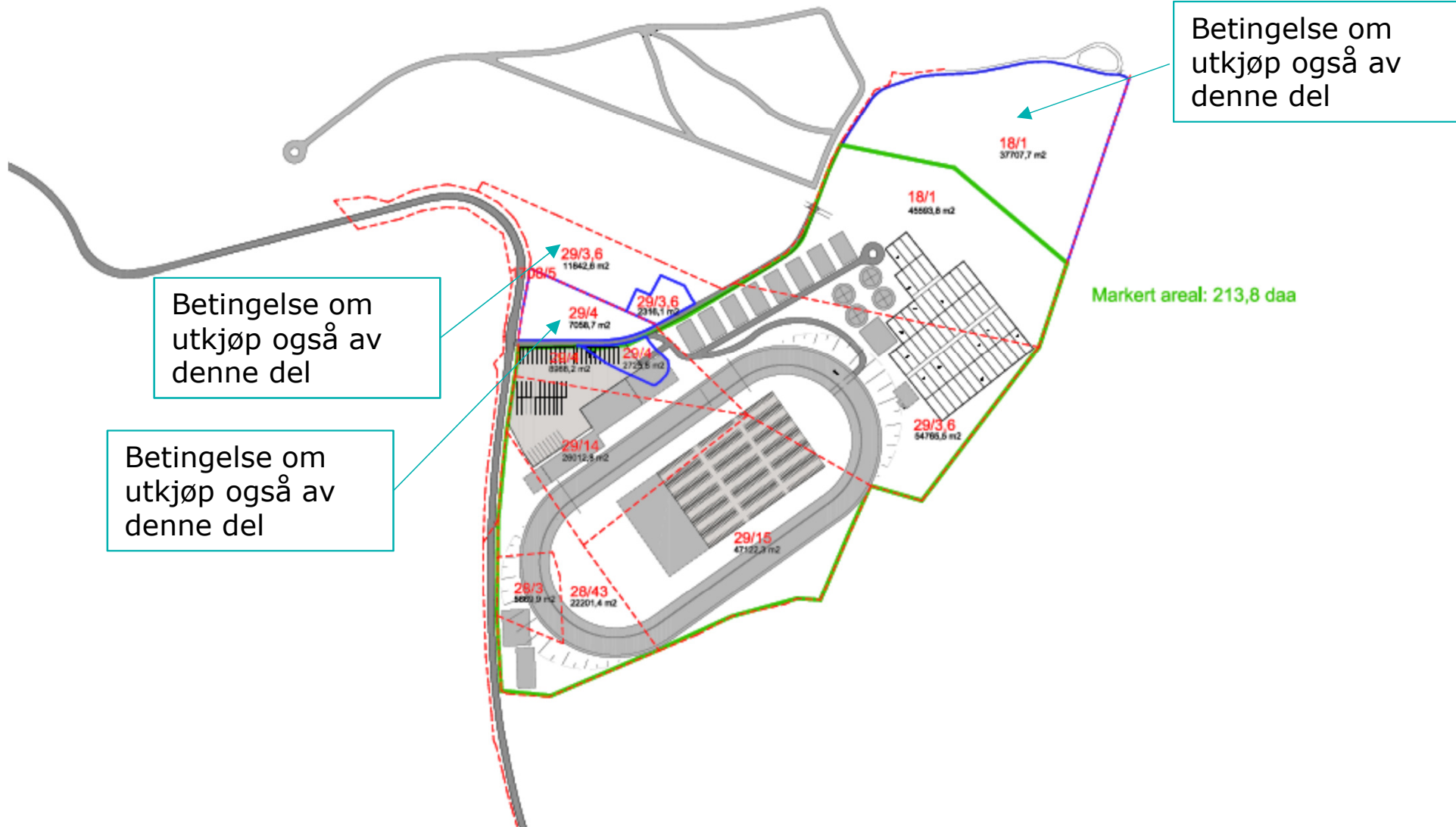
- Beliggenhet nært E6 (3 min) og E39 (via Klettkrysset – 7 min) og nært Trondheim (17 min fra Moholt).
- Utvidelse/endring av eksisterende travbane og dermed etablert travmiljø på banen.
- Anlegget er ikke avklart i Kommuneplanens arealdel
- Utfordring i ca 90 mål omdisponering av dyrket mark (LNF) til travformål. Det foreligger ingen forslag til erstatningsareal/nydyrkning.
- Det er meddelt politisk og administrativ vilje til å jobbe opp mot Fylkesmannen for å få godkjent ny reguleringsplan.
- Høyeste pris på anskaffelse av tomter

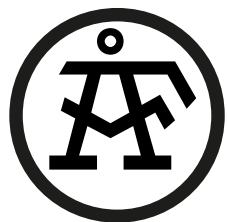
Avstander i tid er tatt ut fra web-siden til Gule Sider



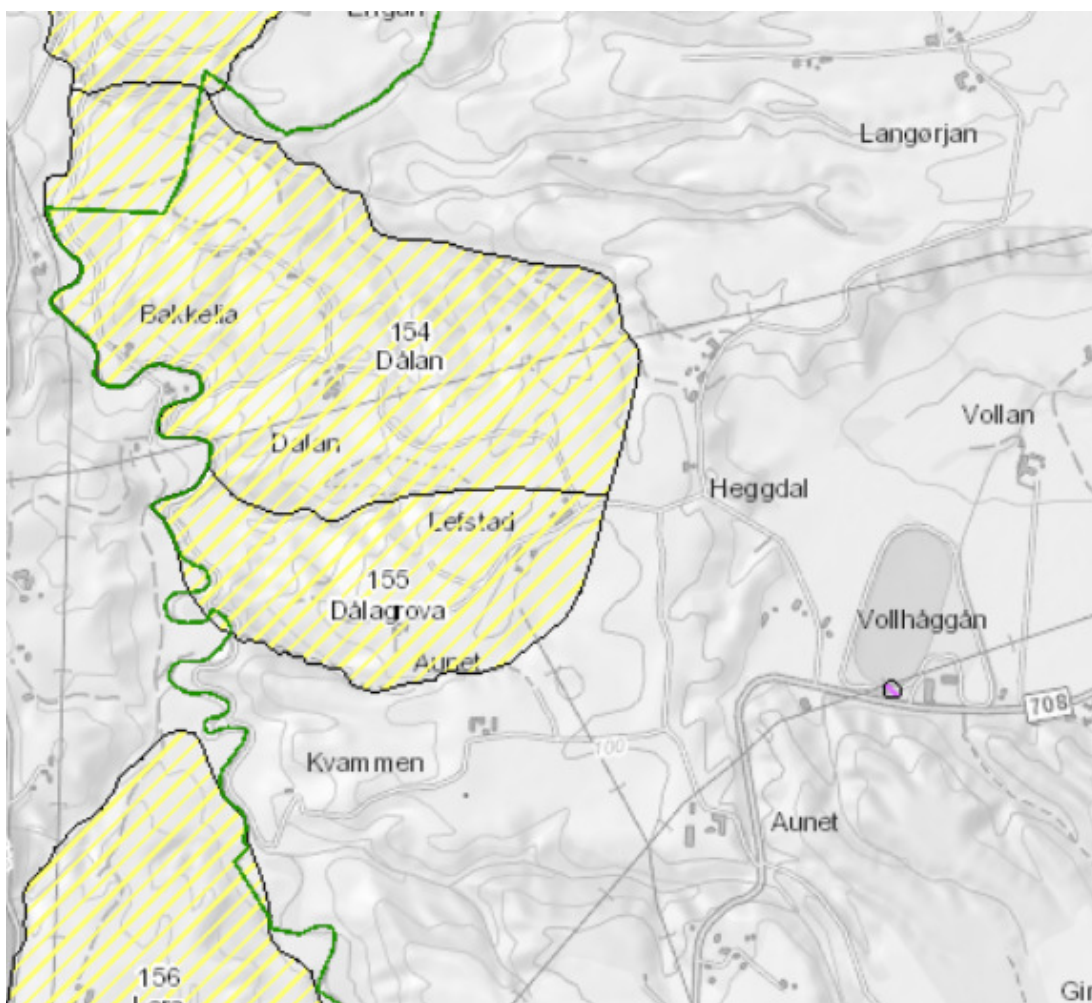


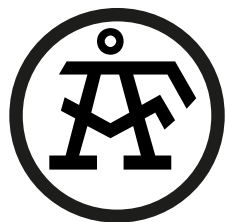
Melhus - eiendomskart



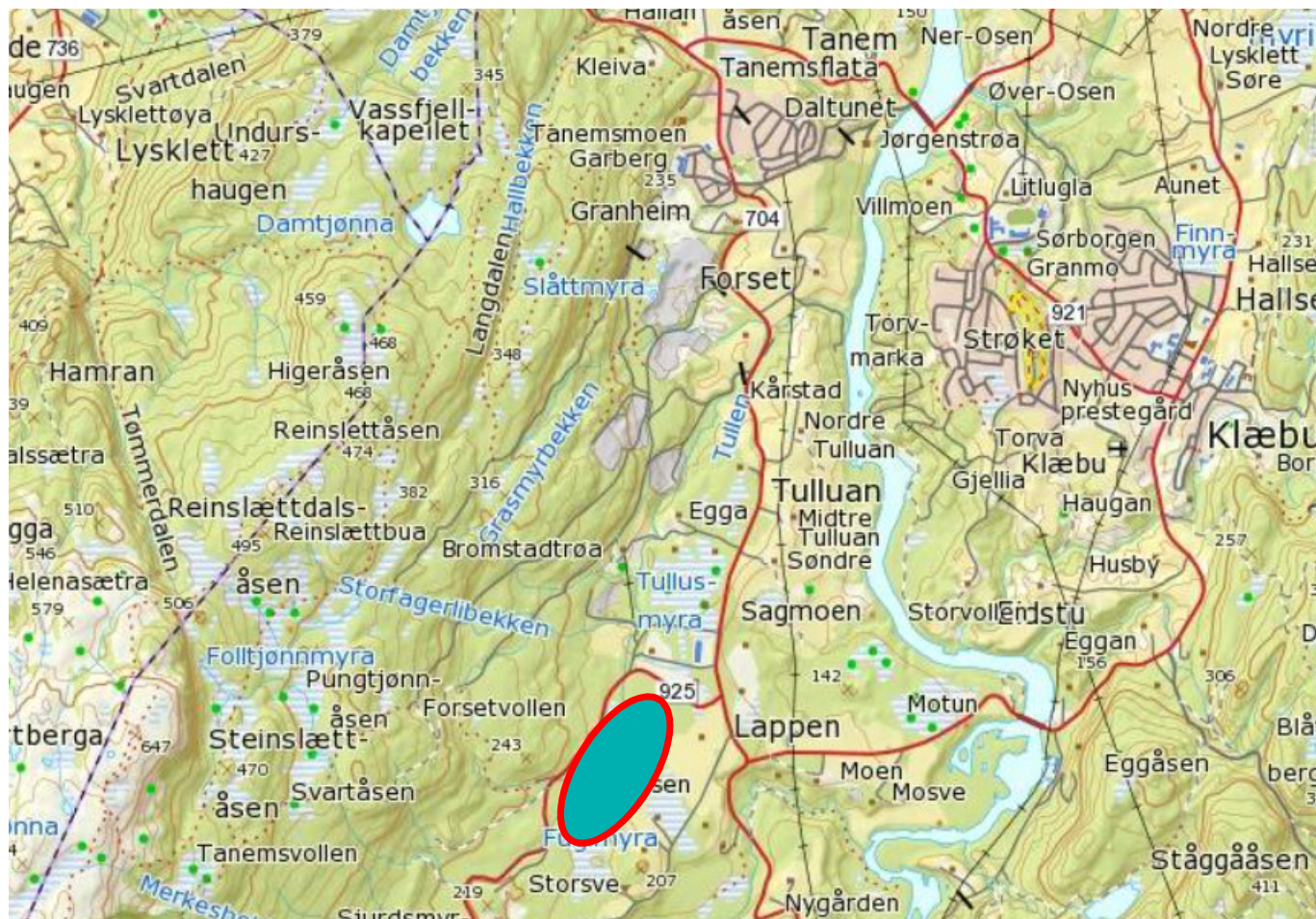


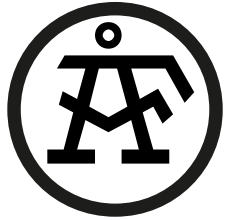
Melhus, aktsomhetskart kvikkleire





Klæbu - Tulluan

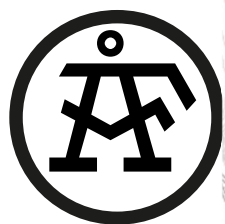




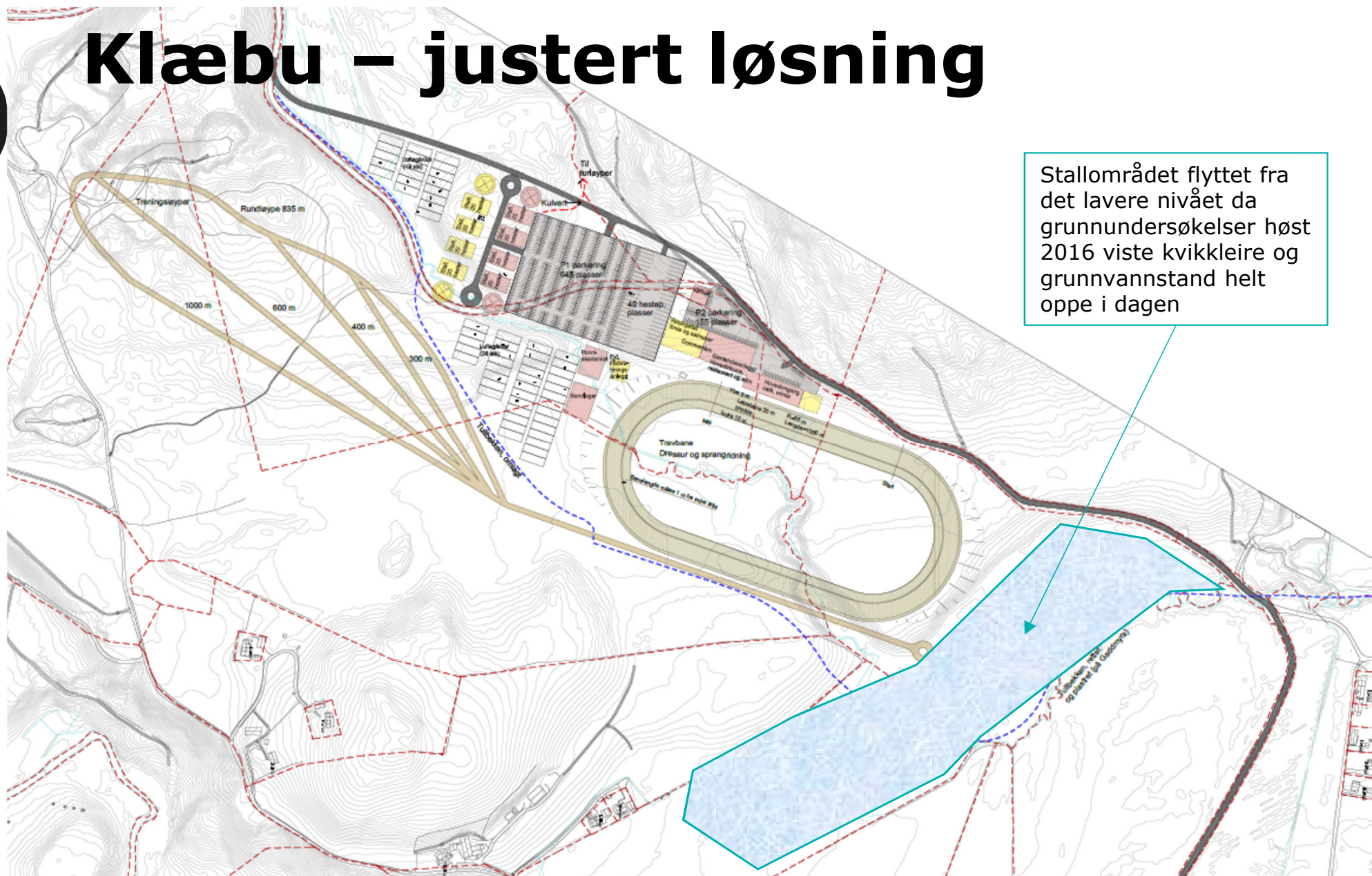
Kort beskrivelse Klæbu

- Beliggenhet 10 min fra E6-krysset på Sandmoen og 17 min fra E6 ved Ler. Avstand fra Trondheim Moholt er 20 min.
- Anlegget er delvis avklart i kommuneplanens arealdel og det foreligger positive politiske vedtak for å utnytte også skog til travformål.
- Grunnforhold avklart og anlegg optimalisert i forhold til grunn.
- Morenemasser under torv/myr som ressurs til oppbygging av bunn av anlegg.
- Det mest romslige tomtealternativet.

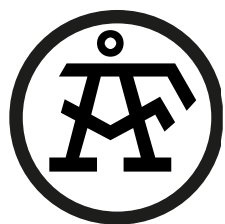
Avstander i tid er tatt ut fra web-siden til Gule Sider



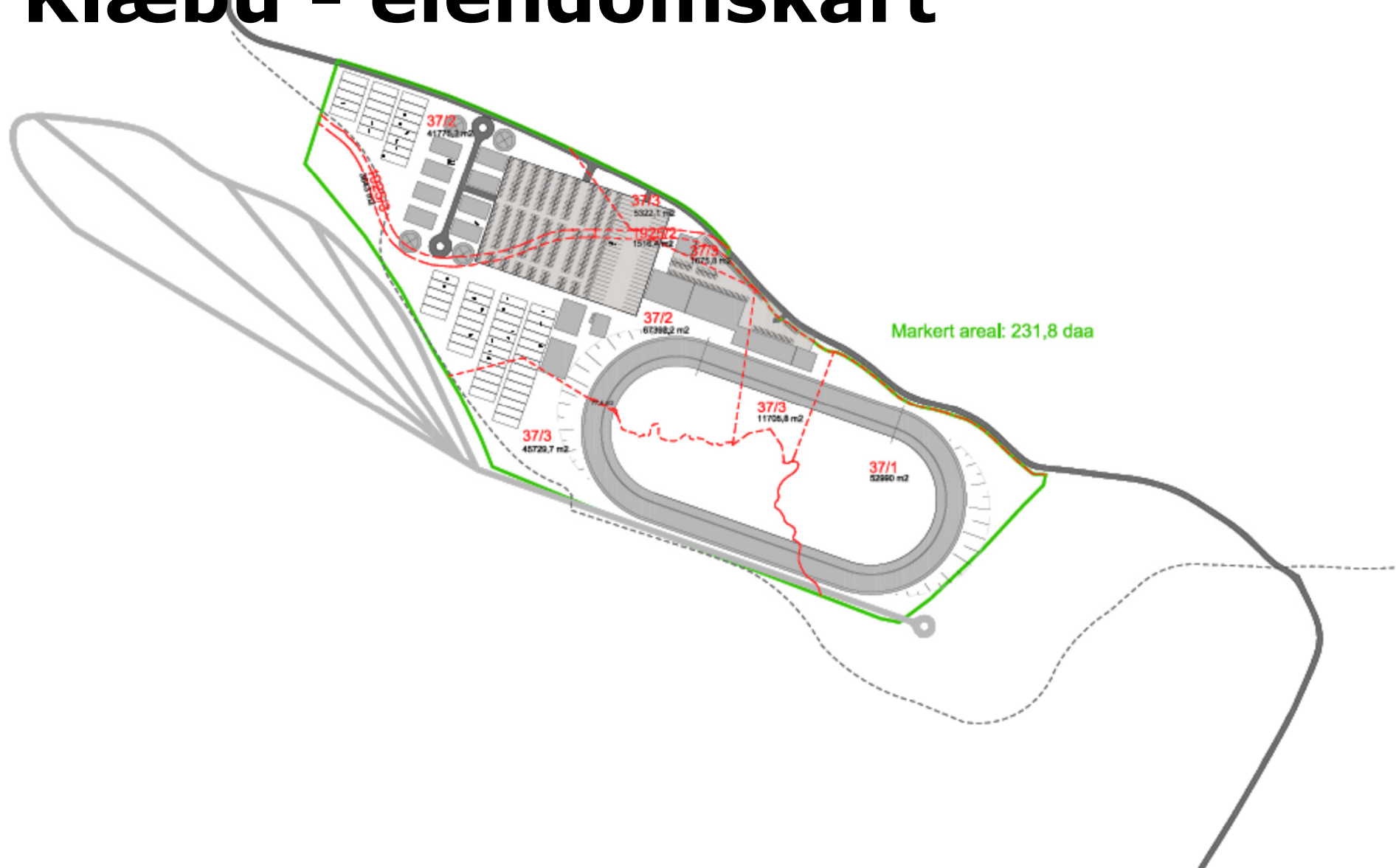
Klæbu – justert løsning

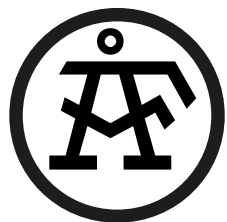


Stallområdet flyttet fra det lavere nivået da grunnundersøkelser høst 2016 viste kvikkleire og grunnvannstand helt oppe i dagen

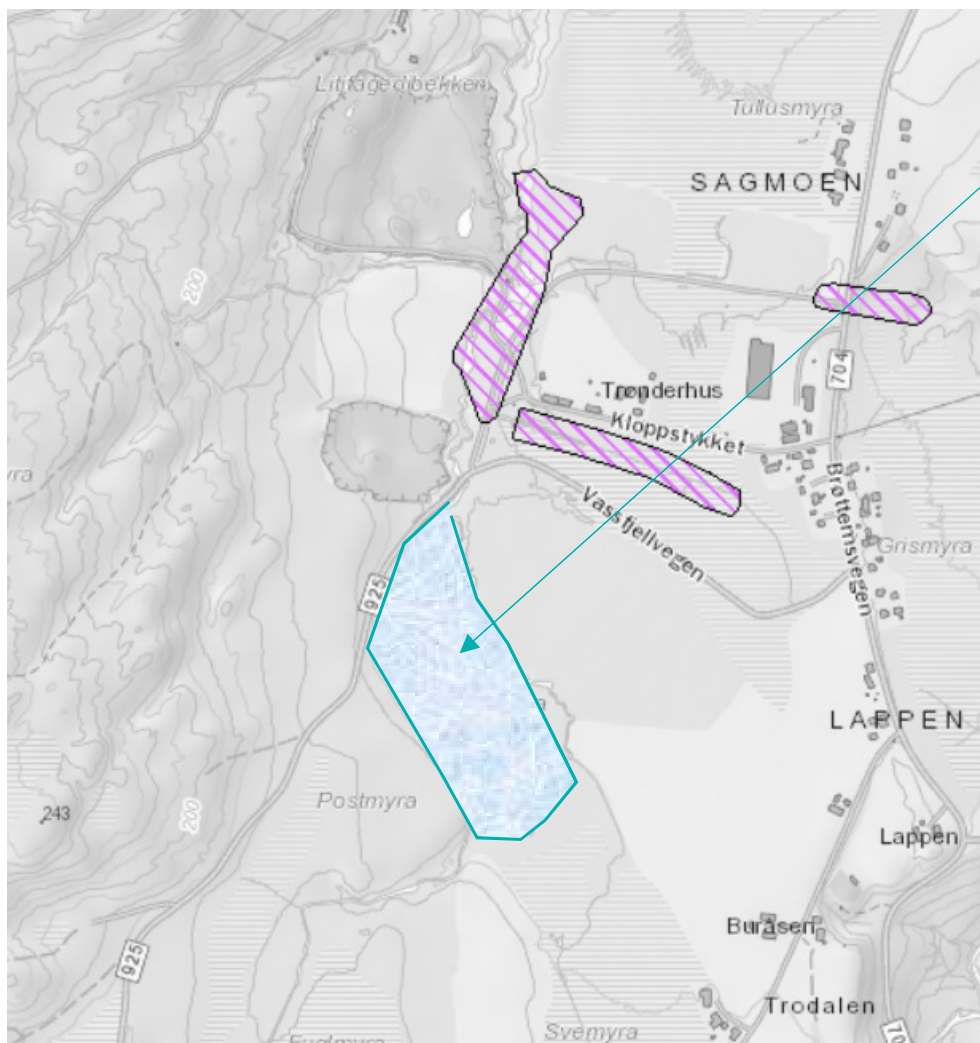


Klæbu - eiendomskart





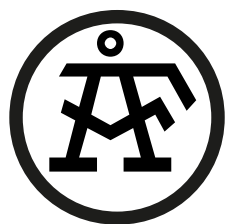
Klæbu, aktsomhetskart kvikkleire



Tomt er ikke vist i NVE sitt aktsomhetskart.

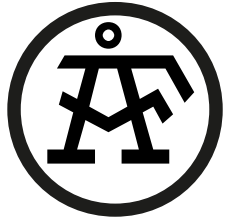
Høsten 2016 ble det gjennomført grunnundersøkelser. De viste kvikkleire på det lavereliggende stallområdet på «Gaddmyra» og grunnvannstand helt oppe i dagen.

Stallområdet ble flyttet sør for banen etter avtale med grunneierne.



Orkdal - Fannrem

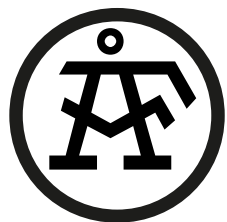




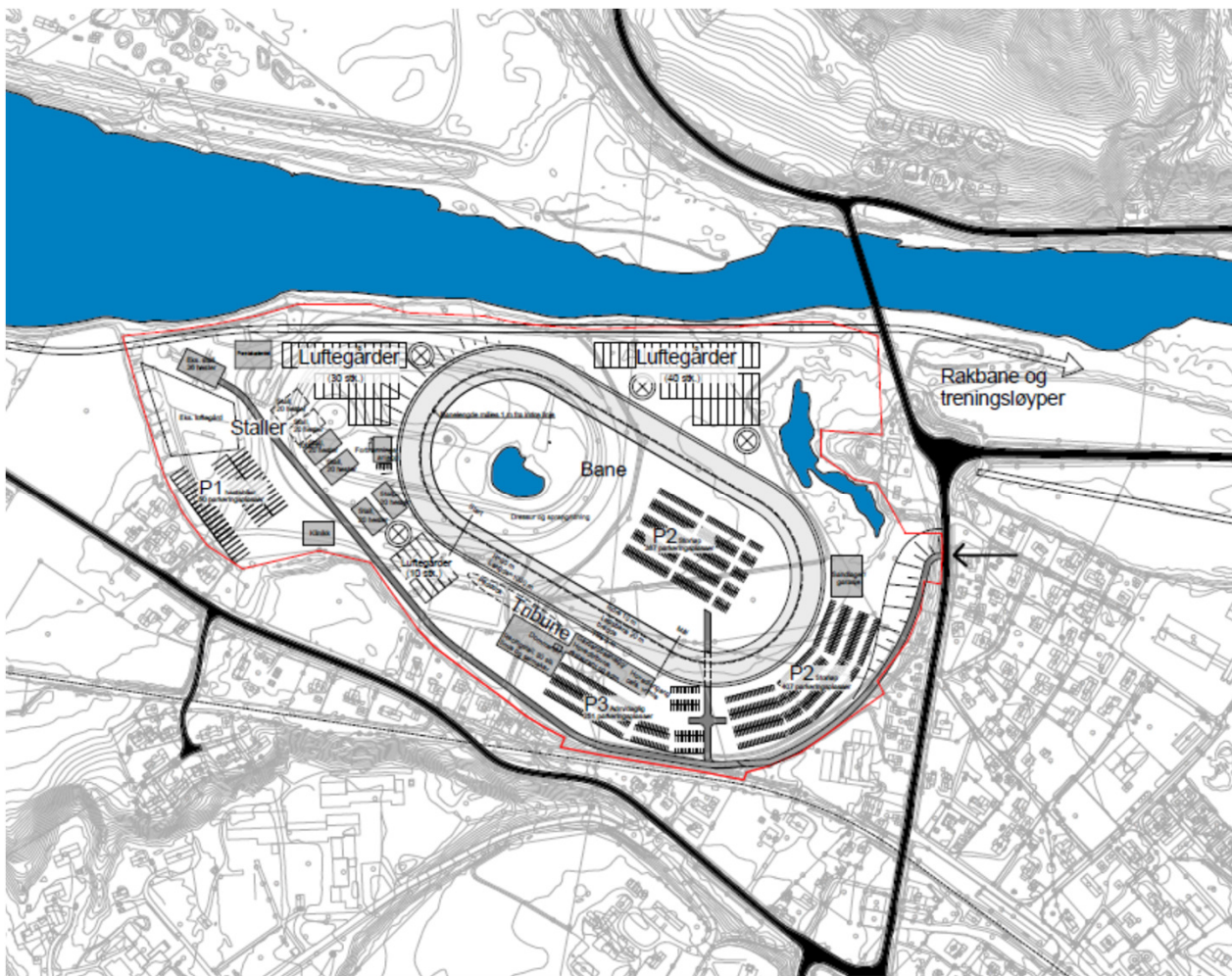
Kort beskrivelse Orkdal

- Beliggenhet nært E39. Ligger lengst unna Trondheim - 42 min fra Moholt.
- Utvidelse/endring av eksisterende travbane
- Anlegget er avklart i Kommuneplanens arealdel
- Gunstige grunnforhold, muligheter til gjenbruk av banemasser – alternativ løsning kan være å forlenge dagens bane.
- Må bygge opp litt mot elva mhp flomsikring, relativt lav kostnad.
- En grunneier som nekter å selge. Kommunen har signalisert at de vil ekspropriere på vedtatt ny reguleringsplan for travanlegg.

Avstander i tid er tatt ut fra web-siden til Gule Sider

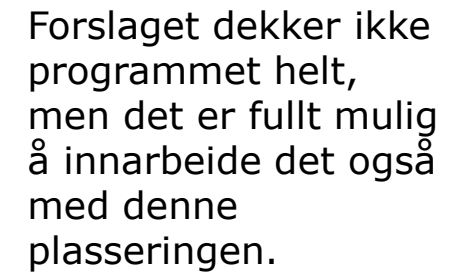


Orkdal – som tegnet sommeren 2015



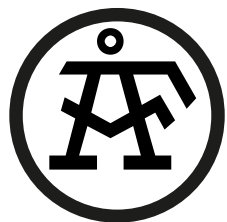
Foreliggende tegning er basert på publikum fra atkomststiden og trenerstaller etter publikumsaktivitetene

Det er et alternativ å utvide eksisterende bane. Man får da en annen logistikk. (Se neste bilde)

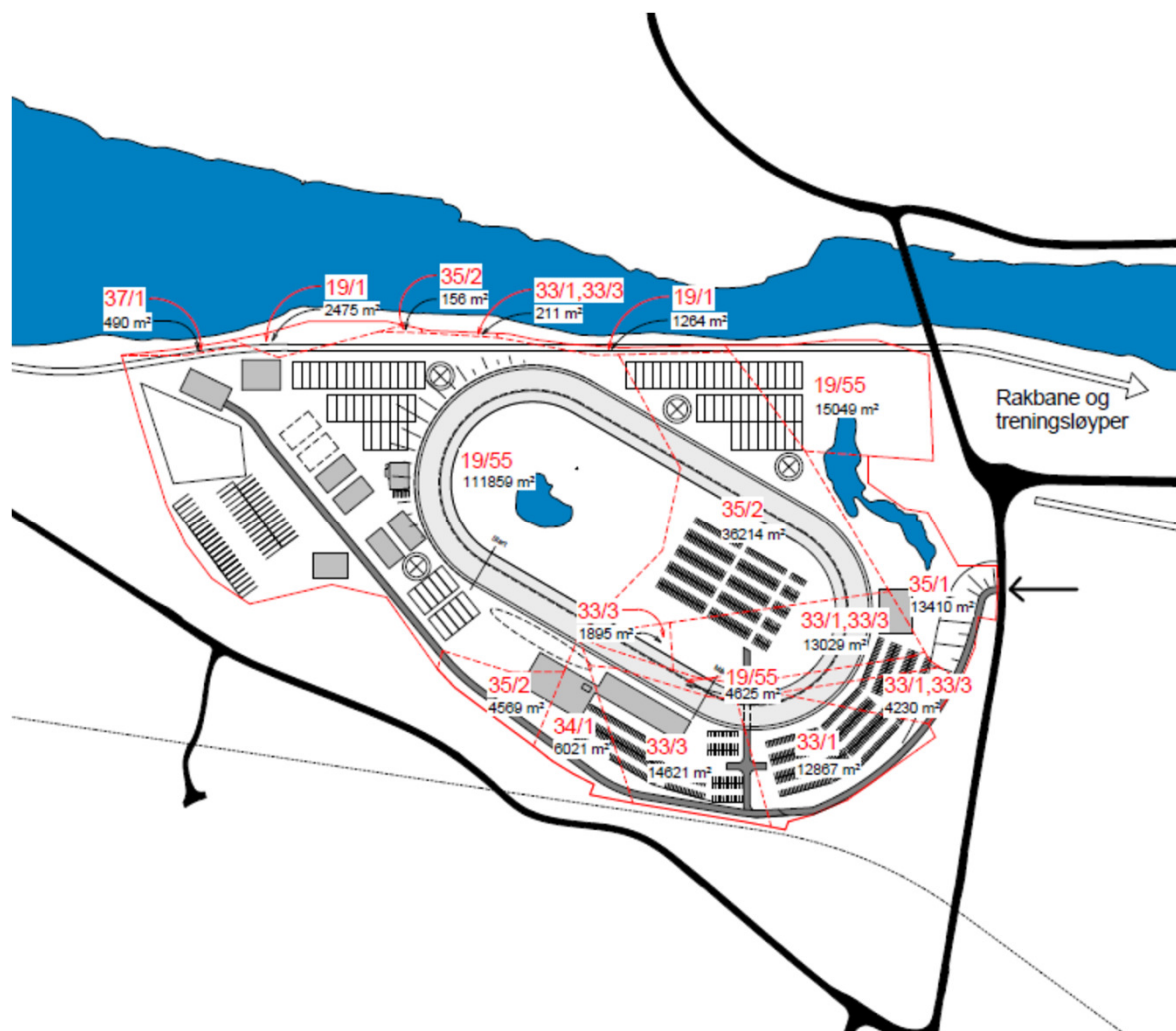


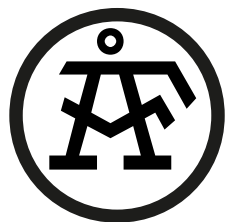
Orkdal har i tillegg levert en vurdering på å beholde/utvide dagens bane.

Det er en fullt mulig
løsning – gir litt
annen logistikk enn
tegningen fra
sommeren 2015

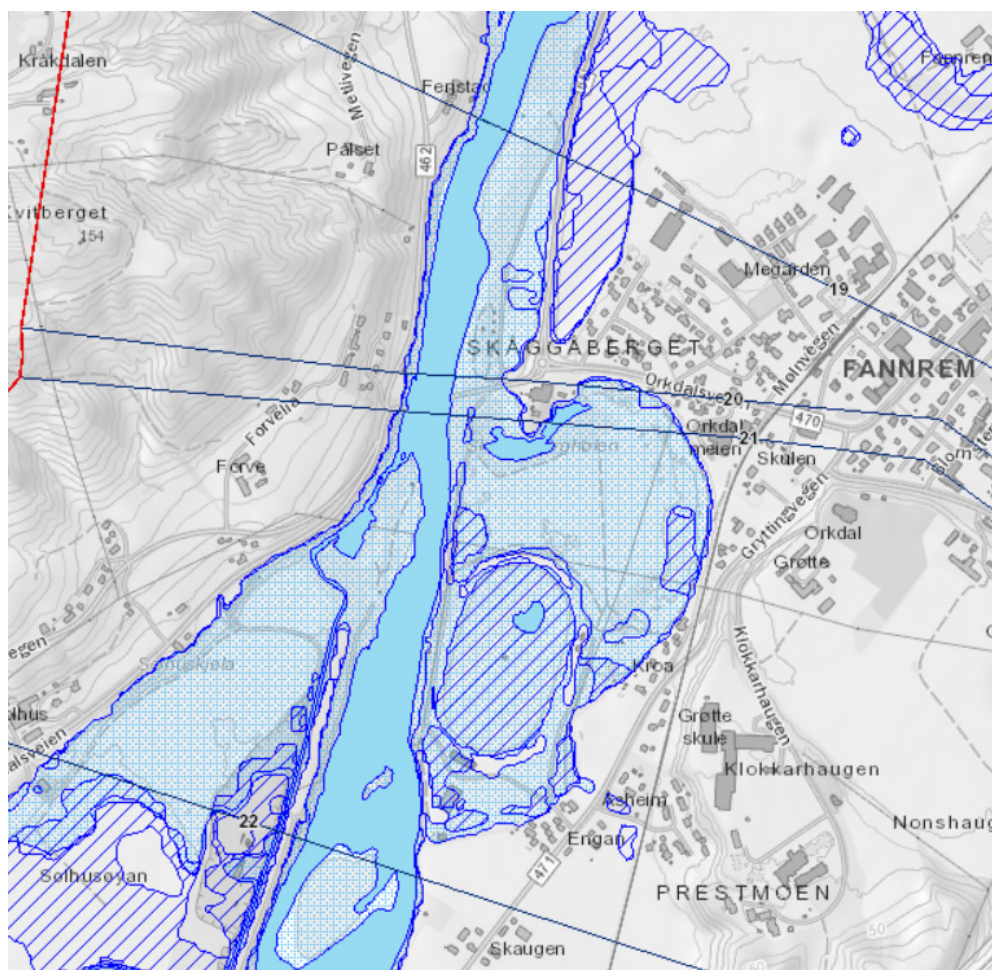


Orkdal, eiendomskart

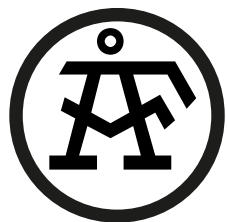




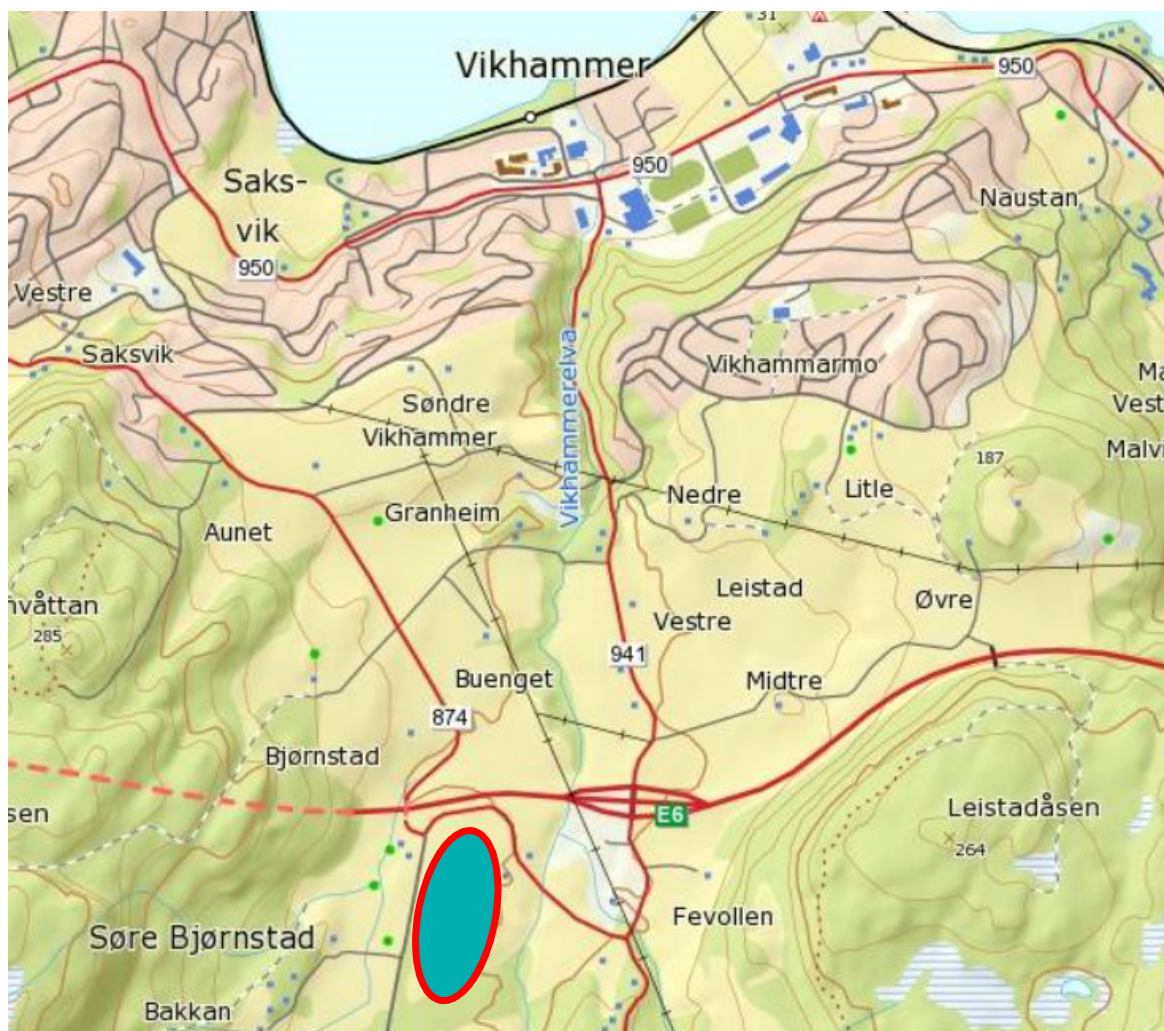
Orkdal, aktsomhetskart kvikkleire & flom

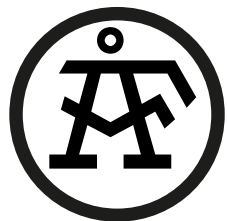


Litt heving av nivå mot elva
vil sikre mot flom



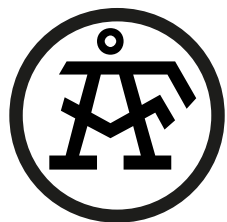
Malvik - Leistadkrysset



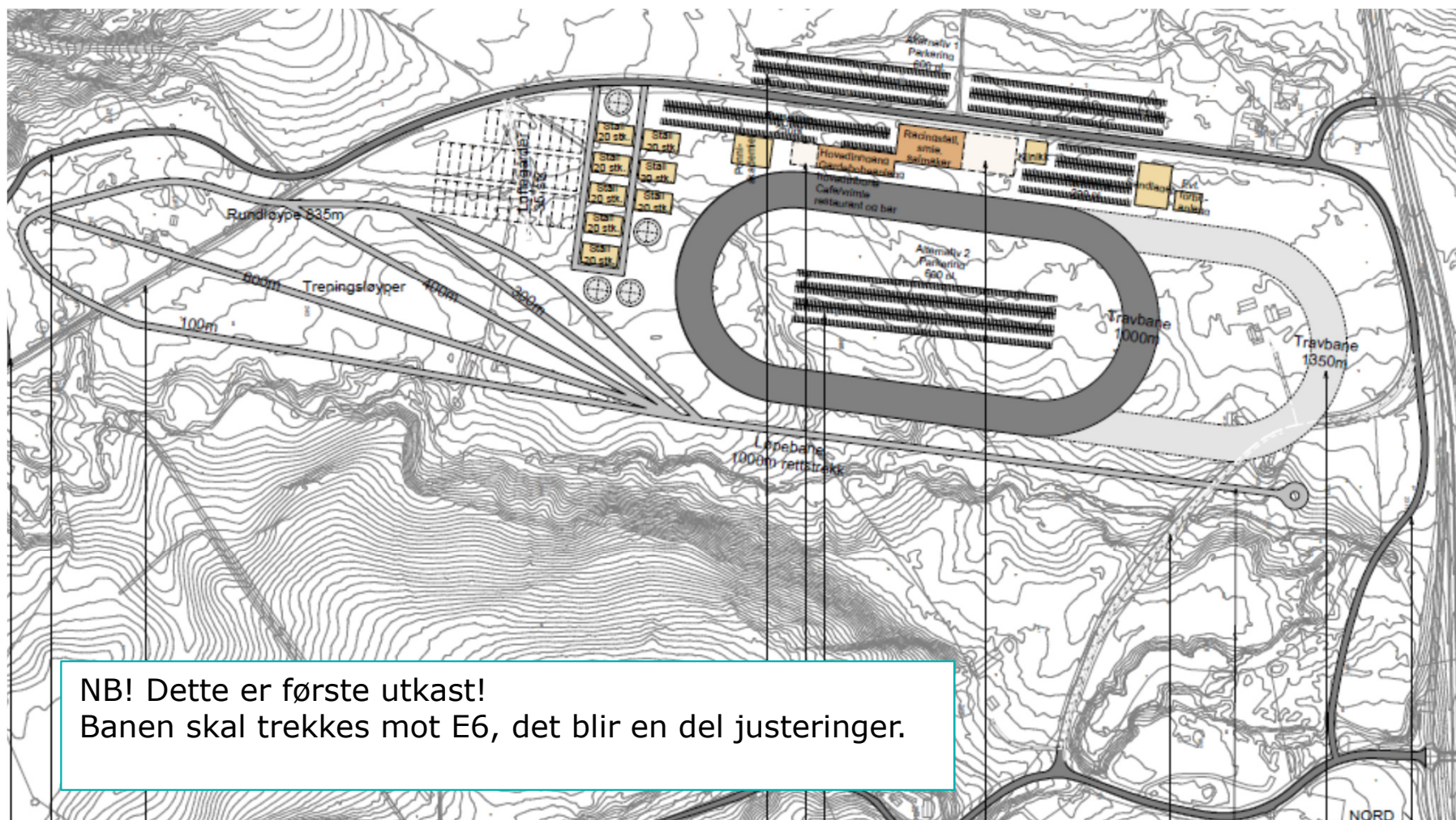


Kort beskrivelse Malvik

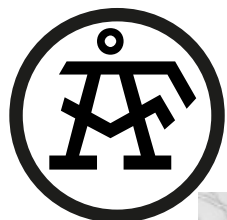
- Beliggenhet helt inntil E6 ved Leistadkrysset og nærmest Trondheim Moholt (12 min)
- Anlegget er ikke avklart i Kommuneplanens arealdel (KPA)
- Revisjon av KPA pågår. Malvik Travlag har sendt innspill til planarbeidet 14.08.2017. Det er gjort henvendelser mot politisk nivå uten at det foreligger endelig signal pr 20.08.2017. Ut i fra tidligere interesse for travanlegget så kan det forventes støtte til å ta dette inn i KPA dersom det blir positivt vedtak i GF i MNTF og 1:1 erstatning av dyrket mark.
- Utfordring i ca 80 mål omdisponering av dyrket mark (LNF) til travformål. Malvik Travlag foreslår å erstatte med tilsvarende areal nydyrkning LNF. Potensielt gårdsbruk er ikke avklart pr 21.08.2017.
- Lav pris på anskaffelse av tomter. Det foreligger opsjonsavtale på 150 mål. Det er igangsatt samtaler med eier av naboeiendom i sør.
- Det vil være synergier med anleggsdrift av ny E6 og uttak av tunellmasse for nytt løp i Væretunellen
 - Uttalelse fra Nye Veier AS på at de vil ta 50% av kostnad for matjord- og myruttaket og at de kostnadsfritt for travet legger ut tunellmasser til avtalt planum – noe som gir store besparelser.
 - Anlegget ligger i kvikkleireområde. Ut i fra rapporter ser det ut til at en «plastring» av Vikhammerelva er nok tiltak. Nye Veier må utføre tiltak for ny E6 slik at tiltaket begrenses vesentlig for travanlegget



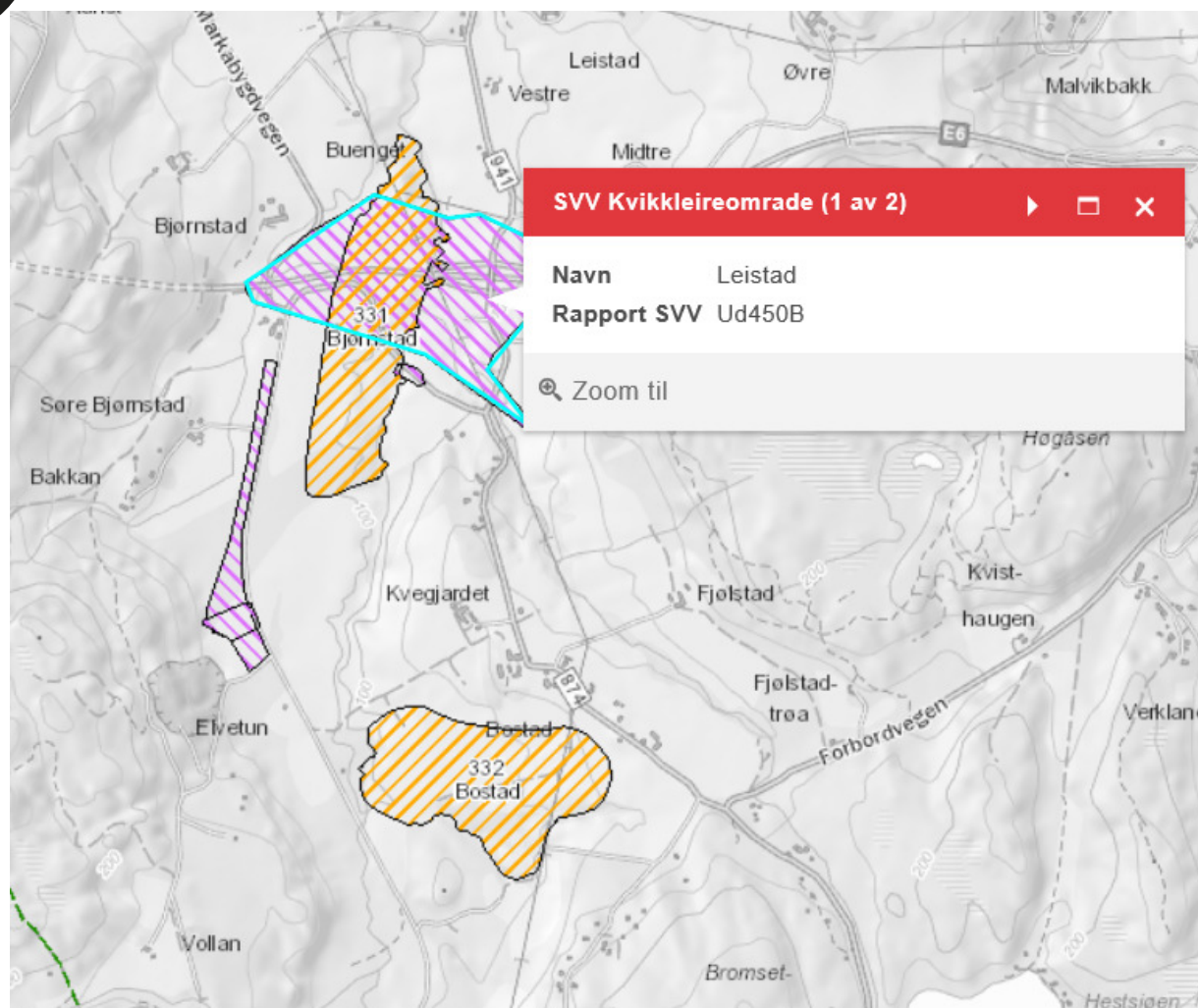
Første utkast – fullt program



NB! Dette er første utkast!
Banen skal trekkes mot E6, det blir en del justeringer.



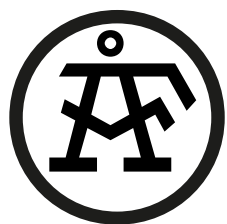
Malvik, aktsomhetskart kvikkleire



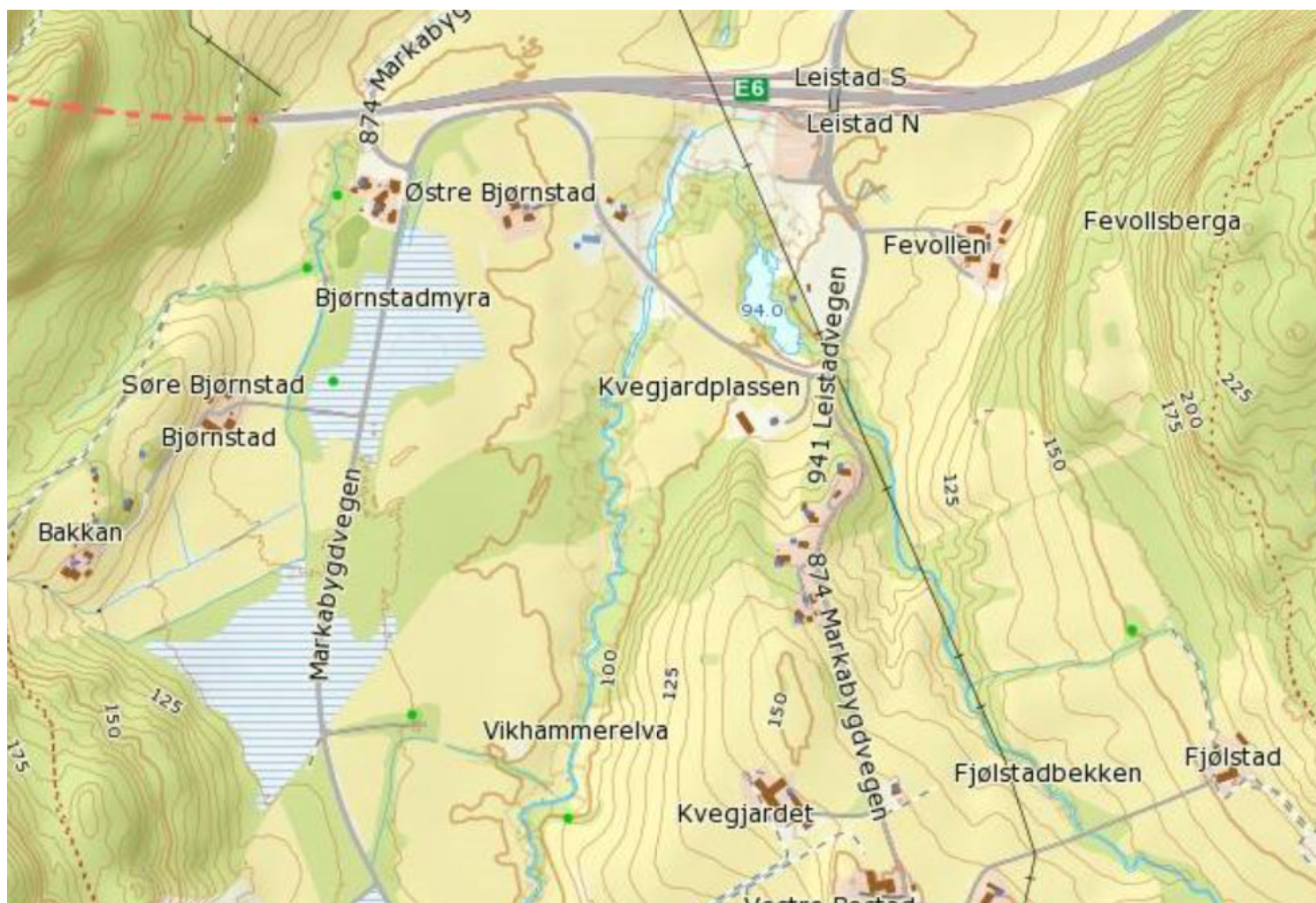
Anlegget ligger på kvikkleireforekomst.

Statens vegvesen/Nye Veier AS har gjennomført grunnundersøkelser i området. Rapport sier at tiltak i form av plastring av elvesidene i Vikhammerelva vil være nok tiltak for områdestabilitet.

Dette er tiltak som Nye Veier må utføre i forbindelse med det nye løpet på E6 som kommer sør for dagens vei. Dette begrenser kostnad for å sikre transektet.



Malvik, oversiktskart

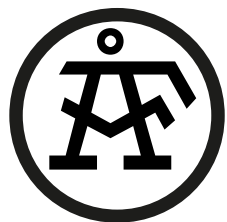




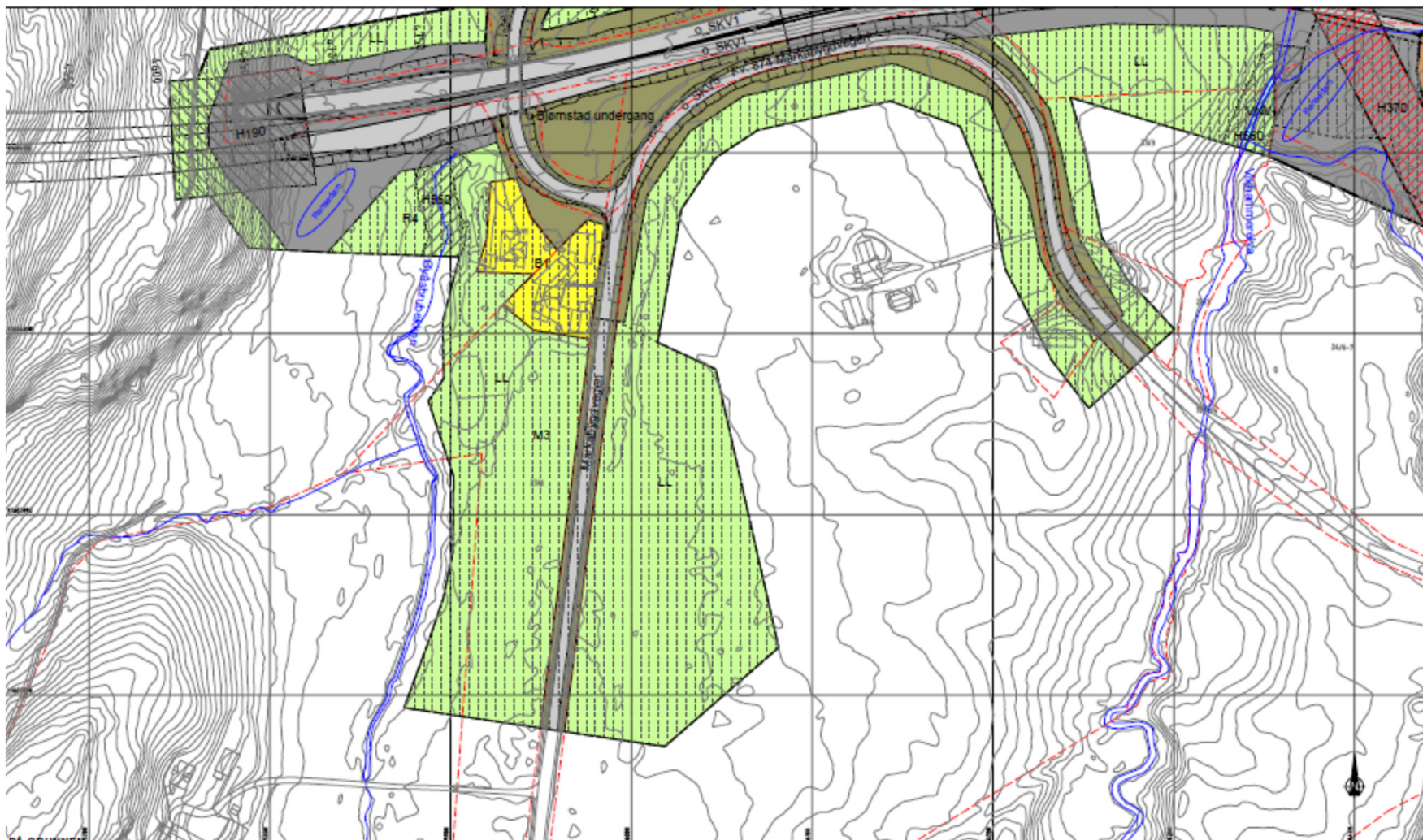
Luftfoto

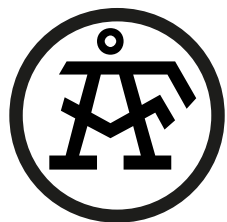




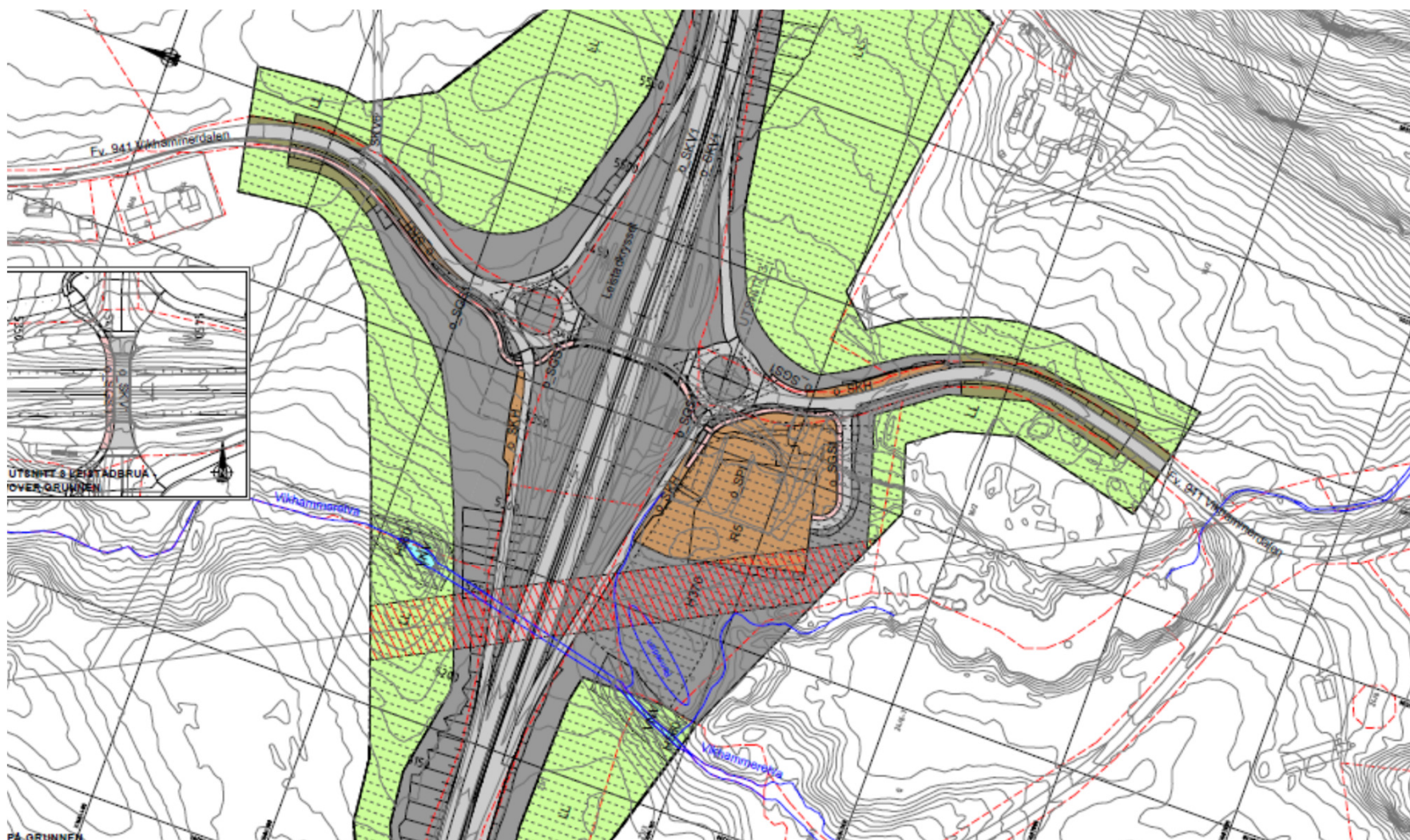


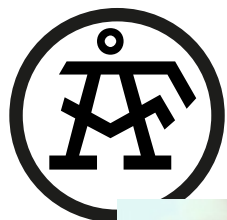
Vedtatt plan E6 (2 av 3)





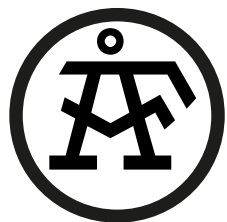
Vedtatt plan E6 (3 av 3)





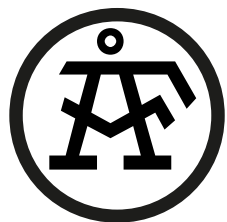
Forslag fra Malvik Travlag – første utkast (side 1 av 4)



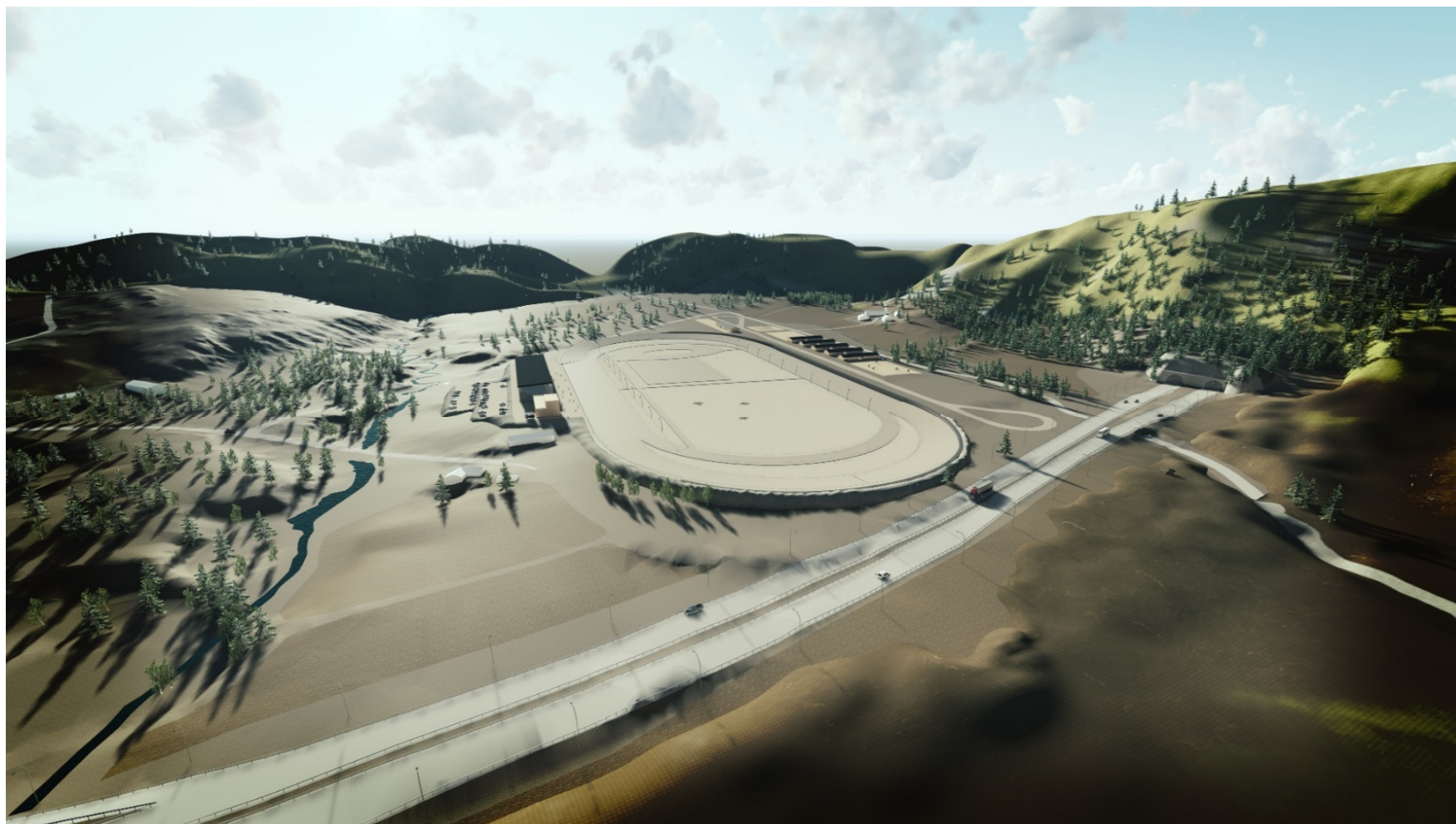


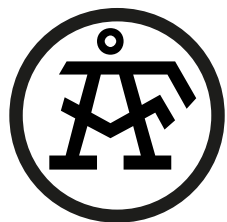
Forslag Malvik Travlag (side 2 av 4)



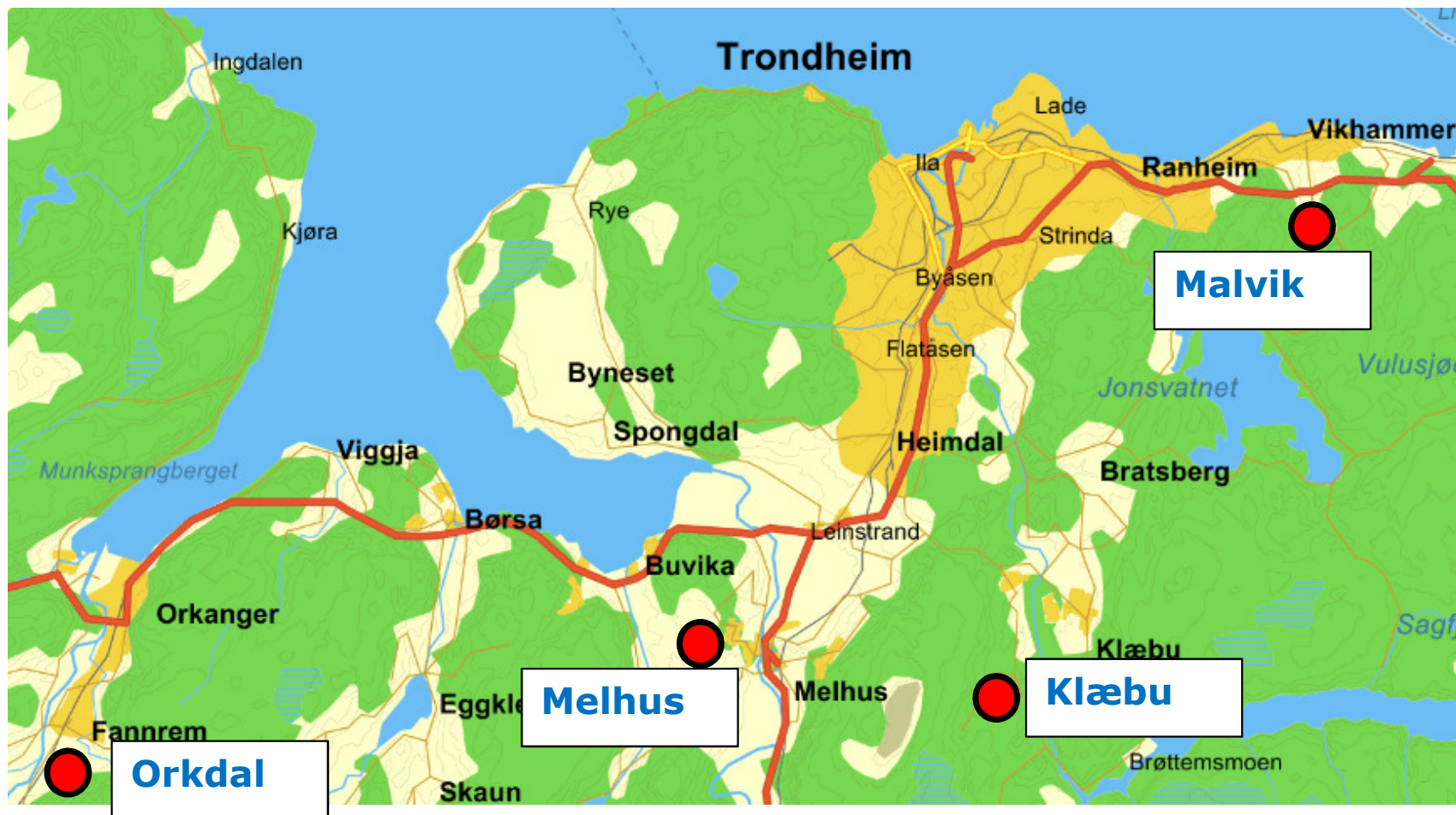


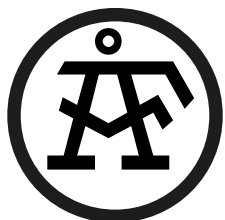
Forslag Malvik Travlag (side 3 av 4)





4) Sammenstilling kostnader





SAMMENSTILLING PROSJEKTKOSTNADER PR 24.08.2017

24.08.2017:
Klæbu har justert opp
sin pris

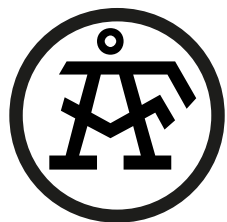
24.08.2017:
Melhus: Det er tatt
med utkjøp av mer
tomt enn travets
behov. (Krav fra
selgere)
Spørsmål er ikke
besvart.
Kan medføre 13,5
MNOK lavere pris

Potensiell besparelse
Klæbu ved godkjenning
deponis:
- 2,4 MNOK

Forlengelse av
eksisterende bane
Orkdal kan gi
besparelse ca:
- 3,0 MNOK
(ift justert kalkyle)

Post	Malvik	Klæbu	Orkdal	Melhus
Spesielle grunnforhold	kr 12 536 875	kr 13 845 884	kr 1 000 000	kr 6 000 000
Bygningsmasse	kr 111 040 000	kr 111 040 000	kr 111 040 000	kr 111 040 000
Utomhus	kr 38 266 250	kr 50 301 250	kr 38 266 250	kr 38 266 250
Intern infrastruktur og VA	kr 2 370 000	kr 940 000	kr 2 280 000	kr 3 000 000
SUM ENTREPRISEKOSTNADER	kr 164 213 125	kr 176 127 134	kr 152 586 250	kr 158 306 250
Prosjektering/prosjektledelse	kr 16 000 000	kr 16 000 000	kr 16 000 000	kr 16 000 000
Offentlige avgifter/gebyrer	kr 2 738 968	kr 3 583 517	kr 950 140	kr 1 040 791
SUM GENERELLE KOSTNADER	kr 18 738 968	kr 19 583 517	kr 16 950 140	kr 17 040 791
SUM BYGGEKOSTNAD	kr 182 952 093	kr 195 710 651	kr 169 536 390	kr 175 347 041
Offentlig infrastruktur	kr 5 970 000	kr 4 717 000	kr 4 965 000	kr 3 015 000
Tomtekostnad	kr 19 500 750	kr 55 216 000	kr 34 071 020	kr 91 326 970
Diverse	kr 2 787 519	kr 3 580 400	kr 3 051 776	kr 4 483 174
SUM SPESIELLE KOSTNADER	kr 28 258 269	kr 63 513 400	kr 42 087 796	kr 98 825 144
SUM PROSJEKTKOSTNAD EKS MVA	kr 211 210 362	kr 259 224 051	kr 211 624 186	kr 274 172 185
MVA - pliktig	kr 182 513 125	kr 194 327 134	kr 170 786 250	kr 176 506 250
MVA	kr 45 628 281	kr 48 581 784	kr 42 696 563	kr 44 126 563
50 % MVA refusjon	kr -22 814 141	kr -24 290 892	kr -21 348 281	kr -22 063 281
SUM PROSJEKTKOSTNAD INKL MVA	kr 234 024 502	kr 283 514 942	kr 232 972 467	kr 296 235 466
Sum grunnlag for prisstigning/uforutsett	kr 208 709 766	kr 220 860 026	kr 194 624 531	kr 199 109 531
Prisstigning - oppjustert 2016 tall, 2%	kr 4 174 195	kr 4 417 201	kr 3 892 491	kr 3 982 191
Prisstigning - frem til byggestart 2% p.a. - 18 mnd	kr 6 261 293	kr 6 625 801	kr 5 838 736	kr 5 973 286
Prisstigning i byggetiden, netto 1 % mot bankrenter på forskudd	kr 2 087 098	kr 2 208 600	kr 1 946 245	kr 1 991 095
Delsum inkl netto mva belastning	kr 246 547 088	kr 296 766 544	kr 244 649 939	kr 308 182 038
Uforutsett 10% entreprisekostnad	kr 16 421 313	kr 17 612 713	kr 15 258 625	kr 15 830 625
Skatt på salg Leangen	kr 6 082 677	kr 6 082 678	kr 6 082 679	kr 6 082 680
Sum antatt sluttkostnad nytt anlegg inkl netto mva belastning	kr 269 051 078	kr 320 461 935	kr 265 991 243	kr 330 095 343
Avsetning usikkerhet reserve 10%	kr 24 654 709	kr 29 676 654	kr 24 464 994	kr 30 818 204
Sum inkl reserve	kr 293 705 787	kr 350 138 590	kr 290 456 236	kr 360 913 547

Det er ikke medtatt potensial for mva-refusjon større enn 50%



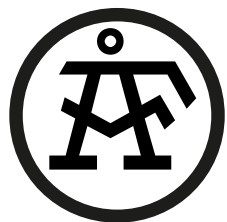
Balanse prosjektkostnad mot finansiering fra selger

Post	Malvik	Klæbu	Orkdal	Melhus
Balanse samlet antatt prosjektkostnad opp mot forskudd (uten usikkerhet reserve)			A	
Sum antatt kost inkl usikkerhet og netto mva-belastning	kr 269 051 078	kr 320 461 935	kr 265 991 243	kr 330 095 343
Forskudd 335 MNOK	kr 65 948 922	kr 14 538 065	kr 69 008 757	kr 4 904 657
Forskudd øket til 355 MNOK	kr 85 948 922	kr 34 538 065	kr 89 008 757	kr 24 904 657
Balanse samlet kost med usikkerhet opp mot forskudd:			B	
Sum antatt kost inkl usikkerhet og netto mva-belastning	kr 293 705 787	kr 350 138 590	kr 290 456 236	kr 360 913 547
Forskudd 335 MNOK	kr 41 294 213	kr -15 138 590	kr 44 543 764	kr -25 913 547
Forskudd øket til 355 MNOK	kr 61 294 213	kr 4 861 410	kr 64 543 764	kr -5 913 547

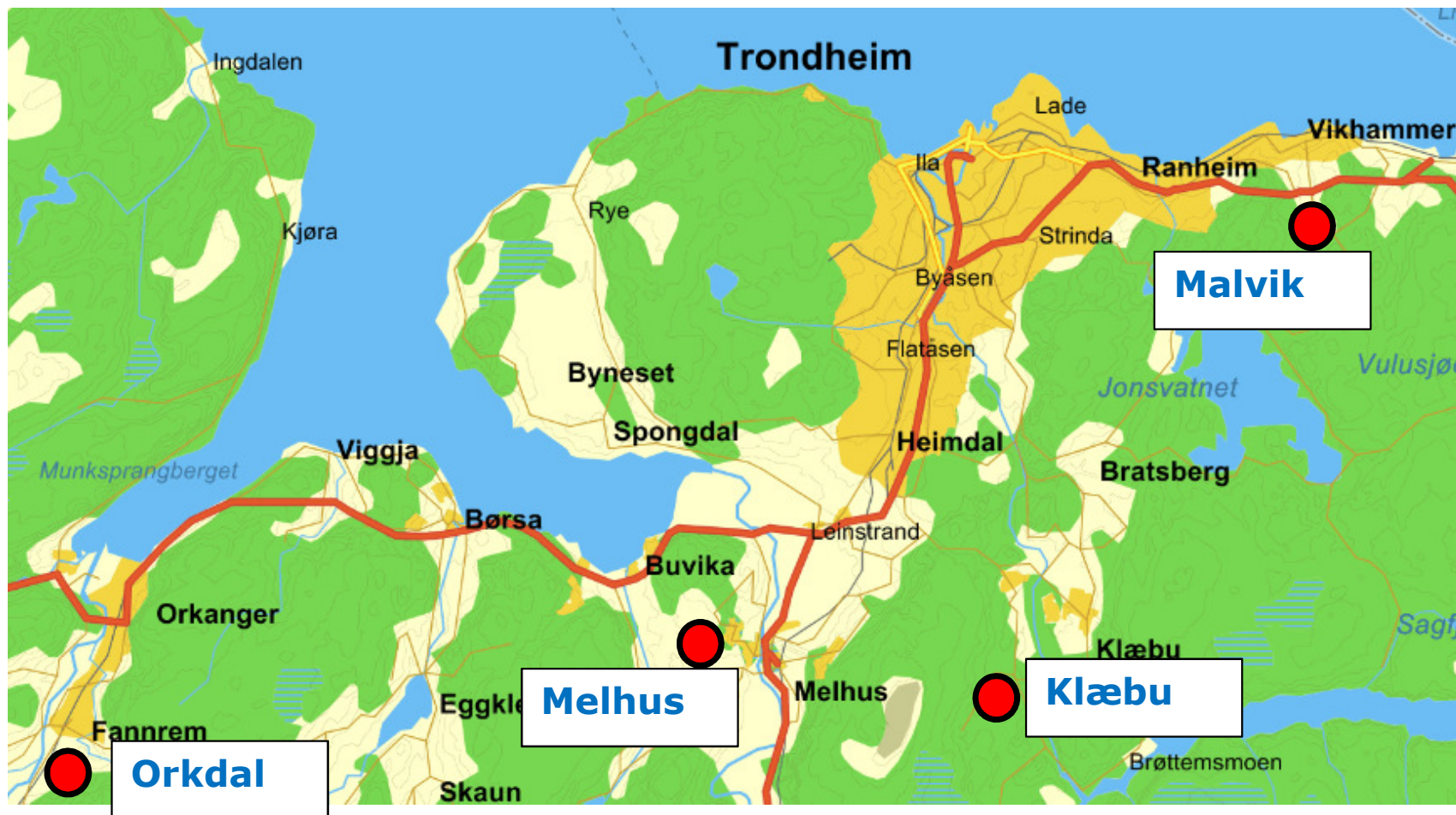
A = Antatt maks sluttsum for prosjektet

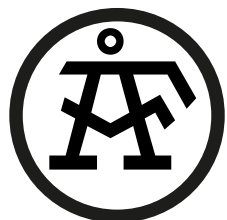
B = Antatt kostnad tillagt 10% usikkerhetsmargin

Selger har i eget tillegg akseptert å øke forskuddet med 20 MNOK (fra 335 MNOK til 355 MNOK). Utbetales som følger: 5 MNOK er mottatt, 330 MNOK ved godkjent reguleringsplan Leangen – 20 MNOK dersom behov i slutten av travbaneprosjektet.



5) Sammenstilling andre faktorer





Avstander – pr bil

	Malvik	Klæbu	Melhus	Orkdal
Trondheim Moholt	12 min 12,2 km	20 min 20,1 km	20 min 21,4 km	42 min 46,1 km
Værnes (trafikk fra nord og øst)	15 min 18,8 km	41 min 48,6 km	42 min 49,9 km	1 t 3 min 74,4 km
Berkåk (trafikk fra sør)	1 t 17 min 94,4 km	58 min 68,6 km	52 min 66,2 km	1t 3 min 66,6 km
Fannrem (trafikk fra vest)	55 min 56,5 km	40 min 44,4 km	33 min 36 km	1-2 min Anlegget blir nært!

- Malvik ligger nærmest både Trondheim og Værnes
- Melhus ligger nært Trondheim, E6 og E39
- Klæbu ligger også nært Trondheim og har tilnærmet lik kjørelengde som Melhus for de fleste tilreisende
- Orkdal ligger lengst unna Trondheim.

Mulige synergier/attraktivitet

Malvik	Klæbu	Orkdal	Melhus
Mulig å etablere lokaliteter/aktiviteter også for ryttersporten	Mulig å etablere lokaliteter/aktiviteter også for ryttersporten	Mulig å etablere lokaliteter/aktiviteter også for ryttersporten i <u>Orkdal</u>.	Mulig å etablere lokaliteter/aktiviteter også for ryttersporten
Samdrift med Nye Veier for å ta av tunellmasser for nytt tunnellop Væretunellen. Økonomisk gunstig for prosjektet og samfunnsnyttig gevinst.			
Nærheten til E6, Trondheim og Stjørdal gjør anlegget attraktivt for andre arrangement (uten merinvesteringer) Størst mulighet for merinntekter	Brukbar nærhet til Trondheim, kan dra arrangement (uten merinvesteringer)	Mulig for arrangement, men mer «Orkdalsbasert»	Ligger nært til E6 og E39 samt Melhus Sentrum og brukbar nærhet til Trondheim, kan dra arrangement (uten merinvesteringer)
Det bør være mulig å få til et samspill/-bruk av p-anlegget med AtB både for «Park & Ride» og ytre bussdepot Øst.		Det er nevnt mulighet til samspill/-bruk av p-anlegget med AtB både for «Park & Ride» og bussparkering natt.	
God synlighet mot E6 kan gi inntekter på profilering			
Nærhet til Trondheim gir best potensial for antall tilskuere og omsetning på banen.	Nært Trondheim, bra potensial for tilskuere på banen.	Litt annet publikum enn de andre? Mest fra Orkdal	Nært Trondheim, bra potensial for tilskuere på banen.

Usikkerhet

Malvik	Klæbu	Orkdal	Melhus
- Omdisponering av ca 80 mål dyrket mark. Malvik forutsetter erstatning 1:1. - Gårdsbruk som er interessert må avklares. - Vil Malvik kommune gå for det – og ta den inn i revisjonen av KPA høsten 2017? - Vil fylkesmannen godkjenne løsningen?	- Godkjenning av utvidelse av myrdepot mhp kostnad. - Bør være en grei mulighet dersom utvidelsen tas inn i reguleringsplan for tranvanlegget.	- En grunneier som nekter å selge. - Kommunen har signalisert at de vil ekspropriere når detaljplan er godkjent. - Det er bekreftet juridisk at man kan få forhåndstiltredelse. - Vil ikke forsinke planarbeider, men kan gi negativ mediedekning å «ta eiendom»	- Omdisponering av ca 100 mål dyrket mark, uten plan for erstatning av dette. - Kommunen har bekreftet at de vil jobbe mot Fylkesmannen mhp godkjenning. - Er det sannsynlig å oppnå uten erstatningsareal?
Kvikkleire - stabilitet og bebyggbarhet må utsjekkes. Sannsynlig at anlegget kan legges dit uten større tiltak		Ligger i flomsone, men litt nivåheving mot elven gir nødvendig sikkerhet mot flom.	
Samdrift med Nye Veier og tunneldrift: Det kan være risiko for at man ikke treffer helt med tidsaksene (E6 øst skal starte januar 2019 slik med nytt tranvanlegg)			
Tilgang på nødvendig grunn for å dekke programmet			

Verdistigning i fremtiden (opp mot 50 år)

Malvik	Klæbu	Orkdal	Melhus
• Leistadkrysset kan få press på seg mhp etablering av handelsarealer. • Kanskje kan det være mulig med boligvekst fra Vikhamråsen og oppover. • Så langt i kommuneplanens arealdel så ligger det fast at boliger skal etableres langs kystlinjen/gammel E6: Hundhammeren – Betania og Grønnberg/Sveberg – Hommesvik – Solbakken. Lite sannsynlig med boligvekst. • Det er grunn til å anta at det skal være mulig å få flyttet anlegget uten kost for travet, men om det kan gi meravkastning er mer usikkert.	• Det vil være sannsynlig at FV704 også skal forbedres frem mot Ler. • Fullbygging av logistikkområdet på Sandmoen/Torgård kan medføre litt trykk på området. • Lite sannsynlig at travet vil få behov for å flytte anlegget grunnet utbyggingspress – i så fall forutsettes det flytting uten merkostnad for travet. • Liten sannsynlighet for at et fremtidig salg kan gi meravkastning.	• Veldig liten sannsynlighet for at det vil bli utbyggingspress på anlegget. • I så fall vil det være boligbygging av eneboliger/rekkehus, men det er mange andre områder som lar seg bebygge og nærmere Orkanger.	• Det kan være sannsynlig at det kan komme press på å bygge ut til boliger i området. • Det er grunn til å anta at det skal være mulig å få flyttet anlegget uten kost for travet, men om det kan gi meravkastning er mer usikkert.

Oppsummert (1)

Malvik	Klæbu	Orkdal	Melhus
• Gunstig pris (grunnerverv og samtidighet med Nye Veier sin anleggsdrift)	• Pris balanserer akkurat på grensen av forskudd 335 og tillegg 20 MNOK!	• Gunstig pris	• Dyrest pris (grunnervervet) og over grensen for forskudd 335 MNOK.
• Nærmest Trondheim og Værnes/Stjørdal, helt inn til E6 og Leistadkrysset	• Nært Trondheim	• Lengst unna Trondheim	• Nært Trondheim, E6 og E39
• Størst mulighet for andre arrangement			• Bra mulighet for andre arrangement
• Nok areal for tomteerverv må oppnås!			
• Aksept fra kommune og fylkesmann på å benytte matjord – som erstattes 1:1 med nydyrkning MÅ OPPNÅS	• Kurant å få godkjent reguleringsplan	• Arealbruk er avklart i kommuneplanens arealdel	• Utfordring i å få godkjent å ta 100 mål dyrket mark uten å erstatte tapt areal.
• Samtidighet med Nye veier er viktig å oppnå! (Det gjelder også for Nye veier som vil ha stor gevinst i sitt prosjekt)			
• Kvikkleire må avklares			

Oppsummert (2)

Dersom alternativet bli valgt?

Malvik	Klæbu	Orkdal	Melhus
• Avklaring mot Malvik kommune politisk og administrativt - at anlegget tas inn i kommuneplanens arealdel • Avklaring dyrket mark mot Fylkesmannen. • Kvikkleire må avklares • Avtale med Nye Veier AS må sikres • Avtaler på samlet tomteområde må inngås • Det er usikkerhet på å få akseptert omdisponering av LNF-dyrket mark = Det må velges et reservealternativ dersom Malvik velges, og det må være Klæbu eller Orkdal (Melhus er i samme situasjon)	• Planprosess kan igangsettes	• Planprosess kan igangsettes • Forhåndstiltredelse ekspropriasjon ved godkjent detaljert reguleringsplan.	• Avklaring endelig priser tomt. • Sikre finansiering inklusive usikkerhetsmargin (ut over maks 355 MNOK i forskudd fra selger) • Avklaring dyrket mark mot kommune og Fylkesmannen. • Det er usikkerhet på å få akseptert omdisponering av LNF-dyrket mark = Det må velges et reservealternativ dersom Melhus velges, og det må være Klæbu eller Orkdal (Malvik er i samme situasjon)

Oppsummert – kort om kandidaturet:

Malvik:

- Litt «prematurt», skyldes kort tid fra endret lokalisering.
- Prisgunstig!
- Mest sentralt og attraktivt.
- Dyrket mark må avklares i revisjon av KPA og mot Fylkesmannen.
- Kvikkleire og nok tomteareal må avklares.
- Det må velges et reservealternativ dersom Malvik velges (kan ikke være Melhus).

Klæbu

- Mest romslig.
- Nært Trondheim sør.
- Sikker på gjennomføring.

Orkdal:

- Prisgunstig.
- Sikker på gjennomføring.
- Lengst unna Trondheim.

Melhus

- Nært Trondheim sør samt E6 og E39.
- Dyrket mark må avklares i revisjon KPA og mot Fylkesmannen.
- Dyreste alternativ i kostnadsprognosen og mulig behov for tilleggsfinansiering.
- Det må velges et reservealternativ dersom Melhus velges (kan ikke være Malvik).