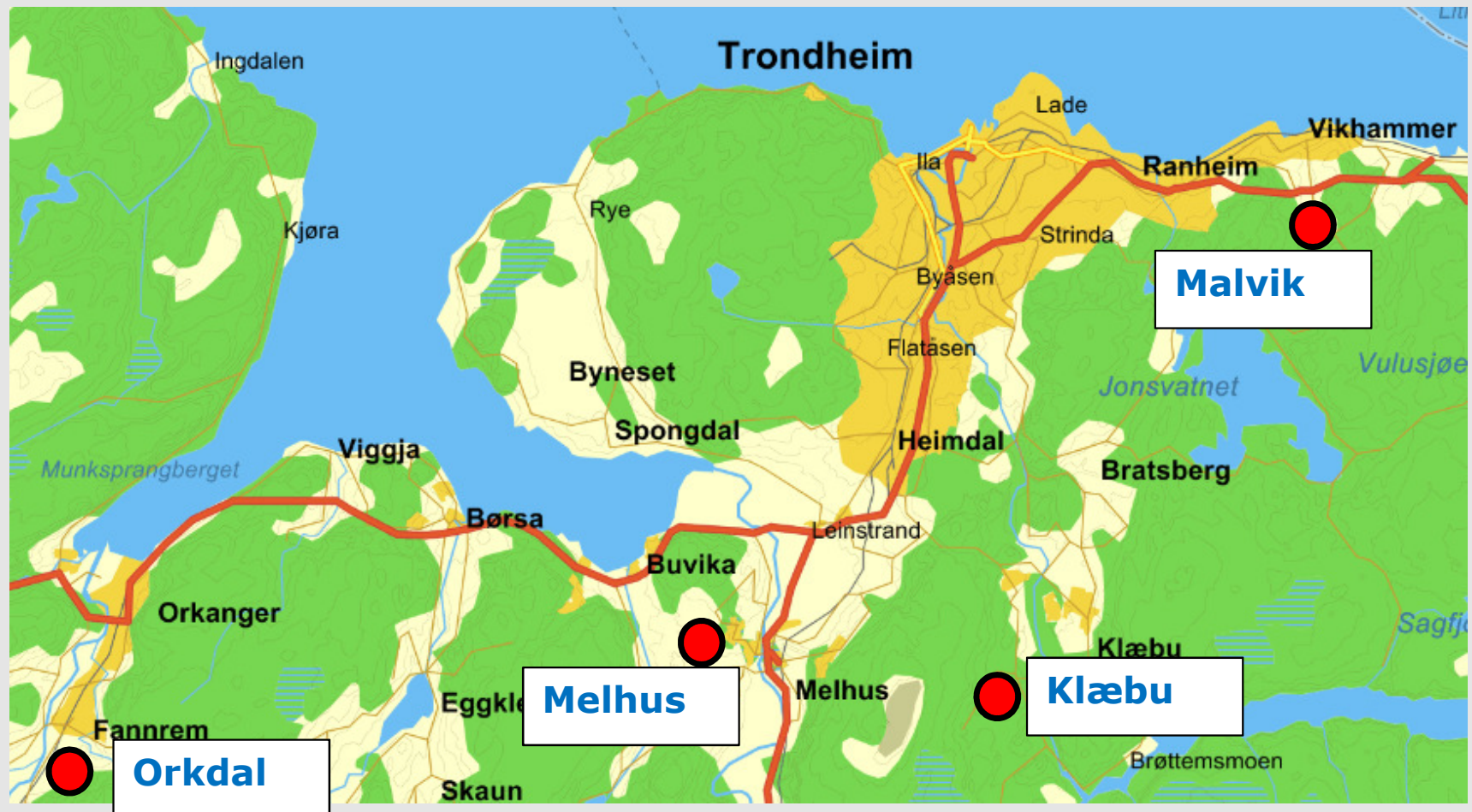
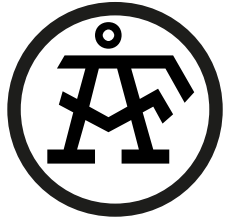


# Nytt travanlegg Midt-Norge Sammenstilling ny lokalisering

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

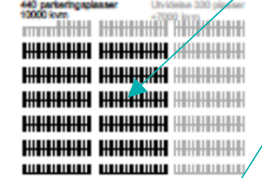
	2017	2018	2019	2020	2021
Regulering Leangen	■			Utløser 330 MNOK + 24 MND frist utflytting	
Beslutning ny lokasjon		▲ GF MNTF 24. sept 2017			
Regulering nytt travanlegg		■			
Konsept på ny lokasjon		■			
Prosjektering		■			
Tilbud/kontrahering			■		
Bygging				■	



## 2) Program

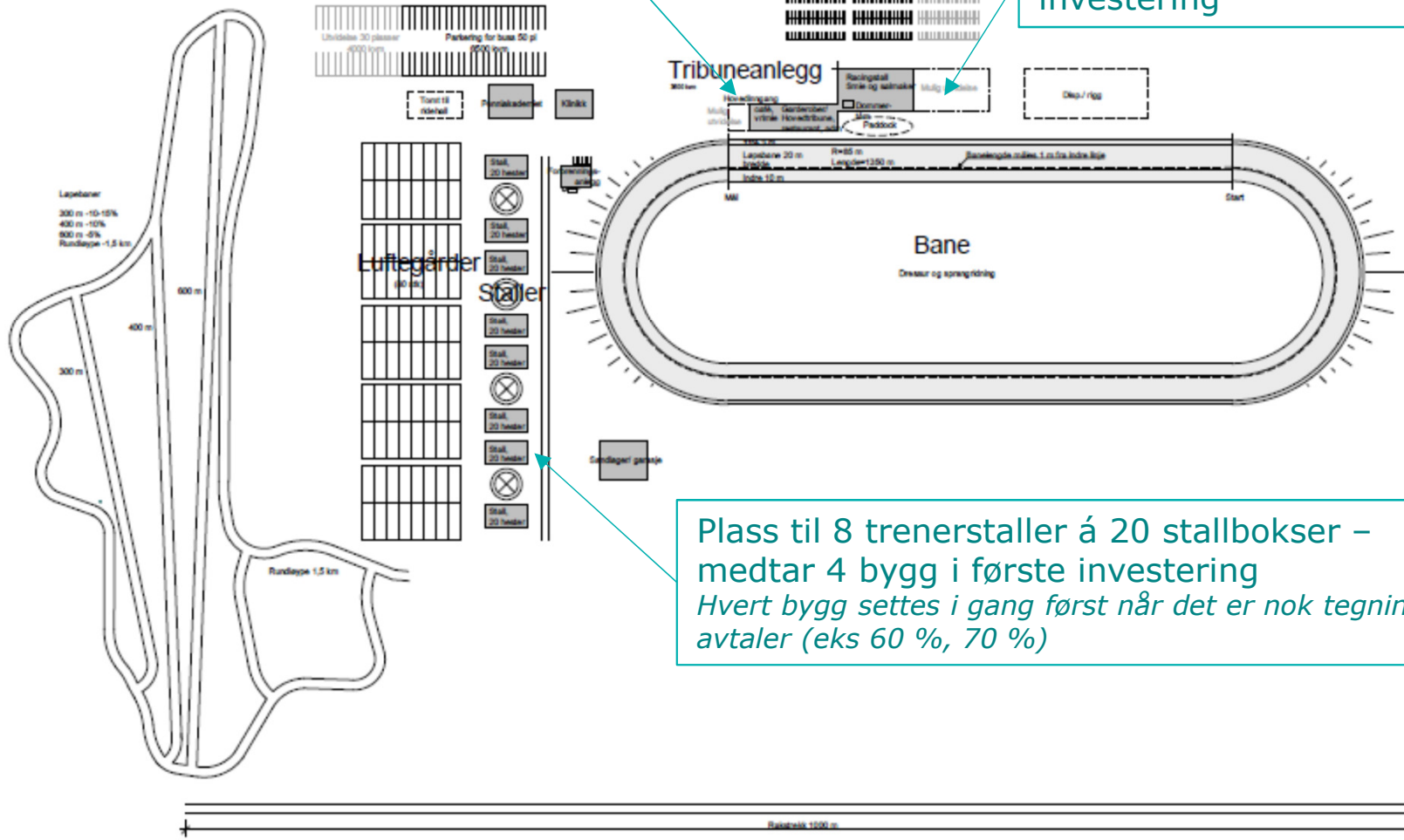
Publikumsbygg med plass til 680 personer  
*Plass til senere utvidelse med 450 personer*

Publikumsparkering



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

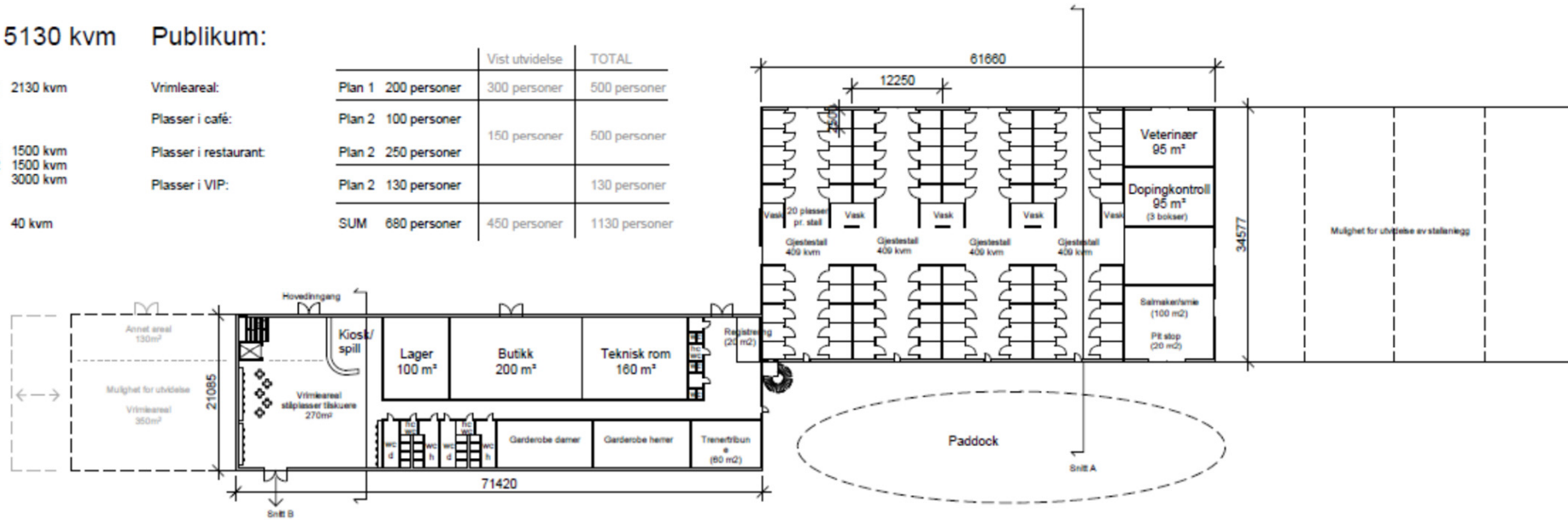
Samlet areal (BTA): ca 5130 kvm    Publikum:

BTA racingstall/smie og salmaker:    Plan 1    2130 kvm

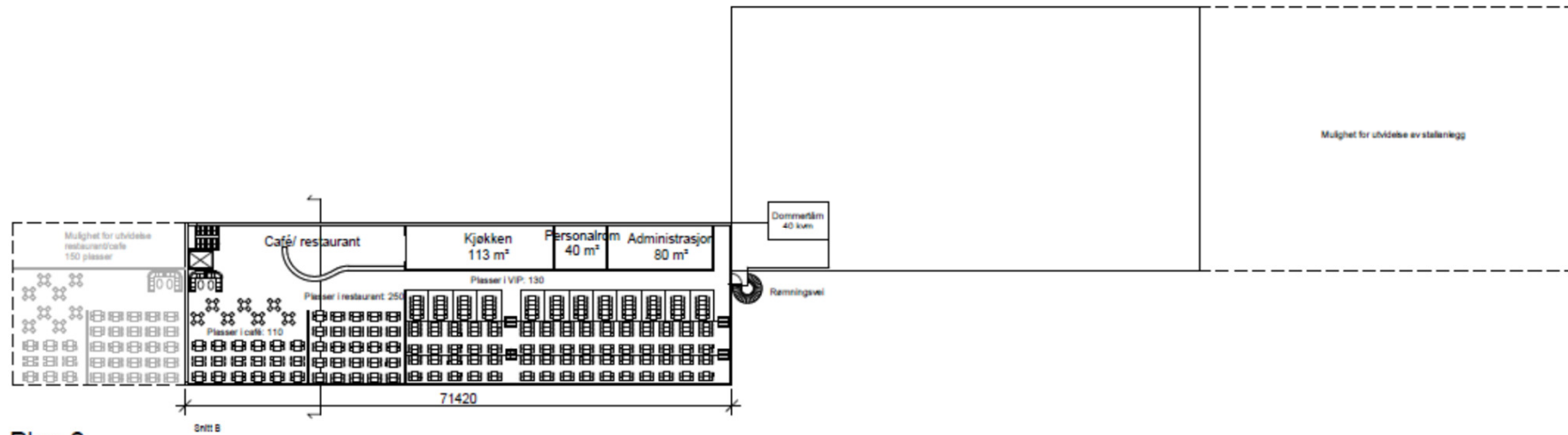
BTA garderobe/ hovedtribune:    Plan 1    1500 kvm  
 Plan 2    1500 kvm  
 SUM    3000 kvm

Dommerårn:    Tak    40 kvm

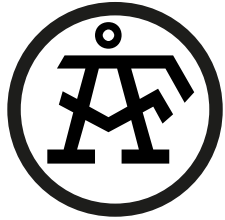
	Vist utvidelse	TOTAL
Vrimleareal:	Plan 1    200 personer	300 personer
Plasser i café:	Plan 2    100 personer	150 personer
Plasser i restaurant:	Plan 2    250 personer	500 personer
Plasser i VIP:	Plan 2    130 personer	130 personer
SUM	680 personer	450 personer
		1130 personer



Plan 1



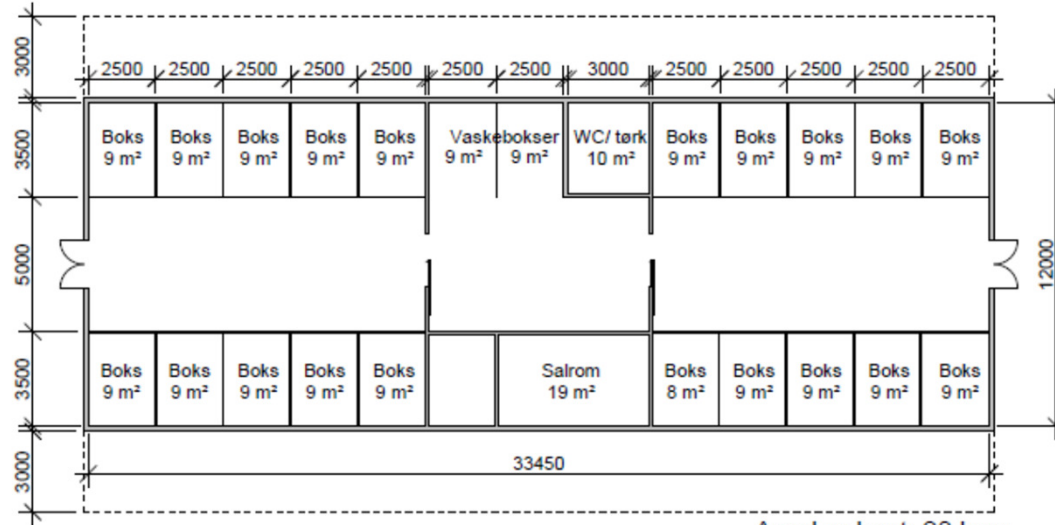
Plan 2



# Trenerstaller, klinikk

## Stall, 20

Samlet areal: ca 400 kvm

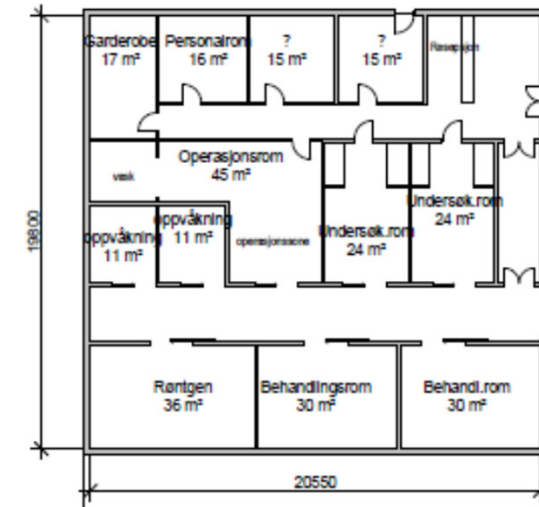


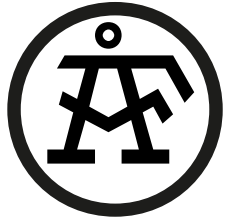
Areal pr hest: 20 kvm

## Klinikk

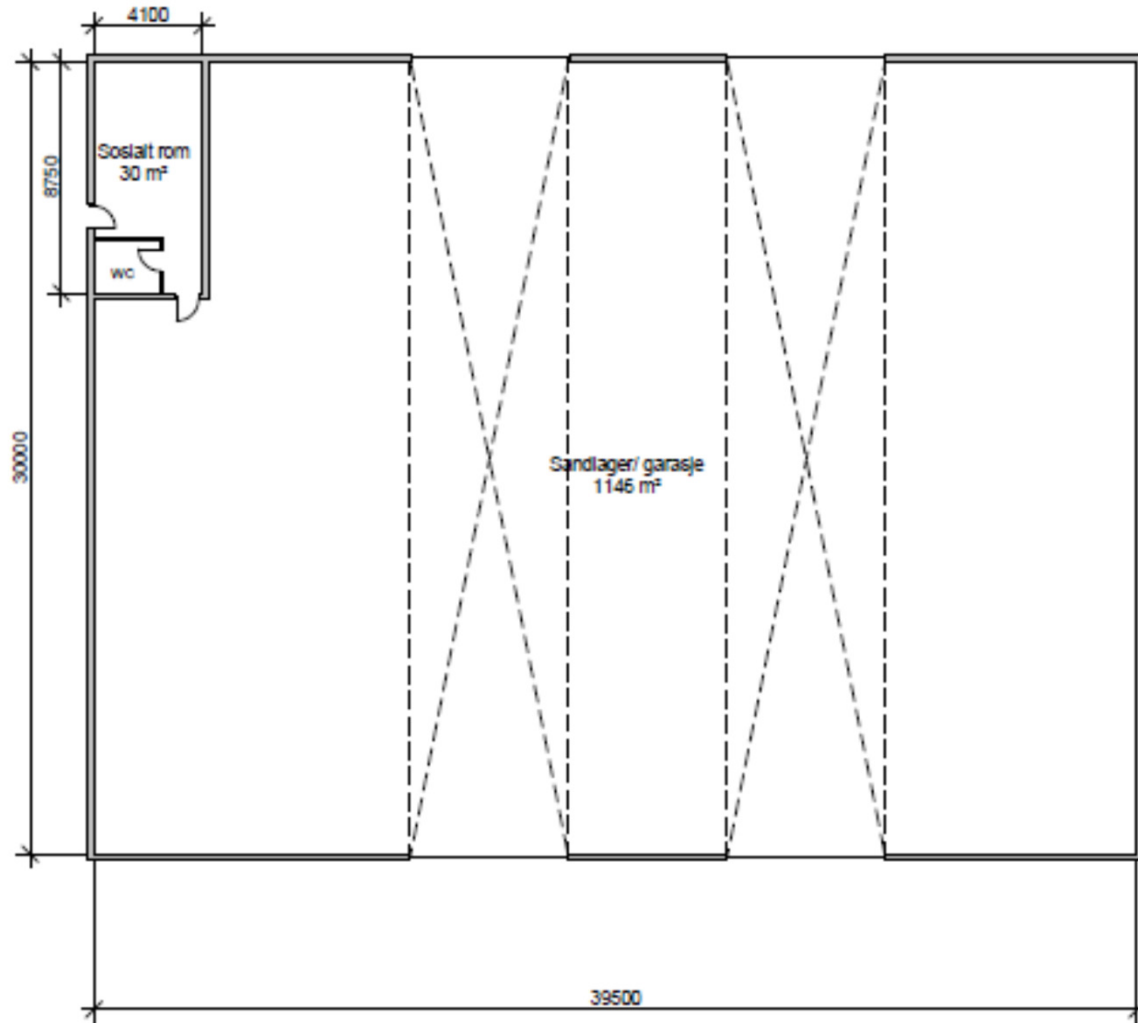
Samlet areal: ca 430 kvm

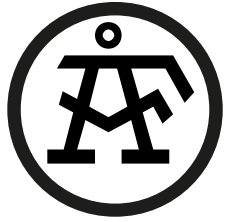
(Kostnadsbe)



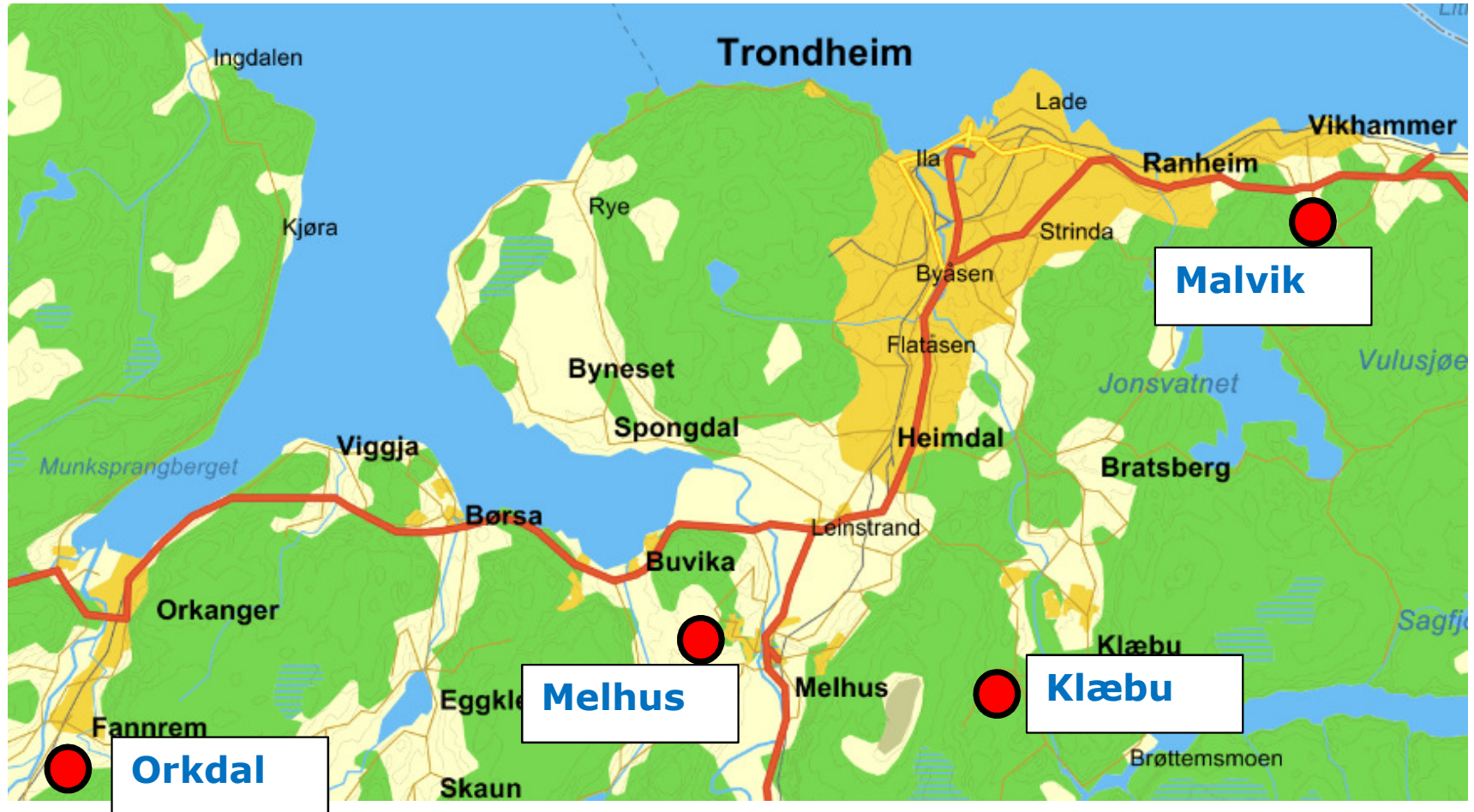


# Sandlager

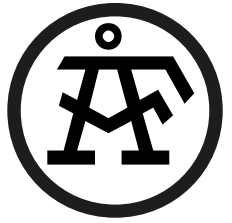




### 3) Alternativene - oversikt

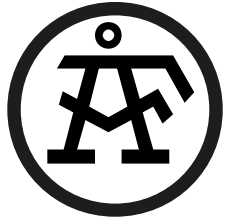






# Melhus - Vollmarka





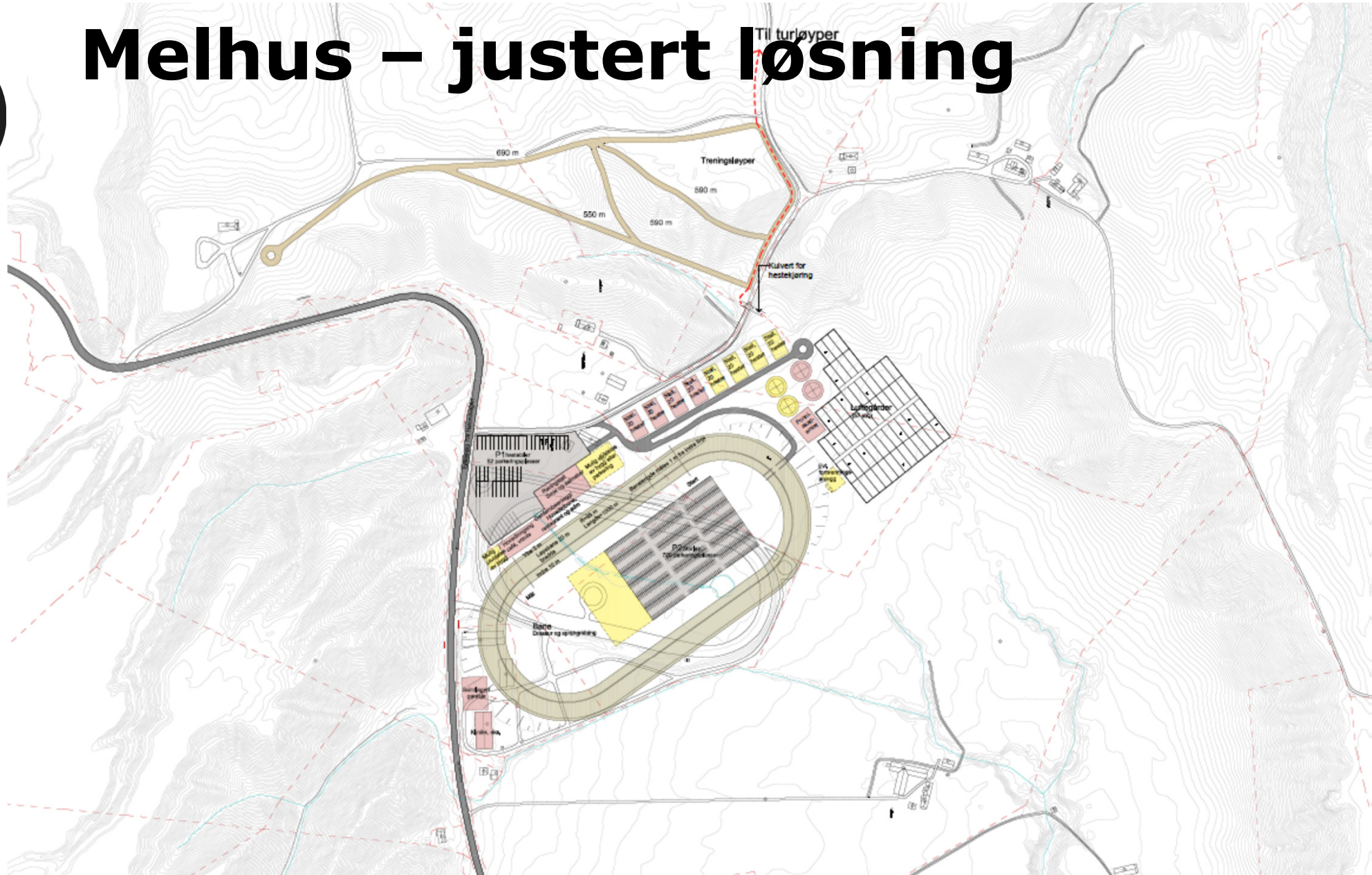
## Kort beskrivelse Melhus

- 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*

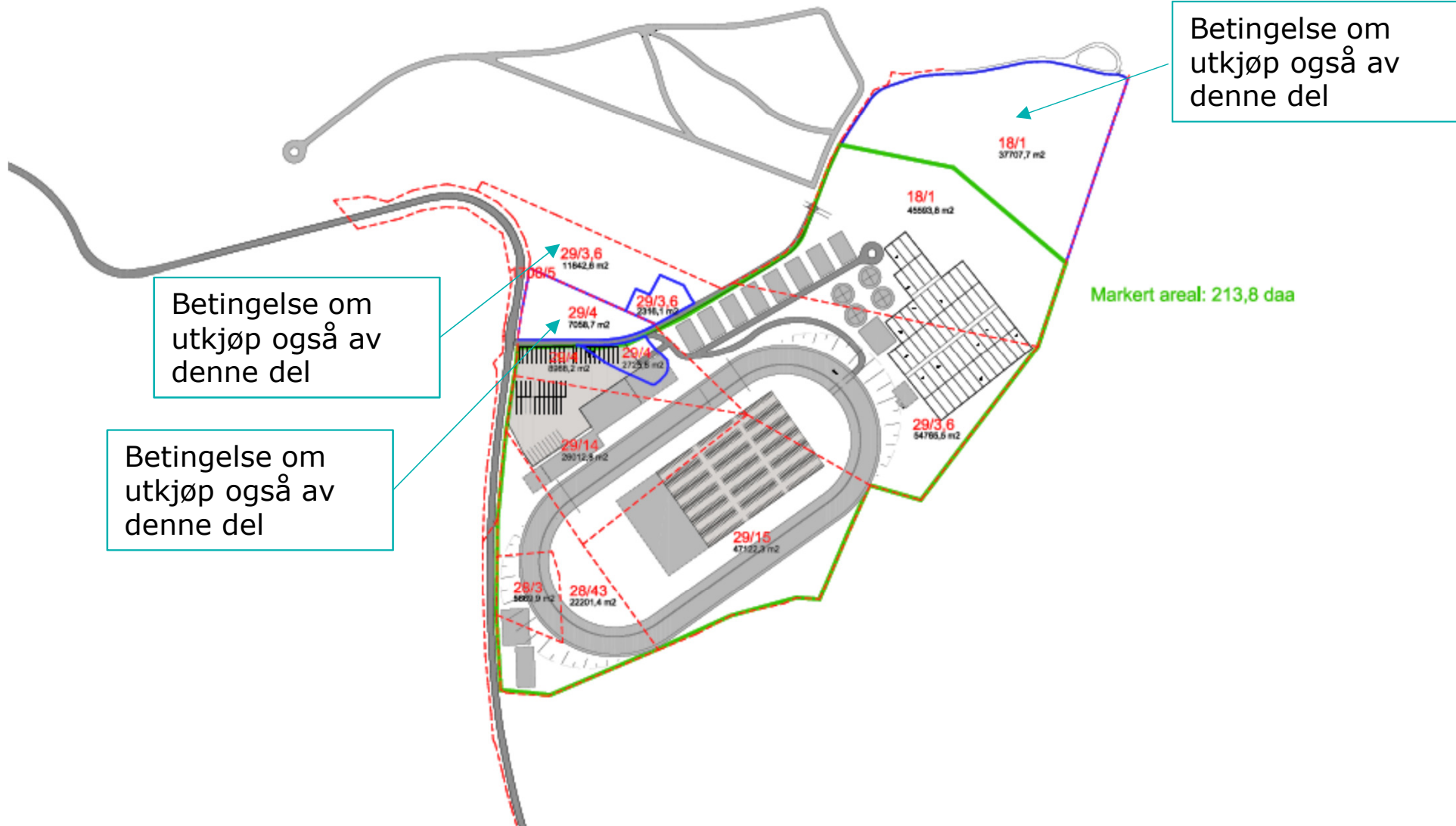


# Melhus – justert løsning



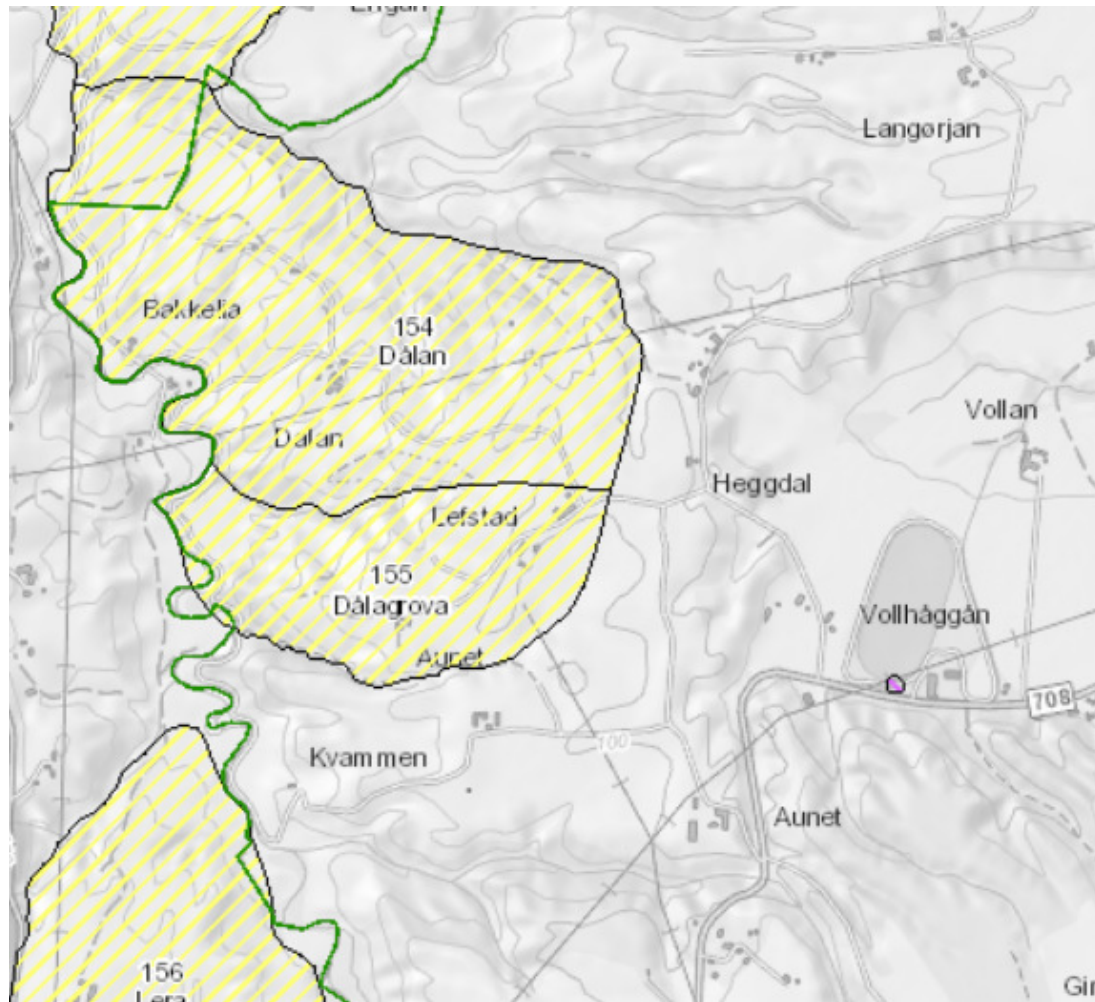


# Melhus - eiendomskart





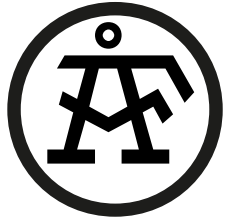
# Melhus, aktsomhetskart kvikkleire





# Klæbu - Tulluan

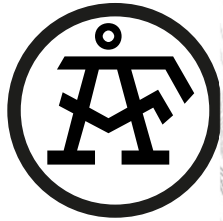




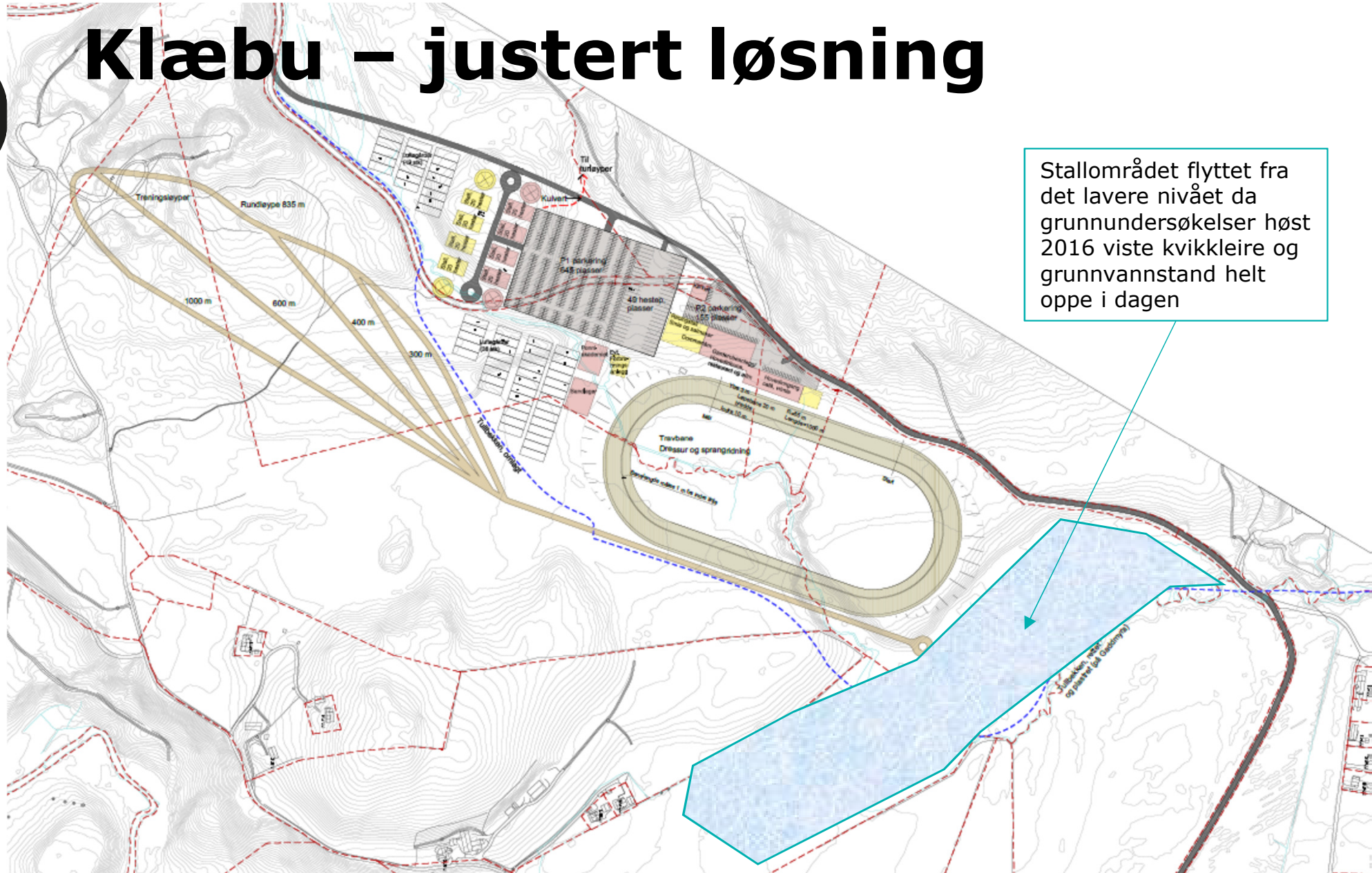
## Kort beskrivelse Klæbu

- 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

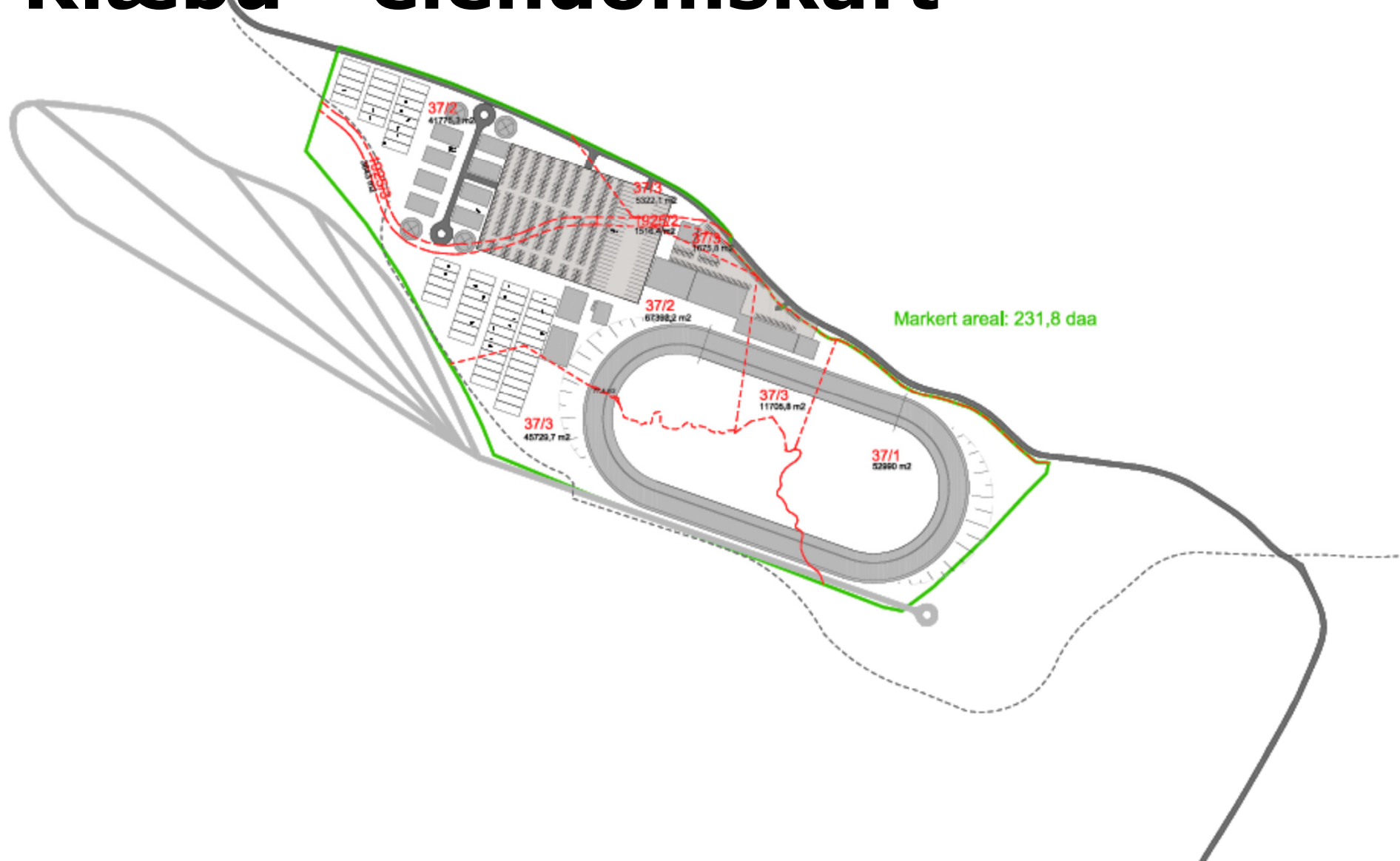


Stallområdet flyttet fra det lavere nivået da grunnundersøkelser høst 2016 viste kvikkleire og grunnvannstand helt oppe i dagen



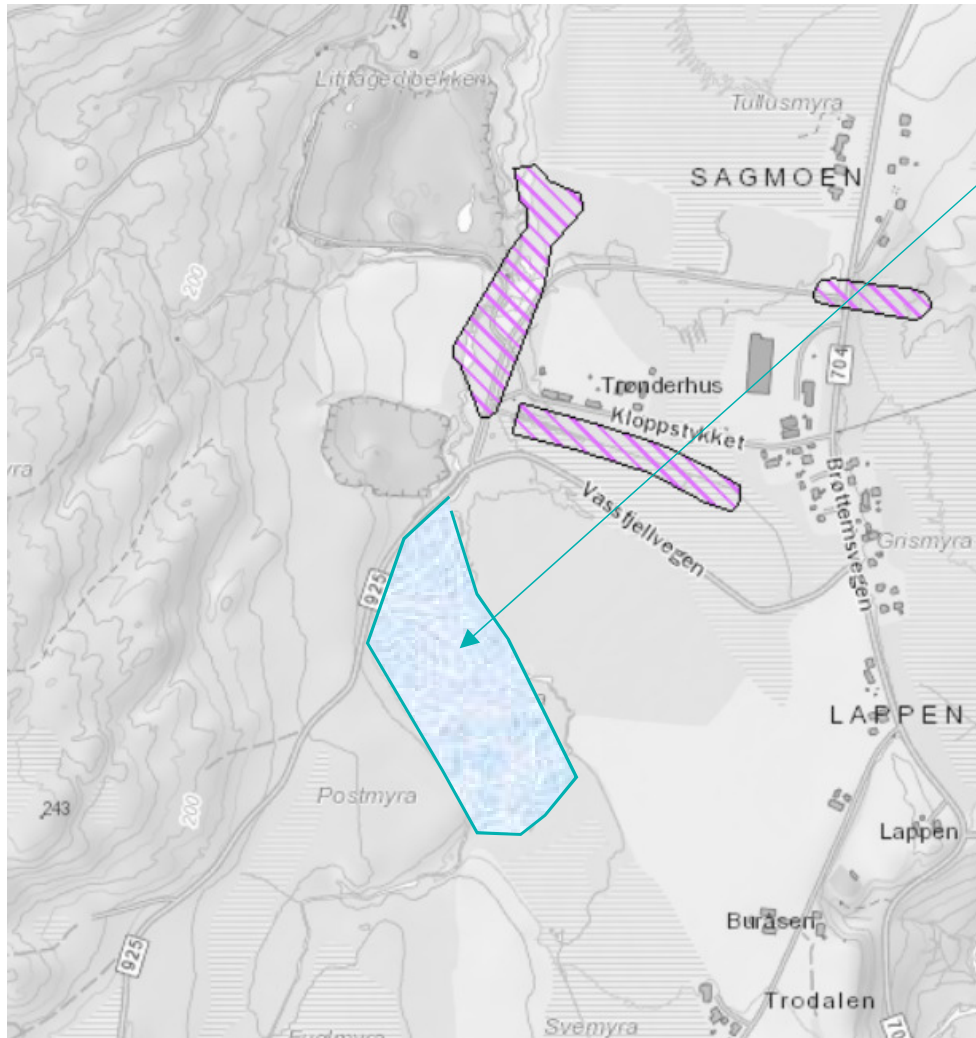


# Klæbu - eiendomskart





# Klæbu, aktsomhetskart kvikkleire



Tomt er ikke vist i NVE sitt aktsomhetskart.

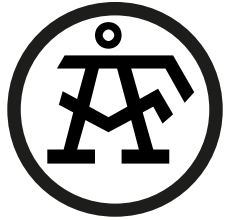
Høsten 2016 ble det gjennomført grunnundersøkelser. De viste kvikkleire på det lavereliggende stallområdet på «Gaddmyra» og grunnvannstand helt oppe i dagen.

Stallområdet ble flyttet sør for banen etter avtale med grunneierne.



# Orkdal - Fannrem





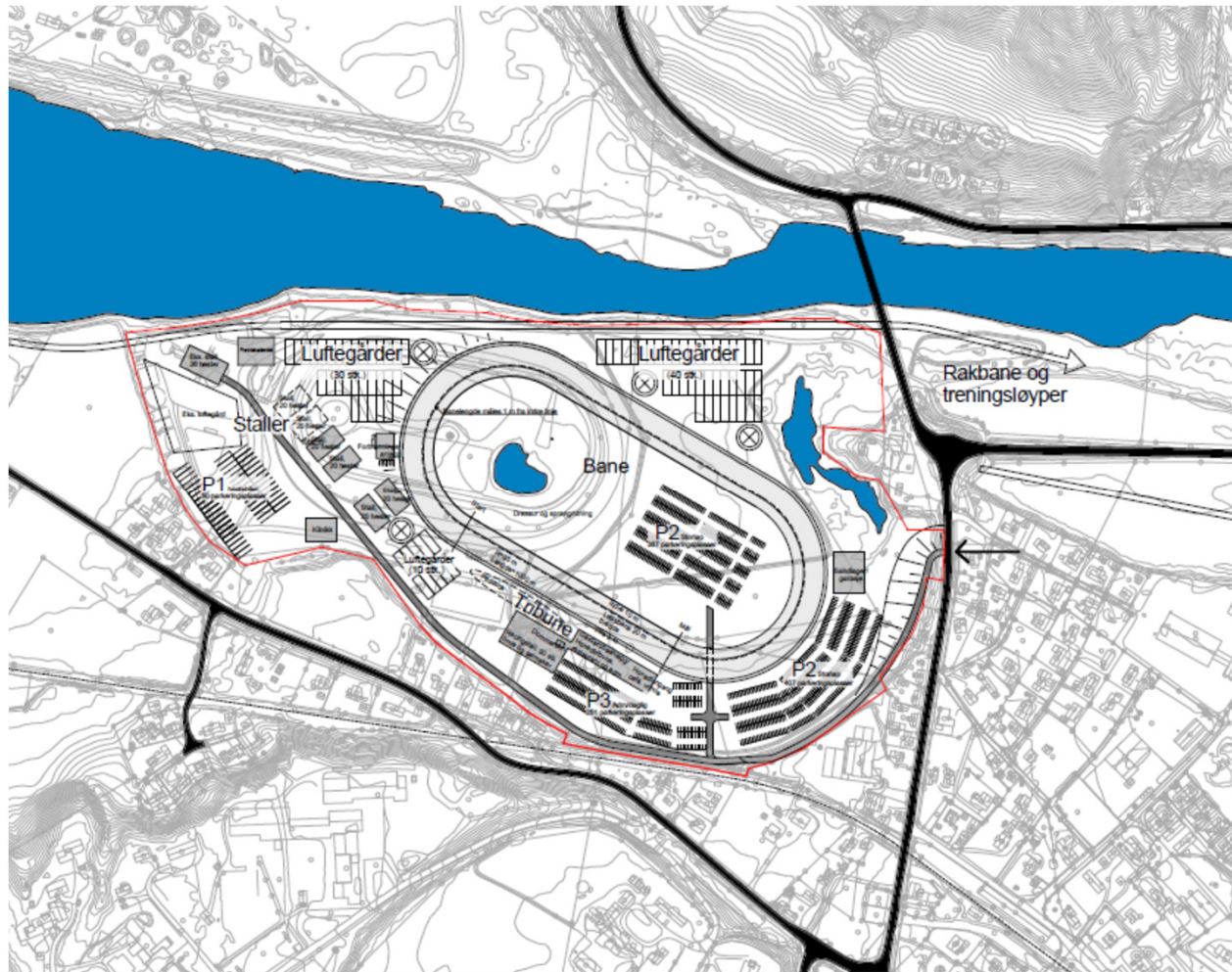
# Kort beskrivelse Orkdal

- 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

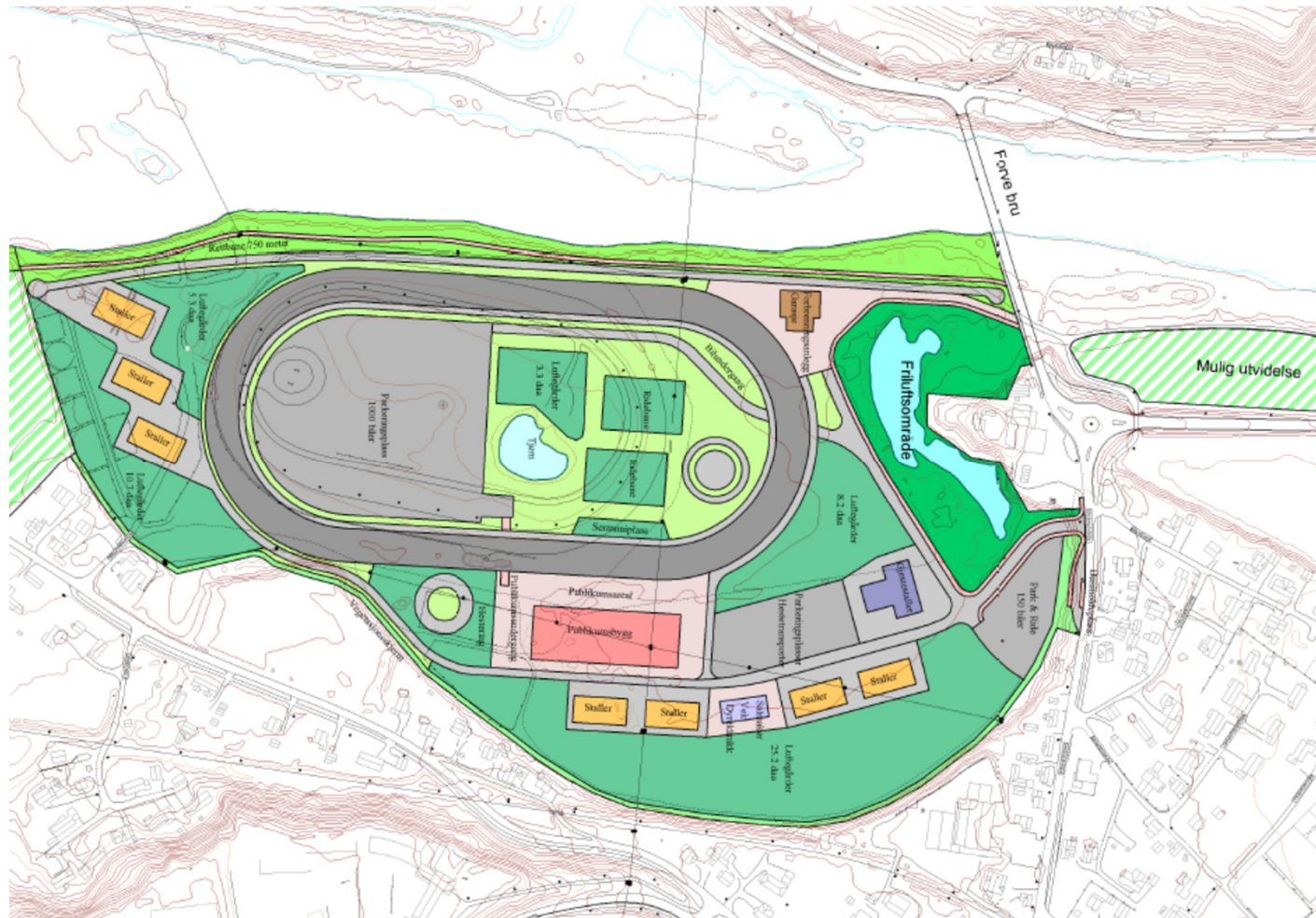


Foreliggende tegning er basert på publikum fra atkomstsiden og trenerstaller etter publikumsaktivitetene

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



# Orkdal – forslag fra travlaget/kommunen



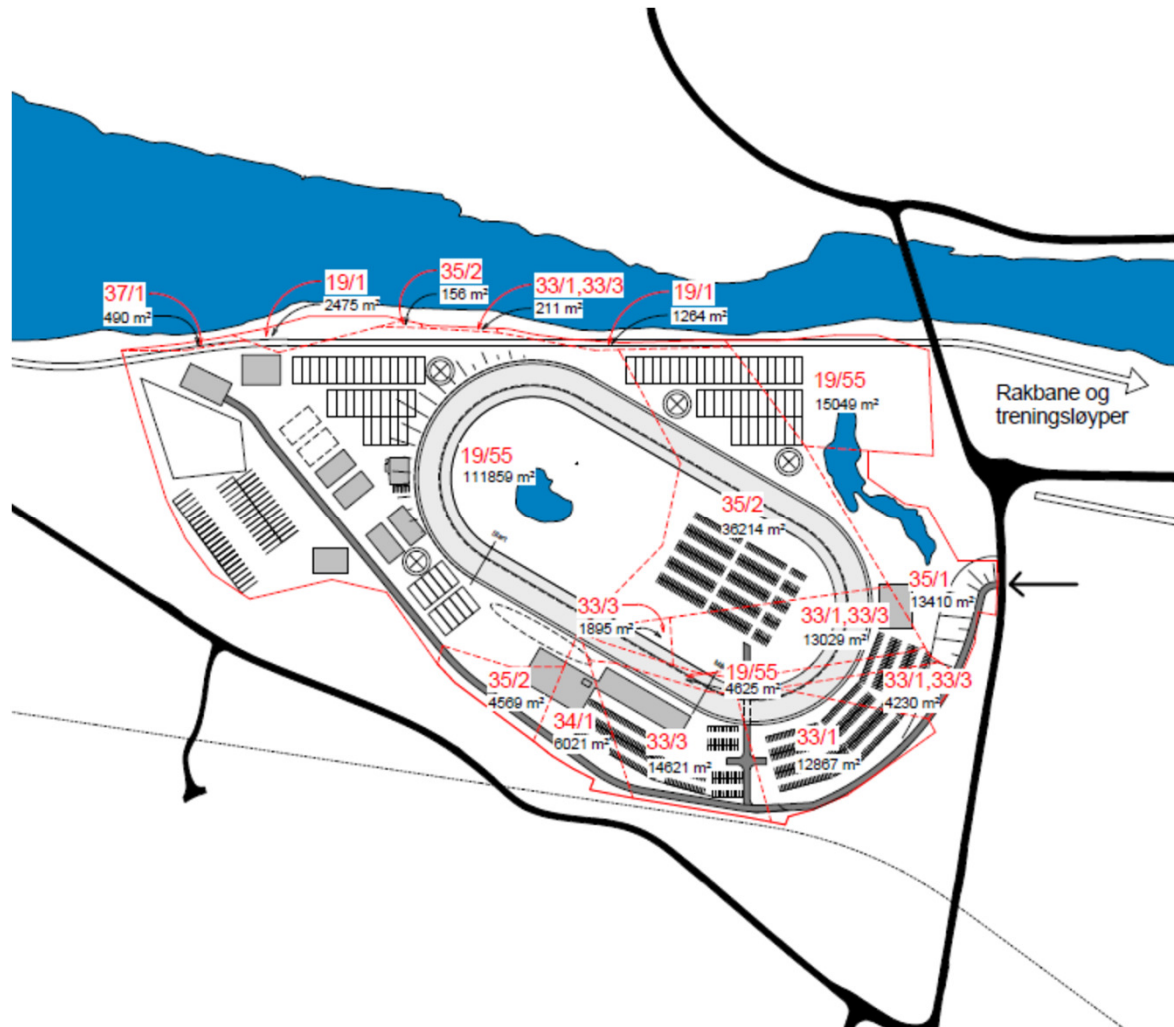
Forslaget dekker ikke programmet helt, men det er fullt mulig å innarbeide det også med denne plasseringen.

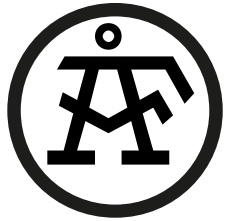
Orkdal har i tillegg levert en vurdering på å beholde/utvide dagens bane.

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

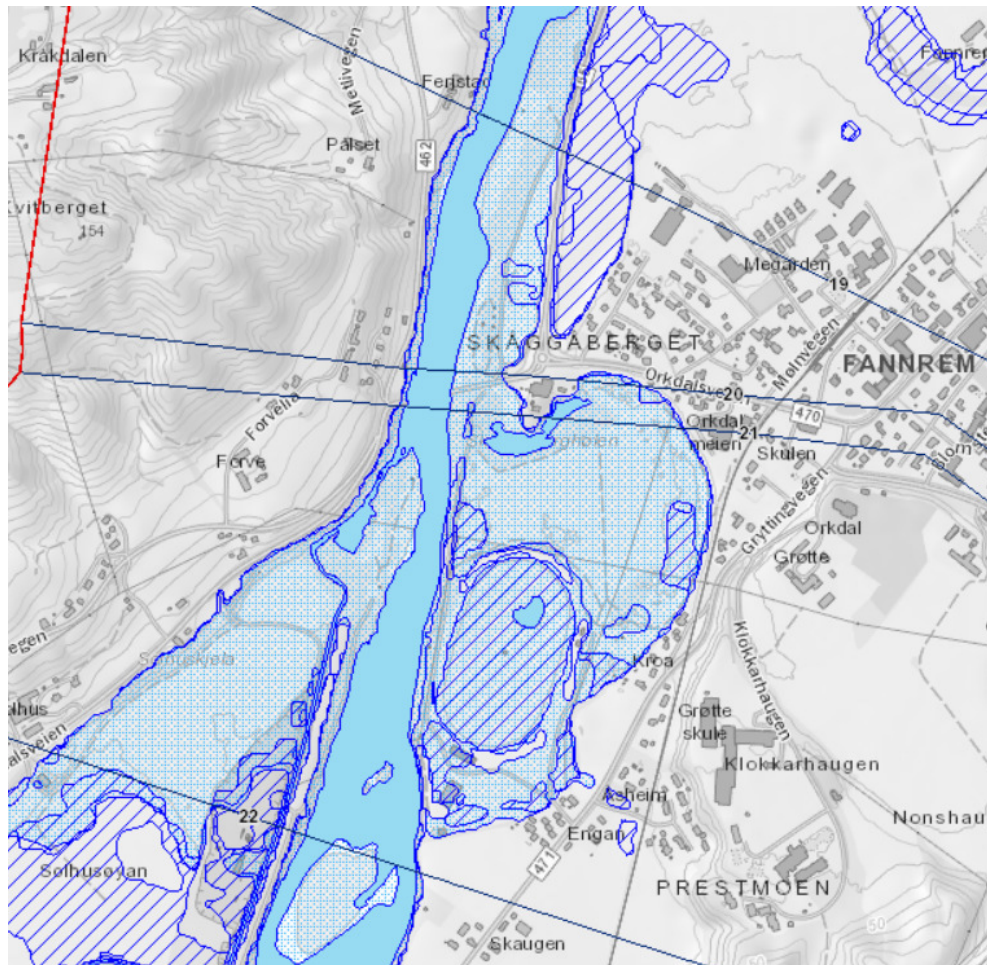


# Orkdal, eiendomskart





# Orkdal, aktsomhetskart kvikkleire & flom

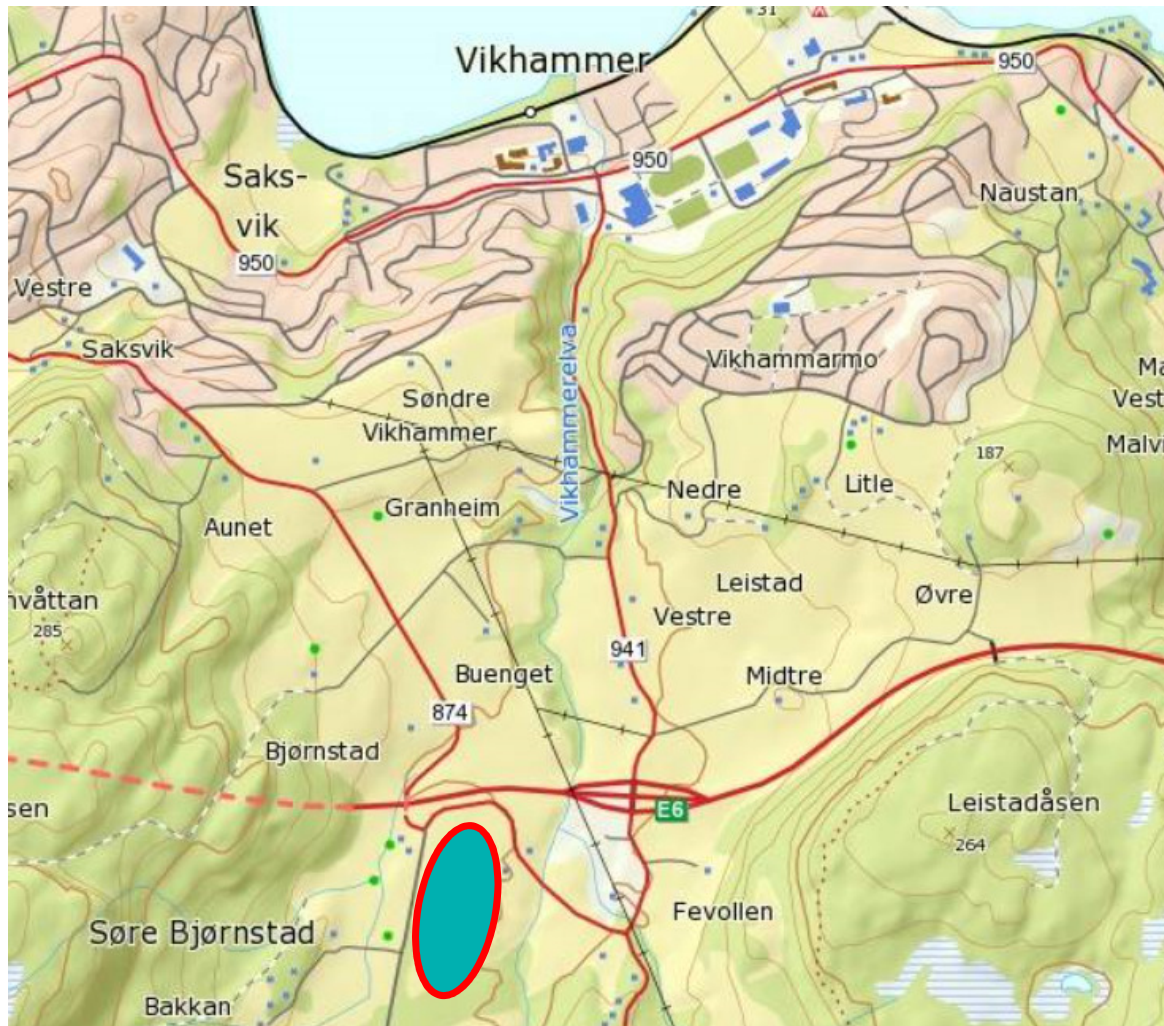


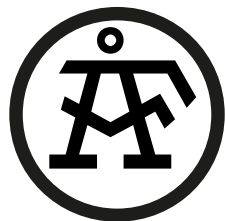
Litt heving av nivå <sup>o</sup> mot elva  
vil sikre mot flom





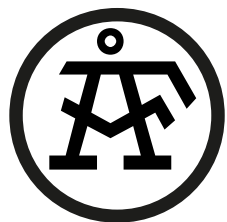
# Malvik - Leistadkrysset



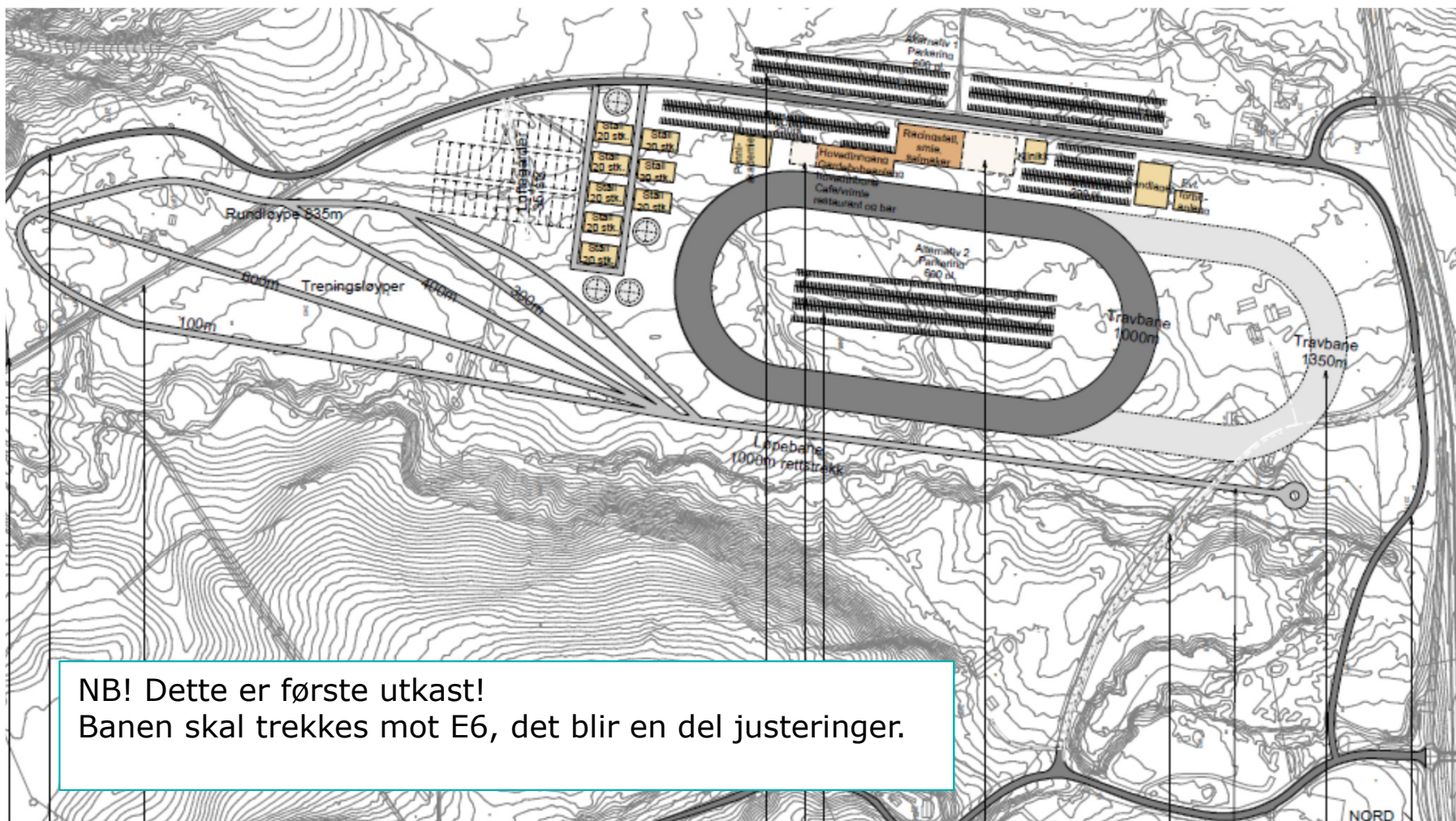


# Kort beskrivelse Malvik

- 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



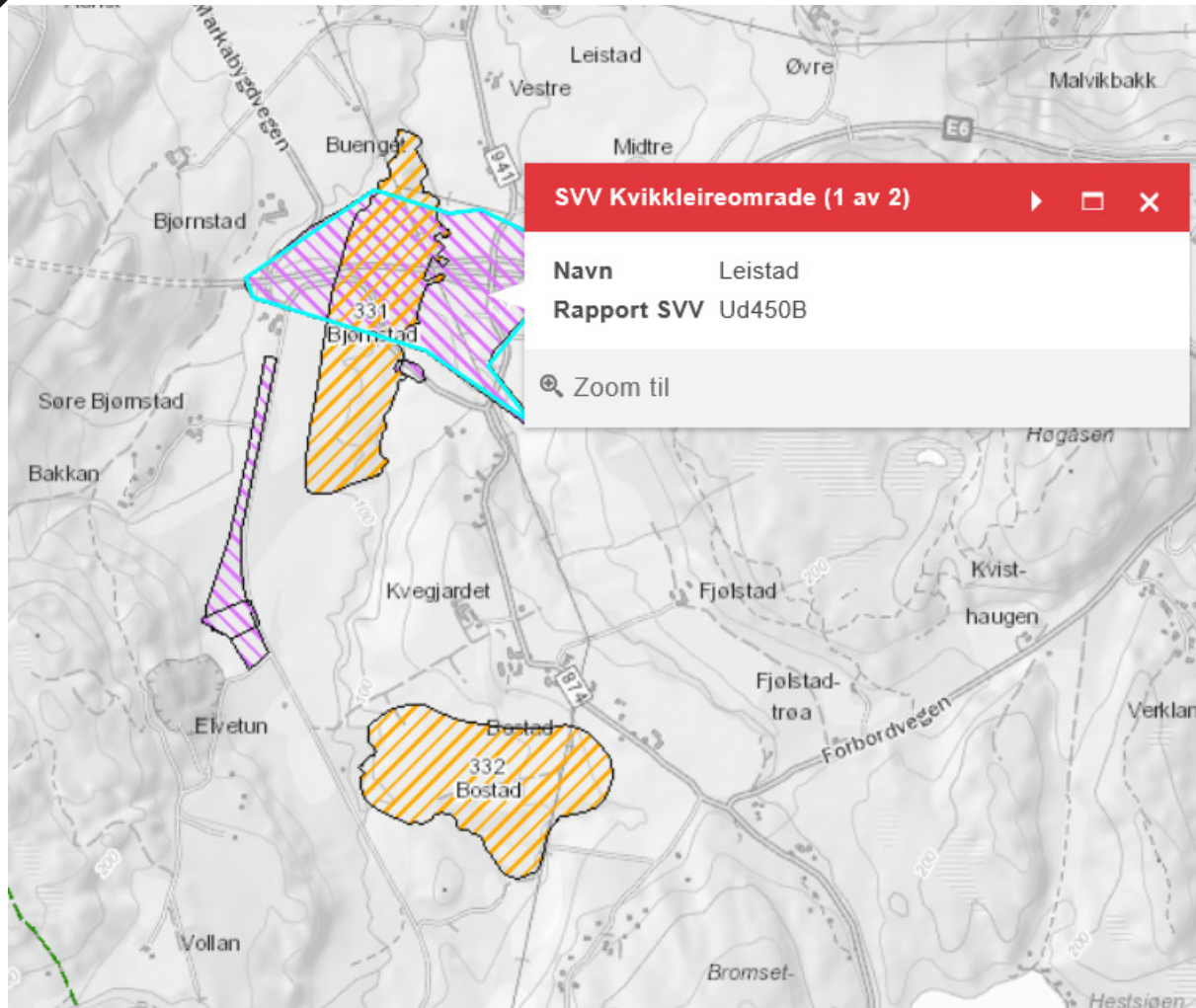
# Første utkast – fullt program



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



# Malvik, aktsomhetskart kvikkleire



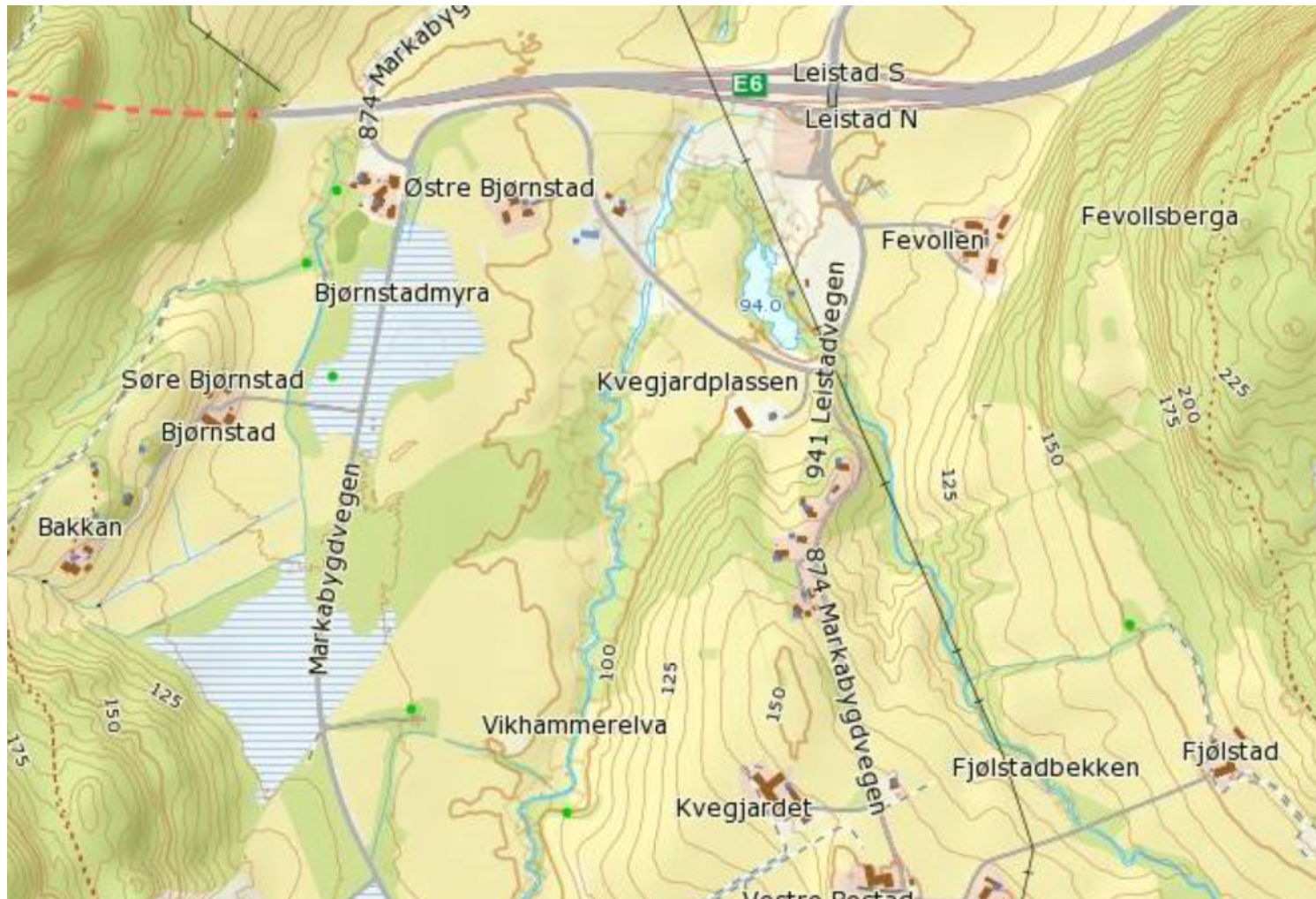
Anlegger ligger på kvikkleireforekomst.

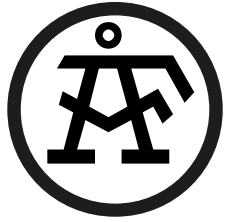
Statens vegvesen/Nye Veier AS har gjennomført grunnundersøkelser i området. Rapport sier at tiltak i form av plastring av elvesidene i Vikhammerelva vil være nok tiltak for områdestabilitet.

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 tranvanlegget.



# Malvik, oversiktskart



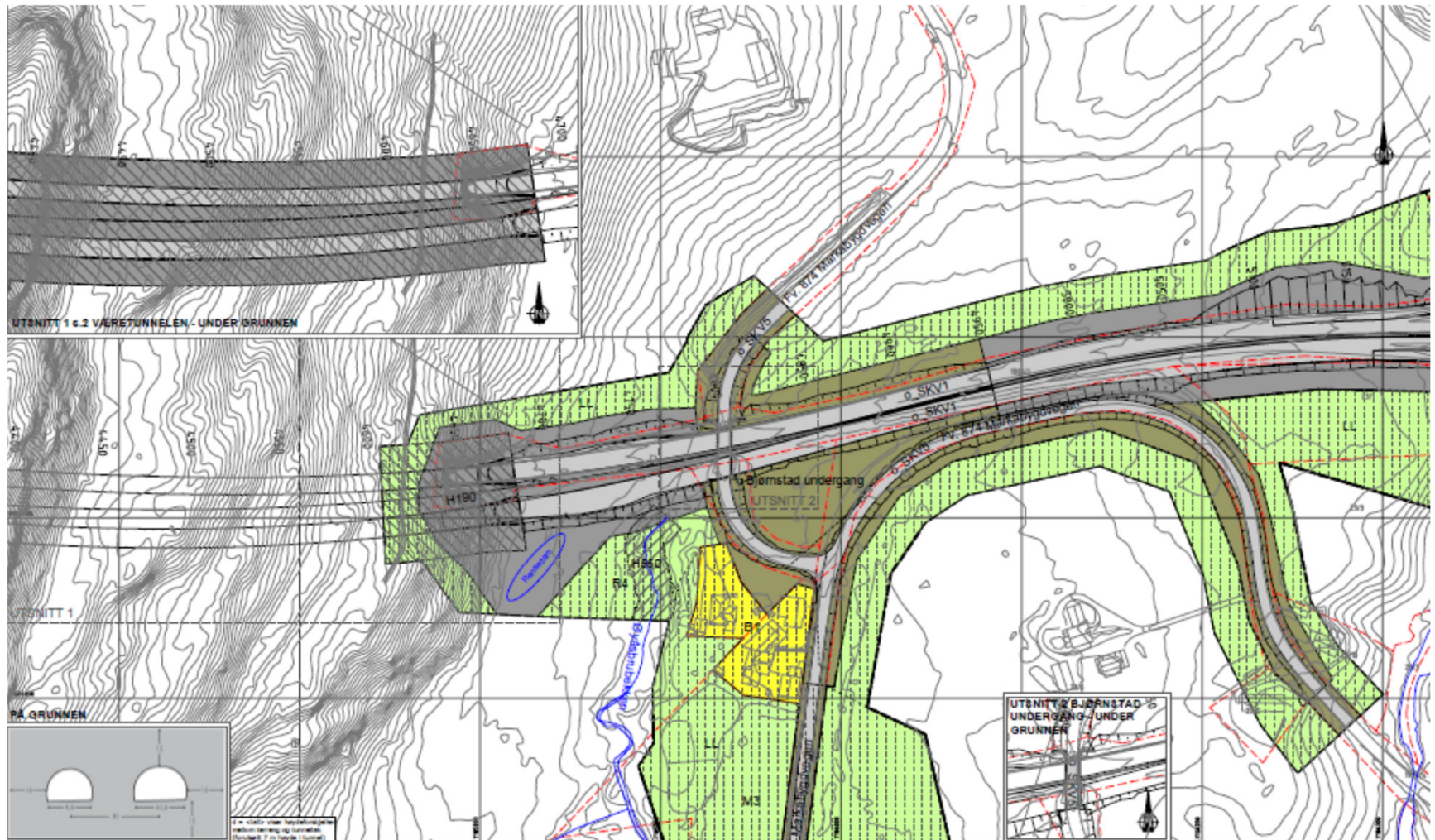


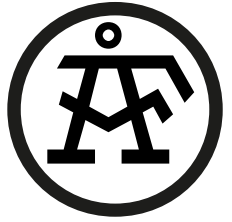
# Luftfoto



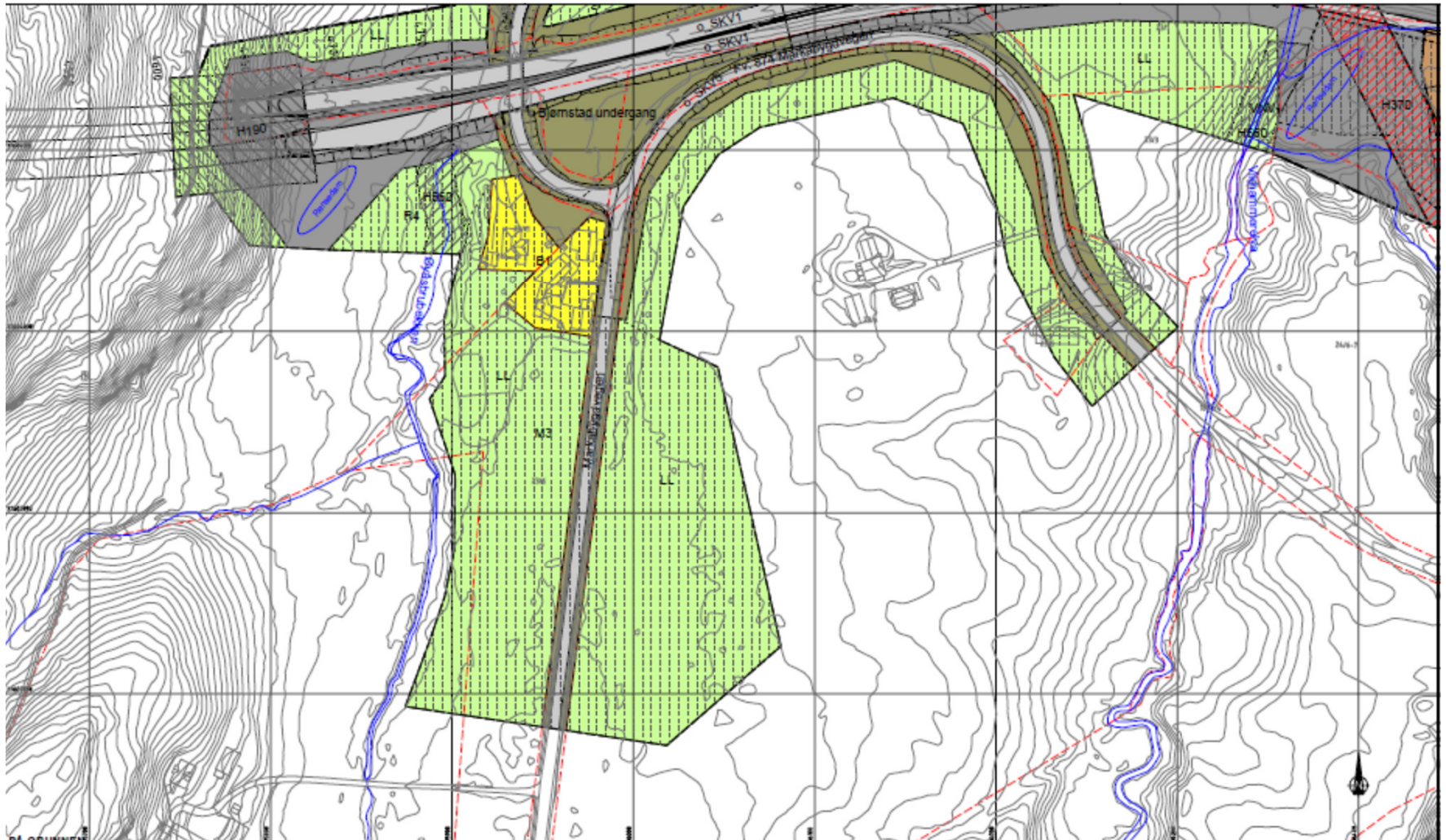


# Vedtatt plan E6 (1 av 3)



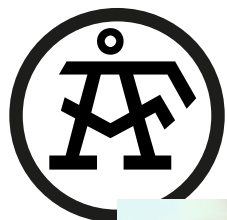


# Vedtatt plan E6 (2 av 3)



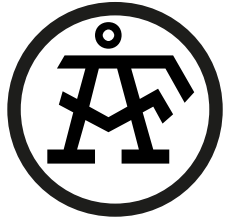






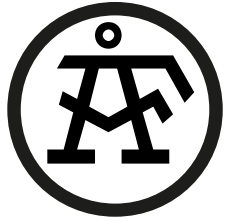
# Forslag fra Malvik Travlag – første utkast (side 1 av 4)



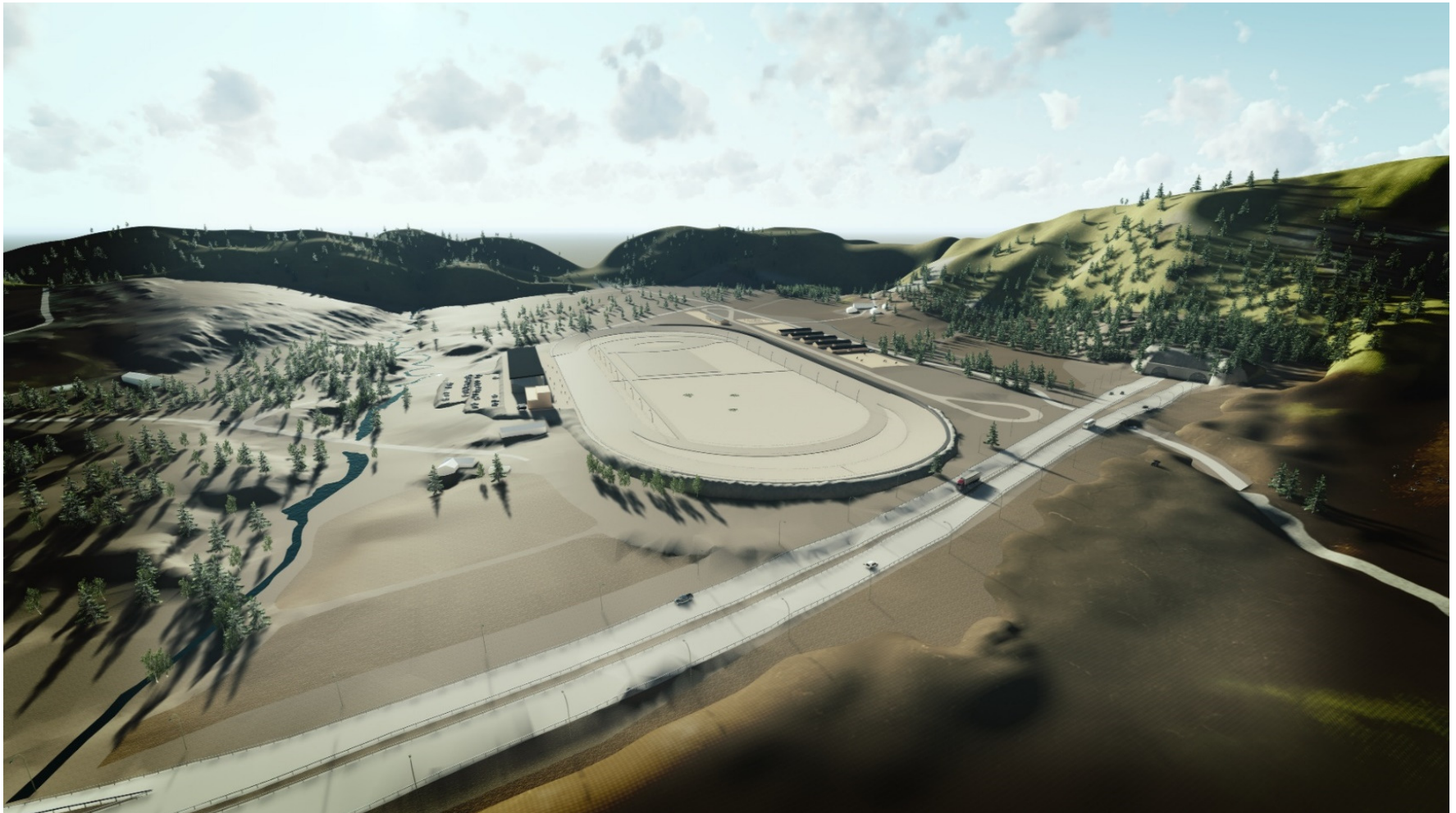


# Forslag Malvik Travlag (side 2 av 4)



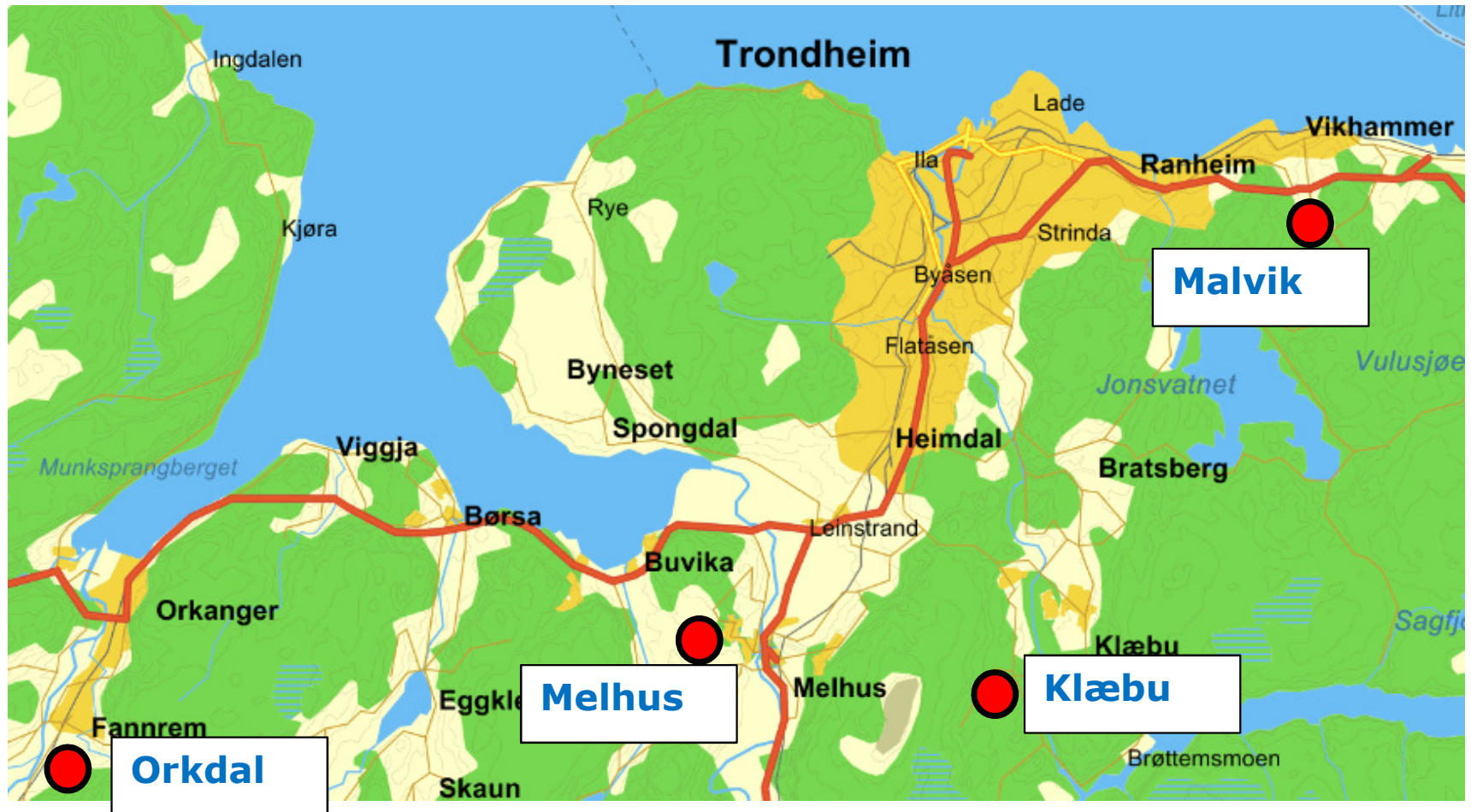


# Forslag Malvik Travlag (side 3 av 4)





## 4) Sammenstilling kostnader





## SAMMENSTILLING PROSJEKTKOSTNADER PR 24.08.2017

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
<b>SUM ENTREPRISEKOSTNADER</b>	<b>kr 164 213 125</b>	<b>kr 176 127 134</b>	<b>kr 152 586 250</b>	<b>kr 158 306 250</b>
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
<b>SUM GENERELLE KOSTNADER</b>	<b>kr 18 738 968</b>	<b>kr 19 583 517</b>	<b>kr 16 950 140</b>	<b>kr 17 040 791</b>
<b>SUM BYGGEKOSTNAD</b>	<b>kr 182 952 093</b>	<b>kr 195 710 651</b>	<b>kr 169 536 390</b>	<b>kr 175 347 041</b>
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
<b>SUM SPEIELLE KOSTNADER</b>	<b>kr 28 258 269</b>	<b>kr 63 513 400</b>	<b>kr 42 087 796</b>	<b>kr 98 825 144</b>
<b>SUM PROSJEKTKOSTNAD EKS MVA</b>	<b>kr 211 210 362</b>	<b>kr 259 224 051</b>	<b>kr 211 624 186</b>	<b>kr 274 172 185</b>
<b>MVA - pliktig</b>	<b>kr 182 513 125</b>	<b>kr 194 327 134</b>	<b>kr 170 786 250</b>	<b>kr 176 506 250</b>
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
<b>SUM PROSJEKTKOSTNAD INKL MVA</b>	<b>kr 234 024 502</b>	<b>kr 283 514 942</b>	<b>kr 232 972 467</b>	<b>kr 296 235 466</b>
<b>Sum grunnlag for prisstigning/uforutsett</b>	<b>kr 208 709 766</b>	<b>kr 220 860 026</b>	<b>kr 194 624 531</b>	<b>kr 199 109 531</b>
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
<b>Delsum inkl netto mva belastning</b>	<b>kr 246 547 088</b>	<b>kr 296 766 544</b>	<b>kr 244 649 939</b>	<b>kr 308 182 038</b>
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
<b>Sum antatt sluttkostnad nytt anlegg inkl netto mva belastning</b>	<b>kr 269 051 078</b>	<b>kr 320 461 935</b>	<b>kr 265 991 243</b>	<b>kr 330 095 343</b>
Avsetning usikkerhet reserve 10%	kr 24 654 709	kr 29 676 654	kr 24 464 994	kr 30 818 204
<b>Sum inkl reserve</b>	<b>kr 293 705 787</b>	<b>kr 350 138 590</b>	<b>kr 290 456 236</b>	<b>kr 360 913 547</b>

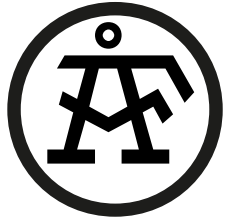
Det er ikke medtatt potensial for mva-refusjon større enn 50%

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)



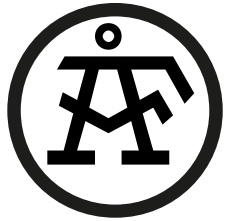
# Balanse prosjektkostnad mot finansiering fra selger

Post	Malvik	Klæbu	Orkdal	Melhus
<b>Balanse samlet antatt prosjektkostnad opp mot forskudd (uten usikkerhet reserve)</b>			<b>A</b>	
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
<b>Balanse samlet kost med usikkerhet opp mot forskudd:</b>			<b>B</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

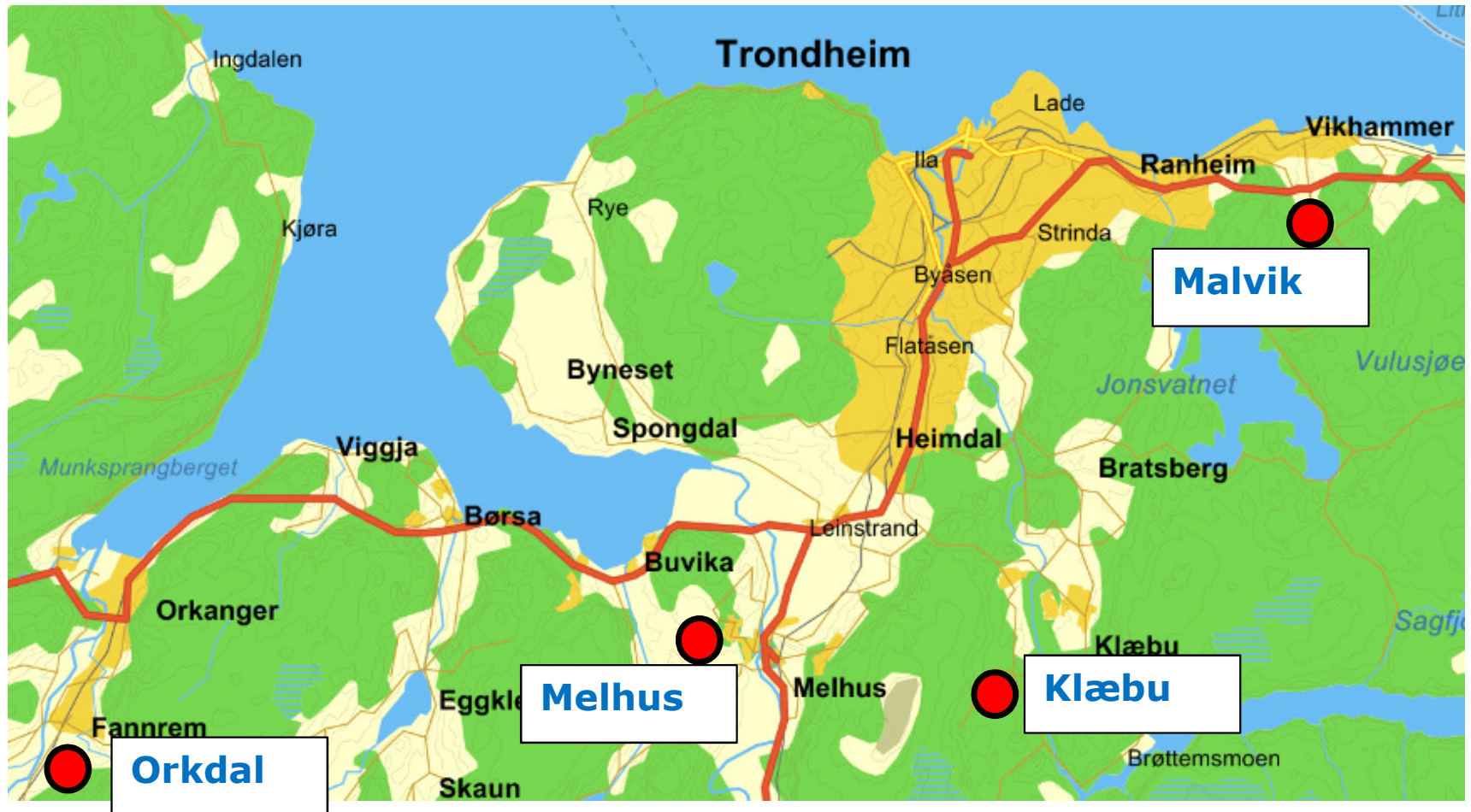
A = Antatt maks sluttsum for prosjektet

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
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mulig å etablere lokaliteter/aktiviteter også for ryttersporten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mulig å etablere lokaliteter/aktiviteter også for ryttersporten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mulig å etablere lokaliteter/aktiviteter også for ryttersporten i <u>Orkdal</u>.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mulig å etablere lokaliteter/aktiviteter også for ryttersporten</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Samdrift med Nye Veier for å ta av tunellmasser for nytt tunnellop Væretunellen. <b>Økonomisk gunstig for prosjektet og samfunnsnyttig gevinst.</b></li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nærheten til E6, Trondheim og Stjørdal gjør anlegget attraktivt for andre arrangement (uten merinvesteringer) <b>Størst mulighet for merinntekter</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Brukbar nærhet til Trondheim, kan dra arrangement (uten merinvesteringer)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mulig for arrangement, men mer «Orkdalsbasert»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ligger nært til E6 og E39 samt Melhus Sentrum og brukbar nærhet til Trondheim, kan dra arrangement (uten merinvesteringer)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Det bør være mulig å få til et samspill/-bruk av p-anlegget med AtB både for «Park &amp; Ride» og ytre bussdepot Øst.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Det er nevnt mulighet til samspill/-bruk av p-anlegget med AtB både for «Park &amp; Ride» og bussparkering natt.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>God synlighet mot E6 kan gi inntekter på profilering</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nærhet til Trondheim gir best potensial for antall tilskuere og omsetning på banen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nært Trondheim, bra potensial for tilskuere på banen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Litt annet publikum enn de andre? Mest fra Orkdal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nært Trondheim, bra potensial for tilskuere på banen.</li> </ul>

# Usikkerhet

Malvik	Klæbu	Orkdal	Melhus
<ul style="list-style-type: none"> <li>Omdisponering av ca 80 mål dyrket mark. Malvik forutsetter erstatning 1:1.</li> <li>Gårdsbruk som er interessert må avklares.</li> <li>Vil Malvik kommune gå for det – og ta den inn i revisjonen av KPA høsten 2017?</li> <li>Vil fylkesmannen godkjenne løsningen?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Godkjenning av utvidelse av myrdepot mhp kostnad.</li> <li>Bør være en grei mulighet dersom utvidelsen tas inn i reguleringsplan for tranvanlegget.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>En grunneier som nekter å selge.</li> <li>Kommunen har signalisert at de vil ekspropriere når detaljplan er godkjent.</li> <li>Det er bekreftet juridisk at man kan få forhåndstiltredelse.</li> <li>Vil ikke forsinke planarbeider, men kan gi negativ mediedekning å «ta eiendom»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Omdisponering av ca 100 mål dyrket mark, uten plan for erstatning av dette.</li> <li>Kommunen har bekreftet at de vil jobbe mot Fylkesmannen mhp godkjenning.</li> <li>Er det sannsynlig å oppnå uten erstatningsareal?</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Kvikkleire - stabilitet og bebyggbarhet må utsjekkes. Sannsynlig at anlegget kan legges dit uten større tiltak</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Ligger i flomsone, men litt nivåheving mot elven gir nødvendig sikkerhet mot flom.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Tilgang på nødvendig grunn for å dekke programmet</li> </ul>			

# Verdistigning i fremtiden (opp mot 50 år)

Malvik	Klæbu	Orkdal	Melhus
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Leistadkrysset kan få press på seg mhp etablering av handelsarealer.</li> <li>• Kanskje kan det være mulig med boligvekst fra Vikhammeråsen og oppover.</li> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det vil være sannsynlig at FV704 også skal forbedres frem mot Ler.</li> <li>• Fullbygging av logistikkområdet på Sandmoen/Torgård kan medføre litt trykk på området.</li> <li>• Lite sannsynlig at travet vil få behov for å flytte anlegget grunnet utbyggingspress – i så fall forutsettes det flytting uten merkostnad for travet.</li> <li>• Liten sannsynlighet for at et fremtidig salg kan gi meravkastning.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veldig liten sannsynlighet for at det vil bli utbyggingspress på anlegget.</li> <li>• I så fall vil det være boligbygging av eneboliger/rekkehus, men det er mange andre områder som lar seg bebygge og nærmere Orkanger.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det kan være sannsynlig at det kan komme press på å bygge ut til boliger i området.</li> <li>• 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.</li> </ul>

# Oppsummert (1)

Malvik	Klæbu	Orkdal	Melhus
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gunstig pris (grunnerverv og samtidighet med Nye Veier sin anleggsdrift)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pris balanserer akkurat på grensen av forskudd 335 og tillegg 20 MNOK!</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gunstig pris</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dyrest pris (grunnervervet) og over grensen for forskudd 335 MNOK.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nærmest Trondheim og Værnes/Stjørdal, helt inn til E6 og Leistadkrysset</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nært Trondheim</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lengst unna Trondheim</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nært Trondheim, E6 og E39</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Størst mulighet for andre arrangement</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bra mulighet for andre arrangement</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nok areal for tomteerverv må oppnås!</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aksept fra kommune og fylkesmann på å benytte matjord – som erstattes 1:1 med nydyrkning <b>MÅ OPPNÅS</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurant å få godkjent reguleringsplan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arealbruk er avklart i kommuneplanens arealdel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utfordring i å få godkjent å ta 100 mål dyrket mark uten å erstatte tapt areal.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Samtidighet med Nye veier er viktig å oppnå! (Det gjelder også for Nye veier som vil ha stor gevinst i sitt prosjekt)</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kvikkleire må avklares</li> </ul>			

# Oppsummert (2)

Dersom alternativet bli valgt?

Malvik	Klæbu	Orkdal	Melhus
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avklaring mot Malvik kommune politisk og administrativt - at anlegget tas inn i kommuneplanens arealdel</li> <li>• Avklaring dyrket mark mot Fylkesmannen.</li> <li>• Kvikkleire må avklares</li> <li>• Avtale med Nye Veier AS må sikres</li> <li>• Avtaler på samlet tomteområde må inngås</li> <li>• <b>Det er usikkerhet på å få akseptert omdisponering av LNF-dyrket mark</b> = Det må velges et reservealternativ dersom Malvik velges, og det må være Klæbu eller Orkdal (Melhus er i samme situasjon)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planprosess kan igangsettes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planprosess kan igangsettes</li> <li>• Forhåndstiltredelse ekspropriasjon ved godkjent detaljert reguleringsplan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avklaring endelig priser tomt.</li> <li>• Sikre finansiering inklusive usikkerhetsmargin (ut over maks 355 MNOK i forskudd fra selger)</li> <li>• Avklaring dyrket mark mot kommune og Fylkesmannen.</li> <li>• <b>Det er usikkerhet på å få akseptert omdisponering av LNF-dyrket mark</b> = Det må velges et reservealternativ dersom Melhus velges, og det må være Klæbu eller Orkdal (Malvik er i samme situasjon)</li> </ul>

# 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).