

Kjell Håvard Nilsen

Fra: Anders Morken <Anders.Morken@avisa-st.no>
Sendt: 23. oktober 2014 23:22
Til: Kjell Håvard Nilsen
Emne: Innspill fra Orkdal

Innspill fra Orkdal travklubb

Pris:

- * Orkdal er 45 millioner kroner billigere enn Klæbu. I tillegg bør det tillegges vekt at 19 millioner kroner av tomtkostnaden i Orkdal tilfaller Orkdal Travklubb, og vil således bli værende i travet. Det er også en svakhet i rapporten at man ikke har "sondert" mot travklubben om hva man er villig til å selge for. Alle millioner som travklubben eventuelt vil være villig til å fire på, vil være ren netto pluss for prosjektet.
- * Et annet punkt som favoriserer Orkdal, er at pengene for banetomta til travklubben kan bli brukt til å bygge treningsfasiliteter som kommer hele anlegget til gode, og således vil utgjøre en besparelse for prosjektet.
- * Det er trukket fram at det ikke er lagt til kostnader til Orkdal knyttet til opparbeidelse av et treningsanlegg i Trondheim. Det er det heller ikke grunnlag for. Rapporten oppgir at det er lik reisetid fra Trondheim til både Klæbu og Melhus. All den tid trondheimsregionen tilfredsstilles ved å kjøre 21 minutter til Klæbu om banen bygges der, bør trondheimsregionen også være tilfredsstilt ved å måtte kjøre 21 minutter til Melhus om banen ikke bygges i Klæbu.
- * Det er sagt at det skal fordeles penger fra Leangen-salget til regionbaner i Midt-Norge. Ved å legge banen til Orkdal, eller for så vidt også til Melhus, så sparer man disse pengene som ellers ville ha gått til opprusting av disse banene. Denne summen er ren nettogevinst for prosjektet.
- * Summerer man alle disse punktene, vil man se at den reelle besparelsen ved Orkdals-alternativet er mye høyere enn de 45 millionene.

Sammenstilling/vektning

- * Vekter man 50 prosent på pris, slik rapporten gjør, havner Klæbu på vektall 1,65 og Orkdal på 1,88. Legger man imidlertid inn 60 prosent på pris, noe som mange mener vil være fornuftig ved et såpass kapitalkrevende prosjekt, vil Orkdal komme best ut med et vektall på 1,65 mot Klæbus 1,70.
- * Det kan også oppleves som en logisk brist at man ikke har differensiert vektning på pris. Ved modellen som er brukt, ville vektinga blitt den samme om prisdifferansen bare hadde vært en million kroner mellom alternativene, eller 100 millioner for den del.
- * Ved beregning av risiko/gjennomføringssikkerhet, såes det tvil om Orkdal kommune vil kunne få ekspropriere areal tidsnok. Ifølge Orkdal kommune er det ikke grunnlag for å så tvil om dette. Dette må uansett kvalitessikres.
- * I tilknytning til ratingtabellen står det at Melhus kommer på andreplass hvis man fjerner vektall. Dette er feil. Orkdal ender opp med 13, mens Melhus ender opp med 14.

Samferdsel

- * Det er et poeng at ny vei til Klæbu ikke er finansiert, og det hefter derfor usikkerhet om eller når den vil bli bygd.
- * Statsbudsjettet gir 200 millioner kroner til bygging av firefelts motorvei mellom Heimdalsmyra og Jaktøyan, med oppstart neste år. Dette styrker både Orkdals- og Melhus-alternativet, da trafikkork på Heimdalsmyra ikke lenger vil være et argument. Dette vil også påvirke den reelle kjøretida både til Orkdal og Melhus.

Driftskostnader

- * Eiendomsskatt på næringsbygg i Klæbu vil øke driftskostnader betydelig. Å be om en garanti fra Orkdal om at slik skatt ikke vil bli innført i Orkdal, slik det er signalisert at det vil bli bedt om, oppleves litt merkelig. Det er nemlig bare et svært lite fåtall av kommuner i Trøndelag som har eiendomsskatt på næringsbygg, og sjansen for at slik skatt blir innført er derfor liten.

Byggekostnader

* Det hersker utvilsomt usikkerhet rundt byggekostnadene i Klæbu på grunn av myr og leire-grunn man ikke har oversikt over. I Orkdal er grunnen enkel og oversiktlig, og byggekostnadene kan dermed beregnes med stor sikkerhet.

Sendt fra min iPad