



VENNESLA KOMMUNE

Arkivsak-dok. 18/00663-1
Arkivkode ---/L81
Saksbehandler Ingrid Sæther Kongsmo

Saksgang
Plan- og økonomiutvalget

Møtedato
13.03.2018

PRINSIPPER FOR KOSTNADSFORDELING/ANLEGGSBIDRAG TIL INFRASTRUKTURILTAK – OMRÅDEREGULERING SENTRUM NORD

SAMMENDRAG:

Områdereguleringsplan for sentrum nord er under utarbeidelse og planen inneholder forslag til flere felles infrastrukturiltak. Etablering av disse blir et samarbeid mellom alle utbyggingsaktørene innenfor området samt det offentlige. Saken gir en oversikt over hvilke tiltak dette gjelder og foreslår en fordeling mellom offentlig og private bidrag for realisering.

Etablering av rundkjøring FV 405/Sentrumsvegen inklusiv nye armer/løsninger for Nesvegen, Vardeheivegen syd og Røllend er det mest kostnadskrevende innenfor planen, og må i tillegg etableres tidlig i utbyggingsfasen. Anlegget vil ligge som et rekkefølgekrav i områdereguleringen. Det er fremdeles usikkerhet i endelig løsning i forhold til Røllend, og kostnadsoverslag basert på kun reguleringsplan blir svært grove/usikre. Det er likevel viktig få frem et kostnadsbilde som avklarer at foreslått løsning er realiserbar i forhold til utbyggingsvolumet som skal bidra. Det er per i dag ikke avsatt offentlig midler til ny kryssløsning for fv 405. Saken foreslår avtaleprinsipper som skal gjelde for aktørene innenfor område. Disse går ut på at utbyggere betaler inn et anleggsbidrag pr m² BRA (bruksareal). Det er utarbeidet grove kostnadsoverslag og videre beregnet estimat på utbyggingsvolum (m² BRA), og det er gitt i hvilken størrelsesorden anleggsbidraget trolig vil ligge. Med i kostnadene er også tiltak i Sentrumsvegen og lek i Auravegen, men disse utgjør svært liten del av totalkostnaden. Foreløpig beregning viser at anleggsbidraget ligger på et nivå som rådmannen mener er innenfor det utbyggingsaktørene kan akseptere.

Det er avtalt at fylkeskommunen vil stå som byggherre og anlegget kan da bygges med momsfristak. Videre bidrar det offentlige ved at kommunen tar ansvar for planlegging, sikrer fremdrift/gjennomføring og samhandling mellom aktørene. Kommunen må ta risiko ved økte kostnader utover beregnet og kommunen må også være forberedt på forskuttere midler da det er stor sannsynlighet for at etablering av rundkjøring skjer før alle utbyggingsområdene er kommet i gang.

I tillegg foreslås det at andre tiltak innenfor planen gjennomføres i sin helhet av kommunen/offentlige, eks oppgradering av Auravegen.

Rådmannen foreslår at avtaleprinsippene som fremgår i saken sendes til alle utbyggingsaktørene innenfor området for å sikre at alle får lik informasjon og forståelse. Det er da også mulig for aktørene komme med kommentarer/innspill, og da spesielt i forholdt til om beløpet skal deles opp slik at det blir et lavere beløp for næring og da desto høyere beløp for bolig.

Endelig beregning av anleggsbidrag og gjennomføring av utbyggingsavtaler kan ikke inngås før endelig planvedtak.

Rådmannens forslag til vedtak:

- 1 Avtaleprinsipper redegjort i saksfremlegg legges til grunn for beregning av anleggsbidrag fra private utbyggingsaktører innenfor områdereguleringsplan for sentrum nord.
- 2 Endelig anleggsbidrag beregnes når områdereguleringsplan for sentrum nord er endelig vedtatt. Rådmannen gis fullmakt til å fastsette endelig beløp.
- 3 Plan- og økonomiutvalget slutter seg til at kommunen forskutterer ved behov.
- 4 Sak om avtaleprinsippene sendes til aktuelle utbyggingsaktører

Vedlegg:

Plankart områderegulering sentrum nord – 1. gangs høring

Bakgrunn for saken:

Områdereguleringsplan for sentrum nord er under utarbeidelse. Den har vært ute på 1. gangs høring og skal trolig opp til ny behandling for utlegg til 2.gangs høring i april og videre opp for endelig planvedtak antagelig rett etter sommeren 2018.

Planens hovedintensjon er å legge til rette for et attraktivt og fremtidsrettet sentrum og gi øvre rammer for realisering av enkeltprosjekter basert på egne reguleringsplaner. Det åpnes opp for etablering av 55-65.000m² ny bygningsmasse fordelt på bolig og næring innenfor området. En av forutsetningene for god sentrumsutvikling er god adkomst til sentrum, og gjennom planprosessen har det vært stort fokus på ny kryssløsning/etablering av rundkjøring mellom FV 405 og Sentrumsvegen.

Standard utbyggingspolitikk er at utbyggingsaktører er ansvarlig for planlegging og etablering av nødvendig infrastruktur innenfor et utbyggingsområde. Det settes rekkefølgekrav i reguleringsplaner som sikrer at tilhørende infrastruktur blir bebygd og at ny utbygging ikke belaster det offentlige i ettertid med unntak av overtakelse til drift/vedlikehold (teknisk infrastruktur).

I et sentrumsområde hvor det planlegges økt utbygging eller innenfor et transformasjonsområde (eks fortetting) vil det normalt bli noe mer sammensatt. Det er ofte flere utbyggere innenfor et område som belaster og har behov for den samme nye/oppgraderingen av infrastruktur. I tillegg har allerede området en belastning som det offentlige har et grunnleggende ansvar for. Etablering av ny infrastruktur/oppgradering må derfor bli et samarbeid mellom alle utbyggingsaktørene samt det offentlige.

Innenfor områderegulering av sentrum nord planlegges det diverse felles infrastrukturtiltak, og disse settes inn som rekkefølgekrav i planbestemmelsene. Planen er overordnet og det vil kreves detaljregulering fra hvert enkelt utbyggingsprosjekt innenfor området. Rekkefølgebestemmelser i områdeplanen forutsettes å tas inn i de kommende detaljplanene. I tillegg vil det komme egne rekkefølgekrav i tilknytning til hver enkelt reguleringsplan som naturlig hører til kun de enkelte prosjektene alt etter størrelse og plassering. Dette vil være innenfor lek/grønt, parkering på egen tomt, vann/avløp/overvann/fordrøyning og eventuelt offentlig infrastruktur i tilknytning til området.

Denne saken tar for seg felles infrastruktur som ligger som rekkefølgekrav i områdereguleringsplanen og som alle aktørene innenfor planen vil få videreført. For å sikre fremdrift og forutsigbarhet er det viktig få på plass avtaleprinsipper som skal gjelde for aktørene innenfor område. Det må utarbeides en modell og et avtalegrunnlag mellom kommunen og de private for finansiering og fordeling av kostnader til disse infrastrukturtiltakene.

Det ligger en usikkerhet i at planen ikke er endelig vedtatt og det kan bli endringer i tiltakene som igjen kan gi endringer i kostnadsbildet. Men da det allerede er gitt

tillatelse til tre prosjekter innenfor området så er det likevel viktig å få enighet om de prinsippene som skal ligge bak en kostnadsfordeling. Aktørene som har fått tillatelse har alle vedtak om bidrag til felles infrastrukturtiltak. Videre er det også viktig å få dette tidlig på plass slik at de øvrige aktørene innenfor området har en forutsigbarhet i forhold til økonomiske konsekvenser og kan komme i gang med sine reguleringsplaner/prosjekter så raskt som mulig.

Rådmannen velger derfor at det nå fremlegges sak som forslår fordeling mellom offentlig og privat bidrag (forholdsmessighet) samt forslag til prinsipper for kostnadsfordeling mellom de private aktørene.

Det er kun prinsippene som tas opp her, og det vil bli vist grove kostnadsoverslag og i hvilken størrelsesorden anleggsbidraget trolig vil ligge på. Endelig beregning av anleggsbidrag og gjennomføring av utbyggingsavtaler kan ikke inngås før endelig planvedtak.

Merknader:

Felles infrastrukturtiltak – andel offentlig og privat

Følgende felles infrastrukturtiltak er planlagt innenfor sentrum nord som defineres som offentlige hovedanlegg. Vi deler dem opp i 3 faser ut fra rekkefølgen de antagelig kommer til å bli gjennomført. Oversikten foreslår i korte trekk kostnadsfordeling mellom offentlig andel og privat andel.

Fase 1 – Krav om gjennomføring straks etter planvedtak:

- **Etablering av rundkjøring FV 405/Sentrumsvegen** inklusiv nye armer/løsninger for Nesvegen, Vardeheivegen syd og Røllend. Tiltaket er det mest kostnadskrevende innenfor sentrum nord, og må i tillegg etableres tidlig i utbyggingsfasen. Alle utbyggingsområdene vil bidra til økt belastning på trafikksystemet og alle vil ha en klar fordel av en bedre trafikkavvikling. Tiltaket forutsetter derfor bidrag fra alle aktørene som planlegger utbygging innenfor området. Kommunen/fylkeskommunen tar ansvar for planlegging og gjennomføring. Lenger ned i saken redegjøres prinsipper for fordeling av kostnader mellom de private aktørene.
- **Tiltak langs Sentrumsvegen** som eks nye holdeplasser, etablering av fortau og gangfelt. Noen av tiltakene blir følger av at rundkjøring etableres og må derfor også tas tidlig i prosessen. Foreslås tas med inn i kostnadene for etablering av ny rundkjøring.
- **Ballbane og lek i Auravegen:** Kommunen har budsjettert for ny ballbane langs Auravegen i 2018. I tilknytning til ballbanen er det et areal på ca 500m² som planlegges opparbeides til lek. Denne opparbeidelsen forutsetter bidrag fra de

private aktørene. Dette er et naturlig bidrag for utbygging av denne størrelsen (over 25 boenheter) som i utgangspunktet krever kvartalslek.

Fase 2 – Har ikke krav innen en gitt tid, og finansiering må avklares:

- **Auravegen** – Brede tværsnitt for myke trafikanter med separering for syklende og gående. Da de private aktørene allerede er belastet med tiltak som må gjennomføres tidlig i prosessen (rundkjøringen/fase 1) foreslår rådmannen at opprusting av Auravegen ikke belastes disse, men at tiltaket i sin helhet dekkes av det offentlige. Det vil antagelig være mulig søke midler fra ulike pakker/ordninger fra stat/fylke. Evt må tiltaket spilles inn til fremtidig økonomiplan og kommunen dekke dette selv.
- **Aurabekken** – Bekkeledningen som går fra ungdomsskolen, ned Auravegen, over Heiseldalstunet og videre ned Torsbyvegen før den går ut under fv 405. Denne er et sårbart punkt ved ekstremt mye nedbør, og må utvides. Arbeidet har begynt ved ungdomsskolen og første del av Auravegen i forbindelse med anleggsarbeidet her. Videre har Heiseldalstunet krav om omlegging før de bygger da planlagt bygging ligger over ledning. Rådmannen foreslår at videre utskiftning ned Torsbyvegen blir kommunens ansvar, evt i samarbeid med utbyggingsaktørene som direkte skal knyttes til denne med sine overvannssystem. Under fv 405 kan denne etableres i kombinasjon med ny kulvert for myke trafikanter.
- **Torsbyvegen/torg:** Det er ikke avklart hva som konkret ligger i prosjektet eller kostnader. Det kan bli aktuelt med samarbeid med aktørene i direkte tilknytning. Det må forventes kommunalt bidrag til evt opparbeidelse.
- Offentlig parkeringsplass mellom BS10 og BS9: Foreslås som kommunens ansvar og må spilles inn til økonomiplanen.
- Offentlig park ved Skogliparken: Rekkefølgekrav om opparbeidelse i vedtatt bebyggelsesplan for Skogliparken.

Fase 3: Lenger frem i tid, og må sees i sammenheng med utbygging av Revia.

- Kulvert under FV 405 samt evt gang- og sykkelsti langs FV 405 på østsiden av veien (langs sentrum/Revia). Kulvert kan sees på i sammenheng med utskiftning av bekkeledning.

Grunnlag og prinsipper for kostnadsfordeling til ny rundkjøring / tiltak i fase 1:

Av ny infrastrukturtiltak er det ny kryssløsning/rundkjøring for FV 405 og Sentrumsvegen som utgjør de største kostnadene. Denne løsningen krever i tillegg

omlegging av Nesvegen, Vardeheivegen syd og Røllend. Statens vegvesen har vært tydelige i hele prosessen samt i høringsinnspill at tiltaket må etableres tidlig i utbyggingsfasen.

Det er derfor helt avgjørende for videre planarbeid og utbygging i området at planlagt rundkjøring og løsninger i forbindelse med FV 405 har en økonomisk sikkerhet for å realiseres og en konkret fremdriftsplan.

Det er per i dag ikke avsatt offentlig midler til ny kryssløsning FV 405.

Reguleringsarbeidet har derfor hatt ekstra fokus på å finne løsning som er økonomisk realiserbar slik at utbyggingsvolumet innenfor samme område har mulighet til å bære kostnadene for anleggelse av ny rundkjøring.

Det offentlige bidraget inn i dette prosjektet er først og fremst en avklaring som er gjort med fylkeskommunen at de vil stå som byggherre på prosjektet. De ønsker da å gjennomføre prosjektet etter anleggsbidragsmodellen, og dermed gjennomføre anlegget med momsfristak. Dette er en avklaring som er svært bra for prosjektet både i forhold til gjennomføring og økonomisk. Tidspunkt for realisering er ikke avklart enda. Dette vil fylkeskommunen komme tilbake til når de kjenner de endelige rammene, og det må sees opp mot den generelle kapasiteten til Statens Vegvesen og fylkets egne vedtatte prosjekter. Fylkeskommunen inngår da avtale med kommune som igjen må sørge for å få inn midler fra utbyggingsaktørene. Det er altså kommunen som tar risiko ved økte kostnader utover beregnet og kommunen må også være forberedt på forskuttere midler da det er stor sannsynlighet for at etablering av rundkjøring skjer før alle utbyggingsområdene er kommet i gang. Videre bidrar det offentlige ved at kommunen tar ansvar for planlegging, sikrer fremdrift/gjennomføring og samhandling mellom aktørene.

Kostnadsbilde:

Det er gjennomført grove kostnadsoverslag både fra ViaNova og Statens vegvesen for etablering av rundkjøring inklusiv omlegging av Nesvegen, Vardeheivegen og Røllend. Det er da tatt utgangspunkt i løsning som skissert i områdereguleringsplanen ved første høring.

Selve anlegget er beregnet til 14-16 mill. Med påpluss av 20% uforutsett og 15% prosjektering og byggeledelse har vi en sum på mellom 19-22 mill. I tillegg kommer eiendomsoverdragelse som er grovt estimert til 10 mill.

Tiltak i Sentrumsvegen som er foreslått tatt med i denne fasen er grovt estimert til 2 mill. Opparbeidelse av lek i Auravegen som også tas med i denne fasen er satt til 1 mill.

Foreløpig sum til fordeling ligger da på mellom 32-35 mill.

Det må presiseres at det er stor usikkerhet i kostnadene. På et reguleringsplannivå er det svært grove tall som beregnes. I tillegg er det fremdeles usikkerhet i endelig løsning. Når områdereguleringsplanen nå legges ut for 2. gangs høring vil det trolig være med ulike forslag for Røllend, og disse vil utgjøre forskjeller i kostnadene for helheten. Dette er hovedårsaken til at rådmannen på nåværende tidspunkt kun vil foreslå at prinsippene tas opp, mens endelig anleggsbidrag må beregnes når

områdereguleringsplan er endelig vedtatt og helst også etter byggeplan for rundkjøring er laget for å få bedre kostnadsgrunnlag.

Det er likevel viktig få frem et kostnadsbilde som avklarer at foreslått løsning er realiserbar i forhold til utbyggingsvolumet som skal bidra.

Områder som skal belastes og fordeling av kostander

Det forslås at kostnaden deles på utbyggingsvolumet til områdene hvor det legges til rette og planlegges ny utbygging. En slik måte å fordele kostnadene på er svært vanlig i tilsvarende prosjekter i andre kommuner. Eksempelvis Marviksletta i Kr.sand, Tangvall i Søgne og i sentrum Mandal.

Nedenfor vises en beregning på antatt utbyggingsvolum i m² BRA (bruksareal). På prosjekter som allerede har fått godkjenning har vi en faktisk BRA, mens områder som ikke har reguleringsplan enda har vi estimert BRA. Da det er usikkert hvor mye eiendommene vil utnyttes har vi lagt inn tall for to ulike utnyttelsesgrader.

BRA-regnskap fra igangsatte prosjekt - BRA hentet fra reguleringsplan/byggesak:			
Felt	BRA Næring	BRA bolig	Tot BRA
BS8 - Sentrumsv 34	942	2410	3352
BS10 - Heiseldalstunet	2040	7675	9715
BB1 -Vardeheivegen		2826	2826
Totalt	2982	12911	15893

Estimert BRA på bakgrunn av tomtens størrelse, boligutnyttelse og etasjehøyde							
Utnyttelsesgrad bygning: 65%				Utnyttelsesgrad bygning: 85%			
Felt	BRA Næring	BRA bolig	Tot BRA	Felt	BRA Næring	BRA bolig	Tot BRA
BS 11 - Msoeid/Eivindson	2140	5991	8131	BS 11	2798	7835	10633
BS 12 - Coop m.fl	3342	9357	12698	BS 12	4370	12236	16605
BS 14 - Svendsen	7888	9466	17354	BS 14	10316	12379	22694
Tot:	13370	24814	38184	Tot	17484	32449	49933

Totalt med igangsatte prosjekt og planlagte prosjekt gir dette et utbyggingsvolum på omkring 55-65.000 m².

Det foreslås at området Revia ikke tas med i fordelingsnøkkelen. Her ligger det i dag bolighus, og det vil antagelig ligge noe langt frem i tid før dette transformeres til et sentrumsområde. Ved en fremtidig utbygging av Revia vil det knyttes andre rekkefølgekrav som også er bidrag til felles infrastruktur. Dette gjelder planskilt krysning av FV 405 til gs-sti/tursti langs Otra og evt gs-sti langs FV 405 på østsiden. Det kan også bli aktuelt med et større område for grønt/park/lek ved utbygging her.

Videre er ikke BS1 – BS7 tatt med. Disse er i hovedsak allerede utbygde, og evt nybygging vil trolig ligge langt frem i tid. I tillegg er BS1-BS7 områdene lenger sør og har mer naturlig adkomst sør i sentrum.

Område BB2/Skogliparken har godkjent reguleringsplan/bebyggelsesplan, og det vil ikke være naturlig legge inn nye rekkefølgekrav til denne nå. Dersom det søkes utbygging utover det som allerede er regulert må nye rekkefølgekrav vurderes. I vedtak til bebyggelsesplanen er det krav om at prosjektet opparbeider lek, park og fellesarealer. Parkanlegget er regulert til offentlig og skal være felles for alle områdene rundt. Prosjektet bidrar med dette inn i felles infrastruktur i områdereguleringen.

Forslaget som er utarbeidet nå fordeler kostnaden likt på næring og bolig. I tilsvarende avtaler fra de omkringliggende kommunene er det i noen tilfeller delt slik at næring gis et mindre andelsbidrag og bolig et høyere anleggsbidrag. Dette er vedtatt som følge av innspill fra utbyggingsaktørene da betalingsevnen normalt er lavere på næringsareal.

I forhold til kostnadsestimatet og beregnet m² BRA vil et anleggsbidrag ligge i området 5-600 kr pr m² BRA. Dette vil si at utbygging av 100m² BRA vil utløse et anleggsbidrag på kr 50-60.000,-

Til sammenligning har det vært praktisert anleggsbidrag på kr. 50.000,- pr boenhet diverse plasser i kommunen som innbetaling til felles infrastruktur. Eks nye boenheter i Eikelandsdalen som har betalt inn til fremtidig gang- og sykkelsti langs Veråsvegen. Ved utbygging i Tangvall i Søgne er det avtalt og vedtatt anleggsbidrag på 750 kr pr m² bolig og 100 kr pr m² næring.

Rådmannen mener at de foreløpige beregningene viser at planlagt infrastruktur er realiserbar og at anleggsbidrag vil ligge på et beløp som er innenfor det utbyggingsaktørene kan akseptere.

Venneslavegen 270/Vardehei er et prosjekt som er ferdig regulert og har nå fått igangsettingstillatelse med dispensasjon fra regulert kryssløsning (rundkjøring Vardevegen/Røllendvegen). Prosjektet bidrar direkte til ny løsning ved både ta ansvar for prosjektering og anleggelse av nytt kryss for Vardeheivegen ut på FV 405. De økonomiske forholdene for prosjektet i forhold til faktiske utgifter til felles infrastruktur opp mot et fremtidig anleggsbidrag avklares i utbyggingsavtale som det jobbes med nå.

Det har vært kontakt med flere av de andre utbyggingsaktører i området også, og de fleste er innforstått med å bidra til realisering av ny kryssløsning og at det vil bli beregnet et anleggsbidrag pr m² BRA. Rådmannen vil likevel foreslå at saken og prinsippene sendes til alle de aktuelle aktørene for å sikre at alle får lik informasjon og forståelse. Det er da også mulig for aktørene komme med kommentarer/innspill, og da spesielt i forholdt til om beløpet skal deles opp slik at det blir et lavere beløp for næring og da desto høyere beløp for bolig.