



Saksutskrift

Behandling av finansieringsmodell for fellestiltak i Vestby sentrum

Arkivsak-dok. 16/02055-20
Saksbehandler Simon Friis Mortensen

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Formannskapet	03.04.2017	24/17
2 Kommunestyret	24.04.2017	22/17

Kommunestyrets behandling 24.04.2017:

Repr. John A. Ødbehr (H) meldte seg inhabil, jfr. Forvaltningslovens § 6. Dette ble enstemmig vedtatt.

Votering:

Formannskapets vedtak ble enstemmig vedtatt.

Kommunestyrets vedtak 24.04.2017:

Forslag til finansieringsmodell for felles offentlig infrastruktur i Vestby sentrum, datert 17.3.2017, vedtas i samsvar med plan- og bygningslovens § 17-2.

Saksutskriften bekreftes
Vestby, 25.april 2017

Elin Tokerød
Formannskapssekretær

Dokumentet er elektronisk godkjent

Tidligere behandlinger

Formannskapetets behandling 03.04.2017:

Repr. John A. Ødbehr (H) meldte seg inhabil, jfr. Forvaltningslovens § 6. Dette ble enstemmig vedtatt.

Votering:

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Formannskapetets vedtak 03.04.2017:

Forslag til finansieringsmodell for felles offentlig infrastruktur i Vestby sentrum, datert 17.3.2017, vedtas i samsvar med plan- og bygningslovens § 17-2.

Saksfremlegg

Rådmannens innstilling:

Forslag til finansieringsmodell for felles offentlig infrastruktur i Vestby sentrum, datert 17.3.2017, vedtas i samsvar med plan- og bygningslovens § 17-2.

Vedlegg:

Finansieringsmodell for felles offentlig infrastruktur i Vestby sentrum

Vedlegg 1 - Kart over felles offentlig infrastruktur som er omfattet av modellen, datert 17.3.2017

Vedlegg 2 - Beskrivelse av kostnads kalkyler for fellestiltak, datert 16.6.2016

Vedlegg 3 - Kostnads kalkyler - infrastrukturtiltak, Vestby sentrum, datert 16.6.2016

Vedlegg 4 - Prioriteringsliste og beskrivelse av teknisk og grønn infrastruktur i Vestby sentrum, datert 10.5.2016

Vedlegg 5 - Oversikt over utbyggingsvolum, datert 28.10.2016

SAKSUTREDNING:

Bakgrunn for saken:

Områdeplanen for Vestby sentrum ble vedtatt i kommunestyret den 9.12.2016. «Sentrumsplanen» vil være styrende for utviklingen av Vestby sentrum i et langt planperspektiv.

For å lykkes med realiseringen av planen er kommunen avhengig av at det bygges en del felles offentlig infrastruktur. Den felles offentlige infrastrukturen, som er vurdert som nødvendig for utbygging i henhold til planen, er listet i områdeplanens rekkefølgebestemmelser, kulepunkt 1 (dette representerer infrastrukturen som er vist i vedlegg 1). Områdeplanen setter således krav om at denne infrastrukturen skal opparbeides, men den sier imidlertid ingenting om hvem som skal bekoste og bygge denne. Formålet med finansieringsmodellen er å lage et system for fordeling av kostnader for opparbeidelse av denne infrastrukturen mellom private utbyggere og det offentlige. Gjennom finansieringsmodellen gjøres fellestiltakene i planen således gjennomførbare i praksis, samtidig som modellen ivaretar forholdsmessigheten mellom prosjektene.

Det er i sentrumsplanen satt krav om at det skal utarbeides detaljreguleringer for alle områdeplanens delfelter. I forbindelse med utarbeidelse av disse detaljreguleringene vil det bli fremforhandlet utbyggingsavtaler knyttet til hver enkelt utbyggingsprosjekt. Kommunen har allerede fattet et vedtak i forbindelse med bestemmelsene til kommuneplanens arealdel (§ 4) om at det kan benyttes utbyggingsavtaler i hele kommunen. Det er igjennom utbyggingsavtalene at innbetaling til opparbeidelse av felles offentlig infrastruktur avklares. Det er således ikke finansieringsmodellen som vil være det juridisk bindende dokumentet for utbyggere. Finansieringsmodellen er ment å være et styrende dokument når kommunen skal fremforhandle disse utbyggingsavtalene. Finansieringsmodellen legges derfor frem som et «forutsigbarhetsvedtak» som en presisering av kommuneplanens § 4. På bakgrunn av finansieringsmodellen vil kommunens forventninger til utbyggers infrastrukturbidrag således være kjent før det settes i gang detaljert planlegging. Modellen sikrer på denne måten faste rammebetingelser og forutsigbarhet for både utbyggere og kommunen.

Finansieringsmodellen:

Grunneiere og utbyggere i Vestby sentrum har selv ønsket at kommunen utarbeider et system for finansiering av fellestiltak. Kommunen har et ansvar for at Vestby sentrum utvikles og er attraktivt, men samtidig er det planens potensial for boliger og næring som medfører at det må gjøres tiltak. Rådmannen mener derfor at både det offentlige og private må bidra til dette. Finansieringsmodellen er nødvendig for å klarlegge denne fordelingen.

Arbeidet med finansieringsmodellen har pågått parallelt med utarbeidelse av områdeplanen for Vestbys sentrum. Nødvendigheten av den offentlige infrastrukturen som er regulert i områdeplanen er vurdert i planarbeidet og samtlige tiltak har blitt kostnadsberegnet før vedtak av sentrumsplanen. Dette har vært viktig for å skape sammenheng mellom sentrumsplanens rekkefølgebestemmelser og finansieringsmodellens beregningsgrunnlag, nødvendighetsvurderinger og fordeling av kostnader. Tiltakene som finansieringsmodellen lager et system for fordeling av er således allerede skrevet inn i sentrumsplanens rekkefølgebestemmelser. Kravet i sentrumsplanens bestemmelser er at disse tiltakene skal være opparbeidet eller «sikret

opparbeidet» før det gis tillatelse til utbygging innenfor planområdet. Når det er innbetalt til kommunen i henhold til utbyggingsavtaler – basert på finansieringsmodellen – anses tiltakene som sikret opparbeidet.

Utbyggingspotensial som beregningsgrunnlag for modellen

For å kunne beregne grunneierbidraget må det legges til grunn et totalt antall m² BRA som forventes utbygget innenfor en gitt tidshorisont. Det er her mulig å ta utgangspunkt i den maksimale utbyggingen som områdeplanen legger opp til – dvs. cirka 680.000 m² BRA. Dette vil imidlertid erfaringsvis gi et resultat som ikke vil komme til å stemme. Dette fordi noen områder ikke vil bli utbygget innenfor en overskuelig tidshorisont og fordi en del områder ikke vil bli bygget med det maksimale antall m² BRA som områdeplanen på nåværende tidspunkt åpner opp for. Dersom områdeplanens maksimale utbyggingspotensial legges til grunn, vil kommunen således risikere at deler av rekkefølgekravene aldri realiseres. Kommunen måtte da også ha skrevet inn absolutt alle fellestilltak i sentrumsplanens rekkefølgebestemmelser.

Det er derfor valgt at forventet utbyggingspotensial innenfor en periode på 10-15 år skal legges til grunn for finansieringsmodellen. Dette utbyggingspotensialet er vurdert å være på cirka 200.000 m² BRA, hvilket tilsvarer områdeplanens første utbyggingsetappe, jf. bestemmelsene § 1 og planbeskrivelsens side 7. En detaljert oversikt over kommunens vurdering av utbyggingspotensialet er vist i vedlegg 5. Denne finansieringsmodellen fordeler således kostnader for infrastruktur på de første 200.000 m² som bygges i Vestbys sentrum. Dersom kommunen om 10-15 år har fått inn hele beløpet og fått realisert alle rekkefølgekravene som modellen legger opp til, vil områdeplanen bli revidert, og det vil bli stilt krav til nye rekkefølgekrav for etterfølgende utbygging. «Risikoen» for gratispassasjerer er derfor vurdert som minimal.

Nødvendighetsvurdering

Områdeplanen åpner opp for en mangedobling av Vestbys innbyggertall, og det er således naturlig at en slik utvikling vil sette helt andre krav til den tekniske- og grønne infrastrukturen i Vestby sentrum. Fellestilltakene som er skrevet inn i sentrumsplanen er vurdert som nødvendige for å kunne realisere første utbyggingsetappe i Vestby sentrum. Fellestilltakene inkluderer oppgradering av gatenettet, nye bruer over jernbanen samt nye/forbedrete parker og uteoppholdsarealer. Dette er tiltak som skal muliggjøre den planlagte utbyggingen og avhjelpe utfordringer som i fremtiden vil bli kraftig forsterket som følge av sentrumsutviklingen.

Kostnadsberegninger

Den totale infrastrukturen i sentrumsplanen er kostnadsberegnet til 684 millioner kroner. Fellestilltakene, som er vurdert nødvendige for de første 200.000 m² BRA som bygges i Vestby sentrum, har en beregnet totalkostnad på 473 millioner kroner eks. mva. Vedlegg 2 og 3 gir en detaljert kostnadsberegning for hvert enkelt tiltak.

Infrastrukturbidrag

Det er i finansieringsmodellen gjort en vurdering av den forholdsmessige fordelingen av kostnadene mellom det offentlige og det private. Det er i modellen lagt opp til at kommunen, på vegne av det offentlige, bidrar med følgende:

- Kulturminneregistreringer, grunnundersøkelser, trafikkanalyser, parkeringsanalyse og arkitektkonkurranser i forbindelse med arbeidet med områdereguleringen.
- Utarbeidelse av områdeplanen og denne finansieringsmodellen.
- Tomtearealer til opparbeidelse av vei og parker (totalt mer enn 100.000 m²).

- Momsbesparelser for private utbyggere (da kommunen vil være byggherre for fellestilltakene).
- 100 millioner kroner ekskl. mva i infrastrukturbidrag.
- Styring og administrasjon av sentrumsutviklingen.

Som det fremgår av ovenstående er det i finansieringsmodellen forutsatt at kommunen bidrar med cirka 100 mill. kr. til utviklingen. De resterende 373 mill. kr. er i finansieringsmodellen fordelt på forventet utbygging innenfor 10-15 år, som er anslått til cirka 200.000 m² BRA. **Med dette er det i finansieringsmodellen lagt opp til at det innbetales 1.865 kr. pr. m² BRA som bygges ut i Vestby sentrum.**

Offentlig ettersyn:

Finansieringsmodellen har vært på høring med frist for merknader den 24.1.2017. Som en del av høringen av planen avholdte kommunen den 12.1.2017 et åpent informasjonsmøte. Kommunen har mottatt syv merknader før høringsfristens utløp:

Akershus fylkeskommune

Fylkesrådmannen er positiv til at Vestby kommune har utarbeidet forslag til finansieringsmodell for bygging av offentlig infrastruktur i Vestby sentrum. Fylkeskommunen har for øvrig ingen konkrete merknader til høringsforslaget.

Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Fylkesmannen har ingen konkrete merknader.

Statens vegvesen

Statens vegvesen er positiv til kommunens finansieringsmodell og anser modellen som et nødvendig grunnlag for å sikre finansiering av fellestilltak innenfor planområdet.

Statens vegvesen gjør oppmerksom på at investeringsbehovet på fylkesveg i Akershus er svært stort og at fylkeskommunen er avhengig av at det i sentrumsutviklingsprosjekter i fylket etableres samarbeidsmodeller for finansiering av felles infrastrukturtiltak. Oppfølging og realisering av intensjonene som ligger i finansieringsmodellen er derfor nødvendige for å sikre at fellestilltak blir opparbeidet.

Statens vegvesen opplyser at det i gjeldende handlingsprogram for fylkesveg 2017-2020 ikke er avsatt midler til tiltak på fylkesvegnettet i Vestby sentrum.

Handlingsprogrammet rulleres årlig med vedtak i desember året før ikrafttredelse. Eventuelle innspill om behov for midler til fylkesvegtiltak i Vestby sentrum vil bli behandlet på lik linje med innspill fra andre kommuner og det vil i saksbehandlingen gjøres en anbefaling om prioritering av midler.

Statens vegvesen støtter for øvrig kommunens forslag til prioriteringsrekkefølge for felles infrastrukturtiltak. Forslaget legger et godt grunnlag for utviklingen av nye løsninger for både gående, syklende og kjørende. Statens vegvesen mener at prioriteringen ivaretar hensyn til kollektivtrafikken og endrete traséer for busslinjene på en god måte.

Statens vegvesen mener generelt at kostnadstallene og enhetsprisene som ligger til grunn for kostnadskalkylene er fornuftige, og Statens vegvesen kan ikke se at det er

noe vesentlig som er uteglemt i prisingen. Statens vegvesen har likevel følgende kommentarer til enkeltpriser:

- Det oppgis lav pris på støyskjerm (under halvparten av Statens vegvesens erfaringstall).
- Det oppgis lav pris på sandfangkummer (cirka 50 % under normalt).
- Prisingen av ulemper for kabler og ledninger i bakken kan være for lav – kostnader til dette blir ofte undervurdert.
- Trafikkavvikling blir ofte dyrere enn planlagt og dette er gjerne dyrere jo mer tettbygd strøk det jobbes i.
- Broene går alle over jernbanen og det er lagt inn litt høyere pris for dette. Prisene på broene vurderes likevel å ligge i nedre sjikt.
- 15 % påslag for uforutsette momenter virker realistisk.
- 10 % påslag for entreprenørens rigg virker noe lavt.

Rådmannens vurdering

Forhold omkring innspill til rullering av handlingsprogram for fylkesveg tas til orientering. Kommentarer til kostnadskalkylene er vurdert å være av minimal betydning for det samlede beløpet. Se for øvrig avsnittet om kostnadskalkyler under «Vurdering».

Bane NOR

Bane NOR gjør oppmerksom på at det på nåværende tidspunkt ikke foreligger noen konkrete planer for utbygging av Vestby stasjon. Bane NORs midler til utbyggingsprosjekter kommer fra statlige bevilgninger til konkrete prosjekter som bestilles av Jernbanedirektoratet. I disse prosjektene vil det være midler til å gjennomføre nødvendige tiltak som utløses av dette konkrete prosjektet. Utover eventuelle slike midler har Bane NOR ikke egne midler å bidra med til gjennomføring av prosjekter som er nevnt i finansieringsmodellen.

Rådmannens vurdering

Merknaden fra Bane NOR tas til orientering.

Støttumveien 7 AS

Støttumveien 7 AS mener at finansieringsmodellen bidrar til å gjøre planen realistisk og at dette er en meget god og forutsigbar løsning. Støttumveien 7 AS var representert på informasjonsmøtet den 12.1.2017, hvor modellen ble belyst på en god måte. Støttumveien 7 AS har følgende merknader til modellen:

Støttumveien 7 AS mener at modellen er litt uklar på når innbetaling til infrastrukturfond skal foreligge. Støttumveien 7 AS oppfatter det slik at dette avtales detaljert i utbyggingsavtalene. Støttumveien 7 AS ønsker at innbetaling forfaller til betaling i forbindelse med igangsettingstillatelse pr. byggesak.

Støttumveien 7 AS mener at «vedlegg 5 – oversikt over potensielt utbyggingsvolum», gir en god oversikt og vurdering av det potensialet som ligger i planen. Støttumveien 7 AS mener imidlertid at det er en svært nøktern vurdering som ligger til grunn for det som kan realiseres innenfor 10 år. I vedlegg 5 er det lagt inn store arealer som benevnes som «usikkert» samtidig som arealene «innenfor 10 år» er redusert til 75 %. Støttumveien 7 AS er innforstått med at en vurdering av potensialet naturligvis vil være skjønnsmessig med usikkerhet begge veier samt at det er fornuftig med en nøktern vurdering av potensialet. Støttumveien 7 AS mener at planen både åpner for og krever et samlet sterkt løft med aktive aktører og at signalet i denne fordelingen kan bidra til å

legge en demper på aktørene. Støttumveien 7 AS ønsker at det legges større press på å få realisert planen – og da særlig første etappe. Støttumveien 7 AS mener derfor at arealet på 200.000 m2 BRA, som ligger til grunn for modellen, bør heves til 270.000 m2 BRA. Finansieringsmodellen vil med dette fortsatt bare inneholde 35 % av det totale volumet som planen legger til rette for. Støttumveien 7 AS er av den oppfattelse at dette vil signalisere bedre oppfølging av den offensive og gode innsatsen som kommunen har gjort i planarbeidet og legge litt større press på aktørene, samtidig som fellesbidraget reduseres noe for den enkelte utbygger.

Rådmannens vurdering

Det er i modellen lagt opp til at det innbetales til infrastrukturfond i forbindelse med igangsettingstillatelse. Ved store prosjekter vil innbetalingen kunne oppdeles i henhold til flere byggetrinn.

Beregningsgrunnlaget for finansieringsmodellen vil pr. definisjon være skjønnsmessig. 200.000 m2 BRA er et svært stort utbyggingspotensial. Det er som en del av finansieringsmodellen vurdert at det vil ta minimum 10-15 år før dette potensialet er oppfylt. Dersom beregningsgrunnlaget heves med 70.000 m2 BRA, vil det ta ytterligere tid før fellestiltakene blir realisert, og det vil være en risiko for at en del av tiltakene aldri opparbeides. Rådmannen ønsker derfor ikke å øke modellens beregningsgrunnlag. Dersom utviklingen går raskere enn forventet, vil det fortsatt foreligge urealiserte tiltak som kan skrives inn i rekkefølgebestemmelsene. Det vil derfor ikke være noen risiko forbundet med et «for lavt» beregningsgrunnlag.

Wessel eiendom

Wessel eiendom har følgende kommentarer til finansieringsmodellen:

1. Tidspunkt for innbetaling til infrastrukturfond foreslås til det tidspunkt det er gitt brukstillatelse. Dette kan gjøre det enklere å få finansiering til prosjektene og det vil være større mulighet for at prosjekter blir realisert.
2. Det foreslås i modellen at prisen skal pristalljusteres etter indekset «Byggekostnader for boliger i alt». Dato for kostnadsberegning er satt til mai 2016. Wessel eiendom mener at det vil være mer korrekt å benytte pristallindeks pr. desember 2016 (da dette var tidspunktet for vedtak av planen), med første justering pr. 1. januar 2018.
3. Wessel eiendom mener at «Spiralbroen» (GS2) bør medtas i den felles infrastrukturen da broen er sentral for utbyggingen av feltene S12 og S19 som planlegges utbygd under ett.

Rådmannens vurdering

1. Rådmannen mener at det er mest hensiktsmessig at det innbetales til infrastrukturfond før byggestart på de enkelte prosjektene, dvs. i forbindelse med at det gis igangsettingstillatelse. Slik rådmannen ser det, må det forventes at prosjektene er finansiert på dette tidspunktet. Ved store utbyggingsprosjekter vil innbetaling eventuelt kunne oppdeles i flere trinn.
2. Det er riktig at tiltakene er kostnadsberegnet i mai 2016. Dersom det skal benyttes pristallsindeks pr. desember 2016 må prisene justeres i henhold til dette, dvs. oppjusteres i henhold til de cirka seks måneder det har gått fra kostnadsberegninger til vedtak av planen. Rådmannen kan ikke se at denne «ekstra» pristallsjustering vil gjøre noen forskjell i beløpene.
3. Spiralbroen (GS2) er ikke skrevet inn i rekkefølgebestemmelsene. Det er derfor i utgangspunktet for sent å stille krav om felles innbetaling til opparbeidelse av

denne. Spiralbroen ble ikke lagt inn som et rekkefølgekrav, da rådmannen vurderte at denne ikke er «nødvendig» for utbyggingen av sentrumsplanens første etappe. Rådmannen mener at Spiralbroen vil være nødvendig for realisering av andre utbyggingsetappe, og at denne derfor bør legges inn som et rekkefølgekrav i forbindelse med en fremtidig revidering av sentrumsplanen.

DNB Næringseiendom på vegne av Vestby Senterutvikling AS

Vestby Senterutvikling AS eier feltene F/K/T2, F/K/T3 og B9, og kommentarene er derfor særlig knyttet til fellestiltakene nærmest disse. Vestby Senterutvikling AS har følgende kommentarer:

Riving og gjenoppbygging av Senterveien og Kirkeveien

Vestby Senterutvikling AS foresto og bekostet opparbeidelse av både Senterveien og Kirkeveien i forbindelse med byggingen av Vestby Storsenter (felt F/K/T3) i 2010-2011. Kostnadene knyttet til infrastrukturiltakene beløp seg til 60 millioner kroner. Ved vedtagelse av områdereguleringsplanen ble disse veiene tatt med. I hovedsak synes ny regulering å samsvare med allerede etablerte infrastruktur – dog med noen justeringer så som etablering av fortau, gang- og sykkelvei og grøntareal.

Vestby Senterutvikling oppfatter imidlertid at finansieringsmodellen legger opp til at både Kirkeveien og Senterveien i sin helhet skal rives og bygges opp på nytt. For Vestby Senterutvikling AS fremstår det som uforståelig at det skal være behov for at fullt ut fungerende infrastruktur skal rives. Samlet kostnad for disse to veistrekningene er i kostnadskalkylene beregnet til henholdsvis 22.151.238 kroner (Senterveien) og 5.721.276 kroner (Kirkeveien).

Bakgrunnen for å endre på Senterveien synes å være at traséen ønskes justert slik at det kan etableres fortau på begge sider samt grøntareal mellom fortau og veiareal. For Kirkeveien (benevnt Kirkeveien 1 i kostnadskalkylen) synes begrunnelsen for endring å være at midtrabatten ønskes fjernet slik at veiens bredde minskes en smule. Med forbehold om at dette er oppfattet riktig, mener Vestby Senterutvikling AS at kostnadene som pålegges utbyggere for dette fremstår som uforholdsmessige i forhold til hva som oppnås med dette, ikke minst hensyntatt at det her er tale om en 5-6 år gammel infrastruktur med en betydelig kostnadsramme. Vestby Senterutvikling har derfor vanskelig ved å se at det skal være nødvendig med disse tiltakene.

Kostnadsberegningen for Senterveien og Kirkeveien

I kostnadskalkylen er det lagt inn kostnader for riving og fjerning av eksisterende vei i Senterveien med en veibredde på 20 meter. Vestby Senterutvikling AS gjør oppmerksom på at dagens veibredde ikke er 20 meter, og at kostnadskalkylen således er misvisende. I den store sammenheng vil dette være av mindre betydning, men Vestby Senterutvikling AS stiller på generelt grunnlag spørsmålsteget ved kalkylens realisme. Vestby Senterutvikling AS ber derfor om at kalkylen kvalitetssikres av kommunen.

Særlig om tidligere opparbeidelse bekostet av Vestby Senterutvikling AS

Finansieringsmodellen legger opp til at Vestby Senterutvikling AS skal bidra økonomisk til riving og reetablering av Senterveien og Kirkeveien. Opparbeidelsen av disse veistrekningene ble bekostet og opparbeidet av Vestby Senterutvikling AS ved oppfyllelse av tilsvarende rekkefølgekrav i opprinnelig reguleringsplan datert 6. januar

2006. Dette innebærer i praksis at Vestby Storsenter pålegges å opparbeide og bekoste samme veistrekning to ganger.

For Vestby Senterutvikling AS fremstår dette som åpenbart urimelig og uforholdsmessig, ikke minst når det tas i betraktning den begrensede kvalitetsøkningen som oppnås med dette.

Vestby Senterutvikling AS har forståelse for at slike særlige forhold ikke kan hensyntas i en overordnet finansieringsmodell. Vestby Senterutvikling AS mener imidlertid at det i fremtidige forhandlinger om utbyggingsavtaler mellom Vestby Senterutvikling AS og kommunen må hensyntas at Vestby Senterutvikling AS har fullfinansiert eksisterende veistruktur.

Rådmannens vurdering

Rådmannen mener ikke at det er noe prinsipielt feil i å kreve at allerede opparbeidete rekkefølgekrav endres som en del av områdeplanen for Vestby sentrum. Rekkefølgekravene som er oppfylt i forbindelse med bygging av Vestby Storsenter var nødvendige for å få til utbyggingen på daværende tidspunkt. Siden vedtak av planen i 2006 har forutsetningene, målene og visjonene for Vestby sentrum endret seg. Det er derfor nå nødvendig å tilpasse/justere eksisterende infrastruktur til fremtidens Vestby sentrum. Vestby Storsenter er allerede bygget og selve storsenteret skal derfor ikke bekoste samme veistrekning to ganger. Kravet om innbetaling til infrastrukturfond vil bare slå ut dersom Vestby Senterutvikling AS ønsker å realisere potensialet som foreligger i feltene F/K/T2 og B9. Ved utvikling av disse områdene må også Vestby Senterutvikling AS bidra til at områdeplanens krav og intensjoner realiseres, på lik linje med alle andre som bygger ut i henhold til planen. Problemstillingen vil for øvrig også gjelde for en rekke andre utbyggingsområder i Vestby.

Rådmannen har likevel følgende kommentarer til de konkrete beregninger og tiltak på Senterveien og Kirkeveien:

På tidspunkt for utarbeidelse av kostnads kalkylene var det lagt opp til endringer på den delen av Kirkeveien som går fra rundkjøringen ved Osloveien til rundkjøringen ved Senterveien (i beregningene benevnt Kirkeveien 1, på vedtatte plankart er veistrekningen en del av V1). Disse endringene ble kostnadsberegnet til cirka 5,7 millioner kroner. I vedtatte plan er «Kirkeveien 1» regulert inn i henhold til dagens situasjon. Det skal altså ikke gjøres endringer på denne strekningen.

Det er riktig forstått at kostnader knyttet til Senterveien (V6) skal gå til opparbeidelse av fortau, sykkelvei og beplantningssone på begge sider av veien. Totalbredden på 20 meter, som fremgår av kostnads kalkylene, er ikke eksisterende veibredde. Bredden henviser til ny veibredde inkludert ny infrastruktur langs veien (fortau på 2x3 meter, sykkelvei på 2x2 meter, beplantningssone på 2x2 meter og veibredde på 6,5 meter). Ny veibredde blir dermed på 20,5 meter i den nordlige delen av Senterveien. I tillegg kreves det en mindre justering av traséen inn mot Vestbyveien for å få til et nytt kryss med ny vei benevnt V5. På tidspunkt for kostnadsberegningene var Senterveien foreslått opparbeidet noe smalere enn dagens situasjon. I vedtatte plan er den sørligste delen av veien regulert i henhold til dagens situasjon.

Kostnads kalkylene ble utarbeidet i mai 2016, det vil si før områdeplanen var på høring. Etter at kostnads kalkylene ble utarbeidet er det derfor gjort en del mindre endringer i

planen som ble vedtatt i desember 2016. Ovenstående endringer på Senterveien og Kirkeveien er blant disse justeringer. Endringene er imidlertid vurdert å være av minimal betydning for det samlede kostnadsanslag. Se for øvrig avsnittet om kostnads kalkyler under «Vurdering».

Vurdering:

Etter offentlig ettersyn av finansieringsmodellen er det gjort en rekke mindre endringer og justeringer av innholdet i modellen.

Kart over fellestiltakene

På kartet i vedlegg 1 og bilde 4 i finansieringsmodellen var det ved en feil vist at V28 også var omfattet av sentrumsplanens rekkefølgebestemmelser. Dette er ikke tilfellet, og vedlegg 1 og bilde 4 er rettet opp i henhold til dette.

Beregningsgrunnlag

Det er ikke gjort endringer i finansieringsmodellens beregningsgrunnlag. Det legges fortsatt til grunn 200.000 m² BRA for fordeling av kostnader. Dette utbyggingspotensialet representerer første etappe av områdeplanen for Vestby sentrum og er vurdert å utgjøre et utbyggingsperspektiv på 10-15 år. For å tydeliggjøre sammenhengen mellom fellestiltakene og utbyggingspotensialet er det satt inn et nytt kart i finansieringsmodellen (bilde 9).

Når finansieringsmodellens beregningsgrunnlag er oppfylt vil områdeplanen og finansieringsmodellen bli revidert med nye rekkefølgebestemmelser tilpasset de øvrige utbyggingstrinnene. Det er således viktig for rådmannen å poengtere at det også for tiltak utover de første 200.000 m² vil bli satt krav om innbetaling til kommunens infrastrukturfond. Beløpet for innbetaling etter 200.000 m² må imidlertid vurderes på nytt, og vil kunne endre seg i forhold til det som fastsettes i denne modellen.

Nødvendighetskriterier og forholdsmessighet

Etter offentlig ettersyn av finansieringsmodellen har rådmannen ønsket at det tydeliggjøres i finansieringsmodellen hvorfor fellestiltakene vurderes som nødvendige for å få til en helhetlig utvikling av Vestby sentrum. I finansieringsmodellens kapittel 3.3 er det således tilføyet en vurdering og beskrivelse av nødvendigheten av at hvert enkelt rekkefølgekrav opparbeides som en del av sentrumsutviklingen.

Videre har rådmannen ønsket at vurderingen av forholdsmessigheten mellom det offentlige og det private andel av kostnadene utdypes. Kapittel 3.4 er således omskrevet og utdypet noe for å tydeliggjøre dette.

Kostnads kalkyler

Kostnadene for realisering av de forskjellige tiltakene bygger utelukkende på relativt grove kostnadsberegninger som er gjort i forbindelse med reguleringsplanen. Det vil alltid være usikkerhet forbundet med slike kostnadsberegninger. Kostnadsberegningene er gjort så detaljerte som det er mulig på nåværende tidspunkt. Før realisering av tiltakene kan det utarbeides mer presise kostnadsberegninger som kan endre totalkostnaden. Dette vil imidlertid ikke endre på beløpet pr. m² BRA som fastsettes i denne finansieringsmodellen. En slik justering vil være en del av den risikoen som kommunen løper ved å benytte en slik modell for fordeling av kostnader.

I den siste fasen før fremlegging av reguleringsplanen til 1. gangs behandling ble det gjort noen justeringer i planen som har innvirkning på kostnadsoverslaget. Også merknad fra Statens vegvesen vil ha betydning for kostnads kalkylene. Disse endringene er drøftet med Asplan Viak som har utarbeidet kostnadsoverslaget. Basert på totalsummen og usikkerheten som uansett vil være forbundet med en slik type utregning, er det konkludert med at endringene vil ha minimal betydning for totalsummen. Rådmannen har derfor valgt å gå videre med kostnadsoverslaget som ble utarbeidet i mai 2016.

Bidrag fra regionale og statlige myndigheter

Rådmannen mener at også regionale og statlige myndigheter bør bidra til opparbeidelse av nødvendig infrastruktur i Vestby sentrum. Finansieringsmodellen innbefatter flere fylkesveger og sentrumsplanen følger opp regionale- og statlige føringer for samordnet areal- og transportutvikling samtidig som utviklingen støtter opp om bruk av jernbanetransport. Merknader omkring finansiering fra Statens vegvesen og Bane NOR tas til orientering, og rådmannen vil følge opp dette direkte overfor pågjeldende myndigheter. Eventuelle bidrag fra Akershus fylkeskommune, Statens vegvesen og Bane NOR vil kunne føre til full finansiering av planlagte fellestiltak før 200.000 m² er bygget ut, at kommunens bidrag blir redusert, at kvaliteten økes eller at det bygges flere fellestiltak enn opprinnelig planlagt.

Infrastrukturbidrag for opparbeidelse av fellestiltak

Det har ikke kommet merknader som tilsier at det bør endres på beløpet som innbetales pr. m² BRA til opparbeidelse av fellestiltak i Vestby sentrum. Rådmannen legger derfor finansieringsmodellen frem for endelig vedtak med forutsetning om at det i utbyggingsavtalene knyttet til detaljreguleringsplaner innenfor områdeplanen innbetales 1.865 kr. pr. m² BRA som bygges.

Alternativer:

Alternativet til en finansieringsmodell for opparbeidelse av felles infrastruktur er at hver enkelt utbygger selv må oppfylle områdeplanens rekkefølgekrav. Rådmannen mener at dette er urealistisk og vil derfor ikke anbefale dette.

Det er et alternativ å endre på beregningsgrunnlaget og kontantbidraget som er lagt til grunn for finansieringsmodellen. Rådmannen vil ikke anbefale dette.

Konklusjon:

Formålet med finansieringsmodellen er å lage et system for fordeling av kostnader for opparbeidelse av felles offentlig infrastruktur i Vestby sentrum.

Arbeidet med finansieringsmodellen har pågått parallelt med utarbeidelse av områdeplanen for Vestbys sentrum. Nødvendigheten av den offentlige infrastrukturen som er regulert i områdeplanen er vurdert i planarbeidet og samtlige tiltak har blitt kostnadsberegnet før vedtak av sentrumsplanen.

Det er valgt at finansieringsmodellen skal ha et perspektiv på 10-15 år. Dette er gjort for å få til en modell som er gjennomførbar i praksis. Etter en gjennomgang av sentrumsplanens utbyggingspotensial (vist i finansieringsmodellens vedlegg 5) er det vurdert at det innenfor angitte tidshorisont vil kunne bygges i størrelsesorden 200.000 m² BRA. Dette er et utbyggingspotensial som tilsvarer første etappe av områdeplanen. Dette vil naturligvis være en skjønsmessig vurdering og utviklingen vil kunne gå både raskere og langsommere. Uansett vil kommunen selv kunne ta initiativ til å revidere

modellen. Dersom kommunen om 10-15 år har fått inn hele beløpet og fått realisert alle rekkefølgekravene som modellen fordeler kostnader imellom, vil områdeplanen således bli revidert, og det vil bli stilt krav til nye rekkefølgekrav for etterfølgende utbygging. Det vil således ikke være «risiko for gratispassasjerer».

På bakgrunn av beregningsgrunnlaget er det i modellen gjort en nødvendighetsvurdering av den offentlige tekniske- og grønne infrastrukturen som er regulert inn i sentrumsplanen. Fellestiltakene som er vurdert som nødvendige for denne utbyggingen fremgår av kulepunkt 1 i sentrumsplanens rekkefølgebestemmelser (også vist i finansieringsmodellens vedlegg 1). Det er denne infrastrukturen som finansieringsmodellen fordeler kostnadene for – mellom det offentlige og det private. Den offentlige infrastrukturen som ikke er omfattet av modellen er således ikke vurdert som nødvendig for første utbyggingstrinn, men vil bli finansiert gjennom en ny (revidert) finansieringsmodell basert på det videre utbyggingspotensialet.

Den totale infrastrukturen i sentrumsplanen er kostnadsberegnet til 684 millioner kroner. Fellestiltakene, som er vurdert nødvendige for de første 200.000 m² BRA som bygges i Vestby sentrum, har en beregnet totalkostnad på 473 millioner kroner eks. mva. Vedlegg 2 og 3 gir en detaljert kostnadsberegning for hvert enkelt tiltak.

Det er i finansieringsmodellen gjort en vurdering av den forholdsmessige fordelingen av kostnadene mellom det offentlige og det private. Kommunen har allerede bidratt med betydelige midler til utarbeidelse av sentrumsplanen og denne finansieringsmodellen. I tillegg er det i sentrumsplanen regulert store kommunale/fylkeskommunale arealer til torg, parker og veier (totalt mer enn 100.000 m²). Kommunen har således allerede bidratt betraktelig til sentrumsutviklingen. I finansieringsmodellen er det videre lagt opp til at kommunen bidrar med 100 millioner kroner til opparbeidelse av fellestiltak. Øvrige bidrag som kommunen tar på seg innbefatter momsbesparelser for private utbyggere og risikoen som er forbundet med å forskuttere og opparbeide fellestiltakene.

I finansieringsmodellen legges det således opp til at 373 millioner kroner fordeles på private utbyggere over de neste 10-15 år. **Med dette er det i finansieringsmodellen lagt opp til at det innbetales 1.865 kr. pr. m² BRA som bygges ut i Vestby sentrum.** Innbetaling i henhold til finansieringsmodellen styres gjennom utbyggingsavtaler som fremforhandles i forbindelse med utarbeidelse av detaljreguleringsplaner for hvert enkelt utbyggingsområde.