



ÅLESUND KOMMUNE

SAKSPAPIR

Prinsippsak Humla og Tørla

Dokumentinformasjon:

Saksbehandler: Raymond Kristiansen	ArkivsakID: 16/986
Tlf: 70 16 27 09	JournalpostID: 18/48248
E-post: postmottak@alesund.kommune.no	

Behandling:

Saksnummer:	Utvalg:	Dato:
117/18	Formannskapet	04.12.2018
145/18	Bystyret	06.12.2018

145/18 - Bystyret

Vedtak:

1. Ålesund bystyre vedtar å legge til grunn kostnadene slik de fremgår i alternativ I i saksfremstillingen.
2. Ålesund bystyre vedtar å legge til grunn et prinsipp for deling av kostnadene mellom utbyggere og kommunen der 50 % av kostnadene skal dekkes av kommunen og 50 % av utbygger/grunneier når det gjelder opparbeiding av gang- og sykkelvegssystem på Tørla i forbindelse med fremtidig utbygging av på øyene. Herav strekningen fra Tjørundbroen til krysset hovedveg/kommunal veg til Hankane, samt etablering av gitterristbro som fremgår i denne saken. Byggingen/etableringen av gang- og sykkelvegen skal skje i tilknytning til utbygging av boligfelt og enkelttomter i bydelen.
3. Bystyret vedtar at administrasjonen gis myndighet til å inngå utbyggingsavtale med alle berørte grunneiere for å oppfylle rekkefølgekrav om bygging av gangbro og gang- og sykkelveg. Dersom det oppnås enighet vil kommunen være byggherre for tiltakene.
4. Bystyret vedtar forskuttering i form av utsatt forfallstidspunkt for tomter som skal bebygges på et senere tidspunkt. En forskuttering etter alternativ I (pkt. 1 i innstilling) innebærer om lag kr. 15.000.000,- ekskl. moms.
5. Midler til bygging av gangbro og gang- og sykkelveg, samt forskuttering av grunneiers/utbyggers andel må innarbeides i fremtidige budsjett og økonomiplaner. Dette vedtaket erstatter vedtaket i BY-sak 097/12.
6. Ved utsatt forfallstidspunkt for grunneierne i forbindelse med utbyggingsavtale av gangbro og gang- og sykkelveg må grunneiernes forpliktelser prisjusteres. Dette innarbeides i utbyggingsavtalene.

Sammendrag av saken:

Saken gjelder Ålesund kommune sin deltagelse i gjennomføring av trafiksikkerhetsmessige tiltak i form av gang- og sykkelveg og gangbro til Tørla og Humla.

Per i dag har alle reguleringsplanene rekkefølgekrav om bygging av gangbro og gang- og sykkelveg før brukstillatelse kan gis av bygningsmyndigheten. Dette betyr at ny bebyggelse ikke kan tas i bruk før tiltakene er ferdigstilt.

Ett tema som er av stor betydning er hvilket tidspunkt byggingen av gangbro og gang- og sykkelveg skal starte. Dersom kommunen og de aktuelle grunneierne kan komme til enighet om bygging av tiltakene er det gunstig med tanke på gjennomføringstidspunkt. Dette er derfor den fremgangsmåten vi mener bør forsøkes. Hvis administrasjonen ikke når frem med dette arbeidet står kommunen fritt til å velge andre fremgangsmåter senere. Det er en forutsetning for dette arbeidet at dersom det oppnås enighet, så vil kommunen være byggherre for tiltakene.

Administrasjonen ønsker at grunneierne igjennom utbyggingsavtale om bygging av gangbro og gang- og sykkelveg, binder seg opp til å dekke sin forholdsmessige andel av prosjektet.

Det er ikke uproblematisk å komme frem til en minnelig løsning med et stort antall grunneiere.

Det er to store fordeler ved å akseptere minnelig løsning sett fra grunneiers side. For det første bidrar det til oppfyllelse av rekkefølgekravet, slik at brukstillatelse kan oppnås. For det andre vil gjennomføringen bli rimeligere dersom det er kommunen som står for selve utbyggingen, siden 25% merverdiavgift må dekkes dersom byggingen skjer i privat regi.

Dersom en grunneier ikke har byggeplaner per dags dato eller ikke ønsker å bygge før lang tid er gått, så er det stor sannsynlighet for at grunneieren ikke ønsker å inngå en avtale som medfører utgifter. Derfor er en minnelig løsning av saken avhengig av at kommunen forskutterer beløpet frem til vedkommende ønsker å bygge på tomten. Dette vil bli et utsatt forfallstidspunkt for grunneier, og en forpliktelse som knyttes til den aktuelle tomt gjennom tinglysning. Ved slik utsettelse av forfallstidspunktet vil forpliktelsen ikke være en ulempe for grunneier, siden forfall skjer frem i tid når byggeplanene skal realiseres. Denne forskutteringen blir på lang sikt ikke en kostnad for kommunen, men vil binde opp midler i mellomtiden.

De områdene som er lagt til grunn i kostnadsberegningen er ubebygde areal på Tørla og Humla som enten i kommuneplan eller i reguleringsplan er angitt til byggeformål.

Behandling:**Votering:**

Formannskapetets tilrådning ble enstemmig vedtatt.

117/18 - Formannskapet**Tilrådning:**

1. Ålesund bystyre vedtar å legge til grunn kostnadene slik de fremgår i alternativ I i saksfremstillingen.
2. Ålesund bystyre vedtar å legge til grunn et prinsipp for deling av kostnadene mellom utbyggere og kommunen der 50 % av kostnadene skal dekkes av kommunen og 50 % av utbygger/grunneier når det gjelder opparbeiding av gang- og sykkelvegssystem på Tørla i forbindelse med fremtidig utbygging av på øyene. Herav strekningen fra Tjørundbroen til krysset hovedveg/kommunal veg til Hankane, samt etablering av gitterristbro som fremgår i

- denne saken. Byggingen/etableringen av gang- og sykkelvegen skal skje i tilknytning til utbygging av boligfelt og enkelttomter i bydelen.
3. Bystyret vedtar at administrasjonen gis myndighet til å inngå utbyggingsavtale med alle berørte grunneiere for å oppfylle rekkefølgekrav om bygging av gangbro og gang- og sykkelveg. Dersom det oppnås enighet vil kommunen være byggherre for tiltakene.
 4. Bystyret vedtar forskuttering i form av utsatt forfallstidspunkt for tomter som skal bebygges på et senere tidspunkt. En forskuttering etter alternativ I (pkt. 1 i innstilling) innebærer om lag kr. 15.000.000,- ekskl. moms.
 5. Midler til bygging av gangbro og gang- og sykkelveg, samt forskuttering av grunneiers/utbyggers andel må innarbeides i fremtidige budsjett og økonomiplaner. Dette vedtaket erstatter vedtaket i BY-sak 097/12.
 6. Ved utsatt forfallstidspunkt for grunneierne i forbindelse med utbyggingsavtale av gangbro og gang- og sykkelveg må grunneiernes forpliktelser prisjusteres. Dette innarbeides i utbyggingsavtalene.

Behandling:

Votering:

Rådmannens innstilling enstemmig tilrådd.

Rådmannens innstilling:

1. Ålesund bystyre vedtar å legge til grunn kostnadene slik de fremgår i alternativ I i saksfremstillingen.
2. Ålesund bystyre vedtar å legge til grunn et prinsipp for deling av kostnadene mellom utbyggere og kommunen der 50 % av kostnadene skal dekkes av kommunen og 50 % av utbygger/grunneier når det gjelder opparbeiding av gang- og sykkelvegssystem på Tørle i forbindelse med fremtidig utbygging av på øyene. Herav strekningen fra Tjørsundbroen til krysset hovedveg/kommunal veg til Hankane, samt etablering av gitterristbro som fremgår i denne saken. Byggingen/etableringen av gang- og sykkelvegen skal skje i tilknytning til utbygging av boligfelt og enkelttomter i bydelen.
3. Bystyret vedtar at administrasjonen gis myndighet til å inngå utbyggingsavtale med alle berørte grunneiere for å oppfylle rekkefølgekrav om bygging av gangbro og gang- og sykkelveg. Dersom det oppnås enighet vil kommunen være byggherre for tiltakene.
4. Bystyret vedtar forskuttering i form av utsatt forfallstidspunkt for tomter som skal bebygges på et senere tidspunkt. En forskuttering etter alternativ I (pkt. 1 i innstilling) innebærer om lag kr. 15.000.000,- ekskl. moms.
5. Midler til bygging av gangbro og gang- og sykkelveg, samt forskuttering av grunneiers/utbyggers andel må innarbeides i fremtidige budsjett og økonomiplaner. Dette vedtaket erstatter vedtaket i BY-sak 097/12.
6. Ved utsatt forfallstidspunkt for grunneierne i forbindelse med utbyggingsavtale av gangbro og gang- og sykkelveg må grunneiernes forpliktelser prisjusteres. Dette innarbeides i utbyggingsavtalene.

Sammendrag av saken:

Saken gjelder Ålesund kommune sin deltagelse i gjennomføring av trafiksikkerhetsmessige tiltak i form av gang- og sykkelveg og gangbro til Tørla og Humla.

Per i dag har alle reguleringsplanene rekkefølgekrav om bygging av gangbro og gang- og sykkelveg før brukstillatelse kan gis av bygningsmyndigheten. Dette betyr at ny bebyggelse ikke kan tas i bruk før tiltakene er ferdigstilt.

Ett tema som er av stor betydning er hvilket tidspunkt byggingen av gangbro og gang- og sykkelveg skal starte. Dersom kommunen og de aktuelle grunneierne kan komme til enighet om bygging av tiltakene er det gunstig med tanke på gjennomføringstidspunkt. Dette er derfor den fremgangsmåten vi mener bør forsøkes. Hvis administrasjonen ikke når frem med dette arbeidet står kommunen fritt til å velge andre fremgangsmåter senere. Det er en forutsetning for dette arbeidet at dersom det oppnås enighet, så vil kommunen være byggherre for tiltakene.

Administrasjonen ønsker at grunneierne igjennom utbyggingsavtale om bygging av gangbro og gang- og sykkelveg, binder seg opp til å dekke sin forholdsmessige andel av prosjektet.

Det er ikke uproblematisk å komme frem til en minnelig løsning med et stort antall grunneiere.

Det er to store fordeler ved å akseptere minnelig løsning sett fra grunneiers side. For det første bidrar det til oppfyllelse av rekkefølgekravet, slik at brukstillatelse kan oppnås. For det andre vil gjennomføringen bli rimeligere dersom det er kommunen som står for selve utbyggingen, siden 25% merverdiavgift må dekkes dersom byggingen skjer i privat regi.

Dersom en grunneier ikke har byggeplaner per dags dato eller ikke ønsker å bygge før lang tid er gått, så er det stor sannsynlighet for at grunneieren ikke ønsker å inngå en avtale som medfører utgifter. Derfor er en minnelig løsning av saken avhengig av at kommunen forskutterer beløpet frem til vedkommende ønsker å bygge på tomten. Dette vil bli et utsatt forfallstidspunkt for grunneier, og en forpliktelse som knyttes til den aktuelle tomt gjennom tinglysning. Ved slik utsettelse av forfallstidspunktet vil forpliktelsen ikke være en ulempe for grunneier, siden forfall skjer frem i tid når byggeplanene skal realiseres. Denne forskutteringen blir på lang sikt ikke en kostnad for kommunen, men vil binde opp midler i mellomtiden.

De områdene som er lagt til grunn i kostnadsberegningen er ubebygde areal på Tørla og Humla som enten i kommuneplan eller i reguleringsplan er angitt til byggeformål.

Bakgrunn:

I arbeidet med formål å endre planbestemmelser (rekkefølgekrav) for å sikre opparbeiding av gang- og sykkelvegssystem ble det i bystyresak 035/16 vedtatt at tidligere prinsippsak om kostnadsfordeling, jf. Bystyresak 097/12, ble satt til 50/50.

En justering av prinsippsakene skal være en oversikt over fellestiltak og kostnader for etablering og opprusting av nødvendige trafikal infrastruktur. De justerte planbestemmelsene (rekkefølgekrav), sak 16/211 til plan- og byggesaksutvalget og bystyret, skal sikre finansiell medvirkning i opparbeiding av gang- og sykkelvegssystem.

Det er viktig at prinsipp for utbyggingsavtaler er forankret før utbygging på Humla og Tørla iverksettes. I bestemmelsene for kommuneplanens arealdel § 4.2 er følgende vedtatt: «FV 397 Tørla/Hankane/Humla: Det kan ikke tillates nye utbyggingsområder før det er gjort nødvendige vegutvidinger samt bygget gang- og sykkelveg/fortau.».

Utbyggingsavtaler og rekkefølgekrav:

Utbyggingsavtaler er hjemlet i kapitel 17 i plan- og bygningsloven. I § 17-3 står det om avtalens innhold:

En utbyggingsavtale kan gjelde forhold som kommunen har gitt bestemmelser om i arealdelen til kommuneplan eller reguleringsplan.

Avtalen kan også regulere antallet boliger i et område, største og minste boligstørrelse, og nærmere krav til bygningers utforming der det er hensiktsmessig. Avtalen kan også regulere at kommunen eller andre skal ha fortrinnsrett til å kjøpe en andel av boligene til markedspris.

Avtalen kan også gå ut på at grunneier eller utbygger skal besørge eller helt eller delvis bekoste tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av planvedtak. Slike tiltak må stå i rimelig forhold til utbyggingens art og omfang og kommunens bidrag til gjennomføringen av planen og forpliktelser etter avtalen. Kostnadene som belastes utbygger eller grunneier til tiltaket, må stå i forhold til den belastning den aktuelle utbygging påfører kommunen.

Avtalen kan uansett gjelde forskuttering av kommunale tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av planvedtak.

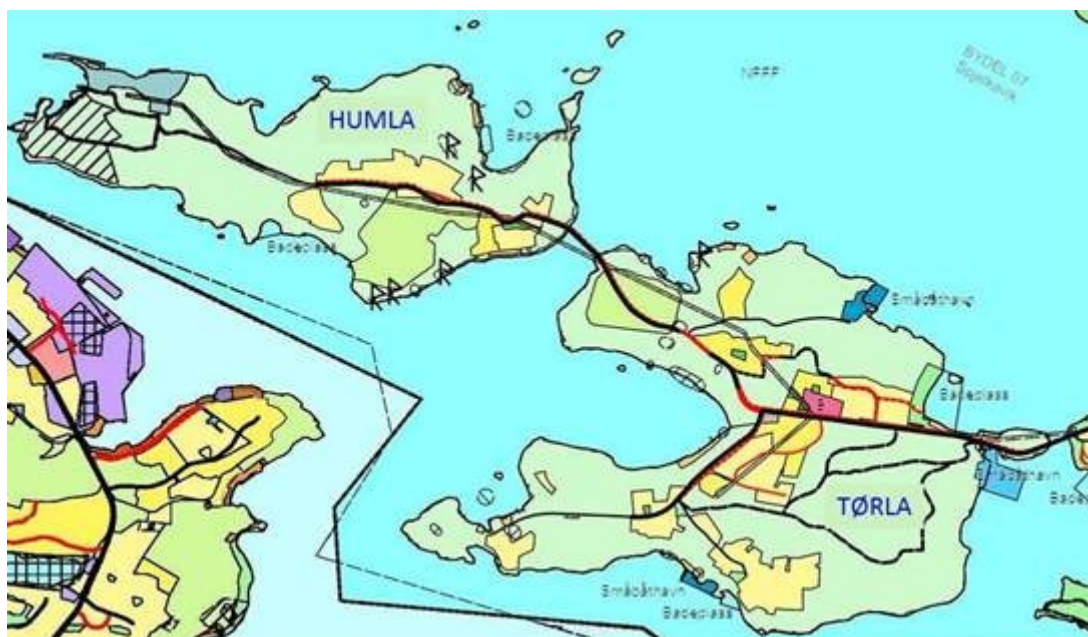
Utbyggingsavtaler skal sikre finansiering av nødvendige infrastruktur- og fellestiltak som er opplistet i planbestemmelser i form av rekkefølgekrav. Rekkefølgekravene sier noe om hva som må opparbeides innenfor en reguleringsplan og på nødvendig infrastruktur som fører frem til aktuelle reguleringsplan. Utbyggingsavtaler skal sikre opparbeiding både når det gjelder økonomi og ansvar for gjennomføring.

Vurdering:

Utbyggingspotensiale:

Bebyggelig areal som fremgår av kommuneplanen er primært boligbebyggelse (eneboliger), samt et offentlig område og en småbåthavn. Gjeldende kommuneplan viser et stort utbyggingspotensiale for tilliggende areal til den øst-vestgående offentlige hovedvegen. I denne saken har en lagt til grunn de arealene som gjeldende reguleringsplaner og kommuneplanen viser som utbyggingsområder frem til år 2028.

Med bakgrunn i ovennevnte har en kommet frem til at det innenfor Humla og Tørla vil være et utbyggingspotensiale på ca. 120.000 m² boligareal, ca. 4.000 m² for naustområde og ca. 9.000 m² for offentlig område. En har forutsatt at hver boligtomt representerer et arealsnitt på 900 m² netto grunnareal. Det er disse arealene en har forutsatt i denne saken. boligområdet og 9.000 m² for det offentlige området, og kostnadsområde Humla 37.000 m² av det totale boligarealet en har forutsatt i denne saken.



Gjeldende arealplan



- 1 – Reguleringsplan for Bøgarden
- 2 – Reguleringsplan for Bakkane
- 3 – Reguleringsplan for Sirigarden



- 4 - Reguleringsplan for Tjørsundet småbåthavn
- 5 - Reguleringsplan for del av gnr. 54 bnr. 2 og 45, Tjørsundet
- 6 - Reguleringsplan for Årvika
- 7 - Reguleringsplan for Årvika vest
- 8 - Reguleringsplan for Inste Hankane
- 9 - Reguleringsplan for Bærhaugen på Hankane
- 10 - Reguleringsplan for Inste Hankane aust
- 11 - Reguleringsplan for Vågsledbakken
- 12 - Reguleringsplan for naustområde på Hankane
- 13 - Reguleringsplan for gang- og sykkelveg langs fylkesveg 397, Tørlevegen
- 14 - Reguleringsplan for gnr. 54 bnr. 5 mfl.

Vegstatus:

Øst-vestgående hovedveg fra Tjørsundbrua i øst og til det vestligste utbyggingsområdet på Humla har i dag i hovedsak status som fylkesveg. Ca 2500 meter av den i alt 2900 meters lange parsellen er fylkesveg, og ca. 400 meter kommunal veg forbi det vestligste utbyggingsområdet på Humla. Fylkesvegstatusen har sammenheng med det tidligere store oljelageret innskutt i fjell lenger vest på Humla. Vi har fått opplyst av Statens Vegvesen at fylkevegen er blant de fylkesvegene i Møre og Romsdal som er klassifisert veldig lavt med tanke på fremtidig opprusting og vedlikehold. Fylkeskommunen opplyser at det ikke er avsatt midler til dette de nærmeste årene, og at det trolig vil ligge langt frem i tid når det i tilfelle kan skje.

Den trafiksikkerhetsmessige situasjonen som den er i dag er ikke forsvarlig. En har i tråd med bystyresak 035/16 justert tiltakene fra tidligere prinsippsak til hva som er absolutte minstekrav av nødvendige tiltak som kan aksepteres før realisering av utbygging på øyene.

Oppgradering av veg og kjørebri over Tjørsundet utgår i justerte prinsipp. Aktuell gangveg er prosjektert og regulert slik at en eventuelt senere oppgradering av veg, inkl. vegbredde etter dagens standard, lar seg gjennomføre.

Justerte tiltak som må gjennomføres:

Hovedvegen øst-vest (i hovedsak fylkesveg) over de to øyene utgjør 2.900 meter. Frem til nå er store deler av denne strekningen preget av langsgående spredt bebyggelse. Dette er i ferd med å forandre

seg ut i fra de arealer som arealplanen i dag legger til grunn for boligformål. Situasjonen vil nødvendiggjøre tiltak i form av gang-/sykkelveg og/eller fortau langs deler av denne strekningen. Den mest kritiske strekningen for et gang- og sykkelvegbehov vil være fra øst over Tjørsundbrua og frem til krysset Hankane hvor trafikken fordeles til Tørla syd og videre vestover Tørla nord og Humla. Etter rådmannens oppfatning er dette det absolutte minstekrav av nødvendig tiltak som kan aksepteres før realisering av utbygging på øyene. Dette jfr. bestemmelser og retningslinjer til kommuneplanens arealdel § 4.2. Selve hovedvegen slik som den ligger i dag er heller ikke dimensjonert tilstrekkelig for den nødvendige anleggstrafikken som melder seg og fremtidig økt trafikk. Likevel er dette tiltak som må gjennomføres ved en senere anledning, og dermed vil ikke oppgradering av selve kjørevegen inngå i den justerte prinsippssaken. Målsettingen er i alle fall at gangveg/fortau av trafikk sikkerhetsmessige hensyn etter hvert skal være etablert samtidig med videre utbygging for Humla/Tørla.

Det må bygges ny gangbro over Tjørsundet som et ledd i å sikre forbindelsen fra øyene og østover for de myke trafikantene. Det forutsettes at dette tiltaket er så vidt grunnleggende og viktig at det kanskje må være av de aller tidligste.

Kostnader:

Gjennomføringen av tiltak fremlegges i to alternativ. Alternativene skiller hvem variant av gangbro over Tjørsundet som skal benyttes som tiltak. Asplan Viak AS har utredet en rapport som sier noe om hvilke alternative muligheter en har ved etablering av gangbro over Tjørsundet (vedlagt). Asplan har sett på tre mulige alternativer hvor to av disse er aktuelle og gjennomførbare.

De aktuelle kostnadene for justerte prinsippssak gjelder da for de to alternative aktuelle gangbroene over Tjørsundet, samt gangveg med kommunal standard fra Tjørsundbrua til krysset Hankane. Utelatt fra forrige prinsippssak er ny kjørebros over Tjørsundet og oppgradering av hovedvegen.

Kostnader alternativ I:

Gangveg:

Bygging av ny gangveg eller nytt fortau parallelt med hovedvegen på strekningen 1000 meter fra Tjørsundbrua og vestover er forutsatt å koste kr. 10.000,- pr. løpemeter, eller kr. 10.000.000,- totalt. I tillegg er det nødvendig med en støttemur som må etableres på ca. 80 meter av den totale strekningen, kostnad omkring kr. 250.000,-. Kostnader for selve veggrunnen samt grunnervervskostnader (administrasjon, skjønn, juridisk assistanse) vil komme i tillegg.

Ny gangbro over Tjørsundet:

Alternativ I innebærer anbefalingen fra Asplan Viaks rapport, påhengt gangbro i gitterrist. I rapporten er det gjort et forenklet kostnadsoverslag som baserer seg på en estimert ståltonnasje på 38,5 tonn og en antatt pris på kr. 60,-/kg ferdig montert og overflatebehandlet gitterristbro. Overslaget inkluderer påslag for rigg og drift, samt usikkerhet. Estimert entreprisekostnad eks. mva er ca. kr. 3.400.000,-.



Eksempelbilde alternativ I, Myrbærholmbrua med påhengt gitterristbru på begge sider

Kostnader alternativ II:

Gangveg:

Som alternativ I

Ny gangbro over Tjørsundet:

Separat bro ved siden av eksisterende kjørebro i plasstøpt betong med samme spenn som eksisterende bro. Asplan Viak orienterer i rapporten om typisk entreprisekostnad for den type bro på kr. 30.000,- m², det vil si ca. kr. 9.100.000,- for en bro med totalbredde 4,2 meter med føringsbredde på 3,5 og en lengde på 72,1 meter som er lengden på Tjørsundbrua.



Eksempelbilde alternativ II, bru i plasstøpt betong, Eid kommune

Det ble presisert i rapporten at dette er grove kostnadsoverslag og at de har en antatt usikkerhet på +/- 30 %. Vi velger da i sammendraget å legge på 30 % av estimerte tall.

Sammendrag alternativ I:

- Ny gangveg langs øst-vestgående hovedveg kr 10.250.000,-
- Gangbro påhengt gitterrist kr 4.550.000,-

- Til sammen kr 14.800.000,- ekskl. moms

Sammendrag alternativ II:

- Ny gangveg langs øst-vestgående hovedveg kr 10.250.000,-
- Gangbro separat plasstøpt betong kr 11.830.000,-
- Til sammen kr 22.080.000,- ekskl. moms

Kostnadsprinsipper vedr. refusjon:

PBL's refusjonsbestemmelser (kap. 18) legger til grunn at alt ubebygd areal som kan bebygges skal være med i kostnadsfordelingen innenfor en refusjonsenhet. Eksisterende bebyggelse kan ikke tas med i en refusjonsberegning med mindre eiendommen har et hefte/ en tinglyst erklæring som tilsier deltakelse i en slik beregning. En refusjonsberegning skal uansett styres/forvaltes av kommunen.

Når det gjelder fordeling av kostnadene for de ulike utbyggingsområdene har kommunen i denne saken tatt utgangspunkt i omtalte refusjonsbestemmelser. De kostnader som skal belastes nye byggeområder på de to øyene skal, jf. Bystyresak 035/16, settes til 50/50 fordeling mellom kommunen og utbyggerne. Kfr. neste avsnitt, Kostnadsfordeling mellom utbyggerne og kommunen, utgjør kostnadene etter alternativ I 50 % av kr. 14.800.000,-, altså kr. 7.400.000,-, og etter alternativ II 50 % av kr. 22.080.000,-, altså kr. 11.040.000,-.

Halvparten av utbyggernes kostnader er fordelt i henhold til tomtenes beregnede netto grunnareal, og den andre halvparten etter tomtens koeffisient for utnyttelse. Koeffisient for utnyttelse har tatt utgangspunkt i det som vanligvis legges til grunn i reguleringsssammenheng etter betegnelsen % BYA. I henhold til veileder fra miljøverndepartementet, kommunal- og regiondepartementet og Statens Byggtekniske Etat (veilederens § 3-5) fastlegger % bebygd areal (% BYA) forholdet mellom bebygd og ubebygd del av tomta. Prosent bebygd areal angir det i areal i % av tomta som bygninger, åpne overbygde areal og konstruksjoner over bakken opptar av terrenget. Denne saken har en lagt til grunn at % BYA for:

- Eneboligbebyggelse er på 30 % (eller koeffisient 0,3)
- Offentlig område (Tørla Nord) 50 % (eller koeffisient 0,5)
- Naustområde (Tørla Syd) på 15 % (eller koeffisient 0,15)

Kostnadsfordeling mellom utbyggerne og kommunen:

Det forutsettes at en del av forannevnte tiltak skal bekostes av potensielle utbyggerne, og resterende del av det offentlige/kommunen.

Bygging av gangvegssystemer i henhold til stadfestede reguleringsplaner medfører verdiøkning for de regulerte arealene som får nytte veg og gangvegssystemene. Vegopprusting var en del av forrige prinsippsak 097/12. Dette er utelatt i justerte prinsippsak for at realistisk økonomi skal kunne ivareta trafikksikkerhet for særskilt de myke trafikantene. En etablering av gang- og sykkelvegssystem vil holde gående og syklende unna den mest kritiske hovedfartsåren inn til krysset til Hankane. Hvis det

ikke hadde vært noen utbygging på Humla og Tørla ville det i liten grad være behov for oppgradering av det eksisterende vegsystemet. Det er den alminnelige utviklingen på disse øyene som medfører økt belastning på og skaper behov for bedre veg- og gangvegssystem.

De fleste boligområdene på Humla og Tørla skal i sin helhet betjenes fra den gjennomgående offentlige vegen. Det er ikke bare kjøreadkomst, men også gangtrafikk og tilknytning til kollektivtrafikken som utgjør en del av sammenhengen mellom et boligfelt og den offentlige vegen og de funksjoner som ligger der. Alle områder har på denne måten nytte av denne vegen.

Den forrige prinsippssaken, sak 097/12, ble det gjort en skjønnsmessig vurdering av hva som bør anses som en rimelig kostnadsfordeling i forhold til samfunnsnyttene og den utbyggingsverdien som skapes gjennom vegopprusting og nytt gangvegssystem. Overvelting av alle kostnader på utbygger/grunneier ble vurdert som ikke å være rimelig. Det offentlige må som vegeier påta seg en del av disse kostnadene og erkjenne at eierskapet medfører en viss forpliktelse til økonomisk medvirkning av en oppgradering. I sak 097/12 ble det satt at kommunen skulle bidra med 1/3 av oppgradering av vegsystem og bygging av gangveger/fortau, og at utbygger/grunneier skal bidra med 2/3.

Justeringen innebærer at kostnader som skal belastes nye byggeområder på de to øyene skal, jf. Bystyresak 16/211, settes til 50/50 fordeling mellom kommunen og utbyggere.

Oppsummert alternativ I:

- Kr. 7.400.000,- utbygger
- Kr. 7.400.000,- kommunale/offentlige midler

Oppsummert alternativ II:

- Kr. 11.830.000,- utbygger
- Kr. 11.830.000,- kommunale/offentlige midler

Kostnadsfordeling mellom ulike deler av Humla og Tørla:

I forrige prinsippssak 097/12 var Humla og Tørla delt inn i 3 områder for kostnadsdeltakelse. Dette var med bakgrunn i den nytte de ulike delene av øygruppen ville få av de nye anleggene som skulle bygges.

Denne saken justerer omfanget av tiltakene betraktelig. Dette medfører at kostnadsmedvirkningen med de aktuelle tiltakene vil få en jevn utnyttelse og verdi for alle utbyggere på øygruppen. Dette betyr at alle de 3 tidligere områdene for kostnadsfordeling nå får samme satser.

Ovennevnte vil medføre vesentlig mindre belastning med tanke på kostnadsfordeling på Humla og Tørla enn omfanget i sak 097/12. Det vil allikevel være en forskjell på medvirkningen som fremgår i nedenfor stående tabeller. Boligdel for Humla, Tørla nord og Tørla syd vil havne på samme satser, mens forskjellen vil fremgå for offentlig område grunnet forskjell i utnyttelsesgraden på eiendommene.

Kostnadsandeler alternativ I, påhengt gangbro gitterrist Tjørsundet og gangveg fra Tjørsundet til kryss hovedveg/veg til Hankane:

Utbyggingsområde	Andels- pliktig areal i m2	Koeffisient netto grunnareal	Koeffisient BYA (bebyggelig areal)	Bebyggel. areal m2	Koeffisient utnyttelse	Kostnads- andel grunnareal	Kostnads- andel utnyttelse (BYA)	Kostnads- andeler totalt	Kostnads- andeler totalt pr. m2
Tørla Humla boligdel	120 000	0,902255639	0,30	36 000	0,875912409	3 338 346	3 240 876	6 579 222	55
Tørla Syd Naustområde	4 000	0,030075188	0,15	600	0,014598540	111 278	54 015	165 293	41
Tørla Nord offentlig område	9 000	0,067669173	0,50	4 500	0,109489051	250 376	405 109	655 485	73
		-		-	-	-	-	-	
Sum	133 000	1,000000000		41 100	1,000000000	3 700 000	3 700 000	7 400 000	

Kostnadsandeler alternativ II, frittstående plasstøpt gangbro i betong Tjørundet og gangveg fra Tjørundet til kryss hovedveg/veg til Hankane:

Utbyggingsområde	Andels- pliktig areal i m2	Koeffisient netto grunnareal	Koeffisient BYA (bebyggelig areal)	Bebyggel. areal m2	Koeffisient utnyttelse	Kostnads- andel grunnareal	Kostnads- andel utnyttelse (BYA)	Kostnads- andeler totalt	Kostnads- andeler totalt pr. m2
Tørla Humla boligdel	120 000	0,902255639	0,30	36 000	0,875912409	4 980 451	4 835 036	9 815 488	82
Tørla Syd Naustområde	4 000	0,030075188	0,15	600	0,014598540	166 015	80 584	246 599	62
Tørla Nord offentlig område	9 000	0,067669173	0,50	4 500	0,109489051	373 534	604 380	977 913	109
		-		-	-	-	-	-	
Sum	133 000	1,000000000		41 100	1,000000000	5 520 000	5 520 000	11 040 000	

Med bakgrunn i vedlagte tabell vil en derfor få følgende regnestykke i forhold til de enkelte kostnadsområdene:

Enhetspriser/satser etter kostnadsfordeling alternativ I:

Eneboligtomter Tørla Syd:	kr.	55,- pr. m2
Eneboligtomter Tørla Nord:	kr.	55,- pr. m2
Eneboligtomter Humla:	kr.	55,- pr. m2
Offentlig område Tørla Nord:	kr.	73,- pr. m2
Naustområde	kr.	41,- pr. m2

Enhetspriser/satser etter kostnadsfordeling alternativ II:

Eneboligtomter Tørla Syd:	kr.	82,- pr. m2
Eneboligtomter Tørla Nord:	kr.	82,- pr. m2
Eneboligtomter Humla:	kr.	82,- pr. m2
Offentlig område Tørla Nord:	kr.	109,- pr. m2
Naustområde	kr.	62,- pr. m2

Forskjellen utgjør om lag 25 % i de to alternativene for enhetsprisene. Satsene, uansett alternativ, vil allikevel stå som realistiske tall for utbyggerne for å dekke inn fellestiltakene. Det vil selvsagt være en viss usikkerhet knyttet til ovennevnte regnestykker og endelig kvadratmeterpris vil måtte avklares etter anbud.

Økonomiske konsekvenser:

Med bakgrunn i ovenstående avsnitt som omhandler kostnadsfordelingen mellom utbyggerne og kommunen er det vedtatt i bystyresak 035/16 at kostnadsfordelingen skal være 50/50 mellom utbygger og det offentlige.

Med utgangspunkt i kostnadsberegningene som ble presentert ovenfor, medfører modellen med 50/50 kostnadsfordeling at kommunen og utbygger må bidra med om lag kr 7.400.000,- hver for alternativ I og om lag kr 11.830.000,- hver for alternativ II for alle anleggene som skal bygges.

Kommunen legger opp til minnelig løsning for å oppfylle rekkefølgekrav om bygging av gangbro og gang- og sykkelveg. Dette gjøres ved at kommunen inngår utbyggingsavtale med alle berørte grunneiere. Utbygger vil ha fordel av dette ved at utfordringen rundt etablering av rekkefølgekravet

blir løst. Ved at kommunen forskutterer kan utsatt forfall for utbygger praktiseres slik at utbygger ikke betaler inn sin del før bygging av tomtene er aktuelt.

Ved at kommunen forskutterer er det avhengig av når de respektive utbyggere setter i gang sin utbygging før utbyggers del av kostnad er dekket inn. Tiden mellom bygging (av gangbro og gang- og sykkelveg) og utsatt forfall for utbygger begrenser forutsigbarheten i tidsperspektiv for når utbygger har dekt inn sin del. På denne måten er mellomlegget «beslaglagt» inntil all utbygging er ferdigstilt.

Dersom det er enighet om minnelig løsning gjennom utbyggingsavtale er det aktuelt at kommunen står som utbygger av gangbro og gang- og sykkelveg. Dette gir momskompensasjon og gjør gjennomføringen/byggingen rimeligere.

Kommunen må også påregne tilleggsutgifter i forbindelse med etableringen av gang- og sykkelvegen. Det kan oppstå behov for tilpasninger til sidevegssystemet. Dette gjelder for eks. atkomstveger som er regulert, men ikke opparbeidet. Her må det ev. etableres midlertidige løsninger. Dette er avhengig av hver enkel situasjon og er ikke avklart enda.

Slike tilpasninger vil ikke direkte komme til gode for eiendommene som er aktuelle for kostnadsmedvirkning gjennom utbyggingsavtale, altså tiltak som ikke er del av rekkefølgekravet. En tar derfor ikke med slike tilleggskostnader inn i kostnadsberegningen som ligger til grunn for prinsippaken.

Juridiske konsekvenser:

Reglene for utbyggingsavtaler forutsetter at grunneier eller utbygger skal besørge eller helt eller delvis bekoste tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av planvedtak. Bestemmelsene presiserer likevel at tiltakene må stå i rimelig forhold til utbyggingens art og omfang og kommunens bidrag til gjennomføring av planen og forpliktelsene etter vedtak/ avtaler. Loven sier videre at de kostnader som belastes utbygger må stå i rimelig forhold til den belastning den aktuelle utbygging påfører kommunen.

Når en i denne saken foreslår at kommunen skal dekke 50 % av kostnadene, mener vi at de andeler som forutsettes innkrevd fra utbyggerne ikke kan oppfattes å være av en størrelse som er i strid med lovteksten og intensjonene etter plan- og bygningslovens bestemmelser.

Vi mener at en fremgangsmåte hvor kostnadene fastsettes i forkant ut fra en mest mulig rettferdig fordeling kan forsvares da dette gir bedre forutsigbarhet og oversikt over fremtidige kostnader for utbyggerne. Utbyggere som administrasjonen har vært i kontakt med har gitt uttrykk for at slik forutsigbarhet er viktig og nødvendig.

Konklusjon med begrunnelse:

Redegjørelsen tar utgangspunkt i utbyggingspotensialet for Humla og Tørla som er hentet fra den vedtatte kommuneplanen som er gjeldende til 2028, og reguleringsplaner, og behovet som oppstår for utbygging av gangveg. Dette som en naturlig konsekvens av utbygging av boligfelt i bydelen.

Anbefalingen av alternativ I med gangbro av påhengt gitterrist har flere fordeler. Den er først og fremst det rimeligste alternativet og trenger ingen fordyrende grunnarbeider med bæring etc. Påhengt gitterristbro vil også for fremtiden gjøre det enklere og billigere å demontere da kjørebreen med gangveg eventuelt skal oppgraderes og utvides.

I denne saken har en brukt kostnader/enhetspriser som er justert etter dagens marked for denne type anlegg med et påslag for det uforutsette som alltid følger en slik etablering. På denne bakgrunn

mener administrasjonen at den økonomiske medvirkning en har kommet frem til for utbygging på Humla/Tørle er reell. Det er lagt opp til en rettferdig fordeling av kostnadene for å få etablert gangveg og gangbro i samsvar med forutsetningene.

Liv Stette
rådmann

Utrykte dokumenter i saken:

Vedlegg:

1. Utredning av gang- og sykkelvegløsninger (2)