

**Gjennomføringsmodell for felles offentlig infrastruktur –
områderegulering for Kolbotn og områderegulering for
Skiveien/Skrenten**

Innhold

Grunnlagsmateriale.....	3
Vedlegg	3
1. Innledning	4
2. Bakgrunn.....	5
3. Plangrunnlag	5
4. Kostnadsberegninger av fellestiltak	7
4.1. Samferdselstiltak.....	8
4.2. Torg og grønnskulturtiltak	10
5. Utbyggingspotensiale (BRA).....	12
6. Delområder	13
6.1. Kostnadsforskjeller.....	14
6.2. Beskrivelse av delområdene	14
7. Kommunens bidrag	15
7.1. Skiveien	15
7.2. Gangbro Kolbotnvannet	16
7.3. Th. Hansens vei	16
7.4. Kolbotn stasjon	16
7.5. Vann og avløp	17
7.6. Skole og barnehage.....	17
7.7. Tiltak iht. plan for utforming av grøntområder og offentlige rom	17
7.8. Kommunens eiendommer.....	18
8. Praktisk gjennomføring.....	18
8.1. Realytelser	18
8.2. Utbyggingsavtaler	18
8.3. Refusjon av merverdiavgift.....	19
8.4. Offentlig anskaffelse	19
9. Kommunens rolle	19
10. Kilder	19

Grunnlagsmateriale

- Kommuneplanens arealdel 2011-2022, vedtatt 25.5.2011
- Kommuneplanens arealdel 2019-2030, vedtatt 13.5.2019
- Områdereguleringsplan for Kolbotn sentrum, vedtatt 27.3.2017
- Områdereguleringsplan for Skiveien/Skrenten, vedtatt 19.11.2018
- Kommunens bruk av momsavtaler, sak 40/15, vedtatt i KST 15.6.2015
- Handlingsprogram og budsjett 2019-2022, sak 75/18, vedtatt i KST 10.12.2018 (Investeringer nr. 40, Kolbotn sentrum, infrastruktur)
- Plan for utforming av grøntområder og offentlige rom i Kolbotn sentrum, høringsutkast, sak 7/19, behandlet av formannskapet 20.3.2019.

Vedlegg

- Vedlegg 1: Beskrivelse av torg og grønnskulturtiltak
- Vedlegg 2: Beskrivelse av samferdselstiltak
- Vedlegg 3: Kostnadsberegninger torg og grønnskulturtiltak, rapport fra Arkitema Arkitekter
- Vedlegg 4: Kostnadsberegninger samferdselstiltak, rapport fra Sweco
- Vedlegg 5: Beregningsgrunnlag for utbyggingspotensiale (BRA)

1. Innledning

Premissene for utvikling av Kolbotn sentrum ble lagt gjennom arbeidet med områdereguleringene for Kolbotn sentrum og Skrenten. Her ble det fastsatt rammer for fremtidig utbygging av boliger, næringstjenester, parker og grøntområder. Behovet for felles offentlig infrastruktur som følge av utbyggingen ble vurdert, og vedtatt som rekkefølgebestemmelser i planene.

Gjennomføringsmodellen er i praksis en overordnet plan for gjennomføring av felles offentlig infrastruktur (heretter kalt fellestiltak). Dette dokumentet med tilhørende vedlegg gir en samlet oversikt over fellestiltakene, og fastsetter rammene for fordeling av ansvar for gjennomføring av tiltakene. Fellestiltak omfatter blågrønn- og teknisk infrastruktur som bekkeåpninger, turveier, grøntområder, torg, vann og avløp og vei.

Modellen skal bidra til å skape forutsigbarhet for utbyggere, grunneiere og kommunen.

Rekkefølgebestemmelsene i områdereguleringene skal videreføres i detaljregulering. Tiltakene vil bli realisert av utbyggere og kommunen, enten i form av å oppfylle rekkefølgebestemmelsene i den enkelte detaljreguleringen eller som et samarbeid mellom utbyggere, kommunen og/eller fylkeskommunen gjennom bruk av utbyggingsavtaler.

I denne modellen legges det opp til en fordeling av fellestiltakene mellom utbyggere og kommunen.

Fellestiltakene er sortert etter 1) enkelttiltak som tilhører et konkret utbyggingsfelt, og 2) tiltak som krever samordning fra både offentlig og/eller private aktører, eller som bør forskuttes av hensyn til fellesskapet og innbyggernes interesser i sentrum.

1) Rekkefølgekrav knyttet til et utbyggingsfelt skal i hovedsak gjennomføres av utbyggerne innenfor sitt delområde. Tiltakene følger av rekkefølgebestemmelsene i detaljreguleringen, og utføres som realytelser fra utbyggeren. Disse tiltakene er av en slik art at de kan og bør gjennomføres når feltet for øvrig er modent for utbygging.

2) Tiltak som krever samordning er kollektivfelt og nye kryss i Skiveien, Kolbotnveien, breddeutvidelse av Theodor Hansens vei, Kolbotnveien, gangbro over Veslebukta, og tiltak iht. *plan for utforming av grøntområder og offentlige rom i Kolbotn sentrum*. Her vil det være naturlig at kommunen tar et ansvar, enten for gjennomføring direkte, eller gjennom å samordne innsatsen fra flere aktører (som i Skiveien der fylkeskommunen, Statens vegvesen og private aktører er involvert).

2. Bakgrunn

Kolbotn har ca. 6000 innbyggere og er et prioritert by/tettsted i regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. I prioriterte vekstområder skal det legges til rette for høy arealutnyttelse. Formålet med områdereguleringene for Kolbotn og Skiveien/Skrenten er å legge rammer for videre utbygging med sentrumsfunksjoner, teknisk infrastruktur, grønnstruktur, grad av tetthet og bevaring av kulturminner og kulturmiljø.

Områdereguleringene for Kolbotn sentrum og Skiveien/Skrenten legger til rette for høy utnyttelse av kommunale og private eiendommer. Ved utbygging etter reguleringene følger det en viss belastning på omgivelsene. Planen forutsetter at det må gjennomføres en rekke fellestiltak. Fordi Kolbotn skal utvikles som et bymessig tettsted, forsterkes behovet for å investere i byparkstrukturer og offentlige møteplasser.

Det er gjennom arbeidet med områdereguleringene vurdert hvilke fellestiltak som er nødvendige før utbygging. Områdereguleringene åpner opp for en dobling av Kolbotn sentrums innbyggertall, og det er således naturlig at en slik utvikling vil sette helt andre krav til den tekniske- og grønne infrastrukturen i Kolbotn sentrum. Utbygging i henhold til områdereguleringene vil derfor nødvendiggjøre vesentlige investeringer i ny og eksisterende offentlig infrastruktur.

Med andre ord er det nødvendig med etablering av gang- og sykkelveier, oppgradering av veier, anleggelse av torg og turområder for å forsvare den økte befolkningsveksten. Fellestiltakene vil gi Kolbotn et løft, som også har en funksjon for innbyggere utenfor Kolbotn, men løftet blir i stor grad utløst av den store utbyggingen som tillates.

Kostnadene som belastes utbygger eller grunneier til tiltaket, må stå i forhold til den belastning den aktuelle utbygging påfører kommunen. Dette kan gjelde kostnader i forbindelse med oppgraderinger av eksisterende eller ny infrastruktur som har stor betydning for Oppegård kommune.

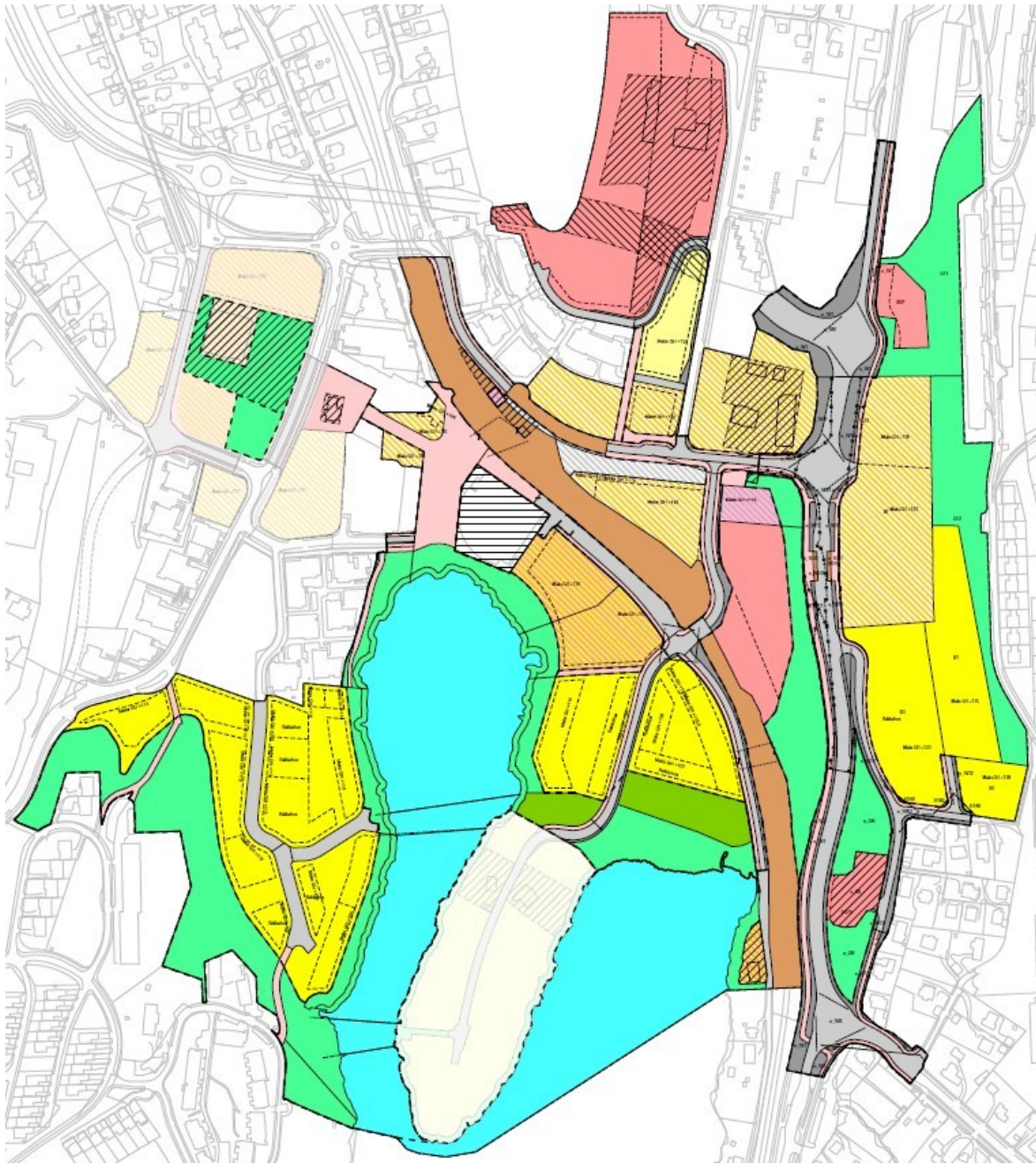
3. Plangrunnlag

Områdereguleringene for Kolbotn sentrum og Skiveien/Skrenten er grunnlaget for gjennomføringsmodellen.

Det finnes to typer reguleringsplaner: områderegulering og detaljregulering. Områdereguleringene gir nødvendig områdevis avklaringer om arealbruk, og fastsetter hovedgrep for utvikling av Kolbotn sentrum og Skiveien/Skrenten. Områdereguleringer avklarer sammenhenger i et større område.

Før utbygging innenfor områdereguleringene må feltene detaljreguleres. Mens det er kommunen som har utarbeidet områdereguleringene, vil private aktører kunne utarbeide detaljreguleringer. I detaljreguleringene vil forslagsstiller og kommunen se mer detaljert på blant annet utforming og kvalitetskrav. Detaljreguleringsplaner skal avklare forutsetningene for et avgrenset utbyggingsfelt.

For oversikt over rekkefølgekrav og kvalitetskrav for offentlige områder henvises det til bestemmelsene i områdereguleringene.



Figur 1: Områdereguleringene for Kolbotn sentrum og Skiveien/Skrenten

4. Kostnadsberegninger av fellestiltak

For å anslå kostnadene knyttet til hvert utbyggingsfelt har kommunen kostnadsberegnet fellestiltak, og fordelt kostnadene på regulert kvm BRA. Kostnadsberegningene er oppsummert i dette kapitlet, beregnet utbyggingspotensialet (BRA) er vist i kapittel 5, og kostnadsforholdet er vist i kapittel 6.6.

Kostnadsberegningene er delt i to kategorier: «samferdsel» og «torg og grønnstruktur», og er utarbeidet av konsulenter på oppdrag fra Oppegård kommune. Beregningene for samferdsel er utarbeidet av Sweco. Beregningene for torg og grønnstruktur er utarbeidet av Arkitema Architects og Dronninga landskap. Rapportene viser beregninger, og hvilke metode og forutsetninger som er lagt til grunn for beregningene. Kostnadsberegningene er ingen eksakt vitenskap og bygger på et kvalifisert skjønn og erfaringer fra lignende prosesser.

Utbyggingen av et Kolbotn sentrum er komplekst og innebærer høyst sannsynlig momenter som det ikke er tatt høyde for i kostnadsberegningene på nåværende tidspunkt. Kostnadsbildet er i stor grad avhengig av at vurderingen av fremtidig utbyggingsvolum i Kolbotn sentrum kommer til å stemme overens med virkeligheten.

Modellen innebærer et forsøk på å se inn i fremtiden. Markedet for utbygging av de enkelte områdene vil være avgjørende for om og når de forskjellige fellestiltakene blir finansiert og realisert. Etter en 10-års periode bør modellen tas opp til vurdering og eventuell revisjon ut fra de erfaringer som er gjort.

Dersom det i virkeligheten blir bygget færre kvm BRA kan det få konsekvenser for kvaliteten på fellestiltakene som blir opparbeidet.

På nåværende plannivå er usikkerheten høy. Kommunen har gjort påslag for usikkerhet på 30 % og for byggherrekostnader. Byggherrekostnader omfatter prosjektledelse, byggeledelse, planlegging og prosjektering. Gjennomsnitt for påslagene er 22 % for felles teknisk infrastruktur og 28 % for grønnstruktur. Beregningene er uten merverdiavgift.

4.1. Samferdselstiltak

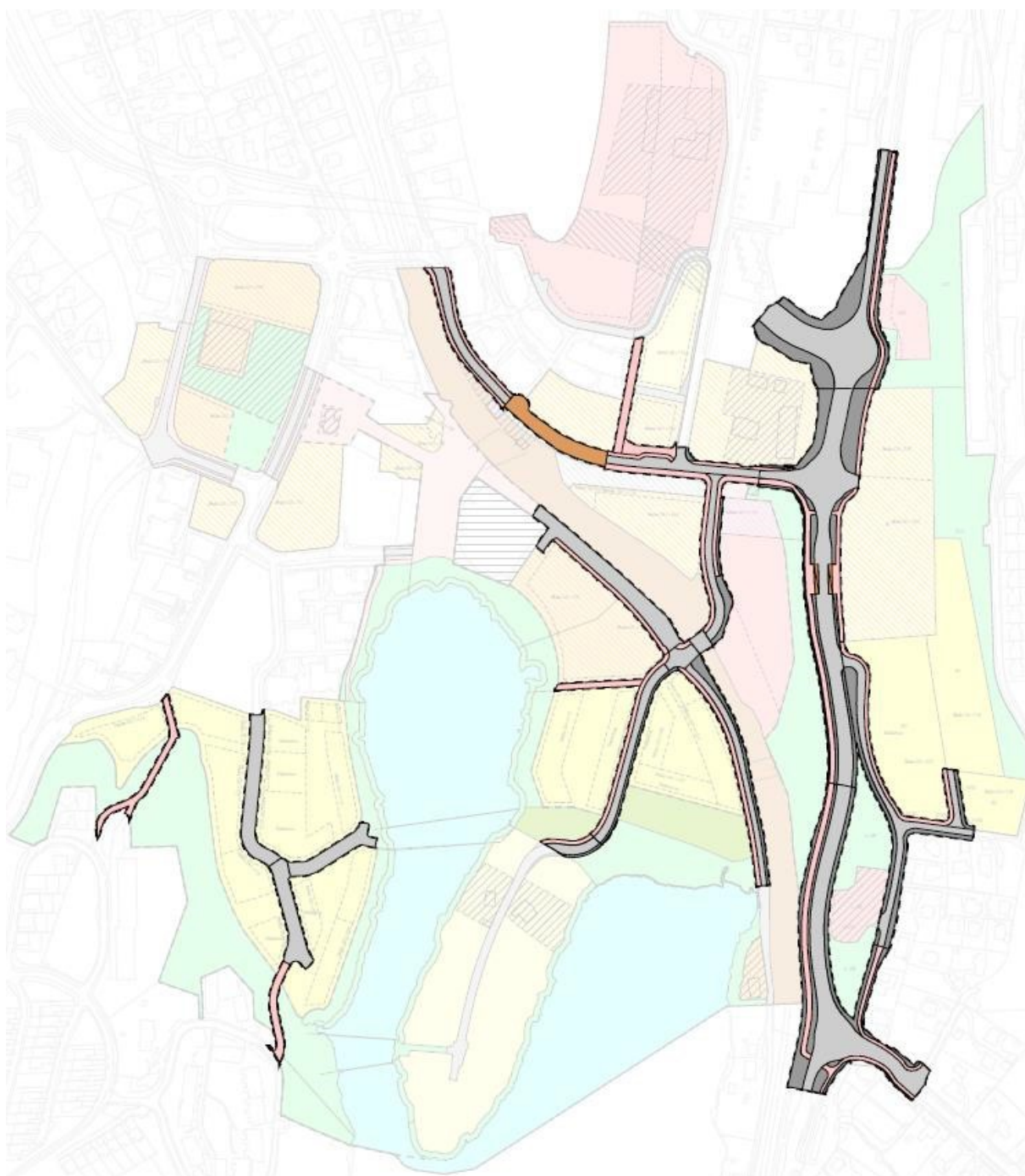
Samferdselstiltak inkluderer gang- og sykkelvei, fortau, busstopp og vei. Totalkostnadene for samferdselstiltak i områdereguleringene er beregnet til ca. 212 millioner.

Tabell 1: viser kostnadene for teknisk infrastruktur, inkludert rigg, drift og prosjektering, uten merverdiavgift. Alle tall er avrundet til nærmeste 1000,-

Hovedposter	Beregninger
Vei	
Kolbotnveien (SVK1-SVK2, SKH, SKF1)	kr 21 817 000
Theodor Hansens vei (SV6)	kr 2 294 000
Solbråtanveien (SV4)	kr 2 557 000
Theodor Hansens vei (SV5)	kr 2 290 000
Theodor Hansens vei (SV7)	kr 573 000
Solbråtanveien (SV8)	kr 2 642 000
Jernbaneundergangen i Theodor Hansens vei (SV10)	kr 8 166 000
Krysset Theodor Hansens vei/ Solbråtanveien (SV11)	kr 978 000
Turvei B1 - B2, SGS1	kr 2 789 000
Kantorveien (SV1-SV2)	kr 4 858 000
Båtsleppa (SV3)	kr 2 300 000
Skiveien	kr 58 600 000
Kolbotn stasjon *	kr 10 680 000
Gang- og sykkelveg	
Langs BT4 (SGS2)	kr 1 451 000
Skolebakken (SGS)**	kr 2 176 000
Beplantning langs vei	
Skolebakken (SGS)**	kr 1 925 000
Alle veier	kr 420 000
Totalsum uten påslag	kr 126 516 000
Rigg og drift, 12%	kr 15 182 000
Byggeledelse/prosjektledelse, 9%	kr 11 386 000
Prosjektering, 8%	kr 10 121 000
Planlegging etter reguleringsplan, 9%	kr 11 387 000
Uforutsett, 30%	kr 37 955 000
Sum tiltak for Infrastruktur	kr 212 547 000

* Tiltaket er ikke rekkefølgekrav i områdereguleringene, og derfor ikke inkludert i tabellen i kapittel 6.1 *kostnadsforskjeller*.

**Tiltaket er ikke rekkefølgekrav i områdereguleringene, men i detaljreguleringen for Skolebakken. Kostnaden er derfor inkludert i tabellen i kapittel 6.1.



Figur 2: Oversikt over samferdselstiltak som er kostnadsberegnet.

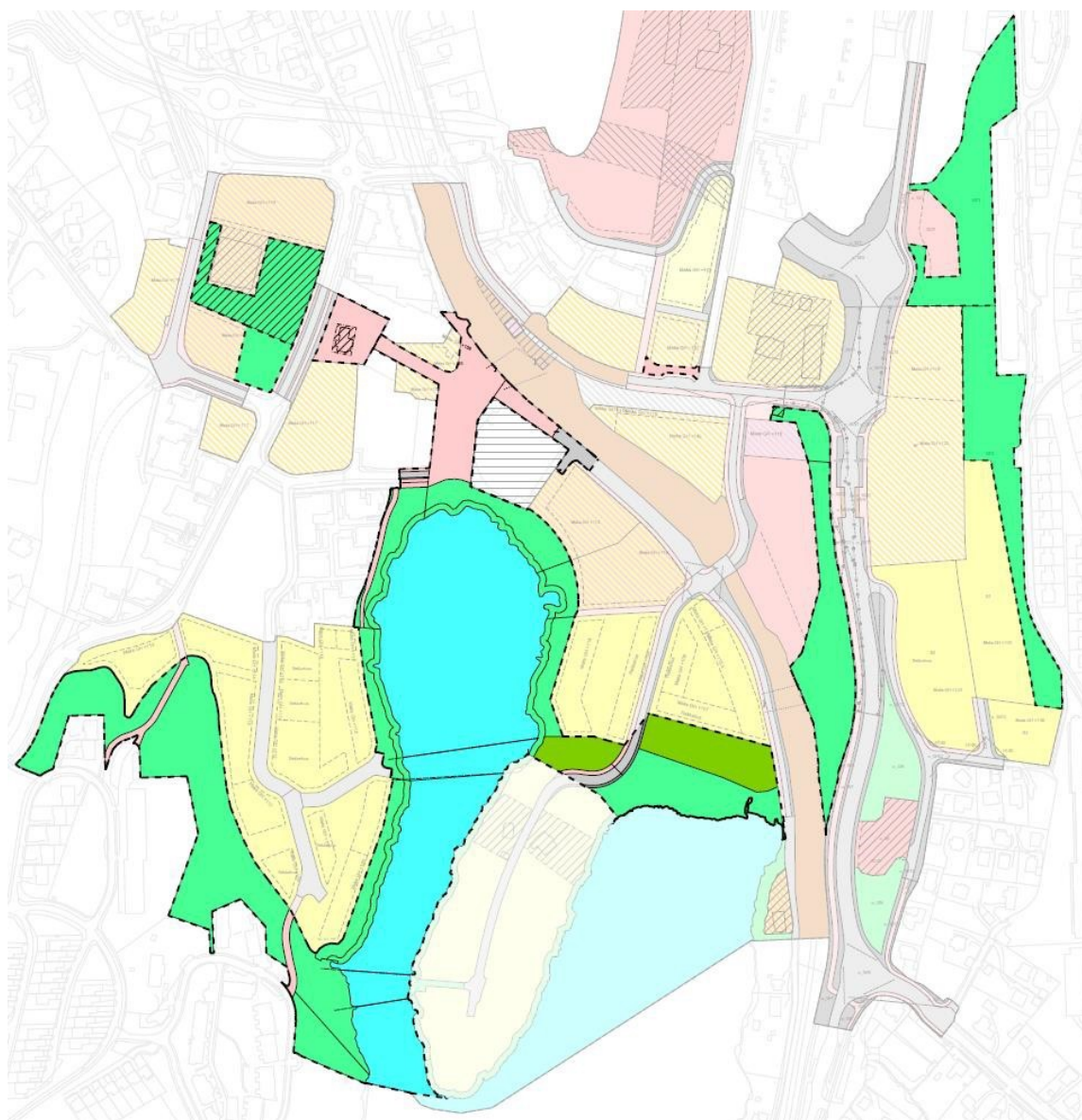
4.2. Torg og grønnskulturtiltak

Torg og grønnskultur inkluderer torg, bekkeåpning, gjenoppsetting av kantsoner mot vann og bekker, turveier, parker, aktivitetsparker, møblering, og tilpasset belysning. Totalkostnad er beregnet til ca. 160 millioner kroner.

Tabell 2: viser kostnadene for torg og grønnskultur, inkludert rigg, drift og prosjektering, uten merverdiavgift. Alle tall er avrundet til nærmeste 1000,-

Navn	Beregninger
GN1, GN2, GN3, GF1 (parker)	kr 10 833 000
GF2, GN4 (park langs kolbotnvannet)	kr 2 794 000
GF3, GN5 (park langs kolbotnvannet)	kr 2 140 000
GF4, GN6 (park langs kolbotnvannet) *	kr 2 322 000
GF5, GN8, GF6, GN9 (park langs kolbotnvannet)	kr 2 899 000
NÆR 1 (nærmiljøanlegg)	kr 2 268 000
NÆR 2, GN11 (nærmiljøanlegg)	kr 8 200 000
GN13 (park) *	kr 2 953 000
VNV2 (gangbro)	kr 18 600 000
ST2, SGG, KJT1, GP2, GN7 (nedre torg)	kr 2 322 000
GN7, GP2 (brygge)	kr 17 721 000
ST3 (torg)	kr 4 150 000
ST4 (torg)	kr 2 145 000
GP1/ST1 (park, øvre torg)	kr 2 794 000
GF1 og GF2	kr 5 600 000
Totalsum uten påslag	kr 87 741 000
Rigg og drift, 15%	kr 13 161 000
Byggeledelse/prosjektledelse, 10%	kr 8 774 000
Prosjektering, 25%	kr 21 936 000
Usikkerhet, 30%	kr 26 323 000
Sum tiltak for Grønt	kr 157 935 000

*Tiltaket er ikke rekkefølgekrav i områdereguleringene, og derfor ikke inkludert i tabellen i kapittel 6.1 *kostnadsforskjeller*. Rekkefølgekrav må vurderes i detaljregulering.



Figur 3: Oversikt over samferdselstiltak som er kostnadsberegnet.

5. Utbyggingspotensiale (BRA)

Områdereguleringene for Kolbotn sentrum og Skiveien/Skrenten legger til rette for utbygging av ca. 217 500 kvm BRA. Modellen skiller ikke mellom bolig- og næringsarealer.

Det er usikkert om all regulert BRA i Kolbotn blir realisert. For å speile usikkerheten er forventet BRA differensiert før og etter 5 år. Innenfor 5 år etter vedtak av områdereguleringene, forventer kommunen at 100 % av BRA blir realisert. Etter 5 år forventer kommunen at 70 % av BRA blir realisert. Forventningene er basert på erfaringstall fra andre kommuner.

Etter innspill fra utbyggere som er i gang med sine planer i Kolbotn sentrum er det gjort ytterligere justeringer i forhold til forventet utnyttet BRA og kvalifisert skjønn. Dette fordi noen områder ikke vil bli utbygd i modellens tidshorisont og fordi noen utbyggere ikke ønsker å bygge det maksimale antall kvadratmeter som områdeplanen legger opp til.

Tabell 3: Viser hvor mye kvm BRA som er forventet bygget innenfor de neste 5 og 10 årene.

Kolbotn sentrum

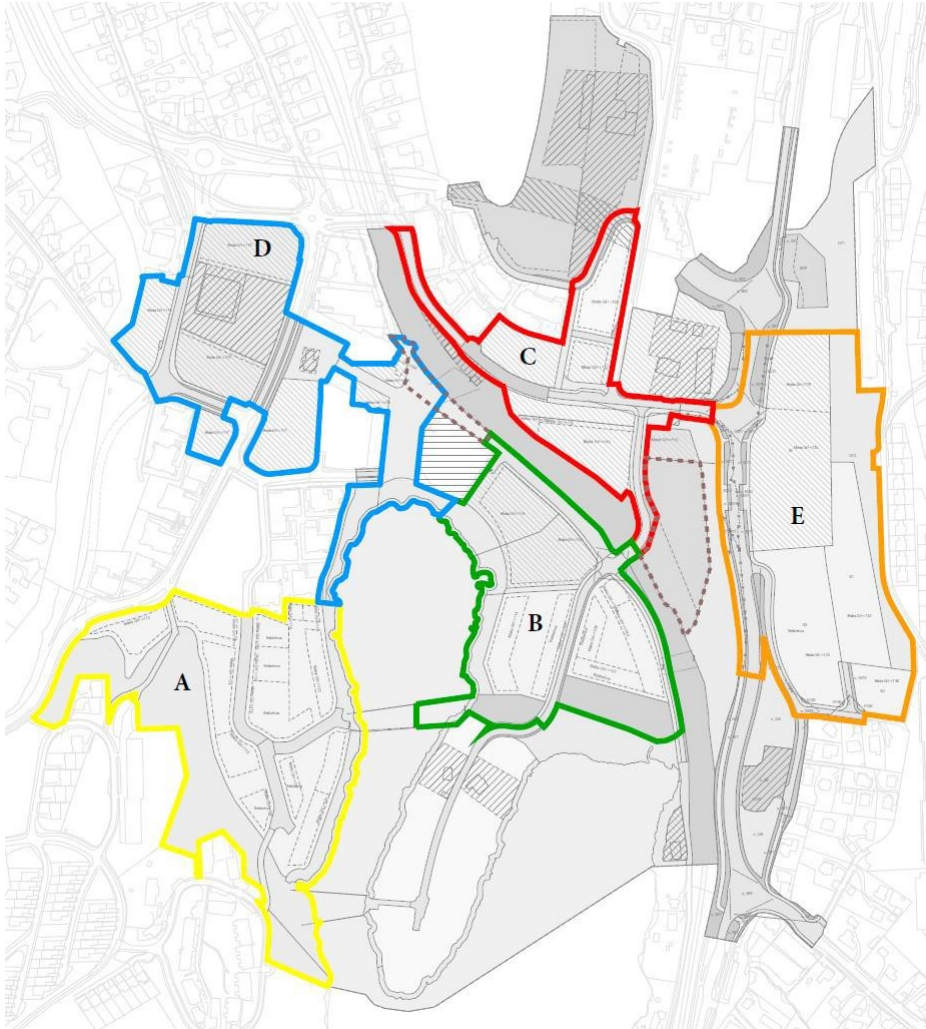
Kolbotn Sentrum	Maks BRA m2
Sum BRA bolig- og næringsformål	105 200
Sum innenfor 5 år	87 900
Sum innenfor 10 år	38 640
Sum BRA kvm innenfor 10 år med 70 % av maksimal BRA	126 540

Skiveien/Skrenten

Skrenten/Skiveien	Maks BRA kvm
Sum BRA bolig- og næringsformål	25 500
Sum innenfor 5 år	21 500
Sum innenfor 10 år	4 900
Sum BRA kvm innenfor 10 år med 70 % av maksimal BRA	26 400

6. Delområder

Det er overlappende rekkefølgekrav i områdereguleringene, og sentrum er derfor kostnadsberegnet i delområder (figur 4). Det er utfordrende å kostnadsberegne hvert enkelt utbyggingsfelt, når rekkefølgekravene overlapper. Inndelingen har ikke til hensikt å gjøre endringer i områdereguleringene og legger ikke føringer for kommende detaljreguleringer.



Figur 4: Oversikt over delområdene.

6.1. Kostnadsforskjeller

Utbyggingsfeltene har ulike rekkefølgekrav. Kostnadsberegningene viser at det er ulik belastning mellom utbyggingsfelt, og således også mellom utbyggingsområder. I tabellen under er det vist kostnadsberegninger per kvm BRA – per delområde som tilfaller utbyggere i Kolbotn sentrum når kommunens bidrag, som beskrives i kapittel 7, er hensyntatt. Dette er gjort fordi utbyggingsfeltene har overlappende rekkefølgekrav.

Tabell 4: Kostnad per kvm BRA som tilfaller utbyggere, uten merverdiavgift

Delområde	Total kvm BRA	Kostnadsberegninger kr	Beregnet kr/ kvm BRA
A	25 200	51 610 194	2 100
B	40 300	57 859 632	2 000
C	30 240	67 925 585	2 150
D	30 800	37 398 471	1 100
E	26 400	57 827 280	2 200

6.2. Beskrivelse av delområdene

Delområde A er øst for Veslebukta. Planen legger til rette for å åpne Kantorbekken fra Båtsleppa til Kolbotnveien. Det skal også opparbeides tursti langs Kolbotnvannet, mellom Båtsleppa og nedre torg. Kantorveien og Båtsleppe skal oppgraderes og fortau videreføres.

Delområde B er vest for Veslebukta. I området skal teknisk infrastruktur utbedres og kulvert under jernbanen skiftes ut. Det skal også opparbeides nye grøntområder, nærmiljøanlegg og gangbro over Kolbotnvannet.

Delområde C inkluderer Kolbotnveien mellom Skiveien og jernbanebroen, og utbyggingene langs Kolbotnveien. Kolbotnveien skal oppgraderes med av- og påstigning for Kolbotn skole. Torg skal utbedres og opparbeides. Sykkel-, gangvei og fortau skal etableres. Gjennomføring må sees i sammenheng med utbygging av Kolbotn stasjon.

Opparbeidelse av Kolbotnveien deles av to utbyggingsfelt, men må planlegges og koordineres slik at det er uproblematisk å gjennomføre prosjektet på ulike tidspunkt.

Delområde D er rundt rådhusparken i Kolbotn sentrum, og torgene mot Kolbotnvannet. I dette området er det mindre behov for opparbeidelse av ny infrastruktur. Rekkefølgekravene dekker oppgradering av eksisterende torg og parkområder.

Delområde E er områdereguleringen for Skiveien/Skrenten. Det store infrastrukturtiltaket i delområdet er utbedring av Skiveien. Kostnaden for dette tiltaket er fordelt mellom utbyggere vektet på den enkelte utbyggers totale kvm BRA. Det er også beregnet delvis offentlig finansiering. Det skal også utbedres eksisterende turveier i området.

7. Kommunens bidrag

Kommunen har et ansvar for fellestiltak på vegne av kommunens innbyggere. Kommunen anser det som avgjørende for realisering av fellestiltak at kommunen bidrar til utbyggingen. Dette innebærer en betydelig andel offentlig finansiering for å opparbeide fellestiltak i Kolbotn sentrum. Forventet kostnadsfordelingen er vist i tabell 4.

Tabell 5: Viser total kostnader fordelt på type tiltak, og kostnadsfordeling mellom kommunen og private aktører. Uten merverdiavgift

Infrastrukturtiltak	Beregnete Kostnader	Fordeling i % offentlig/privat
Vei og G/S-vei	89,1	0/100
Torg	62,9	0/100
Park	53,2	0/100
Nærmiljø	18,8	0/100
Skiveien Trinn 1	95,5	45/55
Skiveien Trinn 2		100/0
Gangbru	33,5	70/30
Kolbotn Stasjonsområde *	19,2	100/0
Theodor Hansens vei **	4,8	100/0

*Nedre torg i tilknytning sørgående perrong, oppfølging av prosjektet *Store tanker på liten plass*.

** Breddeutvidelse av vei fra kulvert til Kolbotnveien

Kommunens konkrete bidrag er listet opp under.

7.1. Skiveien

HVA

Kommunen skal administrere finansieringen av Skiveien. Oppgradering av Skiveien går i grove trekk ut på å anlegge kollektivfelt, høystandard gang- og sykkelvei og redusere antall krysningspunkter. Statens vegvesen vil være byggherre for oppgraderingen.

HVORFOR

Skiveien eies av Akershus fylkeskommune, og i utgangspunktet er det AFK som har ansvar for oppgraderinger av fylkesvei. Ved utbygging av Kolbotn sentrum og Skiveien/Skrenten gir det en økt belastning på Skiveien, som fører med seg et behov for oppgradering. Det er derfor lagt rekkefølgekrav på utbyggingsfeltene i Skiveien/Skrenten om oppgradering av Skiveien.

AFK vil ikke prioritere oppgradering av Skiveien slik at den kommer før utbygging av områdereguleringene. Kommunen mener derfor det er hensiktsmessig med et privat/offentlig samarbeid for å få finansiert Skiveien. For å realisere oppgraderingen må både kommunen, AFK og private utbyggere bidra til å finansiere Skiveien.

HVORDAN

Kommunen velger å ta ansvar for å administrere finansieringen av Skiveien. Kommunen vil utarbeide utbyggingsavtaler med utbyggere, og ta imot finansiering fra utbyggere, for så å dispensere fra rekkefølgekravet i byggesaksbehandlingen av tiltak.

7.2. Gangbro Kolbotnvannet

HVA

Kommunen tar ansvar for å planlegge og koordinere gjennomføring av gangbro over Kolbotnvannet (VNV2).

HVORFOR

I områdereguleringen for Kolbotn er det regulert to gangbroer over Kolbotnvannet. Det er knyttet rekkefølgekrav til en av dem til utbyggingsfelt Veslebukta (B6) og Storebukta (B7). B6 og B7 har også krav om å opparbeide blant annet to offentlige nærmiljøanlegg. For å muliggjøre anleggstrafikk til feltene har B7 overtatt rekkefølgekrav fra BT3 og BT4, og har opparbeidet kulverten under jernbanen i Th. Hansens vei. På grunn av dette mener kommunen det er rimelig at kommunen dispenserer fra rekkefølgekravet om å opparbeide gangbroen.

Kommunen har stor interesse av at utforming av broen blir god, da den vil bli et landemerke i Kolbotn sentrum.

HVORDAN

Rekkefølgekrav om gangbro ble videreført i reguleringsplanen for B7. Kommunen har gitt tillatelse til utbygging uten at kravet er oppfylt. Rekkefølgekravet er ikke videreført i reguleringsplanen for B6.

Det er samme forslagsstiller for både B6 og B7. Forslagsstiller mener at kravene satt i B7 er urimelig store, og ønsker derfor å bidra mindre for B6. Dette ønsker de å sikre gjennom en avtale mellom utbyggingsselskapene. Kommunen skal utlyse arkitektkonkurranse for utforming, og skal planlegge gjennomføring.

Kommunen utelukker derimot ikke at det blir nødvendig at andre utbyggingsfelt med tilknytning til gangbroen må bidra til finansiering av broen. Dette vil vurderes i de aktuelle detaljreguleringsplanene. Opparbeiding av broen vil i så fall legges som et rekkefølgekrav i detaljreguleringer. Det må da lages en utbyggingsavtale, hvor utbygger pliktes til bidra med kontantbeløp til kommunen. Kommunen vil dispensere fra rekkefølgekravet.

7.3. Th. Hansens vei

HVA

Kommunen har overtatt rekkefølgekravet om å planlegge og gjennomføre breddeutvidelse og oppgradering av Th. Hansens vei (SV5) i tråd med områdereguleringen.

HVORFOR

I forbindelse med utbyggingen av Storebukta (B7) gjennomførte utbygger en bredde- og høydeutvidelse av kulverten under jernbanen i Th. Hansens vei.

Sentrumsbygget har rekkefølgekrav knyttet til breddeutvidelse av Th. Hansens vei mellom kulverten og Kolbotnveien. Kommunen ser at det er stort behov for breddeutvidelse for å få god sammenheng fra kulverten nordover. Kommunen mener derfor det er nødvendig at kommunen opparbeider tiltaket, da det foreløpig ikke er kjent når sentrumsbygget kan realisere tiltaket.

HVORDAN

Kommunen har utført breddeutvidelse, og skal ferdigstille oppgraderingen. Det vil derfor ikke være nødvendig å legge inn kravet i en fremtidig detaljregulering av Sentrumsbygget.

7.4. Kolbotn stasjon

HVA

Kommunen skal bidra med finansiering til oppgradering av sammenknytning mellom togstasjonen og nedre torg, for å følge opp prosjektet *Store tanker på liten plass*.

HVORFOR

BaneNor planlegger å oppgradere Kolbotn stasjon. For å få optimale løsninger må kommunen bidra med midler.

Det nye stasjonsområdet skal integreres på en bedre måte i dagens- og fremtidens Kolbotn sentrum, enn det som er tilfelle i dag. Viktige temaer i prosjektet er: utforming av bussholdeplasser med god overgang til tog, økt tilgjengelighet for reisende, gode forbindelser mellom østsiden og vestsiden av stasjonen og integrering av Kolbotn torg med stasjonen.

HVORDAN

Bane NOR, Statens vegvesen, Ruter og Oppegård kommune har samarbeidet i et prosjekt om å lage en skisse for Kolbotn stasjonsområde. Prosjektet heter *Store tanker på liten plass* og det har resultert i en skisse for utformingen av stasjonsområdet. Samtidig tok prosjektet for seg samarbeidsløsninger mellom aktørene for planlegging, bygging og drift av ny stasjon.

Skissene skal legges til grunn for detaljreguleringen av Kolbotn stasjon. BaneNOR er byggherre, og kommunen skal bidra med midler.

7.5. Vann og avløp

HVA

Kommunen kompenserer utbyggere for generell oppgradering av VA der VA-arbeidene ikke er en direkte følge av utbyggers eget tiltak.

HVORFOR

VA-oppgradering av eksisterende ledningsnett finansieres av selvkost. Kommunen har da ansvar for finansiering. Det er behov for VA-oppgradering i Kolbotn sentrum. Det er hensiktsmessig at utbyggere står for oppgraderinger innenfor eller langs utbyggingsfelt. Det vil hindre dobbeltarbeid.

HVORDAN

Kommunen kompenserer utbyggere for arbeidet med oppgraderinger. Dette gjøres gjennom utbyggingsavtaler. Kommunen gjør beregninger av hvor store utskiftningene koster.

7.6. Skole og barnehage

HVA

Kommunen bygger sosial infrastruktur i Kolbotn som blir nødvendig ved befolkningsøkningen planen legger opp til.

HVORFOR

Ved utbyggingen og påfølgende befolkningsøkning i sentrum er det behov for sosial infrastruktur. Kommunen skal utvide Kolbotn skole (T2) og bygge barnehage (T1). Disse tiltakene gir store kostnader for kommunen, men er nødvendige og viktige ved økning i befolkningen.

HVORDAN

Kommunen regulerer utbyggingsfeltene, og står for utbyggingen. Ved utbygging må kommunen bidra til fellestiltak på lik måte som private aktører.

7.7. Tiltak iht. plan for utforming av grøntområder og offentlige rom

HVA

Kommunen vil vurdere om det er behov for tiltak i grøntområder og offentlige rom i Kolbotn sentrum som ikke omfattes av områdereguleringen, og vil da stå for tiltakene.

HVORFOR

Kommunen har utarbeidet en plan for utforming av grøntområder og offentlige rom i Kolbotn sentrum som vil gi føringer for utarbeidelse av detaljreguleringer. Det kan være at enkelte foreslåtte tiltak ikke omfattes av rekkefølgekrav, og ikke vil opparbeides samtidig med feltutbygging. Dette gjelder for eksempel flytting av Generasjonsparken. Det kan også være midlertidige tiltak.

HVORDAN

Avhengig av størrelse og type tiltak, kan de opparbeides uten detaljregulering.

7.8. Kommunens eiendommer

HVA

I tilfeller der utbygger skal opparbeide offentlige arealer som kommunen skal overta, og kommunen eier denne grunnen, skal kommunen stille til disposisjon arealet for utbygging.

HVORFOR

Kommunen har fordel og interesse av at private aktører opparbeider offentlig infrastruktur. I tillegg skal kommunen overta driften av områdene etter opparbeidelse. Kommunen mener det er rimelig at private aktører ikke betaler kommunen for disse områdene.

HVORDAN

Kommunen gjør avtale med den enkelte aktøren.

8. Praktisk gjennomføring

8.1. Realtyelser

Gjennom områdereguleringene er det tatt utgangspunkt i at alle fellestiltak skal utføres av utbyggere som realytelse. Ved realytelse må utbyggere gjennomføre og bekoste tiltaket i forbindelse med utbygging av et felt. Rekkefølgekravene videreføres fra områdereguleringene til detaljreguleringene.

Kommunen stiller krav til utforming og kvalitet gjennom behandling av detaljregulering, men vil ikke kompensere eller bidra til utbygging av offentlige arealer. Kommunen overtar områder regulert til offentlig formål etter opparbeidelse. Kommunen vil gå befarig for å sikre at området er opparbeidet iht. plan før overtakelse.

8.2. Utbyggingsavtaler

Oppgård inngår utbyggingsavtale når

1. kommunen skal kompensere utbyggere for utgifter knyttet til VA-oppgraderinger
2. kommunen skal administrere finansieringen av Skiveien
3. kommunen skal motta kontantbidrag fra utbyggere til fellestiltak

Det må gjøres konkrete vurderinger om behov for utbyggingsavtale ved utarbeidelse av hver konkrete detaljregulering. Detaljreguleringer gir grunnlag for forhandling om utbyggingsavtaler. Adgangen til å inngå utbyggingsavtaler mellom kommunen og utbyggere, er hjemlet i pbl § 17-2, og i forutsigbarhetsvedtaket i kommuneplanen for Oppgård 2019-2030, § 2.

Gjennom pbl § 17-3, tredje ledd, kommer det fram at «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». Kriteriene for å inngå utbyggingsavtaler er altså at tiltakene er nødvendige og rimelige, og at det er forholdsmessighet. I arbeidet med områdereguleringene er disse vurderingene gjort.

Utbyggingsavtaler kan gi grunnlag for dispensasjon fra rekkefølgekrav.

8.3. Refusjon av merverdiavgift

Ved utbygging av fellestiltak må private utbyggere i utgangspunktet betale merverdiavgift for tiltakene. Kommunen kan tilby merverdiavgiftskompensasjon til private utbyggere basert på kommunestyrets vedtak om merverdirefusjon vedtatt 15.6.2015 (sak 15/2607). En mva.-avtale inngås for de tiltak hvor kommunen ellers ville mottatt refusjon av merverdiavgiften ved opparbeidelse av allmenntilretteleggende formål og som kommunen skal stå for drift og vedlikehold av.

8.4. Offentlig anskaffelse

Forskrift om offentlige anskaffelser gjelder. Etter anskaffelsesforskriften § 1-3 må bygge- og anleggskontrakter over 6,95 mill. ekskl. mva. følge anskaffelsesreglene når det offentlige yter mer enn 50 %.

I tilfellene nevnt ovenfor må utbyggere måtte forholde seg til regelverket om offentlig anskaffelser. Det kan føre til noe ekstra arbeid for utbyggere.

9. Kommunens rolle

Gjennomføringsmodellen skal vedtas av kommunestyret.

Kommunen har flere roller ved utbygging i Kolbotn sentrum. Kommunen er:

- **Planmyndighet.** Kommunen behandler private planforslag.
- **Grunneier.** Kommunen kan selge eiendommer til utvikling, og stiller eiendommer som skal opparbeides til offentlig arealer til disposisjon.
- **Utbygger.** Kommunen eier eiendommer i Kolbotn sentrum som kommunen selv skal utvikle.
- **Avtalepart i utbyggingsavtaler.**
- **Avtalepart i mva.-avtaler.**

10. Kilder

- Asplan Viak AS v/ Erik Plathe
- Gjennomføringsmodell for utvikling av Vestby sentrum, Vestby kommune, 16.06.16
- Modell for finansiering av felles infrastruktur på Sørumsand, Sørums kommun, 27.05.16