

STRATEGI FOR UTBYGGINGSAVTALER FOR SKI BY

Vedlegg 5

Vurdering av rekkefølgebestemmelser innenfor områdeplan Ski sentrum og Ski vest



Innhold

1. Innledning.....	3
2. Nærmere vurdering av rekkefølgebestemmelser for områdeplan for Ski sentrum	3
2.1. Områdeplanens bakgrunn og formål	3
2.2. Vurdering av rekkefølgekrav for fylkesveier	4
2.2.1. Nødvendighet – bakgrunn og behovet for oppgradering av fylkesveinett	4
2.2.2. Forholdsmessighet – utbyggingsavtaler.....	6
2.3. Vurdering av rekkefølgekrav for gang- og sykkelveibroer over jernbanen.....	7
2.4. Vurdering av rekkefølgekrav for øvrige byrom	7
2.4.1. Nødvendighetsvurdering.....	8
2.4.2. Forholdsmessighetsvurdering	8
2.5. Oppsummering Ski sentrum.....	9
3. Vurdering av rekkefølgebestemmelser for områdeplan Ski vest	11
3.1. Innledning.....	11
3.2. Overordnet vurdering.....	12
3.3. Vurdering av rekkefølgekrav om gang- og sykkelveibro over jernbanen.....	12
3.4. Vurdering av rekkefølgekrav om nedgraving og/eller omlegging av høyspentledning	12
Vedlegg.....	14

1. Innledning

Utforming av rekkefølgebestemmelsene er sentralt for innholdet i en strategi for utbyggingsavtaler, fordi det er rekkefølgebestemmelsene for det aktuelle utbyggingsområdet som er utgangspunktet for forhandling om utbyggingsavtaler. Hvordan rekkefølgebestemmelsene er utformet og fordelt mellom de ulike delområdene, er avgjørende for hvordan kostnadene ved infrastrukturiltakene skal fordeles, og for når tiltakene er finansiert og dermed kan opparbeides.

I strategiarbeidet har man sett at gjeldende rekkefølgebestemmelser i områdeplanen er bygget opp på en måte som kan skape utfordringer når det gjelder gjennomføring. Dette gjelder først og fremst for områdeplan Ski sentrum, men også for områdeplan Ski vest. For å sikre gjennomføring av områdeplanene er det derfor startet planprosesser for endring av rekkefølgebestemmelsene.

I tilknytning til planendringen er det som del av strategiarbeidet gjort en nærmere vurdering av aktuelle rekkefølgetiltak for Ski sentrum og Ski vest.

Dette vedlegget omhandler nærmere vurderinger omkring utforming av rekkefølgebestemmelsene basert på følgende element omtalt i hovedrapporten pkt. 4.4. til 4.7.;

- De juridiske rammer for innhold i rekkefølgebestemmelser fastsatt i plan- og bygningsloven § 12-7.
- Anbefaling om at rekkefølgebestemmelsene i art og omfang bør ligge innenfor rammene om nødvendighet og forholdsmessiginnhold som gjelder for inngåelse av utbyggingsavtaler, jf. plan- og bygningsloven § 17-3. 3 ledd. Dette for at gjennomføring av områdeplanen ved bruk av utbyggingsavtaler ikke skal være avhengig av kommunale bevilgninger
- Rekkefølgekrav som forutsettes gjennomført ved bruk av utbyggingsavtaler formuleres som at tiltak x må være «opparbeidet eller sikret» opparbeidet før søknad om igangsettingstillatelse
- Inndeling i større delområder med like rekkefølgekrav
- Rekkefølgetiltak innenfor hvert delområde knyttes til det aktuelle delområdet, men unntak av større tiltak som knyttes til alle delområdene i den aktuelle områdeplan

Det presiseres at vurderingene her er foreløpige og et utgangspunkt for de vurderinger må gjøres som del av pågående planendingsprosess. Dette inkluderer også avklaringer med fylkeskommunen om rekkefølgebestemmelser og kostnadsfordeling for fylkesveier, og koordinering med forprosjekt for VA og nedgravede renovasjonsløsninger, se hovedrapport pkt. 2.3.

2. Nærmere vurdering av rekkefølgebestemmelser for områdeplan for Ski sentrum

2.1. Områdeplanens bakgrunn og formål

De overordnede målsettingene for Ski by er fastsatt i kommuneplan 2011-2022 for Ski, som har som mål at:

- Ski skal være en attraktiv og levende by i et vakkert kulturlandskap
- Ski skal styrke rollen som regionsenter og kollektivknutepunkt, og være et utstillingsvindu for fremtidens utbyggingsmønster, næringsstruktur og transportsystem

Disse målsettingene er fulgt opp i områdeplan for Ski sentrum, hvor det i planbeskrivelsen står at Ski sentrum med bygging av Follobanen står foran store byutviklingsoppgaver med fortetting og fornying av sentrumsbebyggelsen, opprusting av offentlige rom og avklaring av system for transport og parkering, som er tilpasset den økte urbaniseringen av Ski.

Planen skal legge til rette for byvekst med kvalitet. Målet med planen er en attraktiv og aktiv by med et mangfold av funksjoner og kvaliteter for brukere og beboere. Sentrumsplanen skal være overordnet og prinsipiell og ha hovedfokus på byens funksjoner og strukturer:

- Byens funksjoner (den komplette byen) – potensialet for bymessig utvikling med mangfold av urbane funksjoner
- Byens strukturer (nærhetsbyen) - et gatenett som prioriterer gåing, sykling og kollektivtransport
- Ski som «framtidensby» (den grønne byen) skal nås ved at utbygging blant annet skal sikre tilgjengelighet til blågrønne strukturer, gående syklende og kollektivtransport skal prioriteres, det skal tilrettelegges for et sosialt aktivt og helsefremmende byliv, det skal inviteres til fysisk aktivitet i gode utearealer og tilrettelegges for gode sosiale og kulturelle møteplasser.

I nylig vedtatt «Kommuneplan for Nordre Follo 2019-2030. Arealdel Ski», så er det lagt til grunn en boligpotensial med ca. 1900 boliger innenfor områderegeringsplan for Ski sentrum, det vil si ca. 190 boliger pr. år fram til 2030. Potensialet for Ski sentrum må sees i lys av områdeplan for Ski vest som har et potensial på ca. 1400 boliger.

Til sammenligning så er det i forslag til strategi for utbyggingsavtaler beregnet et fordelingsgrunnlag på 360 000 m² BRA, som er et skjønnsmessig anslag av forventet utbyggingsvolum innenfor en vedtatt gjennomføringshorisont på 15 år. Dersom det forenklet sett legges til grunn at 80 % av dette er boligformål, og at hver bolig er 100 m² i gjennomsnitt, så utgjør det 190 boliger pr. år i 15 år.

2.2. Vurdering av rekkefølgekrav for fylkesveier

2.2.1. Nødvendighet – bakgrunn og behovet for oppgradering av fylkesveinett

2.2.1.1. Bakgrunn

Områdeplanen og gjeldene rekkefølgebestemmelser omfatter fylkesveiene Kirkeveien, Sanderveien, Jernbaneveien og Åsveien. I planbeskrivelsen er det uttalt at;

Ski skal utvikles fra et tettsted i Oslos randsone til å bli et urbant lokalt og regionalt knutepunkt sentralt i Osloregionen. Dette innebærer at Ski må gjøre endringer og ta flere viktige valg, både med tanke på arealbruk og transportløsninger. Planforslaget bygger opp under dette og legger til rette for at fremtidens Ski har et bærekraftig transportnett der gående, syklende og kollektivtrafikk er de viktigste transportformene både innad og til/fra Ski.

En viktig premis for fylkesveinettet har vært å skape god fremkommelighet for buss på hele nettet og frem til Ski stasjon, for å bygge opp om Follobanens betydning.

For å sikre optimal fremkommelighet er det i hovedgatene inn mot stasjonen lagt opp til en høykvalitets kollektivstreng. For å tilrettelegge for syklister foreslås et sammenhengende og attraktivt nettverk, med separat trasé. Langs alle fylkesgatene skal det tilrettelegges for gående gjennom brede fortau. Fortauene er byens viktigste byrom og det er viktig at det er plass til både transport, opphold, gatetrær og møbleringssone, i tillegg til at det sikres god drift om vinteren. For å sikre disse kvalitetene er det viktig at det settes av areal til de nødvendige formålene.

2.2.1.2. Vurdering

De juridiske rammer for rekkefølgekrav og innhold i utbyggingsavtaler er omtalt i hovedrapportens pkt. 3.1. Når det gjelder rammen for innhold i utbyggingsavtaler, så er den oppsummert slik i uttalelse fra Sivilombudsmannen (Somb-2015-1194)

Av forarbeidene og departementets uttalelse følger at tiltaket utbygger helt eller delvis pålegges å bekoste, må ha en saklig sammenheng med utbyggingen for å være «nødvendig». Kravet til saklig sammenheng innebærer at utbyggingen medfører et konkret behov for tiltaket. Tiltaket må enten tjene interessene i utbyggingsområdet eller avhjelpe skadevirkninger eller ulemper ved den konkrete utbyggingen. I NOU 2003:23 understrekes at i dette ligger det en betydelig skranke for hva som kan avtales. Til eksempel kan en utbygger av seniorboliger ikke pålegges å bekoste lekeplass. Det er imidlertid ikke et krav at tiltaket eksklusivt betjener interessene innenfor utbyggingsområdet. Tiltaket kan også betjene interesser i andre områder, dersom det dekker konkrete behov som utløses av utbyggingen. En lekeplass kan for eksempel også brukes av barn fra andre områder. Rene fiskale hensyn er det ikke anledning til å legge vekt på.

Det vises også til to dommer avsagt ved Oslo Tingrett i juni 2019 vedrørende utbyggingsavtaler og rekkefølgebestemmelser. Begge sakene gjaldt utbyggingsavtaler inngått med Oslo kommune og dekning av kostnader for rekkefølgetiltak som lå utenfor planområdet. Retten konkluderte i begge sakene med at tiltakene ikke hadde tilstrekkelig saklig sammenheng med utbyggingen, og utbyggerne fikk medhold i sin påstand om at utbyggingsavtalene gjaldt tiltak i strid med vilkårene i pbl. § 17-3, 3. ledd. Sakene er påanket.

Det framgår av planbeskrivelsen at fylkesveienes utforming har sin begrunnelse i målsettingen om å gi bedre framkommelighet for kollektivtrafikk. Dette er regionale behov som ikke er knyttet til utbygging av Ski sentrum.

Samtidig som fylkesveiene generelt også utformes som bygater med areal for gående og syklende.

Bedre framkommelighet for sykkel er også delvis knyttet til regionale behov, men også til mer lokale. Opparbeiding av bredere fortau er knyttet til lokale behov, men for et større område enn Ski sentrum.

I forhold til utbyggingsområdenes behov for fylkesveitiltakenes funksjoner er det derfor bare en mindre del av tiltakene som er nødvendige for utbyggingen. Med grader av nødvendighet så må den samlede vurderingen gjøres sammen med vurderingen av forholdsmessighet, se nedenfor.

2.2.2. Forholdsmessighet – utbyggingsavtaler

I dette punktet vurderes forholdsmessighet først og fremst ut fra fylkesveienes størrelse og utforming.

Selv om det er behov for brede fortau og god framkommelighet for syklende, så er der mange måter å løse dette på.

Fylkesveiene er regulert med et bredt snitt med areal for kollektivtrase, biler, sykkelfelt og fortau/gangareal, og areal for trær, planter og møblering.

Områdeplanens formål er å legge til rette for en omfattende utvikling av samtlige arealer innenfor planen, med arbeidsplasser, forretninger, gater, parker og annen arealbruk. Den inneholder et stort potensial for utbygging av Ski by, med fokus på byliv, gode møteplasser og torg, gående/syklende, miljøriktige løsninger og økt arealutnyttelse (kommunens nettsider)

Med en slik målsetting kan man legge inn høyere krav til størrelse og utforming av gatenett, og det må settes av nok areal slik at veiene får en robust størrelse i forhold til framtidig utvikling.

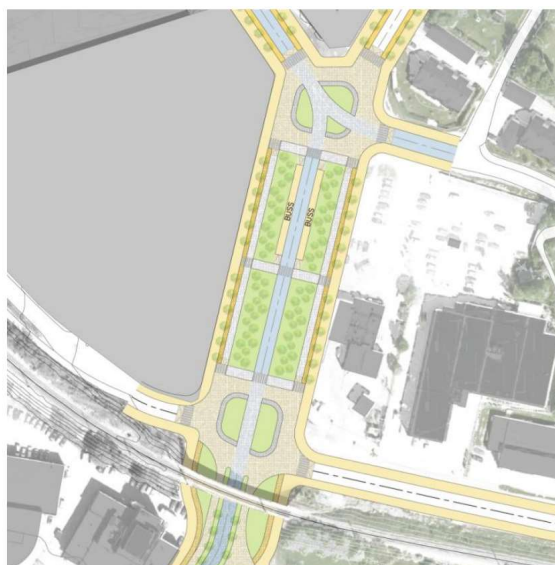
Men summen av ambisjoner er etter vår vurdering utenfor det som vurderes som forholdsmessig ift. utbyggingspotensialet sin art og omfang. Dette gjelder spesielt areal til grønntarbarer og antall trær i o_V7 - Allmenningen og snittet for o_V8 - Åsveien.

Utklipp fra Planbeskrivelsen;

Allmenningen

Søndre del av Jernbaneveien mellom Sanderveien og Åsveien (ved Skorhaugundergangen) omtales i planforslaget som "Allmenningen". Her videreføres bussgaten fra Jernbaneveien videre til Åsveien. Samtidig er strekningen en av de viktigste for å håndtere biltrafikk til/fra deler av sentrum. For å etablere et robust og fleksibelt system i denne viktige delen av hovedgatesystemet foreslås en annen utforming en ellers, men bed bruk av de samme prinsippene som i øvrige gater.

Gatestrekningen mellom to sentrale kryss utformes som en allmenning som definerer byrommet med ytre linjer i fortau som fremtidige byggelinjer. Løsningen kan også forholde seg til dagens situasjon med parkeringshus på vestsiden. De to rundkjøringene i hver



Figur 57: Planutsnitt allmenningen ett kjørefelt bil

I tillegg til en avklaring med Fylkeskommunen om utforming av rekkefølgebestemmelsene for fylkesveier, er det i det videre arbeide derfor også behov for en avklaring av hvilken andel av kostnadene som skal inngå i strategi for utbyggingsavtaler, relatert til vilkårene om nødvendighet og forholdsmessighet.

2.3. Vurdering av rekkefølgekrav for gang- og sykkelveibroer over jernbanen

Områdeplanen har pr. i dag rekkefølgekrav knyttet til to gang- og sykkelveibroer over jernbanen. Den ene er gang- og sykkelveibro innenfor hensynssone H410_1 og den andre er over jernbanen via GS12 og park 10.

De to gang- og sykkelveibroene over jernbanen har som formål å redusere jernbanen som barriere. Behovet for å redusere jernbanen som barriere er ikke bare knyttet til områdene innenfor områdeplanen, men også for en større radius av bebyggelse rundt Ski sentrum.

Som det fremgår av Sivilombudsmannens uttalelse sitert ovenfor, så kan et tiltak inngå i utbyggingsavtaler selv om det ikke er eksklusivt til nytte for planområdet. Tiltaket må imidlertid også dekke behov som utløses av utbyggingen.

Sett i lys av områdeplanens overordnede målsetting om blant annet å prioritere gående og syklende, så er der en saklig sammenheng mellom broene og utbygging av Ski sentrum. I tillegg er der også fysiske avhengigheter som gjør at broene må bygges før eller samtidig med utbyggingsområdene på begge sider av jernbanen. Dette innebærer at eventuelle rekkefølgebestemmelser om broene vurderes å være innenfor rammen i pbl §12-7 (Bestemmelser i reguleringsplan)

Men siden en ikke uvesentlig del av behovet er knyttet til et mer generelt behov for flere kryssingsmuligheter over jernbanen, så blir det på samme måte som for fylkesveier et spørsmål om delvis nødvendighet, som glir over i forholdsmessighetsvurderingen.

Når det gjelder vilkåret om forholdsmessighet, så er det et moment at de to gang- og sykkelveibroene kommer til tillegg til gangforbindelse som blir bygget under jernbanen og dagens kryssingsmuligheter via Åsveien i sør og Nordbyveien i nord.

Dersom kommunen konkluderer med at man opprettholder rekkefølgekrav for en eller begge gang- og sykkelveibroene over jernbanen, så må kommunen i strategi for utbyggingsavtaler avklare kostnadsdeling mellom utbyggerne og kommunen. Kostnadsdelingen må avklares ut fra en samlet vurdering av nødvendighet og forholdsmessighet vedrørende jernbanebroen(e) i seg selv, og ut fra det samlede omfang rekkefølgekrav.

2.4. Vurdering av rekkefølgekrav for øvrige byrom

Med øvrige byrom menes kommunale veier, gater, gatetun, parker og torg.

En omfattende fortetting som områdeplanen legger til rette for, krever i seg selv et økt behov for flere og mer attraktive byrom for opphold og møteplasser. I tillegg krever målsettingene om «den komplette byen», «nærhetsbyen» og den «grønne byen», at store deler av dagens veier/gater, gatetun og torg må omformes for prioritering av kollektiv, gående og syklende.

Samtidig er alle gater, gatetun og torg i Ski sentrum allerede opparbeidet med mange brukbare kvaliteter, selv om det ikke fullt ut er i samsvar med områdeplanens målsettinger om funksjon og kvalitet.

Vurderingen av vilkårene “nødvendighet” og “forholdsmessighet” vil for denne typen tiltak i mange tilfeller være overlappende, spesielt for områdeplaner som legger til rette for omfattende fortetting

eller transformasjon. Hva som for eksempel er et nødvendig omfang på antall gatetun og det kvalitetsmessige innholdet i tiltakene handler både om nødvendighet og forholdsmessighet. Man vil da ha situasjoner med grader av nødvendighet som da blir tilsvarende vurdering som forholdsmessighet.

Samlet sett er det vår vurdering av rekkefølgebestemmelser om ny opparbeiding av alle veier, gater, gatetun og torg innenfor områdeplanen vil være utenfor både rammen både i plan- og bygningsloven § 12-7 og rammen om nødvendighet og forholdsmessighet i plan- og bygningsloven § 17-3, 3. ledd.

Dersom det blir vedtatt rekkefølgebestemmelser i et omfang som vurderes å være innenfor pbl § 12-7, men utenfor § 17-3, 3. ledd, så vil gjennomføringen være avhengig av en kommunal medfinansiering i tillegg til finansiering fra utbyggingsavtaler.

Med bakgrunn i vår anbefaling om at rekkefølgebestemmelsene utformes slik at de i art og omfang ligger innenfor rammen i pbl § 17-3, 3. ledd, så er det i strategiarbeidet gjort en nærmere vurdering av hvilke tiltak i kategoriene gater, gatetun, parker og torg, som er mest nødvendige og som totalt sett ligger innenfor rammen av forholdsmessighet. I denne vurderingen legges det også vekt på gjennomføringshensyn.

2.4.1. Nødvendighetsvurdering

Som nevnt glir vurderingen av nødvendighet og forholdsmessighet over i hverandre, men i nødvendighetsvurderingen gjøres en prioritering. Her er det lagt vekt på beliggenhet og funksjon som byrom, herunder byromskategori i Funksjons- og designplanen. Mer sentrale tiltak bør prioriteres framfor tiltak med mer perifer og mindre attraktiv beliggenhet. Videre bør det legges vekt på om tiltaket ligger nært planlagt utbygging eller ikke, og på kvaliteter og funksjon ved eksisterende situasjon.

Det bør til en viss grad også legges vekt på en jevn fordeling innen kategoriene gater, gatetun og torg.

Selv om prioritering av tiltak baseres på en vurdering av nødvendighet som byromstiltak, bør prioriteringen til en viss grad koordineres med behov for graving for nye VA-ledninger, jf. kommunens eget prosjekt om dette. Den endelige beslutning om prioritering bør derfor avvendes til man har tilstrekkelig opplysninger fra forprosjektet for VA-tiltak om hvilke gater som må graves opp for å legge ny VA-infrastruktur.

2.4.2. Forholdsmessighetsvurdering

Når det gjelder forholdsmessighet så handler det i praksis om størrelsen på utbyggernes økonomiske bidrag sett i forhold til utbyggingens «art og omfang». Det påpekes at utbyggernes økonomiske gevinst og lønnsomhet i prosjektene ikke er juridisk relevant i denne vurderingen. I praksis vil dette likevel ha stor betydning for om utbyggerne vil oppfatte tilbud om utbyggingsavtale som akseptabelt eller ikke.

Det er utarbeidet kostnadsanslag for de aktuelle rekkefølgetiltakene, og kostnadene skal fordeles på et nærmere beregnet fordelingsgrunnlag i m² BRA. Fordelingsgrunnlaget er det utbyggingspotensialet man forventer vil bli bygget ut innenfor strategiens gjennomføringshorisont som på 15 år.

De endelige konklusjoner på forholdsmessighetsvurderingen vedrørende gater, gatetun og torg mm, må avventes til man har koordinert strategiprojektet med kommunens VA-prosjekt. De må også gjøres en samlet vurdering av aktuelle rekkefølgetiltak, se oppsummeringen nedenfor.

Den samlede vurderingen av nødvendighet og forholdsmessighet for øvrige byrom er vurdert i samråd med Ski kommune, og foreløpig forslag framgår av **Vedlegg A** i slutten av dette dokumentet.

2.5. Oppsummering Ski sentrum

Dersom det fremdeles skal være rekkefølgekrav knyttet til fylkesveiene og en eller begge av gang- og sykkelveibroene over jernbanen, så er det bare en andel av kostnadene for hvert tiltak som kan dekkes gjennom utbyggingsavtaler. Andelen må vurderes skjønnsmessig ut fra hvor stor andel av funksjonene som vurderes å være nødvendig og forholdsmessig i forhold til utbyggingspotensialet i Ski sentrum.

Samtidig er det slik at størrelsen på kommunens bidrag har betydning for rammen for forholdsmessighet, jf. plan- og bygningsloven § 17-3, 3. ledd om at tiltak skal stå i rimelig forhold også til kommunens bidrag til gjennomføring av planen.

Rekkefølgekrav for fylkesveier og gang- og sykkelveibroer over jernbanen bør som nevnt ovenfor eventuelt være felles rekkefølgekrav for alle byggeområdene innenfor områdeplanen. Matematisk sett betyr dette at man får et eget men samlet regnestykke for fellestiltakene med kostnadene som teller og det totale fordelingsgrunnlaget for område A+B som nevner. Tilsvarende får man en egen brøk for kostnadene ved tiltakene innenfor hvert delområde, fordelt på fordelingsgrunnlaget

Regneeksempel

For å illustrere gjennomføringshensynet sin betydning ved utforming av rekkefølgebestemmelsene, kan det gjøres et regnestykke hvor det for å eksemplifisere legges til grunn en kommunal andel til gang- og sykkelveibroene på 50%.

Gang- og sykkelveibroen over jernbanen innenfor hensynssone H410_1 er estimert til 198 Mill kr, dvs at ca. 100 Mill kr. skal finansieres gjennom utbyggingsavtaler dersom kommunens andel er 50 %.

Det forutsettes at øvrige felles rekkefølgetiltak for delområde A og B utgjør 200 Mill kr., slik at felles rekkefølgekrav for delområde A og B har en kostnad på 300 Mill kr. (andel gang- og sykkelveibro i sø og fylkesveier)

Fordelt på det totale fordelingsgrunnlaget på 360 000 m² BRA (delområde A+B), blir anleggsbidraget for felles rekkefølgetiltak kr. 833,- pr. m² BRA. Utbyggingsavtalenes andel på ca 100 Mill kr. til gang- og sykkelveibroen er da finansiert ved utbyggingsavtale og innbetaling tilsvarende ca 120 000 m² BRA (100 000 000/833).

Beregning av anleggsbidrag til fellestiltak og tiltak innenfor delområdet er to ulike brøker, der anleggsbidraget er likt fordi de to brøkene reduseres jevnt i teller og nevner etter hvert som man får finansiering fra utbyggingsavtaler. Når rekkefølgetiltak er opparbeidet er rekkefølgekravet oppfylt slik at kostnadene utgår fra beregning av anleggsbidraget. Man kan derfor ikke «låne» fra innbetalinger relatert til tiltak i hvert delområde til å finansiere og bygge fellestiltakene tidligere.

Man må derfor vente relativt lenge før andelen fra utbyggingsavtaler er finansiert slik at broen kan opparbeides.

Utbyggingsavtalenes andel av kostnadene ved disse tiltakene må også sees i sammenhengen med samlet strategi for utbyggingsavtaler, fordi forholdsmessighet også handler om summen av rekkefølgekrav og den totale økonomiske belastningen for utbyggerne. Til større andel som eventuelt skal dekkes av fylkesveitiltakene og gang- og sykkelveibroene over jernbanen, til mindre andel blir der igjen til kommunale gater, gatetun, torg og parker.

Basert på vår anbefaling om at rekkefølgebestemmelsene etter art og omfang bør være innenfor rammen av nødvendighet og forholdsmessighet i pbl § 17-3, 3. ledd, så kan det være hensiktsmessig å utelukke rekkefølgetiltak for gang- og sykkelveibroene både fordi gjennomføring av områdeplanen da blir avhengig av kommunale midler og fordi det går relativt lang tid før tiltakene er finansiert gjennom utbyggingsavtaler. Siden vilkåret om forholdsmessighet setter en øvre ramme bør man i stedet prioritere gater, gatetun, parker mm som ikke er avhengig av kommunal medfinansiering. Gang- og sykkelveibroene kan da bygges dersom kommunen finner anledning til å bevilge midler til tiltakene.

Fylkesveiene er av en annen karakter fordi dette er tiltak som det er et mer direkte og konkret behov for. Kommunens sentrale oppgave her blir å framforhandle en enighet med fylkeskommunen om størrelsen på andelen som kan knyttes til utbyggingsavtaler, og at fylkeskommunen må forplikte seg til å finansiere sin andel når utbyggernes del er finansiert gjennom utbyggingsavtaler.

Avslutningsvis påpeker vi at en annen måte å redusere anleggsbidraget på slik at rekkefølgekravene samlet sett er innenfor nødvendighets- og forholdsmessighetsvilkåret, er å gjøre nærmere vurdering av tiltakenes innhold og dermed størrelsen på kostnadene.

Et stort og kostbart tiltak er Vestveien, hvor kostnadsanslaget for flere kryss er basert på at dagens rundkjøringer skal bygges om. Vi oppfatter det som uklart om det veifaglig sett er behov for en slik ombygging. V13 ved Åsveien er også et kostbart tiltak (107 Mill kr) og et forprosjekt kan avklare hva som må gjøres her i forhold til håndtering av overvann. Når det gjelder gatetun så er kostnadsanslaget basert på full ny opparbeiding, men et forprosjekt kan avklare om noe av ønsket oppgradering og endring av funksjoner kan gjøres ved enklere tiltak.

3. Vurdering av rekkefølgebestemmelser for områdeplan Ski vest

3.1. Innledning

Gjeldende bestemmelser i områdeplan for Ski vest inneholder generelle krav til hvilke tiltak som må opparbeides, men det er ikke konkretisert hvilke tiltak som må opparbeides når.

En slik detaljering og konkretisering er gjort i detaljregulering for delområde BB1 og B/T1, vedtatt av Ski kommune den 29.11.17. Bestemmelsene er deretter videreført i detaljregulering for delområde BB2 og BB3, vedtatt av Ski kommune den 20.03.19.

Ski kommune har ved vedtakelse av disse to detaljreguleringsplanene gjort en samlet fordeling av rekkefølgetiltakene som forutsettes videreført i framtidige detaljreguleringer. En slik presisering av områdeplanens gjeldende rekkefølgebestemmelser kan forankres i områdeplanen gjennom planendringen for å gi bedre forutsigbarhet.

Etter disse bestemmelsene skal tiltak nord for Finstadbekken være opparbeidet før ny bebyggelse i nord kan tas i bruk, og tiltak sør for Finstadbekken skal være opparbeidet før ny bebyggelse her blir tatt i bruk. Tiltak som vurderes som er felles for alle delområdene er utformet som krav om at tiltakene må være «sikret opparbeidet».

Etter samme systematikk som for områdeplan for Ski sentrum, innebærer dette en tredeling med noen felles rekkefølgekrav for hele områdeplanen, og felles rekkefølgekrav innenfor to delområder.

Rekkefølgetiltak henholdsvis nord- og sør for Finstadbekken vil i det fleste tilfeller være direkte knyttet til de enkelte byggeprosjekt på en slik måte at tiltakene i art og omfang klart vil være innenfor rammen av nødvendighet og forholdsmessighet i plan- og bygningsloven § 17-3, 3. ledd. Mer detaljerte rekkefølgebestemmelser og eventuelle nye rekkefølgebestemmelser vil bli avklart i detaljreguleringene.

Som omtalt i vedlegg 7 om tiltaks- og finansieringsplan for Ski vest, så ligger det også til rette for at utbygger kan oppfylle rekkefølgebestemmelser knyttet til enkelte delområder uten at det er behov for utbyggingsavtale med kommunen.

I strategisk sammenheng er det derfor først og fremst relevant å vurdere rekkefølgetiltak som er felles for hele planområdet og tiltak som er felles med områdeplan for Ski sentrum. Dette gjelder følgende tiltak;

- Turdrag GT3 – Finstadbekken
- Nedgraving og/eller omlegging av høyspentledning mellom trafostasjonene på Finstad og Kjeppestad
- Strøkslekeplass i område T/G1
- Friområde GF1
- Gang- og sykkelforbindelse inn til sentrum som tilpasses den løsning som velges i funksjons- og designplanen.

Ved vedtakelse av detaljregulering for BB2 og BB3 er rekkefølgekrav vedrørende gang- og sykkelforbindelse presisert til:

«Før det gis brukstillatelse for felt BB2 og BB3 skal ny gang- og sykkelveibro over jernbanen, innenfor hensynssone H410_1 – med mulighet for å videreføre gang- og sykkelveibroen over Vestveien med kobling til Bjerkelundveien – være sikret.»

I tillegg er det lagt opp til at delområdene nord for Finstadbekken skal ha rekkefølgekrav om ombygging av framtidig kryss mellom vei V2 og Vestveien, og delområdene sør for Finstadbekken skal ha rekkefølgekrav om ombygging av framtidig kryss mellom V1 og Vestveien. Disse to tiltakene inngår også i rekkefølgebestemmelsene for Ski sentrum, slik at det må avklares en kostnadsdeling mellom Ski vest og Ski sentrum.

3.2. Overordnet vurdering

WSP deler i all hovedsak Ski kommunes vurdering av hvilke tiltak som er nødvendige for alle delområdene, og at Finstadbekken ut over dette er et naturlig skille for hvilke tiltak som er nødvendig for hvilke delområder. Delingen samsvarer også med dagens eierforhold, ved at det er to grunneiere i tillegg til Ski kommune nord for Finstadbekken og en grunneier sør for Finstadbekken.

Fordeling av kostnadene viser at en slik utforming av rekkefølgebestemmelsene vil gi noe lavere kostnader for delområdene sør for Finstadbekken fordi det pr. i dag er et mindre omfang rekkefølgetiltak her. (For å kunne sammenligne er fordelingsgrunnlaget da 100%, se vedlegg 6) Det kan imidlertid bli aktuelt med flere offentlige veier og grøntområder i senere detaljreguleringer med tilhørende rekkefølgekrav. Ulik størrelse på anleggsbidrag er uansett ikke i strid med forholdsmessighetskravet, når ulikheten har grunnlag i ulik geografisk beliggenhet og dermed ulikt behov for ny infrastruktur.

Det er imidlertid etter vår vurdering behov for en nærmere vurdering av om rekkefølgekrav om gang- og sykkelbro over jernbanen og nedgraving av høyspentledning, i forhold til vilkåret om nødvendighet og forholdsmessighet i plan- og bygningsloven § 17-3, 3. ledd, se nedenfor pkt. 3.3. og 3.4.

De nærmere vurderinger og konklusjoner på dette må gjøres som del av prosess for endring av rekkefølgebestemmelsene for Ski vest.

3.3. Vurdering av rekkefølgekrav om gang- og sykkelveibro over jernbanen

Det vises her til vurderingene for tilsvarende rekkefølgebestemmelser for Ski sentrum, jf. pkt. 2.3. ovenfor.

3.4. Vurdering av rekkefølgekrav om nedgraving og/eller omlegging av høyspentledning

Gjeldende planbestemmelse pkt. 5.1.1. fastsetter at det ikke skal gjennomføres utbygging før «nedgraving og/eller omlegging er sikret for høyspentledningen mellom trafostasjonene på Finstad og Kjeppestad. Trasé for nedgraving av høyspentlinje fastsettes ved første regulering av gjeldende felt».

Krav om kabling fra Finstad til Kjeppestad er basert på det tidligere krav fra Hafslund om minimumstrekning på 1 km. I rapport som Sweo har utarbeidet for Ski kommune dat. 10.4.2019, er

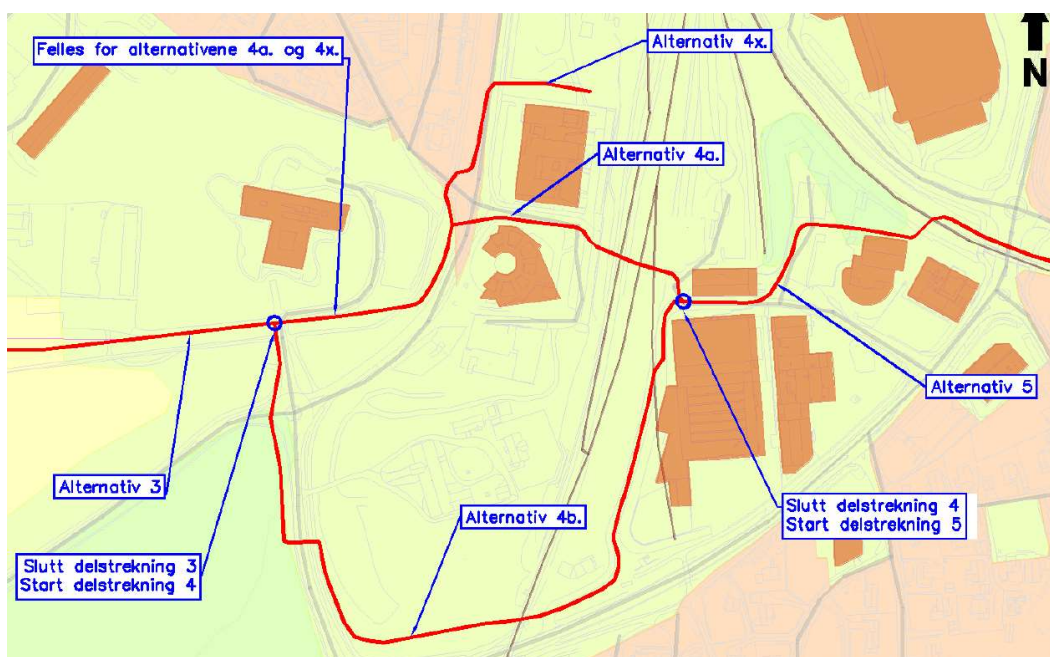
de ulike alternativene og anbefalt løsning blant annet basert på at Hafslund har redusert kravet til minimum lengde på strekning som kables fra 1 km til 0,5 km.

Sweco sin utredning omfatter 5 delstrekninger, der delstrekning 3 ligger innenfor områdeplan for Ski vest. For delstrekning 3 er der bare ett aktuelt trasevalg. For neste delstrekning er de vist alternativ 4a, 4b og 4x.

I vurderingen av nødvendighet og forholdsmessighet i utbyggingsavtalesammenheng, må man se hen til behov for kabling knyttet til utbygging av Ski Vest. Begrunnelsen for kabling er knyttet til utbygging av skoletomten, og tilstrekkelig skolekapasitet er igjen en forutsetning for boligbyggingen. Slik vi oppfatter det er ikke kabling en absolutt forutsetning for utbygging av skoletomten, men det vil gi en vesentlig bedre utnyttelse av arealet og ellers gi grøntdragene bedre visuelle kvaliteter.

I utgangspunktet er det derfor delstrekning 3 som er relevant for utbygging innenfor områdeplan for Ski vest, men på grunn av kravet om minimumstrekning på 0,5 km må man også ta med et av alternativene for delstrekning 4.

Alternativ 4a og 4b omfatter kryssing av jernbanen. Alternativ 4x innebærer at kabelen ikke krysser jernbanen, men føres nordover langs eksisterende ledning til ny endemast ved politihuset. Her fra fortsetter den i luftspenn østover, og alternativ 4x er derfor en løsning som ikke inkluderer delstrekning 5.



Etter vår vurdering kan det ikke hevdes at kabling som krysser jernbanen er nødvendig for utbygging av Ski vest. Det anbefales derfor at rekkefølgebestemmelse om kabling av høyspentledning knyttes til alternativ 4x.

I kostnadsanslaget, jf. vedlegg 2 og tiltaks- og finansieringsplan, jf. vedlegg 7, så er det Sweco sitt anslag for dette alternativet som er lagt inn med 21,6 Mill kr.

Endelig valg av trasé kan være basert på andre vurderingen enn hva som er nødvendig for utbygging innenfor områdeplan for Ski vest isolert sett. Dersom en annen trasé velges av andre grunner med tilhørende rekkefølgebestemmelse, så innebærer denne vurderingen at overskytende kostnader må dekkes av kommune.

Det bemerkes her at delstrekning 4x ligger innenfor områdeplan for Ski sentrum, men at høyspentledning ikke inngår i vårt oppdrag om hvilke tiltak som skal vurderes i rekkefølgematrisen for den områdeplan for Ski sentrum.

Forslag til fordeling av rekkefølgebestemmelsene innenfor områdeplan Ski vest følger som **Vedlegg B** i slutten av dette dokumentet.

Vedlegg

Vedlegg A Foreløpig forslag til rekkefølgekrav innenfor områdeplan Ski sentrum

Vedlegg B Foreløpig forslag til rekkefølgekrav innenfor områdeplan Ski Vest

VEDLEGG A FORELØPIG FORSLAG REKKEFØLGEKRAV INNENFOR OMRÅDEPLAN SKI SENTRUM

Delområde	Tiltak	Plangrunnlag	Beliggenhet	Rekkefølgekrav opparbeidet/sikret opparbeidet	Rekkefølgekrav for delområde A og B
					Rekkefølgekrav for delområde A
					Begrunnelse
A	SGT1	Detaljregulering ny videregående skole	Gate fra Rådhus mot Skoleveien	X	Sentral beliggenhet. Vesentlig endring i forhold til dagens situasjon, og må opparbeides på grunn av ny bebyggelse.
A	SGT1_2	Detaljregulering ny videregående skole	Grønnstruktur i gate fra Rådhus mot Skoleveien	X	Sentral beliggenhet. Vesentlig endring i forhold til dagens situasjon, og må opparbeides på grunn av ny bebyggelse.
A	SGT2	Detaljregulering ny videregående skole	Fra Rådhuset mot Idrettsveien		Er opparbeidet med tilstrekkelig gode kvaliteter. Dersom behov for å grave opp, så må det reetableres som del av skoleprosjektet.
A	SGT3	Detaljregulering ny videregående skole	Tverrforbindelse BS6_2 og BS6_3	X	Sentral beliggenhet. Vesentlig endring i forhold til dagens situasjon, og må opparbeides på grunn av ny bebyggelse.
A	GKG	Detaljregulering ny videregående skole	Tverrforbindelse Kirkeveien og SGT1	X	Sentral beliggenhet. Vesentlig endring i forhold til dagens situasjon, og må opparbeides på grunn av ny bebyggelse.
A	SGT12	Detaljregulering ny videregående skole	Tverrforbindelse Kirkeveien og SGT1	X	Sentral beliggenhet. Vesentlig endring i forhold til dagens situasjon, og må opparbeides på grunn av ny bebyggelse.
A	GT2		Mellom rådhuset og Kirkeveien 3		Er opparbeidet med tilstrekkelig god kvalitet.
A	GT3		Rundt park 2		Er opparbeidet med tilstrekkelig god kvalitet, men må opparbeides sammen med o_Park 2 når det må bygges ny adkomst til garasje. Dvs prosjektkostnad.
A	GT4		Utenfor rådhuset		Er opparbeidet med tilstrekkelig funksjonalitet og kvalitet.
A	GT6		Mellom Rådhusplassen og Ski hotell		Er opparbeidet med tilstrekkelig funksjonalitet og kvalitet.
A	GT8		Idrettsveien vestre del	X	Sentral beliggenhet og behov for oppgradering i forhold til funksjonalitet og standard
A	GT9		Idrettsveien midtre del	X	Sentral beliggenhet og behov for oppgradering i forhold til funksjonalitet og standard
A	GT10-1	Detaljregulering Skolekvartalet	Skoleveien - nordlige del		Skoleveien deles i to, nordlig og sørlig del. Nordlige del inngår i skoleprosjektet
A	GT10-2	Detaljregulering Skolekvartalet	Skoleveien - sørlige del	X	Skoleveien deles i to, nordlig og sørlig del
A	GT11/o_SKV	Detaljregulering Skolekvartalet	Idrettsveien østre del	X	Ny adkomstvei og må opparbeides med nye funksjoner og kvaliteter
A	GT12		Torgveiens vestre del	X	Sentral beliggenhet og behov for å opparbeide ny i forhold til funksjonalitet og standard.
A	GT13		Torgveiens østre del	X	Sentral beliggenhet og behov for å opparbeide ny i forhold til funksjonalitet og standard.
A	GT14		Sentrumsveien	X	Sentral beliggenhet og behov for å opparbeide ny i forhold til funksjonalitet og standard.
A	GT15		Åsveien vestre del		Er opparbeidet med tilstrekkelig funksjonalitet og kvalitet.
A	GT16		Åsveien østre del		Er opparbeidet med tilstrekkelig funksjonalitet og kvalitet.
A	GT17		Ny gate mellom Sentrumsvn og Jernbanevn	X	Ny gate med sentral beliggenhet.
A	GT18		Jernbanevn	X	Endres til krav om opparbeiding av gang- og sykkelfelt langs østsiden.
A	Torg 8		Mellom storsenteret og jernbanen		Lite sentral beliggenhet og eventuelt del av utbygging som forventes å ligge langt fram i tid
A	Torg 9		Mellom storsenteret og jernbanen		Lite sentral beliggenhet og eventuelt del av utbygging som forventes å ligge langt fram i tid
A	Torg 10		På hjørnet ved Næssgården		Lite sentral beliggenhet og eventuelt del av utbygging som forventes å ligge langt fram i tid
E	V3		Kirkeveien	X	Kostnadsfordeling må avklares med Viken
E	V5		Sanderveien	X	Rekkefølgekrav for gang- og sykkelfelt langs vestsiden
E	V7		Åsveien inkl allmenningen (mellom CircleK og storsenteret)		Behov knyttet til kollektiv og ikke utbygging i Ski sentrum
E	V8		Åsveien mellom jernbanebro og Vestveien		Rekkefølgekrav knyttet til gang- og sykkelfunksjon. Behov for avklaring med Viken
E	V9		Åsveien ved kryss Vestveien / Åsveien		Behov knyttet til kollektiv og ikke utbygging i Ski sentrum
A	V11		Kjeppestadveiens vestre del		Behov knyttet til kollektiv og ikke utbygging i Ski sentrum
B	V12		Vestveien	X	Sentral gate, konkret omfang vurderes nærmere i videre detaljering
B	V13		Trekanttomta (mellom XXL og Lynggården)	X	Sentral funksjon som fordrøyningsbasseng.
E	V14		Veiareal øst for krysset Åsveien/Vestveien		Behov knyttet til kollektiv og ikke utbygging i Ski sentrum
E	V15		Veiareal øst for Åsveien		Behov knyttet til kollektiv og ikke utbygging i Ski sentrum
E	V16		Eikeveien		Behov knyttet til kollektiv og ikke utbygging i Ski sentrum
B	V27		Holteveien	X	Behov for oppgradering ved utbygging av tilleggende område
B	V35 (felles)		Nord for park 10		Er opparbeidet med tilstrekkelig funksjonalitet og kvalitet
B	V12_1		X-kryss Vestveien nord	X	Sentral gate, konkret omfang vurderes nærmere i videre detaljering
B	V12_2		T-kryss Vestveien sør	X	Sentral gate, konkret omfang vurderes nærmere i videre detaljering
A	GV1		Mellom S1 og S2 (mellom Kirkeveien og Parkaksen)		Opparbeidet med tilstrekkelig funksjonalitet og standard. Tilleggende byggeprosjekt må bekoste reetablering
A	GV2		Mellom S2 og S3 (mellom Kirkeveien og Parkaksen)		Opparbeidet med tilstrekkelig funksjonalitet og standard. Tilleggende byggeprosjekt må bekoste reetablering
A	GV3		Mellom S6 og S5 (fra Rådhusvingen til Idrettsvn)	X	Er opparbeidet, men behov for begrenset oppgradering ved utbygging av o_SG5 og 6
B	GV4		Nord for politistasjonen	X	Må opparbeides i forbindelse med nybygg
A	F2		Fortau mellom Jernbaneveien og DNB (felt S1 og S7)		Er opparbeidet
A	F4		Fortau langs Ski storsenter (på baksiden, mot jernbanen)		
A	GS1 (felles)		Langs/gjennom Vestraatparken		Er opparbeidet. Rekkefølgekrav om fortau kun i detaljregulering
A	GS2		Langs/gjennom Vestraatparken		Eventuelt rekkefølgekrav kun i detaljregulering
A	GS3		Mellom Vestraatparken og Waldemarhøy		Eventuelt rekkefølgekrav kun i detaljregulering
A	GS5/SGS2	Detaljregulering Skolekvartalet	Gjennom Skolekvartalet (H810_5)	X	Nytt tiltak som må opparbeides når ny bebyggelse
A		Detaljregulering Skolekvartalet	Øvrige tiltak innenfor detaljregulering for Skolekvartalet	X	Nye tiltak som må opparbeides når ny bebyggelse, med unntak av tiltak som kunknyttet til utbygging av skole
B	GS9		Mot Holstad, inkluderer Fri_6 og 7 (ved kryss Vestveien / Åsveien)		Behov knyttet til kollektiv og ikke utbygging i Ski sentrum
A	GS10		Sykkeleक्सpress, langs jernbanen vest for storsenteret		Er opparbeidet, rekkefølgekrav kan vurderes i framtidig detaljregulering
A	GS11		Sykkeleक्सpress, langs jernbanen syd for storsenteret		Er opparbeidet, rekkefølgekrav kan vurderes i framtidig detaljregulering
B	GS12		Tilkomst til ny bro over jernbanen, mellom Tinghuset og Skatt øst.	?	Knyttet til bro over jernbanen
A	GS14		Langs Kjeppestadveien		Behov knyttet til kollektiv og ikke utbygging i Ski sentrum
A	Park 1		Øvre torg	?	Ikke avklart
A	Park 2		Parkaksen	?	Ikke avklart
A	Park 4		Vestraatparken (eksisterende)		Har tilstrekkelig funksjonalitet og kvalitet, og eventuelt begrenset opparbeiding kan skje ved kommunal bevilgning
A	Park 5		Vestraatparken (søndre del ny)		Opparbeiding bare aktuelt dersom utbygging og areal vil være mindre enn vist i områdeplanen. Eventuell opparbeiding ved kommunal bevilgning
A	Park 6		Skoleparken (flyttet til sydvest i kvartalet)		Er delt opp i flere tiltak i detaljregulering for Skolekvartalet, se ovenfor
A	Park 7		Gravhaugen på hjørnet av Sanderveien og Kirkeveien		Er opparbeidet, og reetablering ved utbygging er prosjektkostnad
B	Park 9		Ved kryssing over jernbanen, på østsiden. (ved BFKT1)		Omfang og innhold kan reduseres, og beviges/opparbeides av kommunen ved behov
B	Park 10		Ved kryssing over jernbanen, på østsiden. (ved BFKT2)	X	Omfang vurderes i framtidig detaljregulering
B	Fri_3		På siden av ny bro over jernbanen, mellom Tinghuset og Skatt øst	?	Tilknyttet gang- og sykkelbro over jernbanen
B	Fri_4		På siden av ny bro over jernbanen, mellom Tinghuset og Skatt øst	?	Tilknyttet gang- og sykkelbro over jernbanen
E	H410_1		G/S bro over jernbanen ved Ski storsenter med separat gangeveiareal og sykkelveiareal	?	Delvis knyttet til behov for et større omegn, vurderes nærmere
E	H810_8		Gangbro	?	Delvis knyttet til behov for et større omegn, vurderes nærmere

VEDLEGG B FORELØPIG FORSLAG REKKEFØLGEKRAV INNENFOR OMRÅDEPLAN SKI VEST

Nord	Rekkefølgematrise	Nord for Finstadbekken						Sør for Finstadbekken				
		BB1	BB2	BB3	T1	BT/2	BT/3	B/F/T/K1	B/T/K1	B/T4	B/T5	B/T6
	o_V2, inkludert fortau mm	x	x	x	x	x	x					
	0_GT1	x	x	x	x	x	x					
	o_GS1 (Gang- og sykkelvei)	x	x	x	x	x	x					
	o_AG1 NY	x	x	x	x	x	x					
	o_GTD1	x	x	x	x	x	x					
	o_GTD2	x	x	x	x	x	x					
	o_GTD4	x	x	x	x	x	x					
	Ombygging av kryss / del av Vestveien	x	x	x	x	x	x					
Felles		BB1	BB2	BB3	T1	BT/2	BT/3	B/F/T/K1	B/T/K1	B/T4	B/T5	B/T6
	Turdrag GT	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Nedgraving og/eller omlegging høgspenst	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Strøkslekeplass i område T/G1	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Friområde GF1	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Broløsning over jernbanen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Sør		BB1	BB2	BB3	T1	BT/2	BT/3	B/F/T/K1	B/T/K1	B/T4	B/T5	B/T6
	o_V1 (hovedatkomst), Villengaveien							x	x	x	x	x
	o_GT5, 2124 m3							x	x	x	x	x
	o_GT6, 148 m3							x	x	x	x	x
	o_GVS1, 1675 m3							x	x	x	x	x
	Ombygging kryss Vestveien							x	x	x	x	x