Vestby kommune
Finansieringsmodell felles offentlig infrastruktur – Områderegulering Vestby sentrum

Utgave: 2

Dato: 3.11.2016

www.asplanviak.no

DOKUMENTINFORMASJON

Oppdragsgiver:	Vestby Kommune
Rapporttittel:	Finansieringsmodell felles offentlig infrastruktur - Områderegulering Vestby sentrum
Utgave/dato:	1/
Filnavn:	Finansieringsmodell felles offentlig infrastruktur - Områderegulering Vestby sentrum
Arkiv ID	
Oppdrag:	607678-01–Finansieringsmodell Vestby sentrum
Oppdragsleder:	Allan Hjorth Jørgensen
Avdeling:	Plan og urbanisme
Fag	Reguleringsplan
Skrevet av:	Allan Hjorth Jørgensen
Kvalitetskontroll:	Erik Plathe
Asplan Viak AS	www.asplanviak.no

FORORD

Asplan Viak har vært engasjert av Vestby kommune for å bistå med å utarbeide en finansieringsmodell for realisering av felles offentlig infrastruktur i områdereguleringsplanen for Vestby sentrum. Simon Friis Mortensen har vært kommunens kontaktperson for arbeidet.

Allan Hjorth Jørgensen har vært oppdragsleder for Asplan Viak.

Ål, 28.2.2017

Allan Hjorth Jørgensen	Erik Plathe
Oppdragsleder	Kvalitetssikrer

INNHOLDSFORTEGNELSE

1 INNLEDNING 6
1.1 Bakgrunn/mandat 6
1.2 Forutsigbarhet 6
2 LOVGRUNNLAGET 7
2.1 Nødvendighet 7
2.2 Forholdsmessighet 8
2.3 Risiko 8
3 TRINNVIS OPPBYGGING AV MODELL FOR FINANSIERING AV FELLES OFFENTLIG INFRASTRUKTUR 9
3.1 Trinn 1. Plangrunnlag 9
3.2 Trinn 2: Valg av hovedtype områdemodell 13
3.3 Trinn 3: Kostnadsberegning og nødvendighetsvurdering av felles offentlig infrastruktur 13
3.4 Trinn 4: Definere offentlig og privat andel av felles offentlig infrastruktur 17
3.5 Trinn 5: Valg av verktøy for fordeling av kostnader 18
4 PRAKTISERING AV FINANSIERINGSMODELLEN 20
4.1 Forutsetninger/forbehold 21
4.2 Kommunens bidrag 21
5 AVSLUTNING 22

Grunnlagsmateriale:

- Kommuneplanens arealdel, vedtatt 23.5.2016.
- Områdereguleringsplan for Vestby sentrum bestående av plankart, bestemmelser og planbeskrivelse, vedtatt 9.12.2016.
- Områdereguleringsplanens vedlegg 5: Gateplan – helhetsplan og situasjonskart, februar 2016.

Vedlegg:

- Vedlegg 1: Kart med oversikt over felles offentlig infrastruktur omfattet av modellen, datert, 28.10.2016.
- Vedlegg 2: Beskrivelse av kostnadskalkyler for fellestiltak, datert, 16.6.2016.
- Vedlegg 3: Kostnadskalkyler – infrastrukturtiltak, Vestby sentrum, datert, 16.6.2016.
- Vedlegg 4: Prioriteringsliste og beskrivelse av teknisk og grønn infrastruktur i Vestby sentrum, datert 10.5.2016.
- Vedlegg 5: Oversikt over potensielt utbyggingsvolum, datert, 28.10.2016.

1 INNLEDNING

Vestby har en strategisk plassering i Osloregionen og et kollektivknutepunkt midt i sentrum. Det er forventet at folketallet og antallet arbeidsplasser vil stige mye fremover. Kommunen har utarbeidet en områderegulering for Vestby som skal legge til rette for en betydelig bolig- og næringsutvikling i tilknytning til sentrum. Planen legger til rette for høy utbyggingstetthet og løsninger som skal sikre en fremtidig bymessig fortetting med kvalitet.

1.1 Bakgrunn/mandat

Områdeplanen med tilhørende dokumenter viser hvordan en ønsker at Vestby sentrum skal utvikle seg fremover i et langt planperspektiv. Ønsket utvikling er avhengig av at det bygges en del felles offentlig infrastruktur[1] i sentrum. For å sikre at denne felles offentlige infrastruktur blir bygd er det satt krav om bygging av felles offentlig infrastruktur i planbestemmelsene. Reguleringsbestemmelsene sier imidlertid ingenting om hvem som skal bekoste og bygge infrastrukturen.

Formålet med finansieringsmodellen (dette dokument) er å lage et opplegg som fordeler kostnadene på kommunen og det fremtidige utbyggingspotensial i sentrum. Her er det mange usikkerhetsmomenter. Eksempelvis: Hva er kostnaden med å bygge infrastrukturen? Og: Hvor mye av utbyggingspotensialet blir bygd innen en gitt tidshorisont?

Mandatet er å lage et system som gjør fellestiltakene i planen gjennomførbare i praksis. Modellen må ivareta forholdsmessigheten mellom de private prosjektene og mellom private utbyggere og Vestby kommune. Modellen representerer et forsøk på å se inn i fremtiden og må nødvendigvis bygge på gjennomsnittsbetraktninger og kvalifisert skjønn.

Alternativet til en finansieringsmodell er at rekkefølgebestemmelsene må ivaretas av første prosjekt/utbygger og i praksis vil utviklingen derfor ikke komme i gang. Dette fordi løftet i form av felles offentlig infrastruktur i sentrum innebærer mer enn det som kan finansieres av et utbyggingsområde.

1.2 Forutsigbarhet

Plan og bygningsloven fikk regler om utbyggingsavtaler med rettsvirkning fra 1.7.2006. I lovteksten er det et krav at kommunen skal fatte et forutsigbarhetsvedtak etter PBL. § 17-2 for å kunne bruke utbyggingsavtaler som redskap. I Vestby kommune er det fattet et forutsigbarhetsvedtak i forbindelse med bestemmelsene til kommuneplanens arealdel, vedtatt 23.5.2016. Her står det en generell bestemmelse om at utbyggingsavtaler kan brukes i hele kommunen. Videre detaljering av hvilke tiltak som utbyggingsavtaler kan brukes til å finansiere, prinsipper for kostnadsfordeling m.m. må fremkomme gjennom finansieringsmodellen. Kommunen har tidlig vært ut med informasjon om at gjennomføring av planen forutsetter en fellesfinansiering av felles offentlig infrastruktur. Det er igjennom arbeidet forutsatt og informert om at det må etableres en områdemodell for å kunne få til gjennomføring av felles offentlig infrastruktur og ivareta en fordeling av kostnader mellom

[1] Med felles offentlig infrastruktur menes offentlig infrastruktur som veier, bruer, gang- og sykkelveier og parker som kommunen og flere grunneiere/utbyggere har et felles ansvar for å gjennomføre

kommunen og grunneiere/utbyggere i sentrum.

Bakgrunnen for lovreguleringen av utbyggingsavtaler var blant annet å sikre forutberegnelighet for utbyggere, kommunen og andre berørte. Ut fra forutsigbarhetsvedtaket, informasjonen og vurderingene som er gjort underveis vurderes det til at forutsigbarheten er ivaretatt. I tillegg har kommunen gjennom dialog med utbyggere i prosessen signalisert at det vil bli utarbeidet en modell for å ivareta rekkefølgebestemmelsene. Det er dessuten fremkommet som et ønske fra utbyggerne at det blir et system for håndtering av rekkefølgekrav.

Forholdet til offentligheten ivaretas ved inngåelse av utbyggingsavtale knyttet til hver enkelt detaljreguleringsplan. Oppstart av arbeidet med hver enkelt avtale skal kunngjøres og i tillegg vil avtalene bli lagt ut på offentlig ettersyn før kommunen binder seg til den enkelte avtale. Den enkelte utbyggingsavtale skal være ferdig fremforhandlet og underskrevet av utbygger før avtalen behandles politisk. Ordføreren binder kommunen med sin underskrift når både detaljreguleringsplanen og utbyggingsavtalen er ferdig behandlet. Siden begge deler henger sammen er det mest naturlig at de følges ad og blir vedtatt i samme kommunestyremøte. Det er da viktig at planen vedtas først slik at kommunens planmyndighet ikke kan sies å være styrt av utbyggingsavtalen.

Det vil være aktuelt å utarbeide en mal for utbyggingsavtaler i Vestby sentrum, slik at avtalene innholdsmessig vil få en ganske lik oppbygging. En finansieringsmodell med utregnede beløp pr. m^2 gir dessuten en god forutsigbarhet i forhold til kostnadene med felles offentlig infrastruktur. For utbyggere er forutsigbarhet av stor betydning. Når utbygger har betalt sitt beløp er forpliktelsene i forhold til rekkefølgekravene innfridd og utbygger har således ingen videre risiko knyttet til den felles offentlige infrastruktur.

2 LOVGRUNNLAGET

Tredje ledd i PBL. § 17-3 åpner for at det kan avtales at den enkelte utbygger helt eller delvis skal bekoste tiltak som skal avhjelpe behov som skapes av utbyggingen. Det er den konkrete plan- og utbyggingssituasjon som avgjør i hvilken grad det foreligger et behov av denne typen. Det er to hovedkriterier for at en utbygger skal kunne påta seg å bekoste eller ta ansvaret for denne typen tiltak. Disse er nødvendighet av at tiltakene blir gjennomført og at det må foreligge en forholdsmessighet i det som avtales slik at den enkelte utbygger ikke finansierer mer enn den forholdsmessige delen denne utbyggingen innebærer i forhold til omgivelsene.

2.1 Nødvendighet

Fellestiltakene inngår i rekkefølgebestemmelsene i områdereguleringen, hvilket i seg selv er en god indikator på at tiltakene er «nødvendige». Det er imidlertid ikke slik at tiltak som finnes i rekkefølgebestemmelser automatisk blir «nødvendige» i lovens forstand. Områdereguleringen åpner opp for inntil 680.000 m2 ny bebyggelse med et potensial for mer enn 6.000 nye boliger - tilsvarende over 10.000 nye innbyggere. Områdeplanen åpner således opp for en mangedobling av Vestbys innbyggertall, og det er således naturlig at en slik utvikling vil sette helt andre krav til den tekniske- og grønne infrastrukturen i Vestby sentrum. Utbygging i henhold til områdeplanen vil derfor nødvendiggjøre vesentlige investeringer i ny og forbedret offentlig infrastruktur. Fellestiltakene, som er skrevet inn i rekkefølgebestemmelsene, inkluderer oppgradering av

gatenettet, nye bruer over jernbanen samt nye/forbedrete parker og uteoppholdsarealer. Dette er tiltak som skal muliggjøre den planlagte utbyggingen og avhjelpe utfordringer som i fremtiden vil bli kraftig forsterket som følge av sentrumsutviklingen. I avsnitt 3 gis det en gjennomgang av samtlige fellestiltak med en beskrivelse av hvorfor disse er nødvendige for at sentrumsplanen skal kunne realiseres.

2.2 Forholdsmessighet

Kravet til forholdsmessighet medfører at den enkelte utbygger ikke skal betale mer enn den forholdsmessige delen som denne utbyggingen medfører i forhold til omgivelsene. Jfr. veilederen for utbyggingsavtaler[2] vil det ofte være vanskelig å fastslå dette. Forholdsmessigheten vil ifølge veilederen antagelig ofte baseres på anslag, herunder at partene tar utgangspunkt i gjennomsnittsbetraktninger.

Gjennomføringen av reguleringsplanen som helhet medfører blant annet etablering av nye bruer samt oppgradering av gater og parker. Denne felles offentlige infrastruktur vil totalt sett gi Vestby sentrum et stort løft som er nødvendig for å realisere det utbyggingspotensial som ligger i planen. I henhold til dokumenter som er utarbeidet av administrasjonen undervegs legger modellen opp til at det totale løftet skal finansieres gjennom en felles økonomisk innsats blant utbyggere i sentrum og kommunen. Sentrum har en funksjon også for resten av innbyggerne som kommunesenter og handelssenter. Med bakgrunn i kommunens interesser foreslås det i modellen at kommunen har et betydelig bidrag. Dette ut fra PBL. § 17-3. tredje ledd hvor det står følgende:

" Avtalen kan også gå ut på at grunneier eller utbygger skal besørge eller helt eller delvis bekoste tiltak som er nødvendige for 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."

Med andre ord skal forholdsmessigheten være til stede imellom prosjektene (rettferdig fordeling), men også i forhold til innsatsen fra det offentlige (kommunen må bidra i forhold til allmennhetens interesser). Spørsmålet om forholdsmessighet er vurdert nærmere i avsnitt 3.4 og 3.5.

2.3 Risiko

Reglene om utbyggingsavtaler ble innført i plan- og bygningsloven 01.07.06 og etter nærmere 10 års virke finnes det en del eksempler på områdemodeller. Det vil si områder hvor kostnader til felles offentlig infrastruktur blir fordelt på de berørte utbyggingsområder. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har fått noen henvendelser om denne typen modeller. I forbindelse med kursrekke i regi av Akershus Fylkeskommunen i 2014 formidlede departementet ved Knut Fredrik Rasmussen dette:

[2] Kommunal- og regionaldepartementet, Veileder utbyggingsavtaler, mai 2006

Bilde 1. Utsnitt fra foredrag ved KMD 2014.

Finansieringsmodellen for Vestby følger anbefalingene fra departementet om at modellen baseres på konkrete tiltak som er kostnadsberegnet. Videre vil beløpene gå til de aktuelle tiltakene etter hvert som de betales.

Praksisen siden lovreguleringen for 10 år siden tilsier at denne typen finansieringsmodeller er i tråd med lovgivers intensjon så lenge vi har å gjøre med konkrete tiltak og ikke en slags skjult skattelegging. Den juridiske risikoen ved å bruke en modell som dette vurderes som beskjeden, fordi de tiltakene som skal finansieres omhandler teknisk infrastruktur som er omfattet av lovverket og kommunens forutsigbarhetsvedtak. Samtidig vurderes kravene til nødvendighet og forholdsmessighet til å være oppfylt. Beløpene som kommer inn er bunnet opp til gjennomføring av felles infrastruktur innen planområdet. Den felles infrastruktur er dessuten gjennom planprosessen funnet avgjørende for å åpne opp for utbyggingspotensialet.

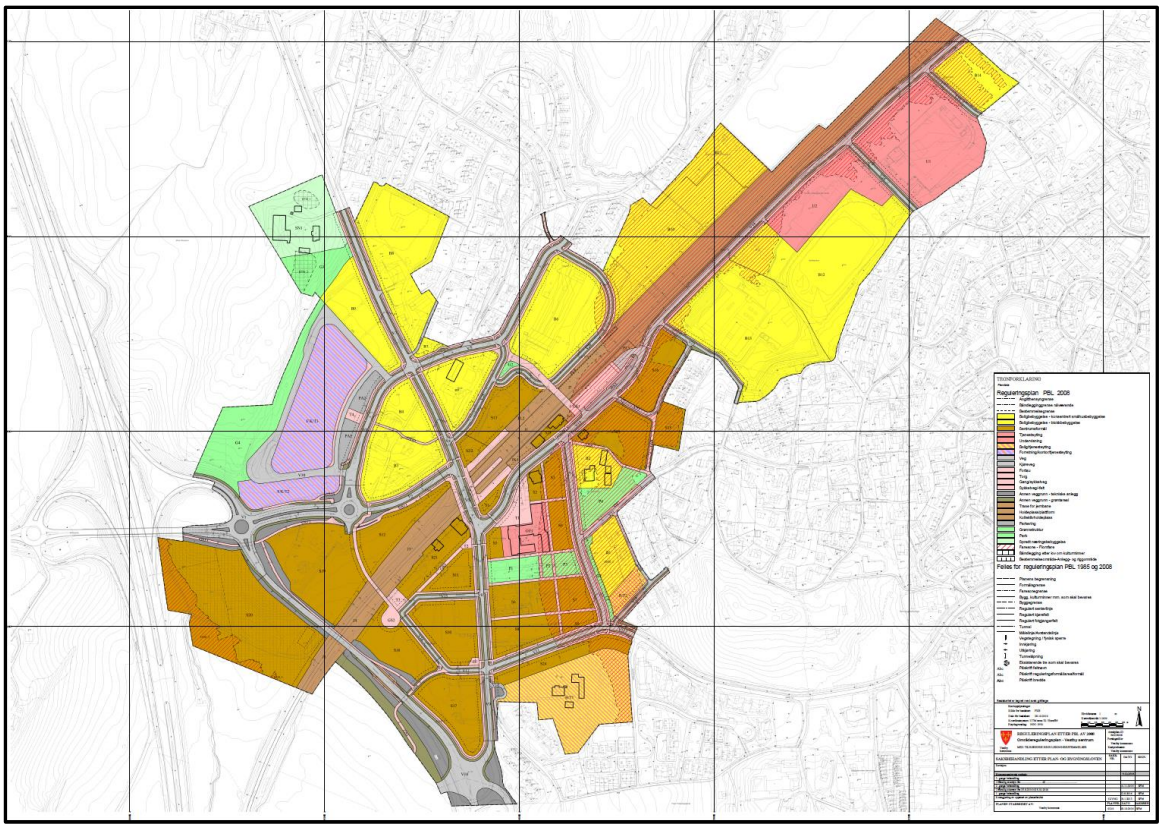
I tillegg til den beskrevne «juridiske» risiko innebærer utbyggingen av sentrum også en direkte økonomisk risiko for kommunen. Dette fordi kommunen gjennom en slik modell overtar ansvaret for realisering av rekkefølgekravene. I praksis må kommunen derfor tilpasse utbyggingen til bidragene.

3 TRINNVIS OPPBYGGING AV MODELL FOR FINANSIERING AV FELLES OFFENTLIG INFRASTRUKTUR

Utviklingsområder i byer og tettsteder er ulike med hensyn til utbyggingssituasjon, eiersituasjon og behovet for infrastruktur. Felles for områdemodeller er behovet for samarbeid mellom kommunen og flere private parter om finansiering og ansvar for utbygging av teknisk og grønn infrastruktur. Områdemodeller må skreddersys til det enkelte utviklingsområde med tilhørende gjennomføringsutfordringer. Nedenfor oppbygges finansieringsmodellen i Vestby gjennom 5 trinn.

3.1 Trinn 1. Plangrunnlag

Basis for etablering av modellen er områdereguleringsplanen for Vestby sentrum, slik den ble vedtatt 9.12.2016.



Bilde 2. Områdereguleringsplanen for Vestby sentrum, vedtatt 9.12.2016.

I reguleringsplanen er det avsatt areal til gjennomføring av fellestiltakene. I reguleringsbestemmelsene er det rekkefølgebestemmelser som sikrer at fellestiltakene skal gjennomføres. Gjennom reguleringsbestemmelse 2.1.1 er det satt krav om detaljreguleringsplan for utbyggingsområdene i områdereguleringen. Dette betyr at kommunen kommer i posisjon til å fremforhandle utbyggingsavtale med utbygger av hvert enkelt område i forbindelse med behandling av detaljreguleringsplan. Alternativt kan utbygger velge å innfri rekkefølgekravene i egen regi. Siden det er relativt omfattende fellestiltak som berører hele området vil det være rimeligere og enklere for den enkelte utbygger å være med på et spleiselag i form av finansieringsmodellen og på denne måten innfri sin del av rekkefølgekravene.

Rekkefølgekravene til felles offentlig infrastruktur er nevnt under § 1 fellesbestemmelser:

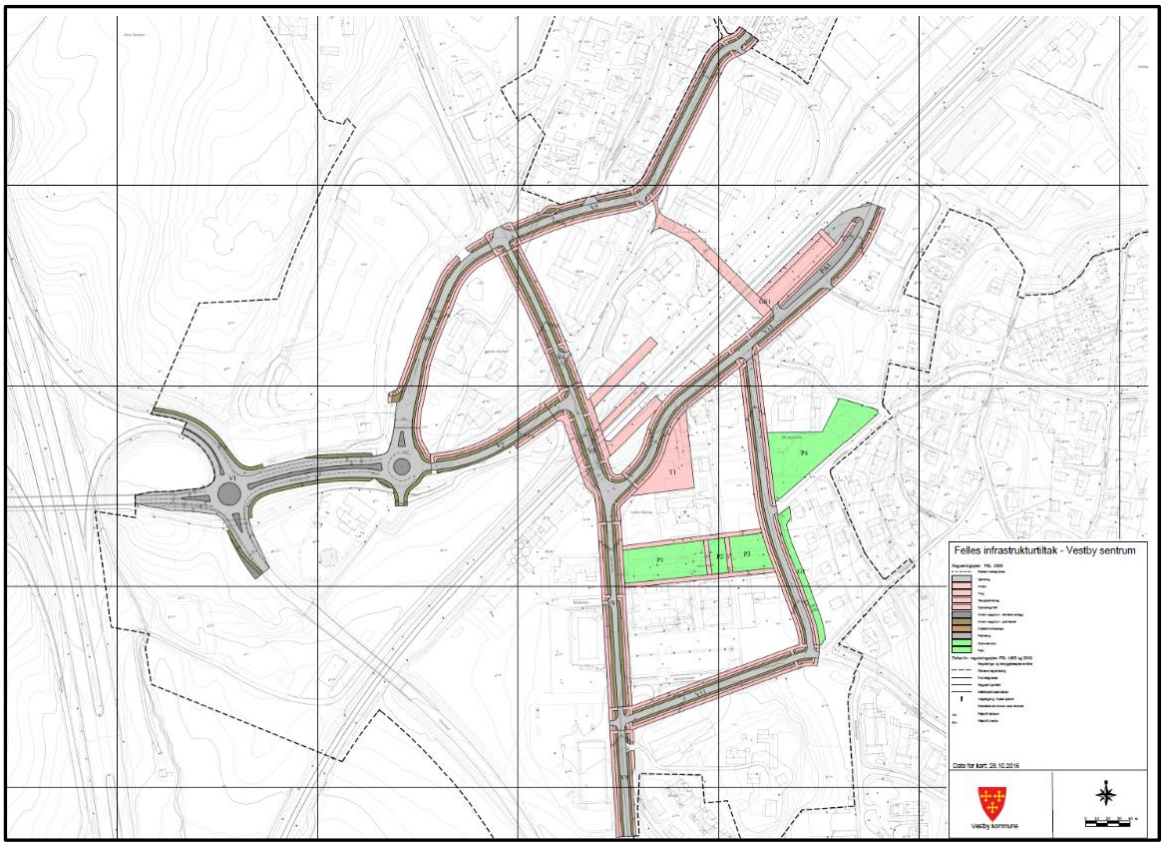
Rekkefølgebestemmelser

Følgende tiltak skal være opparbeidet eller sikret opparbeidet før det gis tillatelse til utbygging innenfor planområdet, med unntak av veianlegg:

- V1-6, V8-9, V11, V13, GS1, P1-4, G1 og T1
- Vei med tilhørende anlegg, torg og park som grenser til eller ligger på andre siden av vei i forhold til formålsområdet.
- Overvannsløsninger etter reguleringsplanens krav.

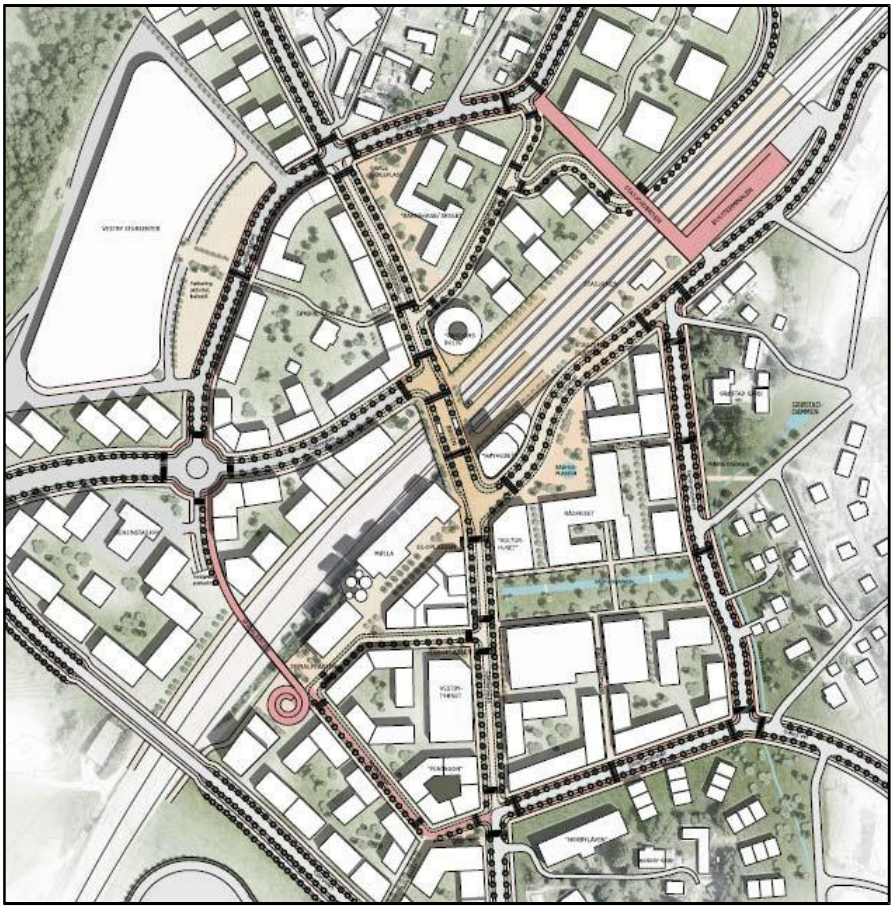
Bilde 3. Utsnitt av reguleringsbestemmelsene. Rekkefølgebestemmelsene gjelder for hele planområdet og er ivaretatt i finansieringsmodellen. Det finnes i tillegg rekkefølgekrav for enkeltområder som må løses av den enkelte utbygger.

Nedenstående kart viser hvor fellestiltakene er lokalisert. Fellestiltakene omfatter infrastruktur som vil utvikle Vestby sentrum med bymessige kvaliteter.



Bilde 4. Kart som illustrerer felles offentlig infrastruktur omfattet av modellen. Grønt er park, rosa er gang- og sykkelarealer. De forskjellige grå farger viser forskjellige veiarealer. Kartet er datert 28.10.2016. Stort kart kan sees i vedlegg 1.

Bilde 5. Tegning som viser hvordan det kan komme til å se ut på den nye broen i sentrum. Tegning hentet fra «Vedlegg 5 – Gateplan - helhetsplan og situasjonskart», Vestby kommune, februar 2016.



Bilde 6. Oversiktstegning som viser hvordan sentrum kan komme til å se ut når den felles offentlige infrastruktur er utbygget. Tegningen inneholder dessuten noen elementer som ikke er en del av finansieringsmodellen. Tegning hentet fra «Vedlegg 5 – Gateplan - helhetsplan og situasjonskart», Vestby kommune, februar 2016.

3.2 Trinn 2: Valg av hovedtype områdemodell

I Vestby har vi å gjøre med et komplekst område med mange utbyggere og grunneiere samt pågående næringsaktivitet. Den komplekse grunneiersituasjon betyr at områdemodellen bør utarbeides og forvaltes av kommunen. Dette fordi kommunen er en aktør som jobber for området som helhet og uavhengig av eiendomsgrenser og enkeltprosjekt. Nedenstående skjema viser i første kolonne noen kjennetegn ved områdemodeller som etableres av kommunen. Denne type områdemodell medfører at en ut fra kostnadsberegninger og vurdering av nødvendighet og forholdsmessighet utregner hvor stort bidrag den enkelte utbygger må bidra med for sin forholdsmessige andel av infrastrukturen.

	TYPE OMRÅDEMODELL	
	OMRÅDEMODELL SOM ETABLERES AV KOMMUNEN	**OVERORDNET UTBYGGINGSVTALE**
UTBYGGINGSSITUASJON	Mange utbyggere og grunneiere	Få større utbyggere og grunneiere
SAMARBEID PRIVAT SIDE	Ukoordinert	Koordinert
PLANGRUNNLAG	Planrammer på områdenivå. Prioritert i kommunens utbyggingspolitikk	Planrammer på områdenivå. Prioritert i kommunens utbyggingspolitikk
HOVEDINNHOLD	1) Hovedfordeling av kostnader og ansvar for gjennomføring av felles teknisk og grønn infrastruktur 2) Avklaring av privat og offentlig andel (forholdsmessighet) 3) Fordeling av kostnader mellom private utbyggere	1) Hovedfordeling av kostnader og ansvar for gjennomføring av felles teknisk og grønn infrastruktur 2) Avklaring av privat og offentlig andel (forholdsmessighet)
FORANKRING	§ 17-2 vedtak eller annet vedtak i kommunen	Inngått utbyggingsavtale
OPPFØLGING	Utbyggingsavtaler knyttet til byggetrinn eller delområder Eventuell forskuttering av kritisk infrastruktur	Underliggende avtaler knyttet til byggetrinn eller delområder Eventuell kommunal forskuttering av kritisk infrastruktur
FORHANDLINGSROM	Begrenset. Pga. utregnede beløp	Stort

Bilde 7. 2 typer områdemodeller, utsnitt fra rapport: Samlet rapport fra kursserie om utbyggingsavtaler i regi av Akershus Fylkeskommune, Asplan Viak 7.4.2014.

3.3 Trinn 3: Kostnadsberegning og nødvendighetsvurdering av felles offentlig infrastruktur

Igjennom den siste del av administrasjonens arbeid med utforming av reguleringsplanen har det parallelt vært jobbet med kostnadsberegning av felles offentlig infrastruktur omfattet av rekkefølgebestemmelsene. Kvaliteten på den felles offentlige infrastrukturen og andre forutsetninger for kostnadskalkylene fremgår av vedlegg 2-4. I nedenstående tabell oppsummeres kostnadene relatert til betegnelsene i rekkefølgebestemmelsene. Siden tiltakene har fått nye betegnelser i reguleringsplanen skrives både navn i kostnadsoverslaget og betegnelse i reguleringsplanen.

Betegnelse i reguleringsplan	Navn i kostnadsoverslag	Pris eks. mva. (mill. kr.)
V1	Filterfelt 1-4	10
V2	Kirkeveien 2	11
V3	Sentrumsbroen	114
V4	Vestbyveien 1	15
V5	Nye Støttumvei	16
V6	Senterveien	22
V8	Garderveien	24
V9, V11, G1 og P4	Sentrumsveien, Grøstadbekken og Minneparken	67
V13	Kroerveien 1	34
GS1	Stasjonsbroen	124
P1-P3 og T1	Rådhusparken og Rådhusplassen	34
Prosjektadministrasjon, Utviklingskostnader		2
SUM mill. kr. eks. mva.		**473**

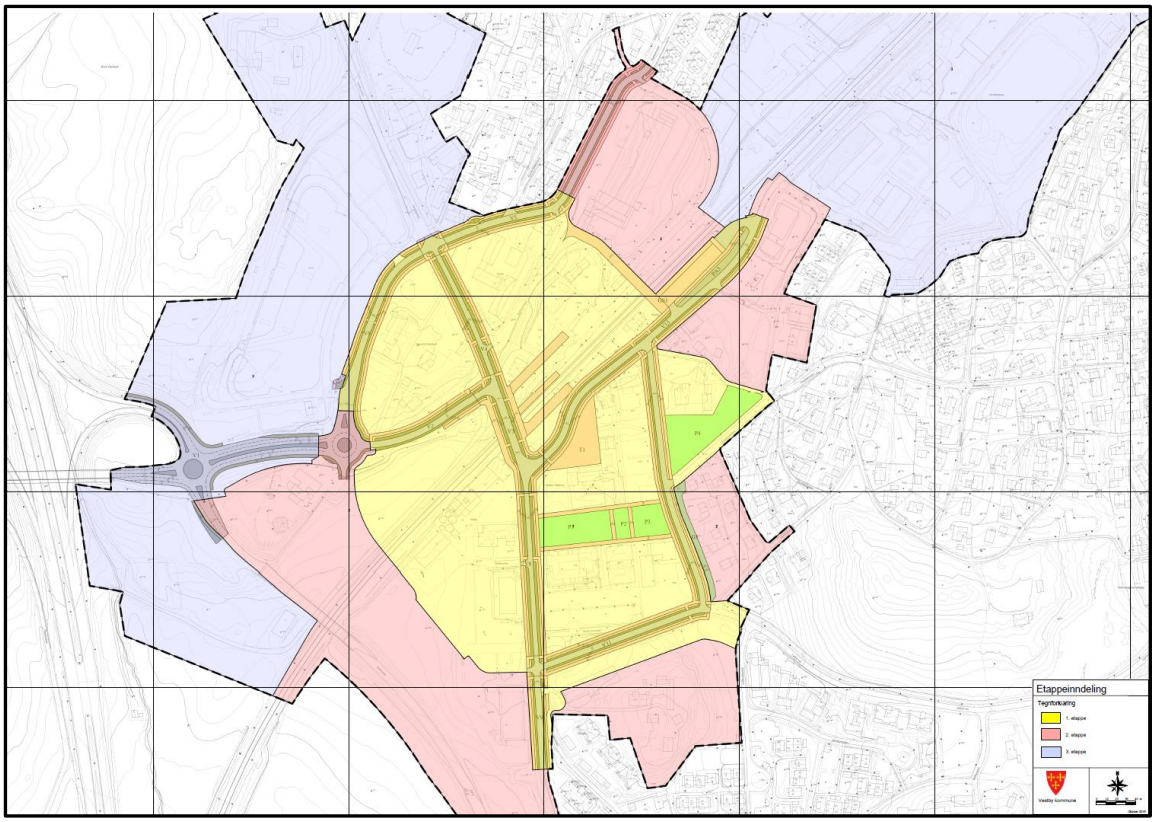
Bilde 8. Oppsummering av kostnadsberegning for felles offentlig infrastruktur omfattet av finansieringsmodellen.

I den siste fasen før fremlegging av reguleringsplanen til 1. gangs behandling ble det gjort noen justeringer i planen som har innvirkning på kostnadsoverslaget. Endringene er drøftet med senioringeniøren som har utarbeidet kostnadsoverslaget og det er konkludert med at endringene har minimal betydning i forhold til totalsummen. Det er derfor gått videre med kostnadsoverslaget som ble utarbeidet i mai 2016 og som er basert på erfaringspriser. Hvert av tiltakene er vurdert i forhold til standard, antall lengdemeter m.m. Kostnadene er utregnet i en omfattende tabell basert på erfaringspriser fra entrepriser i Asplan Viak i 2015/2016 samt kostnadskalkyler brukt i tilsvarende prosjekter.

I kostnadsoverslagene er det lagt et påslag på 15 % for uforutsette kostnader for gater og veier og et påslag på 30 % for parker og plasser. Byggherrekostnadene er satt til 20 % for gater og veier og 25 % for parker, plasser og bruer. På nåværende tidspunkt er det en del usikkerhetsmomenter og usikkerhetsnivået er relativt høyt. Dette fordi en på dette stadiet vet lite om grunnforhold, kabler og ledninger i grunnen. Arbeid med å administrere ordningen, inngå utbyggingsavtaler og lignende inngår med 2 mill. kr. til utviklingskostnader i modellen. Prosjektadministrasjon og byggherrekostnader med hvert enkelt delelement inngår i kostnadsoverslaget for hvert delelement.

Den totale infrastruktur som er kostnadsberegnet har en samlet prislapp på 684 Mill kr. eks. mva. Igjennom sluttføringen av planen har kommunen foretatt en nødvendighetsvurdering av tiltakene. Dette betyr at det ikke er alle elementer som er omfattet av rekkefølgebestemmelser og dermed av finansieringsmodellen. Det er lagt opp til at denne finansieringsmodellen fordeler kostnader for infrastruktur på et utbyggingspotensial tilsvarende områdeplanens første utbyggingsetappe (jf. §1

Fellesbestemmelser – Etappeinndeling). Dette utbyggingspotensialet tilsvarer cirka 200.000 m2 BRA, jf. planbeskrivelsens side 7. Fordelingsnøkkel/beregningsgrunnlag er forklart nærmere i avsnitt 3.5. Den felles offentlige infrastrukturen, som skal opparbeides på bakgrunn av innbetalinger i henhold til denne finansieringsmodellen, er derfor hovedsakelig lokalisert innenfor sentrumsutviklingens første utbyggingsetappe. Sammenhengen mellom områdemodellens utbyggingsetapper og den felles offentlige infrastrukturen er vist på nedenstående kart:



Bilde 9. Kartet viser sammenhengen mellom planområdets utbyggingsrekkefølge og den felles offentlige infrastrukturen som finansieres gjennom denne modellen.

De tiltak som er omfattet av modellen har en beregnet totalkostnad på 473 mill. kr. eks. mva. Reguleringsplanen viser andre fellestiltak som er ønskelige på lang sikt, men dette er fellestiltak som ikke er vurdert som nødvendige for områdeplanens første utbyggingstrinn. Når finansieringsmodellens beregningsgrunnlag er oppfylt vil områdeplanen og finansieringsmodellen bli revidert med nye rekkefølgebestemmelser tilpasset de øvrige utbyggingstrinnene.

I det følgende gis en gjennomgang av fellestiltakene med beskrivelse av hvorfor disse oppfattes som nødvendige for at sentrumsplanen skal kunne realiseres:

Kirkeveien (V1)
Fellestiltakene på Kirkeveien innbefatter fire nye filterfelt/kjørefelt i rundkjøringen ved Kirkeveien/Osloveien (øst for E6). Filterfeltene/kjørefeltene er regulert inn på bakgrunn av trafikkanalysene som viser at disse er nødvendige med økte trafikkmengder i Vestby sentrum som følge av sentrumsplanens utbygging.

Sentrumsbrua (V3)
Sentrumsbrua stenges for biltrafikk og opparbeides som nytt kollektivknutepunkt. Tiltaket er vurdert som det viktigste enkelttiltak i Vestby sentrum. Tiltaket medfører en omlegging av kjøremønster for biltrafikk og organisering av kollektivtrafikken. Hovedmålet med tiltaket er å øke kollektivtrafikkens attraktivitet og gjøre denne lett tilgjengelig for myke trafikanter. For å kunne følge opp mål om samordnet areal- og transportplanlegging samt en attraktiv fortetting omkring kollektivknutepunktet ved Vestby stasjon, vurderes tiltaket som nødvendig for å få til ønsket utvikling. Det kreves et trendskifte mot grønnere reiseformer hvis sentrumsutviklingen skal lykkes, og sentrumsbrua er et viktig fellestiltak for å få til dette. Sentrumsbrua vurderes på denne bakgrunn som et nødvendig tiltak som utløses av den samlede utbyggingen på opp imot 10.000 nye innbyggere.

Ny kollektivtrasé – Kroerveien (V13), Kirkeveien (V2) og Senterveien (V6)
Med opparbeidelse av sentrumsbrua som nytt kollektivknutepunkt legges det opp til en omlegging og «opprydding» av busslinjene i Vestby sentrum. Alle bussene ut av sentrum vil i fremtiden stoppe på sentrumsbrua. Nordgående busser kjører via Kirkeveien og Senterveien, sørgående busser via Kirkeveien og Osloveien mens vestgående busser kjører via Kirkeveien over E6. Terminering vil som i dag skje i Kroerveien ved stasjonsbygget. Formålet med omleggingen er å gjøre kollektivtrafikken mer attraktiv og enkel å benytte. Trafikkanalyser har vist at omleggingen krever at Kroerveien (V13), Kirkeveien (V2) og Senterveien (V6) oppgraderes med nye gatesnitt opparbeidet med henblikk på økt busstrafikk. Det vil være nødvendig at kollektivandelen i Vestby sentrum økes betraktelig i fremtiden. Det er kommunens vurdering at alle nye bolig- og næringsetableringer i Vestby sentrum må bidra til å støtte opp om en økt satsning på kollektivtrafikk.

Nye omkjøringsveier - Støttumveien (V5) og Sentrumsveien (V9 og V11)
Som følge av opparbeidelse av ny sentrumsbru og økt prioritering av kollektivtrafikk i Vestby sentrum, tilrettelegges det for nytt hovedveinett for biltrafikk. Hovedveinettet skal bidra til redusert biltrafikk i sentrumskjernen. Utarbeidete trafikkanalyse har vist at omleggingen er nødvendig for å kunne stenge sentrumsbrua for biltrafikk. Omleggingen av kjøremønsteret i Vestby sentrum krever oppgradering av en del av eksisterende veinett. Nødvendig oppgradering innbefatter omlegging av Støttumveien (V5) og utvidelse av Sentrumsveien (V9 og V11). I tillegg vil det bli økt biltrafikk på en del av veierne tilrettelagt for kollektivtrafikk (Senterveien, Kirkeveien, Kroerveien). Oppgradering av disse veierne er beskrevet i forrige avsnitt. Behovet for nye omkjøringsveier følger således av en større omlegging og oppgradering av Vestbys vei- og gatenett, som skal gjøre det mulig å fortette i Vestby sentrum i henhold til planen.

Ny hovedgate – Vestbyveien (V4) og Garderveien (V8)
Garderveien og Vestbyveien (via sentrumsbrua) skal opparbeides som Vestbys nye storgate. Strekningen ønskes rehabilitert til mindre trafikkerte sentrumsgater, som følge av den generelle omleggingen av hovedveinettet og nyt kollektivknutepunkt. Strekningen skal bli en ny attraktiv forbindelse som skaper sammenheng mellom sentrumsområdet nord og sør for jernbanelinjen. Dette vil bli den viktigste gang- og sykkelforbindelse i Vestby sentrum, og det er vurdert at denne aksen vil få stor betydning for sammenhengen og helheten mellom de ulike prosjektene som skal realiseres i henhold til områdeplanen.

Rådhusparken (P1-P3)
Rådhusparken vil bli en viktig «bydelspark» for både nye beboere i sentrumskjernen og eksisterende innbyggere øst for planområdet. Vestbys nye sentrumspark vil bli tilrettelagt for kultur, lek og opphold. Parken opparbeides med frodig vegetasjon og

infiltrasjonskanal/åpne overvannsløsninger som skaper naturlige vannelementer i parken. Parken vil bli et viktig nytt møtested og uteoppholdsareal som vil ligge lett tilgjengelig for samtlige prosjekter innenfor områdeplanens første etappe. Parken vil således bidra til at enkeltprosjekter i sentrumskjernen kan oppfylle krav til uteoppholdsarealer. Parken vil i tillegg bidra til at økt overvann blir håndtert på en hensiktsmessig måte.

Grøstadparken (G1 og P4)
Grøstadarken vil få styrket sin funksjon som sentrums viktigste «kvartalslekeplass» med lett tilgang fra samtlige nye utbyggingsprosjekter i Vestby sentrum. Parken ønskes oppgradert for å kunne gi et godt rekreasjonstilbud til sentrums økte befolkning og parken vil således bidra til at enkeltprosjektenes krav til uteoppholdsarealer kan oppfylles. Grødstadbekken går i dag i rør langs Sentrumsveien. Som en del av et felles overvannssystem i nytt sentrumsområde vil Grøstadbekken og Grøstaddammen bli åpnet opp. Det er i utredningsarbeidet i forbindelse med områdeplanen vurdert at slike fellestiltak for håndtering av overvann vil være nødvendige for å kunne håndtere fremtidens økte vannmasser som følge av fortettingen av sentrumskjernen.

Rådhusplassen (T1)
Rådhusplassen blir det nye sentrale torget i Vestby sentrum. Plassen ønskes opparbeidet med aktiviteter som kan benyttes både sommer- og vinterstid. Det er hensikten at plassen skal være en ny «17. mai-plass» som kan samle sentrums innbyggere til store felles begivenheter. Plassen vil være offentlig tilgjengelig og vil være et viktig samlingspunkt for alle Vestbys innbyggere – nye som gamle. Eksisterende møteplasser, som i dag brukes til store offentlige begivenheter, er ikke dimensjonert i henhold til fremtidens befolkningsvekst. Plassen er således nødvendig for også i fremtiden å kunne samle Vestbys innbyggere i forbindelse med store arrangementer.

Stasjonsbrua (GS1)
Et av målene med sentrumsutviklingen er å stimulere til økt bruk av kollektivtrafikk, sykkel og gange. Med opp mot 10.000 nye innbyggere vil det kreves felles investeringer i kollektivtrafikken for å kunne levere et attraktivt tilbud for sentrums innbyggere. Sentrumsutviklingen krever således at det investeres i oppgradering av Vestby stasjon. Sentrumsbrua er nødvendig for at Vestby stasjon kan håndtere et økt antall kollektivreisene. Dagens gangforbindelse mellom stasjonens plattformer er ikke tilrettelagt for rullestolbrukere og dårlig gående samtidig som den allerede nå er en flaskehals i morgen- og ettermiddagsrushet. Stasjonsbrua vil skape sammenheng mellom nordlige og sørlige del av Vestby sentrum samtidig som det opparbeides nye sykkelparkeringsplasser som er nødvendig infrastruktur for at Vestby stasjon kan servisere en økt befolkning i sentrum. Brua vil for øvrig inngå i nytt kollektivsystem for busstrafikk, da bussene vil terminere under brua.

3.4 Trinn 4: Definere offentlig og privat andel av felles offentlig infrastruktur

Kommunen har et ansvar for felles offentlig infrastruktur fordi planområdet utgjør kommunesentrum med blant annet kommunehuset i en sentral plassering. Samtidig er det slik at det er det nye potensial for boliger og næringsareal som medfører at behovet for oppgradering presser seg på. Det er vurdert at det offentlige har et særlig ansvar for oppgradering av stasjonsområdet og nye sentrumsparker, mens det private særlig har ansvar for nytt gatenett i henhold til planen.

Oppgradering av stasjonsområdet innbefatter særlig de to nye bruene over jernbanen. Samlet kostnad for disse er cirka 200 millioner kroner (eksklusiv rampe fra sentrumsbrua til fremtidig ny jernbaneplattform). Det legges i denne modellen opp til en fordeling på 50 % offentlig andel og 50 % privat andel av disse bruene.

Kommunen har i områdeplanen bidratt til Rådhusparken, Grøstad parken og Rådhusplassen ved at disse er regulert på kommunens eiendom. I tillegg har kommunen bidratt med utredninger, arkitektkonkurranse og planarbeidet som leder frem til en juridisk bindende områdereguleringsplan. Stort sett alle arealer regulert til vei- og trafikk er for øvrig regulert på offentlig eiendom. På bakgrunn av ovenstående er det offentliges forholdsmessige andel av den felles offentlige infrastrukturen vurdert å beløpe seg til cirka 100 millioner kroner. Med andre ord skal disse 100 millioner dekke kommunens forholdsmessige andel av den felles offentlig infrastruktur. Denne summen er avsatt i det kommunale budsjett til utvikling av sentrum. Det forventes at statens vegvesen, Jernbaneverket og Akershus Fylkeskommune bidrar som grunneiere og ut fra sine interesser og ansvarsområder. Bidragene fra disse øvrige offentlige aktører kan gå til å minske kommunens andel av bidraget på vegne av det offentlige. Erfaringer fra andre plasser er at tidlig offentlig satsing kan være med på å få «ballen til å rulle» og dermed få fart i utviklingen av reguleringsplanens potensial. Kommunen går inn og forskutterer med midler tidlig i prosessen og tar dermed risiko. Denne risikoen belønnes gjennom modellen ved at noe av kommunens bidrag kan tilbakeføres når øvrige offentlige aktører bidrar inn i modellen. Alternativt kan disse midler brukes til kvalitetsheving av løsningene innen planområdet.

Med et kommunalt pengebidrag på 100 mill. får vi: (473-100) = 373 mill. kr. eks. mva. til fordeling på øvrige utbyggere i sentrum.

Offentlig bidrag til områdeplanen vil således være følgende:

- Kulturminneregistreringer, grunnundersøkelser, trafikkanalyser, parkeringsanalyse og arkitektkonkurranser.
- Utarbeidelse av områdeplanen og denne finansieringsmodellen.
- Tomtearealer til opparbeidelse av vei og parker (totalt mer enn 100.000 m2).
- Momsbesparelser for private utbyggere da kommunen vil være byggherre for fellestiltakene.
- 100 millioner kroner i infrastrukturbidrag.
- Styring og administrasjon av sentrumsutviklingen.

3.5 Trinn 5: Valg av verktøy for fordeling av kostnader

Det er i tråd med lovgivningen å fordele kostnadene forholdsmessig på de prosjekter som «belaster» sentrum og skaper behovet for infrastrukturen. På jomfruelige arealer med lik utnyttelsesgrad er det mest opplagt å bruke områdenes størrelse. I Vestby er arealene utbygd i forskjellig grad og det er derfor mest nærliggende å bruke nye kvadratmeter bygningsmasse som fordelingsnøkkel. I modeller for lignende områder er det brukt m^2 BRA som fordelingsnøkkel og det er også opplagt i dette tilfelle.

For å kunne beregne bidraget fra det enkelte område må det være kjent hvor stort det enkelte prosjekt er i forhold til den forventede totale utbygging i byggeområdene. Nøkkeltallet for å beregne dette er å finne frem til det totale antall m^2 som det kan forventes at det vil bli bygd i sentrum i løpet av en definert periode. Etter samråd med administrasjonen er det valgt en tidshorisont på 10 år. Modellen har en lengre varighet, men skal en få til infrastrukturen kan en ikke vente til siste potensielle kvadratmeter er bygd ut. Erfaringsvis blir det fulle potensial sjeldent utbygd uavhengig av om et område har

utbyggingspress fordi det er mange grunneiere og utbyggere, og disse ikke er samordnet. Kommunen er avhengig av å ha urealiserte rekkefølgekrav for å ta inn bidrag. Dersom en har fått inn hele beløpet og realisert hele infrastrukturen om 10-15 år vil områdeplanen bli revidert med nye rekkefølgekrav som er nødvendige for den videre utbyggingen. Finansieringsmodellen vil likeledes bli tilpasset dette. «Risikoen» for gratispassasjerer vurderes derfor som minimal.

Det er mulig å ta utgangspunkt i de maksimale muligheter for utbygging som finnes i reguleringsplanen, men dette vil gi et resultat som erfaringsvis ikke vil komme til å stemme. Dette fordi noen områder ikke vil bli utbygd i overskuelig tidshorisont og fordi en del områder ikke ønsker å bygge det maksimale antall m^2 som reguleringsplanen legger opp til. Vurderingen av total antall m^2 bygger på de prosjekter som kommunen kjenner til og kvalifisert skjønn i forhold til øvrige områder. Kommunen har fingeren på pulsen i forhold til potensielle utbyggingsområder i Vestby og kommunens prosjektansvarlig har blitt utfordret på å foreta en gjennomgang av planens utbyggingspotensial og en gjennomgang av hvor mye som det realistisk sett vil bli bygd på kort og lang sikt. Mange områder er gitt høy grad av utnytting. Kommunens gjennomgang av kjente prosjekter og lokalkunnskap om de forskjellige områder har avdekket at det i et 10 års perspektiv er realistisk med utbygging av ca. 200.000 m^2 BRA. Dette antall kvadratmeter er brukt som beregningsgrunnlag videre i modellen.

I henhold til vurderingene i vedleggene er det gjort en vurdering som tilsier følgende utbyggingspotensial i et 10 års perspektiv:

	Maks BRA m2
Sum	766.095,5
Sum innenfor 10 år	271.051,5
Sum innenfor 10 år med 75 % av maksimal BRA	203.288,6

Bilde 10. Utsnitt av kommunens utregning av forventet utbyggingspotensial innen områdereguleringen. En full oversikt kan sees i vedlegg 5.

Som tidligere beskrevet tilsvarer dette utbyggingspotensialet områdeplanens første utbyggingstrinn. Det er tatt utgangspunkt i nye m^2. I henhold til fellesbestemmelsene skal parkering under terreng ikke telle med i beregningen av grad av utnytting. Dette for å stimulere til bygging av parkeringskjeller. Areal til parkering inngår i beregningsgrunnlaget for grad av utnytting i henhold til reguleringsbestemmelsenes avsnitt om «Bruksareal under terreng», men inngår ikke i som tellende areal i finansieringsmodellen. Det skal med andre ord ikke betales bidrag for kvadratmeter som reguleres til parkering. For nærmere informasjon om vurderingen/estimeringen av total antall m^2/beregningsgrunnlaget henvises det til vedleggene.

Det er kommunens vurdering at fellestiltakene, som de er gjennomgått i avsnitt 3.3, er nødvendige for å få til en helhetlig utvikling i sentrum. Tiltakene er nødvendige for at det kan forsvares at det åpnes opp for cirka 2.000 nye boliger samt ny næring og tjenesteyting. Det er kommunens vurdering at det er det samlede utbyggingsvolum i Vestby sentrum som utløser behov for infrastrukturtiltakene. Kommunen mener således at det ikke er et enkeltstående tiltak som utløser behovet, men at nye bruer, oppgraderte veier og bydelsparker med felles overvannshåndtering vil komme alle nye tiltak i sentrum til gode, og at det er summen av utviklingen som nødvendiggjør denne felles infrastrukturen. Det er på denne bakgrunn at det i finansieringsmodellen er lagt opp til at fellestiltakene finansieres utfra en felles fordeling av kostnadene, hvor hver enkelt utbygger betaler et likt beløp pr. m^2 BRA som bygges ut. Nytteverdien av de forskjellige

fellestiltak for hvert enkelt prosjekt vil variere noe, men 100 % rettferdighet vil ikke være mulig å få til.

Den totale sum for fordeling på utbyggingsområdene var 373 mill. i henhold til punkt 3.4. Fordeles denne summen på beregningsgrunnlaget får vi:

(373 mill./200.000 m^2 BRA) = **1865 kr. pr. m^2 BRA**.

Alle summer er eks. mva., da det gås ut ifra at kommunen får mva.-kompensasjon. Prisen er utregnet med priser fra mai 2016. Etterfølgende må prisen pristallsjusteres i den enkelte utbyggingsavtale ut fra det tidspunkt hvor beløpet skal innbetales. Det anbefales å bruke SSB sitt pristallsindeks for «Byggekostnadsindeks for veganlegg» med dato for kostnadsberegningene (mai 2016) som utgangspunkt.

4 PRAKTISERING AV FINANSIERINGSMODELLEN

Ved hjelp av modellen vil det være mulig for den enkelte utbygger å beregne hvilket bidrag utbyggeren må betale for å dekke sin andel av den felles offentlige infrastruktur. Små prosjekter betaler den samme sum pr. m^2 BRA som store prosjekter. Utbyggingsavtalen fremforhandles parallelt med utforming av detaljreguleringen for det enkelte område og underskrives av utbygger før offentlig ettersyn. Kommunen vil i utbyggingsavtalen forplikte seg til å avsette og anvende midlene til fellestiltakene. Utbyggingen av et sentrum er komplekst og det vil derfor være behov for tilpasninger i hvert enkelt tilfelle. I det praktiske arbeid med utbyggingsavtalene vil det oppstå forhold som må løses i hvert enkelt tilfelle ut fra hovedprinsippene i modellen. For å kunne fungere i praksis må det delegeres til administrasjonen å fremforhandle avtalene med bakgrunn i kommunestyrets vedtak av modellen og hovedprinsippene. Ved tvil om forholdsmessigheten er til stede, eller ved klare «urettferdigheter», bør administrasjonen i særlige tilfeller kunne foreslå å avvike kostnadsmodellen. Alle avvik bør utredes i forbindelse med den politiske behandlingen av hver enkelt utbyggingsavtale. Av hensyn til forutsigbarhet og utbyggernes forståelse/aksept av bidragene er det meget viktig at hovedprinsippene i kommunestyrets vedtak og modellen ikke fravikes.

Kostnadene i matrisen justeres underveis i forhold til pristallregulering og ved utførelse av nye og mer presise kostnadsberegninger. Det betyr at kostnaden fra m^2 BRA vil kunne bli høyere for prosjekt som kommer senere. Dersom det oppstår store avvik må kommunen vurdere om kvaliteten på tiltakene skal justeres eller om midlene mellom de forskjellige tiltakene skal omfordeles. Det totale areal i m^2 BRA/beregningsgrunnlaget bør legge fast for å sikre at forholdsmessigheten er til stede mellom utbyggingsprosjektene. Avhengig av markedet vil en etter en årrekke (ca. 10 år) kunne vurdere om det estimerte totale utbyggingsvolum kommer til å stemme overens med virkeligheten. Det er viktig med varighet i beregningsgrunnlaget for å sikre at forholdsmessigheten er til stede. Etter et 10 års perspektiv bør en ut fra erfaringene vurdere om områdeplanen og finansieringsmodellen skal revideres.

I reguleringsbestemmelsene angående fellestiltakene står det at tiltakene «skal være opparbeidet eller sikret opparbeidet» før utbygging kan foregå. Forpliktelse til å betale sin forholdsvise andel av fellestiltakene gjennom underskrevet utbyggingsavtale vurderes til å tilfredsstille rekkefølgekravet. Kommunen kan dermed dispensere fra rekkefølgekravet gjennom behandlingen av den enkelte detaljregulering. Dette betegnes i noen tilfeller som «frikjøp for rekkefølgekrav». Tidspunkt for innbetaling fastsettes gjennom malen for utbyggingsavtaler. Summen pr. m^2 betales vanligvis før det tidspunkt hvor det gis igangsettingstillatelse/rammetillatelse. Ved store prosjekt og oppdeling i byggetrinn kan

det avtales en trinnvis innbetaling forut for hvert byggetrinn.

4.1 Forutsetninger/forbehold

Modellen bygger på følgende forutsetninger:

- Kostnadene for realisering av de forskjellige tiltakene bygger utelukkende på de relativt grove kostnadsberegninger som er gjort i forbindelse med reguleringsplanen. Etter hvert som en nærmer seg realisering kan det utarbeides mer presise kostnadsberegninger som kan endre totalkostnaden.

- Modellen innebærer et forsøk på å se inn i fremtiden og sikre forholdsmessigheten mellom prosjektene og mellom utbyggere og kommunen. Markedet for utbygging av de enkelte områdene vil være avgjørende for om og når de forskjellige fellestiltakene blir finansiert og realisert.

- Utbyggingen av et helt sentrum er komplekst og innebærer høyst sannsynlig momenter som det ikke er tatt høyde for i modellen på nåværende tidspunkt. Av hensyn til fleksibilitet bør det delegeres til administrasjonen å håndtere avvik fra modellen i forhandlingene og utrede avvikene til kommunestyrets behandling av de enkelte avtaler.

- Modellen er i stor grad avhengig av at vurderingen av fremtidig utbyggingsvolum i Vestby sentrum kommer til å stemme overens med virkeligheten. Forutsetningene som er lagt til grunn for anstått totalt antall BRA m^2 fremkommer i vedlegg 5. Dersom det i virkeligheten blir bygget færre m^2 vil det bli innbetalt færre midler fra utbyggerne enn forutsatt, dersom det i virkeligheten blir bygget flerre m^2 vil det bli innbetalt flere midler fra utbyggerne enn beregnet. Etter en 10 års periode bør modellen tas opp til vurdering og eventuell revisjon ut fra de erfaringer som er gjort.

- Det er i modellen tatt utgangspunkt i at bidragene i modellen betales ut fra antall nye m^2 samt m^2 som blir bruksendret eller vesentlig forandret. Dette betyr at eksisterende bebyggelse slipper å betale for de m^2 som er uforandrede. Det er ikke gitt fratrekk for m^2 som rives. Det skjelnes ikke mellom bolig og næring fordi det er vanskelig å begrunne at det ene formål genererer større eller mindre belastning på sentrum.

- Modellen er utarbeidet i tett samarbeid med Vestby kommune og basert på tolkning av rammebetingelsene i plan og bygningsloven. Det er foretatt noen skjønnsmessige vurderinger undervegs som er nødvendige for å håndtere utbyggingen av et sentrum med utbyggere og prosjekter som ikke er koordinert i rom og tid.

- Utarbeidelsen av modellen er ingen eksakt vitenskap og bygger på et kvalifisert skjønn samt erfaringer fra lignende prosesser. Valg av en annen modell vil sannsynligvis føre til en annerledes kostnadsfordeling mellom utbyggerne (til fordel for noen og ulempe for andre). Et kommunalt vedtak av modellen vil sikre faste rammebetingelser og derfor forutsigbarhet for utbyggere og administrasjonen.

4.2 Kommunens bidrag

Mengden av rekkefølgekrav og totalkostnadene med den felles offentlig infrastruktur i Vestby sentrum betyr at det anses som avgjørende for utbyggingen at kommunen går inn og tar en sentral rolle i forhold til å få i gang utbyggingen av infrastrukturen. I tillegg til dette overordnede prosjektansvaret bidrar kommunen finansielt ut fra kommunens ansvar/interesser. I modellen er bidraget foreslått til 100 millioner av kostnadene. Andre kommunale bidrag er kommunens arbeid med prosjektet samt bidrag i form av kommunale arealer som blir brukt til grønn og teknisk infrastruktur.

Det er valgt å foreslå at kommunen bidrar med en andel av totalkostnadene i stedet for å bidra med full finansiering av enkelttiltak. Dette for å kunne stå fritt i forhold til rekkefølgen på bygging av fellestiltakene og for å understreke det helhetlige perspektivet i finansieringsmodellen. Større bidrag fra kommunen betyr mindre bidrag pr. m^2 BRA for utbyggerne og mindre bidrag fra kommunen betyr større bidrag pr. m^2 BRA for utbyggerne.

Dersom kommunen velger å bygge kommunale prosjekter for allmennheten innen byggeområdene betales det ikke bidrag pr. m^2 BRA siden denne belastningen på sentrum vurderes til å være dekket av kommunens beløp på 100.000 mill. kr.

5 AVSLUTNING

Den fremlagte modellen innebærer et forslag til felles finansiering av infrastrukturtiltak i Vestby sentrum. Modellen er basert på en rekke forutsetninger og kvalifisert skjønn. Et kommunalt vedtak av modellen vil sikre faste rammebetingelser og dermed forutsigbarhet for utbyggere i forbindelse med forhandling av utbyggingsavtaler med Vestby kommune. Kommunen kan med fordel vedta modellen i medhold av plan- og bygningsloven § 17-2 som en presisering av hvilke forventninger kommunen har til utbygningsavtaler innen planområdet.

Forut for vedtaket informeres utbyggerne i området og modellen legges ut på høring. Det kan stå i kommunestyrets vedtak at det delegeres til administrasjonen og fremforhandle utbyggingsavtaler ut fra prinsippene om fellesfinansiering og fordelingsmekanismer i denne finansieringsmodell med tilhørende vedlegg. Videre anbefales det å utarbeide en mal for utbyggingsavtaler i Vestby sentrum som blir brukt som utgangspunkt for alle fremtidige utbyggingsavtaler innen områdereguleringen. Dette vil sikre likebehandling og forutsigbarhet for utbyggerne.