



## Gjennomføring av kommunedelplan for Sluppen

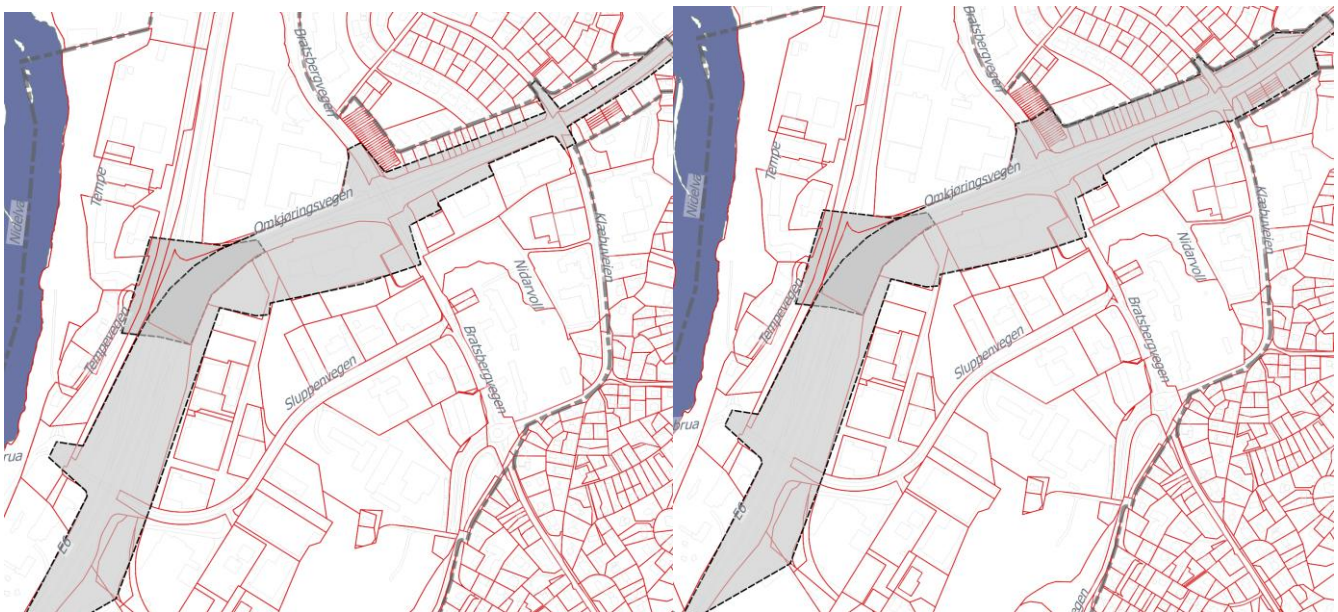
### Fagnotat fra Eierskapsenheten, Trondheim kommune

#### Innledning

Før kommunedelplan på Sluppen kan vedtas, er det viktig å vite hvorvidt arealplanen er gjennomførbar anleggsmessig og økonomisk.

#### Gjennomføring av anlegget

Forslag til kommunedelplan for Sluppen viser Omkjøringsvegen i to alternativ, med kort og lang tunnel.



Tegningen over viser område som foreslås båndlagt for å kunne utføre en forsvarlig utbygging for henholdsvis kort og lang tunnel. Dette omfatter nødvendig riggområde og traseer for midlertidige vegomlegginger i anleggsperioden.

Anleggsperioden vil vare i fire til fem år. I hele denne perioden vil man møte utfordringer knyttet til bla.:

- Krav om uavbrutt avvikling av trafikken
- Krav om kontinuerlig adkomst til de enkelte delområdene
- Krav om fremkommelighet og orienterbarhet for kollektivtrafikk og myke trafikanter
- Behov for midlertidige vegger og konstruksjoner. Samtidig øker trafikken på det øvrige vegnettet i bydelen.

I anleggsfasen vil ca 40 eiendommer bli berørt. Dette omfatter bl.a. husrekkene mot Omkjøringsvegen i Birkebeinervegen. I alternativet med lang tunnel vil også husrekkene i Klæbuveien og Karl Jonssons veg berøres. Grad av konsekvens må detaljeres nærmere i neste planfase.

## **Gjennomføring av arealplan**

### Innledning

Vi viser til Formannskapssak av 01.08.2017, sak 155/17 *Om gjennomføring av arealplaner, herunder utbyggingsavtaler*. Det siteres fra saksfremlegget, første avsnitt under overskriften:

### *Rådmannens vurdering og konklusjon:*

“Det er viktig at planens gjennomførbarhet vurderes nøye i forbindelse med behandling og utredning av plansaken. Blant annet må rekkefølgekrav, som skal være planfaglig lovlige, også vurderes opp mot plan- og bygningslovens vilkår for utbyggingsavtaler. Der man ikke er innenfor rammene av hva utbyggingsprosjektet kan bære av infrastrukturkostnader, bør strategi for gjennomføring drøftes. Det må for eksempel vurderes om kommunen for v/a-anlegg, kommunale veier, avfallsanlegg og offentlige friområder, eller SVV eller fylkeskommunen ved riks- og fylkesveier, skal være tiltakshaver for anleggene, og om anleggene helt eller delvis skal finansieres direkte av offentlige midler. Rådmannen kan i den sammenhengen måtte vurdere nye modeller for samarbeid med private utbyggere om finansiering av rekkefølgekrav om infrastruktur, for eksempel innbetaling av bidrag til bundet fond som omtalt tidligere i saken.”

Formannskapssaken nevner finansieringsavtaler som Trondheim kommune har inngått for områdene Lade/Leangen, Nedre Ranheim og Tiller. Etter formannskapssaken har Trondheim kommune inngått en fjerde type finansieringsavtale med utbyggerne på Lilleby, vedtatt av bystyret i sak 31/18 1. mars 2018.. Det er her syv avtaleparter inkl. kommunen, som alle er i ganske lik utbyggingstakt. Denne avtalen innebærer at gjennomføringsansvaret i all hovedsak er lagt på de private utbyggerne. Kommunen sitt gjennomføringsansvar er kun relatert til tiltak som fysisk ligger tett opp mot det kommunale utbyggingsområdet på Lilleby og refererer til kommunen som grunneier. Kostnadene med gjennomføring av de enkelte rekkefølgekrav er fordelt i henhold til utbyggerens utbyggingspotensial. Utbyggerne på Lilleby diskuterte opprettelse av et infrastrukturselskap, men konkluderte med at et infrastrukturselskap ville bli kompliserende og arbeidskrevende. De så også utfordringer knyttet til merverdiavgift.

Alle områder er forskjellige, og rådmannens erfaring er at finansieringsavtaler må tilpasses hvert enkelt område.

### Krav til forholdsmessighet ved inngåelse av utbyggingsavtaler

Før det kan gis tillatelse til tiltak innenfor det enkelte område i kommunedelplanen for Sluppen, må området omfattes av en vedtatt detaljplan.

Ved inngåelse av utbyggingsavtaler/ finansieringsavtaler, må kommunen vurdere hvorvidt tiltaket er nødvendig for gjennomføring av planvedtaket, jf. pbl § 17-3, 3. ledd, 1. pkt. For å være nødvendig må tiltaket ha en saklig sammenheng med gjennomføringen av planen. Tiltaket må enten tjene interessene i utbyggingsområdet eller avhjelpe skadevirkninger eller ulemper ved den konkrete utbyggingen. Tiltakene og kostnadene som veltes over på utbygger må stå i rimelig forhold til utbyggingens art og omfang, jf. pbl § 17-3, 3. ledd, 2. og 3. pkt. Det må foreligge en forholdsmessighet i det som avtales.

### **Rekkefølgekrav og kostnader.**

Kommunedelplanen har to hovedvirkemidler for gjennomføring:

- Plankrav: Krav til detaljreguleringsplaner for tiltak/bruksendringer over 400 m<sup>2</sup> BRA.
- Rekkefølgekrav: Sikrer at nødvendig infrastruktur etableres i takt med utbyggingen.

Trondheim kommune sin praksis ved bruk av utbyggingsavtaler bygger på et vedtatt prinsipp om full kostnadsoverveltning, se bestemmelser til kommuneplanens arealdel kapittel 5.

Beregning av estimert kostnadsandel per m<sup>2</sup>-BRA angitt under, er satt ut i fra dette prinsippet og at samtlige ca 40 grunneiere innenfor kommunedelplan for Sluppen inngår en avtale om finansiering og gjennomføring (boligeiendommene innenfor planområdet inngår ikke i de 40).

Det er frivillig å inngå finansieringsavtaler/utbyggingsavtaler med kommunen. Det vil være krevende å få til avtaler med alle grunneierne, fordi kommunedelplanen innebærer gjennomføring av store infrastrukturanlegg med mange utbyggere, som gjerne er i utakt når det gjelder utvikling av egen eiendom.

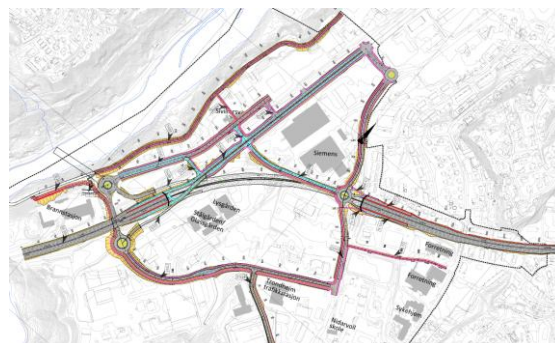
I forbindelse med kommunedelplanarbeidet er det utarbeidet et grovt kostnadsoverslag for alle infrastrukturtiltakene som omfattes av rekkefølgekravene. Beregningene er gjennomført med grunnlag i planutkastet og erfaringstall fra tilsvarende anlegg, og usikkerheten er derfor stor. Størst usikkerhet er knyttet til omfanget av tiltak i forhold til avfallsdeponiene og randsonene rundt disse. Spesielt for dette planområdet er utbyggingen av riksveganlegget. Utbyggingskostnader i dette området kan fordeles i tre kategorier;

- Kostnader direkte tilknyttet riksveganlegget (overordnet infrastruktur)
- Kostnader direkte tilknyttet omlegging av Fredlybekken
- Kostnader tilknyttet de enkelte delområdene

## Riksveganlegg

Kostnader her omfatter:

- E6 og Omkjøringsvegen
- Tilhørende ramper
- Hovedsykkelveger
- Kollektiv infrastruktur
- Lokalveger
- Nødvendig grunnnerv
- Kort tunnel



Omfang er vist på kartutsnittet.

Riksveganlegget er beregnet til å koste for kort tunnel ca 2,5- 3 milliarder kroner, og for lang 3,4 - 4,16 milliarder kroner (usikkerheten i anslagene er +/- 25 %). Når det gjelder E6 og Omkjøringsvegen er disse tiltakene gitt som rekkefølgekrav i Kommunedelplan for Sluppen. Derfor måtte man uansett ha vurdert forholdsmessigheten av tiltaket.

## Fredlybekken

I dag renner Fredlybekken gjennom området i kulvert. Planen er å delvis åpne bekken. Samtidig med åpningen vil det bli etablert et anlegg for en mer kontrollert oppsamling av sigevann fra den gamle fyllingen, og et bedre separeringstiltak for avløpsvann. Disse tiltakene vil bli finansiert gjennom avløpsgebyret. Tiltakene for opparbeidelse av gang- og sykkelvei, samt broer over Fredlybekken og møblering må dekkes gjennom grunneierbidrag. Av en total kostnad estimert til litt over 300 millioner kroner utgjør bidraget ca 20 millioner kroner og omfatter forslag til møblering av uterom langs bekkebragget.

## De enkelte delområdene

Noen rekkefølgebestemmelser gjelder for alle utbyggingsområdene i planen. I tillegg er det krav til lokale anlegg som gjelder for nærmere avgrensede områder.

Vi har pr august 2019 ikke en fullstendig oversikt over alle kostnader knyttet til aktuelle rekkefølgekrav. Størst usikkerhet knyttes til omfang av tiltak i forhold til avfallsdeponiene og randsonene rundt disse. Foreløpige beregninger viser en kostnadsandel på de enkelte områdene i størrelsesorden 1 500 kr/m<sup>2</sup>-BRA til 3 000 kr/m<sup>2</sup>-BRA. Anslaget gis med forbehold om at alle aktuelle utviklere deltar i de enkelte spleiselagene, og bygger ut sine tomteområder i henhold til mulig utbyggingspotensiale.

Kostnadsandelen er forholdsvis høy sammenlignet med andre områder i Trondheim. I de andre omtalte områdene er kostnadsnivået under 2000 kr/m<sup>2</sup>-BRA.

## Finansiering

### Riksveganlegg

Finansiering av riksveganlegget som beskrevet over kan skje ved følgende kilder:

- Ordinære Riksvegmidler
- Byvekstavtalen
  - Programområde Riksveg
  - Tilskudd kollektiv
- Miljøpakken
  - Bompenger
  - Lokale midler
- Grunneiertilskudd ref. byvekstavtalen

Mulig medfinansiering fra grunneiere er satt opp med bakgrunn i siste del av uttalelsen fra Byutviklingskomiteen 14.3.19, sak 16/19:

*“Før saken kommer til ny behandling i formannskapet etter høringsperioden bes det spesielt om en nærmere redegjørelse knyttet til kostnadene ved de enkelte tiltakene i planen, og hvilke muligheter man ser for medfinansiering, før det bestemmes hvilke alternativer man skal utrede videre.”*

Tabellen nedenfor viser hva de enkelte finansieringskildene er aktuelt å dekke.

	NTP 2022-2033 (Ordinære rv- midler og bompenger )	Midler i by- vekstavtalen (Program- område RV)	Midler i by- vekstavtale (Tilskudd kollektiv 50/50)	Miljøpakken (bompenger og lokale midler)	Kommunalt bidrag	Med- finansiering grunneiere
E6 med tilhørende ramper (inkl. tunnel)	X	(X)				(X)
Tiltak på riksveg (rv.706)	X					
Tiltak på lokalt vegnett (inkl. mindre tiltak GSV)				X		(X)
Internveger					(X)	X
Kollektivknutepunkt		X	(X)			(X)
Kollektivtrassé Øst-vest		X	(X)			(X)
Kollektivtrassé nord-sør			X			(X)
Hovedsykkelveg Øst-vest		X				

Hovedsykkelveg nord-sør				X		(X)
Øvrige gang-sykkeltiltak						X
VAR, uterom, park (uterom knyttet til vegtiltak)						X
Sosial infrastruktur					X	

X = Finansieringskilde

(X)= Kan vurderes som finansieringskilde

Tabellen nedenfor viser en oversikt over aktuelle hoveddeler fordelt på de enkelte områdene i planen.

	Trondheim kommune	Tilskuddsmidler Barnehage, idrett, helsebygg	Tempe nord	Siemens	Tempe sør	Kjeldsberg	Leirfoss	Posten	Nidarvoll lokalsenter	Leirfossforbindelsen	Nidarvoll Offentlig	Sunnland	Fredly
3.2 Ny Leirfossvegforbindelsen	X 1)		1						X				X
3.3 Omlegging kryssområde Leirfossvegen-Bratsbergvegen	X 1)								X				X
3.5 Omlegging Bratsbergvegen	X 1)								X				
3.6 Fredlybekken	X					X							X
3.7 Gang- og sykkelveg i G1	X 1)					X							X
3.7 Gangbru Fredlybekken område 4	X 1)					X							X
3.7 Gangbru Fredlybekken område 11	X 1)												X
3.8 Stabiliserende tiltak Nidarvoll kvikkleiresone	X 1)						X	X					
3.9 Stabiliserende tiltak for Tempe sør	X 1)		X		X			X					
3.10 Opparbeidelse Smidalen G2 og G3	X 1)						X	X					
3.11 Opparbeidelse grønt-kobling Smidalen - Fossegrenda	X 1)						X	X					
3.12 Opparbeidels grønt-kobling Smidalen- Fredlybekken	X 1)					X		X					
3.13 Opparbeidelse av byrom rundt slangeåren	X 1)		X										
3.14 Opparbeidelse av byrom rundt slangeåren	X 1)		X			X							
3.15 Opparbeidelse av byrom lokalsentrumskjerne	X 1)								X				X
3.18 Metaldeponi	X 1)							X					
3.18 Deponi randsonetiltak	X 1)		X		X			X					X
3.18 Deponi Tempe	X 1)		X										
3.18 Omlegging av Tempevegen Nord	X 1)		X										
3.19 VA-tiltak	X 1)												
3.19 Spillvann	X 1)												
3.19 Overvannshåndtering	X 1)												
3.19 Vannforsyning	X 1)												
3.19 Avfallssug, hovedanlegg	X 1)												
3.19 Fjernvarme	X 1)												
3.19 EL	X 1)												
Bidrag E6			(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)
1) Bidrag kun når kommunen har behov for anlegget uavhengig av utbyggingen													
(X) Bidrag kan vurderes. ref Byvekstavtalen													



Tegningen over viser delområdene i planen



## Offentlig infrastruktur

Dersom utbyggingspotensialet i Sluppenområdet blir som antydning i størrelsesorden 5 000 nye boenheter, vil dette gi et behov for 2-3 barnehager, 2-3 idrettsflater og 1-2 hallflater. Dette i tillegg til at nye barne- og ungdomsskoler må bygges. Kostnader for dette må kommunen dekke fullt ut via egne budsjett.

## Konklusjon

På Sluppen kan det være at infrastrukturtiltakene er så tunge at kommunen ikke kan inngå avtale om full kostnadsoverveltning, men at kommunen må dekke deler av kostnaden, slik at forholdsmessighetsprinsippet er oppfylt.

Enkelte av tiltakene kan også være av en slik art at kommunen bør ta en aktiv rolle i gjennomføringen, dersom planlagt byutvikling skal kunne gjennomføres.