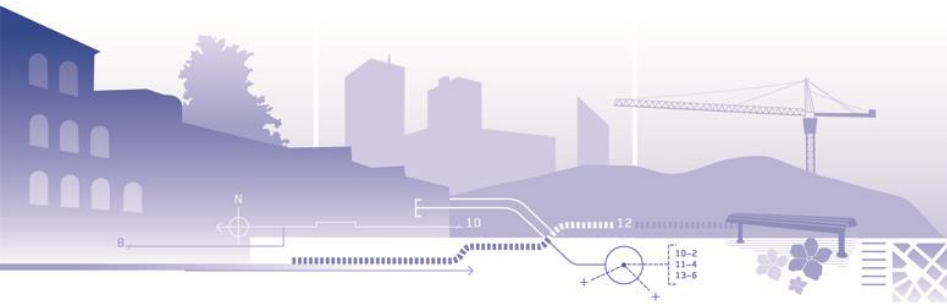




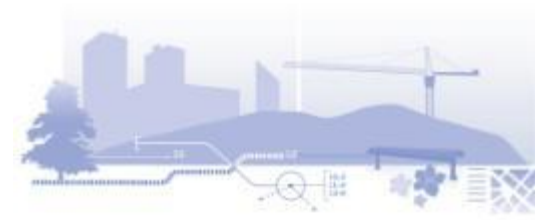
Oslo kommune
Eiendoms- og byfornyelsesetaten



Byutvikling og potensialet for grunneierbidrag ved større infrastrukturtiltak sett fra kommunens ståsted.

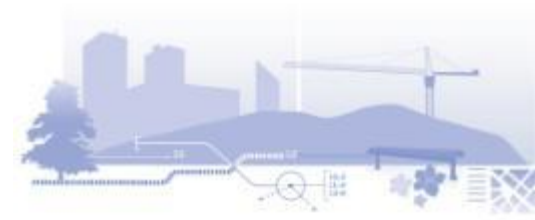
Møte i Norsk veg og trafikk faglig forening 9. mars 2017

Anders L. Solheim, Seksjonsleder Hovinbyen i EBY.



Agenda

- Generelt om grunneierbidrag
 - Situasjonen fram til nå
 - Dagens situasjon
- Hvorfor grunneierbidrag
 - Sett fra utbyggere av infrastrukturens side
 - Sett fra kommunens side
- Planfaglig og juridisk grunnlag for grunneierbidrag
- Potensiale for grunneierbidrag
 - Fornebubanen
 - Løkkprosjektene (Filipstad, Furuset)
 - Manglerudprosjektet
- Avslutning - Oppsummering



Situasjonen fram til nå (fram til ca år 2000)

- Ofte vært lite kontakt mellom de som jobber med planer for større infrastrukturtiltak, og de som jobber med byutviklingsprosjekter.
 - Forskjellig myndighetsnivå.
 - Forskjellige fagmiljøer.
 - Forskjellige finansieringskilder.
- Infrastrukturutbyggerne har:
 - Normalt sett basert seg på generelle befolknings- og trafikkprognoser ved planlegging av infrastrukturprosjekter.
 - Følt at de har liten kontroll på hvor kommunene faktisk planlegger bolig- og næringsutvikling.
- Kommunen har strevd med hvordan vi skal forholde oss til større infrastrukturprosjekter i planlegging
 - Liten kontroll på utforming og ingen kontroll på fremdrift.
 - Planer som ikke forholder seg til hverandre.
 - Mange innsigelser fra infrastrukturmyndighetene.
 - Store arealer som blir båndlagt i lange tider.



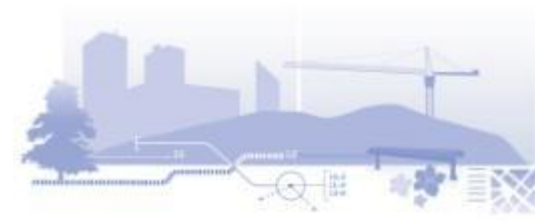
Dagens situasjon

- Oslopakke 1- 3 har betydd veldig mye
 - Felles møtearena.
 - Felles finansieringskilde.
 - Kommunen har fått innflytelse på prioritering/fremdrift også for de statlige infrastrukturprosjektene.
 - Både byplanleggere og infrastrukturplanleggere har sett at vi kan tjene veldig mye på å samarbeide bedre.
- Stadig tettere samarbeid ifbm. planlegging
 - Inviteres normalt inn hverandres i koordineringsgrupper ifbm. større planer
- Bymiljøavtaler/byvekstavtaler
 - Avtale om Fornebubanen på plass
- Fortsatt et klart forbedringspotensial



Hvorfor grunneierbidrag?

- Sett fra statens og statlige utbyggere av infrastrukturens side:
 1. Tiltakene i nasjonal transportplan og Oslopakke 3 er underfinansiert. Ved å få på plass en ekstra finansieringskilde i form av grunneierbidrag, vil man kunne:
 - Bygge flere tiltak
 - Holde en raskere fremdrift
 2. Ønsker en større innflytelse på hvor og hvordan kommunen planlegger bolig- og næringsutvikling, slik at man får en størst mulig samfunnsøkonomisk nytte av infrastrukturinvesteringene.
 - Knutepunktsutvikling sentralt



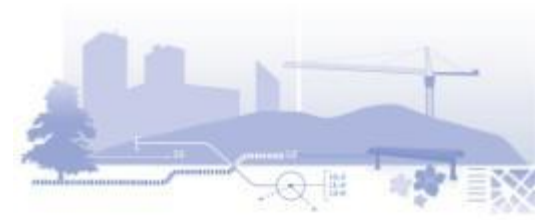
Hvorfor grunneierbidrag?

- Sett fra kommunens side:
 1. Kommunen ser også at tiltakene i nasjonal transportplan og Oslopakke 3 er underfinansiert. Ved å tilby en ytterligere finansieringskilde, ønsker vi å:
 - Sikre at det bygges flere tiltak
 - Holde en raskere fremdrift
 2. Kommunen ønsker større innflytelse på både utforming og prioritering av statlige infrastrukturtiltak. Gjennom å tilby delfinansiering av tiltak ved hjelp av grunneierbidrag, håper vi å komme i en bedre forhandlingsposisjon med hensyn på dette.



Planfaglig og juridisk grunnlag for grunneierbidrag

- Planfaglig utgangspunkt:
 - Grunneierbidrag kan være aktuelt når infrastrukturprosjektet:
 - Medfører en høyere utnyttelse for et utviklingsområde enn man kunne ha tillatt dersom infrastrukturprosjektet ikke hadde kommet (typisk Fornebu-banen, trikkeprosjekter i Oslo sentrum, A-husbanen mm.)
 - Medfører en bedre utnyttelse av et utviklingsområde enn man ville ha fått dersom infrastrukturprosjektet ikke hadde kommet (typisk lokkprosjektene på Filipstad og Furuset, senketunnelen i Bjørvika mm.)
 - Frigjort arealer for bebyggelse
 - Bolig i stedet for næring
- Juridisk utgangspunkt:
 - Reguleres i Plan- og bygningslovens bestemmelser om utbyggingsavtaler (kap 17):
 - Tiltakene må være en nødvendig forutsetning for å tillate privat utbygging.
 - Bidraget privat utbygger pålegges å betale må være forholdsmessig.
 - Ikke anledning til å kreve bidrag til tiltak som allerede er gjennomført.
 - Ikke anledning til å kreve bidrag fra eksisterende bebyggelse.



Tekst om grunneierbidrag i OP3

- Avtalens s. 8 – 9:
 - Infrastrukturtiltak finansiert gjennom Oslopakke 3 kan skape merverdier for grunneiere gjennom høyere og bedre arealutnyttelse. Dersom utbygging av infrastrukturtiltakene i Oslopakke 3 gir en endret anvendelsesmulighet eller økt verdi av arealer, legges det til grunn at grunneierne i slike tilfeller skal bidra til finansiering av tiltaket gjennom innbetaling av grunneierbidrag. Hensikten med å gjøre grunneierbidrag til en del av finansieringsløsningen sammen med bompenger og offentlige bidrag, er å bidra til at flere viktige infrastrukturprosjekter i regionen kan gjennomføres.



Internasjonale tanker om grunneierbidrag til infrastrukturprosjekter

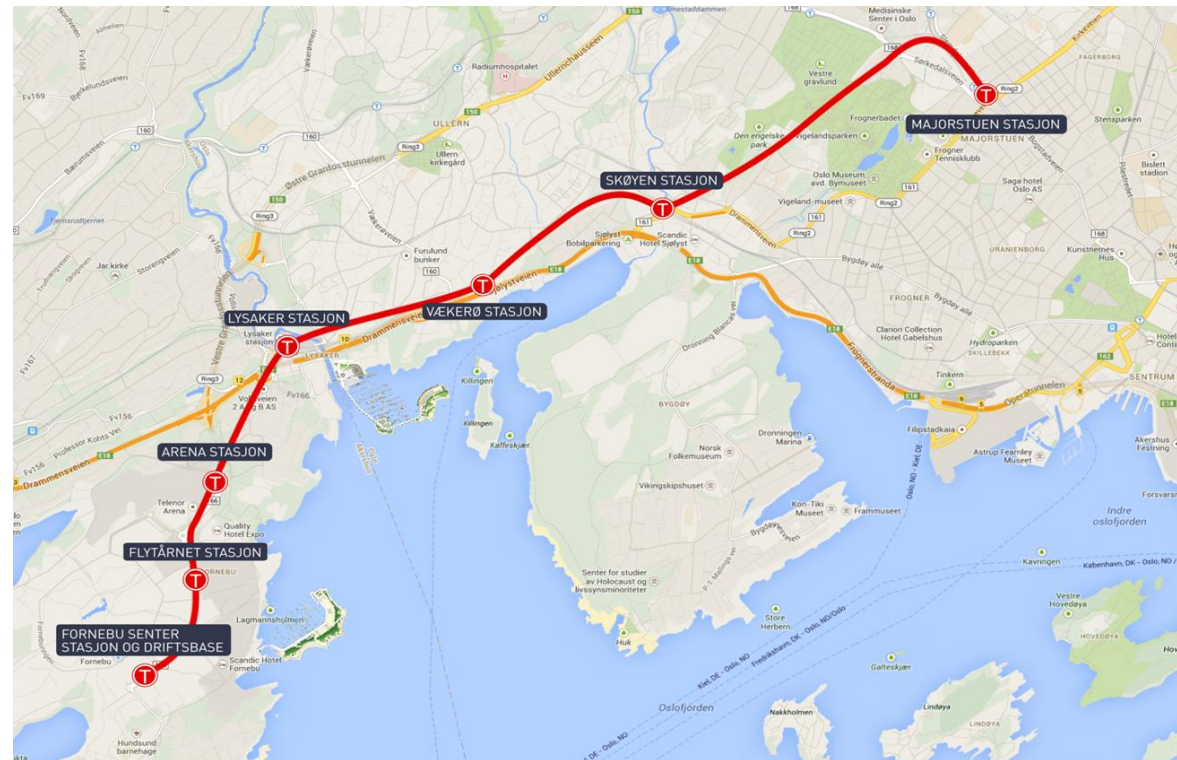
- Grunneierbidrag til infrastrukturprosjekter er en del av en større internasjonal trend.
 - Infrastrukturtiltak i tettbygde strøk skal finansieres ved hjelp av brukerbetaling og grunneierbidrag, og ikke med hjelp av skattepenger.
- London: Har utarbeidet en samlet infrastrukturplan
 - Ser all infrastruktur fram mot 2060 i sammenheng
 - Kostnader på 2 norske oljefond
- Oslo kommune v/EBY har fått midler fra Kommunal- og moderniseringsdepartement for å forske på hensiktsmessigheten av utarbeide tilsvarende plan for Norge
 - Mulige effektiviseringsgevinster
 - Mulighet for finansiering ved hjelp av grunneierbidrag



Potensiale for grunneierbidrag

• Forneububanen

- Bymiljøavtale fremmet av byrådet 01.02.2017
- Finansiering:
 - Statlig - 5,6 mrd kr
 - OP3 – 3,1 mrd kr
 - Grunneierbidrag – 3,0 mrd kr
- Første utbyggingsavtalene med grunneierbidrag til Forneububanen vedtatt i bystyret høsten 2016.
 - Harbitzalléen 1 – 7
 - Drammensveien 149
- Mål om å få inn ca 500 mill kr fra utbyggere innenfor Oslo kommune

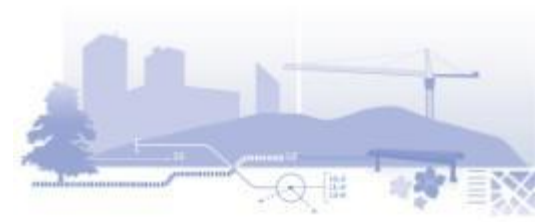




Lokkprosjektene

- Lokk over E18 på Filipstad
 - Tenkt finansiert 50 % med grunneierbidrag og 50 % med midler fra OP3.
 - EBYs utredninger viser at verdiøkningen for utbyggernes eiendommer som følge av lokket, er større enn grunneierbidraget.
- Lokk over E6 på Furuset
 - Vanskelig å tenke seg finansiering ved hjelp av grunneierbidrag





Manglerudprosjektet

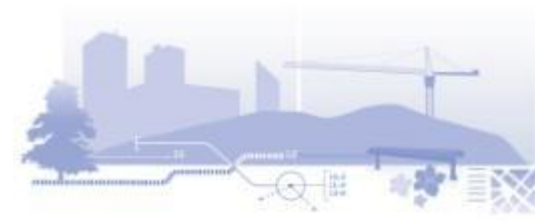


- Mest spennende veiprojektet mhp. grunneierbidrag i Oslo i dag
 - Nedlegging av Ulvensplitten og Statnetts anlegg, samt nedgraving av høyspentlinjer vil kunne frigjøre betydelige arealer for byutvikling
 - Kan gi grunnlag for relativt betydelige grunneierbidrag



Manglerudprosjektet

- Regneeksempel:
 - Forutsetter at Ulvensplitten og Persveien slås sammen og nedgraderes til bygate
 - Frigjøre 80 – 100 daa for byutvikling
 - Hvis en forutsetter en utnyttelse på 200 %, vil man kunne bygge mellom 160 000 m² BRA og 200 000 BRA her.
 - Dette gir et konservativt verdianslag på mellom 2 og 3 mrd kr
 - I tillegg kommer verdiøkningen på arealer rundt som følge av redusert trafikk.



Grunneierbidrag - oppsummering

- Grunneierbidrag til infrastrukturprosjekter er kommet for å bli!
- Kan gi et betydelig bidrag til finansieringen av enkelte infrastrukturprosjekter.
 - Likevel en relativt liten del av totalkostnadene.
 - OP3 er uten sammenlikning mye større!
- Hovedgevinsten tror jeg ligger i at infrastrukturutbyggere og kommunen tvinges til å samarbeide for å realisere prosjektene
 - Forhåpentligvis bidrar det til at man får større forståelse for den andre aktørens interesser og behov.



Oslo kommune
Eiendoms- og byfornyelsesetaten



Takk for meg!