

# Notat

**Prosjekt:** P026 Marvikssletta  
**Sak:** Rekkefølgebestemmelser  
**Notatnr.:** 03  
**Dato:** 25.10.11  
**Utarb. av:** Eivind Buckner for gruppering av større tiltakshavere innenfor planområdet  
**Distr.:** Arbeidsgruppa, plan og bygningsetaten

## MARVIKSSLETTA - REKKEFØLGEBESTEMMELSER

Det vises til tidligere notat dat. 20.09.11 og møte 13.10.11 med planetaten vedrørende omfang av infrastruktur i områdeplan for Marvikssletta. Kostnadsoverslaget for planen slik den er nå ligger i størrelsesorden Kr. 440 mill men den antatte bæreevne for et eventuelt infrastrukturetselskap vil, i et 20 års perspektiv, ligge i størrelsesorden 160 mill. Arbeidsgruppa er derfor av planetaten utfordret på følgende:

*Basert på det foreliggende forslaget til områdeplan og notat fra Prosjektnavigator datert 20.09.11, ønskes et forslag til rekkefølgebestemmelser og organisering av utbyggingen som ivaretar utbyggingsbehovene i et realistisk 20- års perspektiv.*

Det har vært omfattende diskusjoner knyttet til realistisk utbygging på Lund de neste 20 årene. I denne diskusjonen har en konkludert med at markedet neppe vil absorbere mer enn 4000 kvm bolig og 4000 kvm næring per år. Til sammen 8000 kvm BRA / år.

Det er videre enighet om å ta utgangspunkt i et bidrag på kr. 1000,- / Kvm / BRA til lokal og overordnet infrastruktur.

Dersom en for enkelthet skyld legger til grunn en lineær utbyggingstakt på disse 8000 kvm per år gir dette en årlig inntekt til bygging av infrastruktur på 8 MNOK/år. Over 20- årsperioden utgjør dette i sum 160 MNOK og 160.000 kvm utbygning fordelt med 80.000 kvm bolig og 80.000 kvm næring.

Dersom man legger til grunn en foreløpig forutsetning om at det er ønskelig at en, eller en gruppering av, de dominerende utbyggerne også tar utbyggingsansvaret for infrastrukturen må det antas at et slikt selskap vil kreve en buffer for uforutsett/overraskelser. Som en foreløpig forutsetning legges det derfor opp til et kostnadsbase på 140 MNOK og en potensiell inntekt på 160 MNOK. Det opprettes et selskap for dette (MIAS) som på den ene siden mottar inntektene fra utbyggerne av delfelt og samtidig påtar seg ansvaret for å bygge ut infrastrukturen i området.

Den tidligere inndelingen i fellestiltak og lokale tiltak beholdes. Felles tiltak er definert som tiltak som kommer hele området til gode mens lokale tiltak er å betrakte som nødvendige for utbygging av det enkelte tilhørende delfelt.

Utfordringene kan videre oppsummeres som følger

:

1. Definere helt nødvendige infrastrukturprosjekter som legges inn som rekkefølgekrav til det enkelte delfelt.
2. Kalkulere disse prosjektene (Via Nova sine tall benyttes)
3. Legge gjennomføringen av infrastrukturprosjektene inn i en tidslinje

Nå er det umulig å forutse hvor på Lund disse kvm blir realisert. Tilnærmingen bør derfor være at hvert delområde tilordnes et sett med rekkefølgekrav som er balansert mot det finansielle grunnlaget til infrastrukturutbyggingen. Samtidig må absolutt nødvendige infrastrukturtiltak sikres uavhengig av hvor utbyggingen starter.

## Notat

### Redusere totalomfanget

Følgende hovedretningslinjer bør legges til grunn:

1. Nødvendig infrastruktur enten det gjelder vei eller VA anlegg må være dimensjonert for utbyggingen før brukstillatelse (dvs. ikke før igangsettingstillatelse).
2. Nærmere definerte bo-kvaliteter må ivaretas før brukstillatelse (need to have)
3. Noen bo-kvaliteter implementeres etter hvert som området bygges ut (nice to have)

Intensjonen er da at det er implementert grønt- og infrastruktur tilsvarende om lag 350 MNOK når hele området er utbygget. Underveis er det gjennomført infrastruktur-investeringer som a) sikrer funksjonene og b) sikrer vesentlige kvaliteter i takt med finansieringsevnen.

### Infrastruktur – nødvendig kapasitet:

Østre Ringvei er en etablert vei som allerede i dag har god kapasitet. Hovedfokus i de første utbyggingsfasene blir å sikre forbindelsen til Narvika samt nødvendige trafiksikkerhetstiltak på Østre Ringvei. Det er her forutsatt at dagens havnevei kan benyttes til Kr.sand Havn etablerer permanent veiforbindelse til Narvika. Utbyggingen av Lund avgrenses til å sikre veiforbindelsen frem til reguleringsgrensen ved Kongsgård.

I første omgang gjøres dette ved å benytte eksisterende veiløp i så stor grad som mulig. Kommunikasjonen mellom Kongsgård Alle og Nye Teglverksvei ivaretas i stor grad av Ægirsvei. Med en mindre opprustning av Ægirsvei kan denne fungere som adkomst inntil de tilhørende delfeltene i det nye forslaget skal bygges ut. Når dette kan skje avhenger sterkt av hvor den nye traseen legges. Berørt grunneier gir klart uttrykk for at man ikke frivillig vil medvirke til kommunens foreslåtte trasevalg. Ved å benytte grunneiers foreslåtte trasevalg vil ny hovedadkomst i følge grunneier kunne påregnes bygd relativt tidlig.

Deler av den overordnede grønne infrastrukturen må også omfattes av dette på samme måte. Man kan her se for seg at eksempelvis en 7'er bane og ett nærmiljøanlegg innenfor planområdet dekkes av selskapet men at øvrige kvaliteter realiseres senere og ved behov.

### Forslag til rekkefølgebestemmelser:

Basert på ovennevnte tilnærming og med den gitte forutsetning om 160 mill har vi følgende forslag til rekkefølgebestemmelser. Det presiseres at dette forslaget må bearbeides videre mht. tilgjengelige arealer i de enkelte delfelt men at dette uansett danner et utgangspunkt for en videre avklaring og tilpasning til en gjennomførbar plan.

Det presiseres at hele dette forslaget må sees i sammenheng med de anlegg som er foreslått bekostet av infrastrukturenselskapet i første fase (innenfor 160 mill). Endringer i denne prioriteringen vil måtte avstedkomme endringer i rekkefølgebestemmelsene.

Vårt forslag er som følger:

*Før det kan gis brukstillatelse i det enkelte delfelt skal tilgrensende vei (med tilhørende anlegg) langsmed det aktuelle delfelt, samt nødvendig VA anlegg utenfor delfeltets avgrensning, være ferdig opparbeidet. For delfeltene BKH5 og KILH1 gjelder dette ikke ny hovedadkomst.*

*Tilfredsstillende trafiksikkerhetsfremmende tiltak skal være gjennomført på Østre Ringvei nord for Njårdsvei/I dunveien før ny bebyggelse i felt V1/FT1 kan tas i bruk eller før mer enn totalt 100.000 m<sup>2</sup> BRA i området for øvrig kan tas i bruk. Omfanget av slike tiltak avklares i utbyggingsavtalen for området.*

*Eksisterende Ægirsvei og Nye teglverksvei fra Prestebekken til plangrensen (mot adkomst til ny havnevei fra Narvika) kan benyttes som midlertidig hovedadkomst inntil ny hovedadkomst er etablert.*

*Tilfredsstillende trafiksikkerhetstiltak skal være gjennomført i Ægirsvei før mer enn 10.000 m<sup>2</sup> BRA i området kan tas i bruk. Omfanget av slike tiltak avklares i utbyggingsavtalen for området.*

*Opprustning av Marviksveien skal være ferdigstilt ihht. godkjent plan før det kan tas i bruk mer enn 20.000 m<sup>2</sup> BRA i delfelt S1 og S2*

*Torg 1 ved Marviksveien skal være ferdigstilt ihht. godkjent plan før det kan tas i bruk mer enn 20.000 m<sup>2</sup> BRA i delfelt S1 og S2.*

*Etablering av ny hovedadkomst fra stadion til Prestebekken skal være ferdigstilt ihht. godkjent plan før det kan tas i bruk mer enn xx m<sup>2</sup> BRA i planområdet*

*Torg 2 ved Stadion skal være ferdigstilt ihht. godkjent plan før det kan tas i bruk mer enn 100.000 m<sup>2</sup> BRA i planområdet.*

*GR1 og GR2 skal være ferdigstilt ihht. godkjent plan før det kan tas i bruk mer enn 100.000 m<sup>2</sup> BRA i planområdet.*

*GR4 og GR5 skal være ferdigstilt ihht. godkjent plan før det kan tas i bruk mer enn 100.000 m<sup>2</sup> BRA i planområdet.*

*7'erbane innenfor planområdet skal være ferdigstilt ihht. godkjent plan før det kan tas i bruk mer enn 100.000 m<sup>2</sup> BRA i planområdet.*

*Nærmiljøanlegg ved Wilds minne skal være ferdigstilt ihht. godkjent plan før det kan tas i bruk mer enn 20.000 m<sup>2</sup> BRA i delfelt S1 og S2.*