



Bilag 1:

Rammer for udarbejdelse af lokalplan 655 for Ny bydel ved Ny Østergade

BAGGRUND OG FORVALTNINGENS INDSTILLING

Byrådet og en privat udvikler har gennem flere år ønsket at byudvikle Ny Østergadearealet. Derfor udskrev byrådet i oktober 2015 arkitektkonkurrencen: *Bind Roskilde sammen*. Team Effekt vandt konkurrencen, og i efteråret 2016 blev der gennemført en indledende offentlig høring på baggrund af Effekts vinderforslag for Ny Østergade-arealet.

Efter høringsperioden blev der udformet 18 pejlemærker for det fremadrettede arbejde med Ny Østergade-projektet, som blev politisk vedtaget i januar 2017. Pejlemærkerne har overskrifterne *Bind Roskilde Sammen*, *Byg by*, *Byg levende* og *Byg bæredygtigt* og giver dermed et tydeligt billede af de politiske visioner for Ny Østergade.

Forvaltningen og projektudvikler har siden arbejdet intensivt med at konkretisere projektet med udgangspunkt i pejlemærkerne. Dette notat har til formål at give Roskilde Byråd en indsigt i fremdriften og udfordringerne i Ny Østergade-projektet.

Arbejdet er forløbet i to parallelle spor, som udfoldes i hver sit afsnit af notatet:

- *Det planfaglige spor:* Bearbejdning og konkretisering af projektet, der vil danne et præcist grundlag for udarbejdelse af en lokalplan for området
- *Forhandlingssporet:* Forhandlinger med grundejere om vilkår for realisering af projektet, der vil danne grundlag for endelige aftaler imellem grundejere, Roskilde Kommune og projektudvikler

I begge spor har der været mange afklaringer og drøftelser undervejs, og de to spor er tæt forbundne, fordi planerne for området og afklaringer omkring tekniske forhold har stor betydning for projektets samlede økonomi og dermed for aftaleforholdene.

I det første spor er det nu lykkedes at finde en planfaglig løsning, der i høj grad indfrier de politiske pejlemærker. Det er dog ikke lykkedes at nå til enighed omkring byggeriets omfang. Herudover er parkeringsløsningen for projektet endnu uafklaret.

I det andet spor har der igennem hele perioden været forhandlinger med ejerne af arealerne, som indgår i projektet, men det er endnu ikke lykkedes at nå til enighed med nogen af grundejerne om aftaleforholdene. Der forhandles fortsat med de to største grundejere, DSB og Banedanmark, mens forhandlingerne omkring nogle mindre arealer med ejeren af Ny Østergade 7-11 (den tidligere Frøforsyning) er opgivet.

Det er en helt afgørende forudsætning, at der kan opnås aftale om overtagelse af jorden, så det samlede projekt kan realiseres. Samtidig er det helt afgørende, at der kan opnås enighed imellem udvikler og Roskilde Kommune omkring aftaleforholdene, så Roskilde Kommune kan overtage arealerne fra de nuværende grundejere og sælge dem videre under de rette forudsætninger.

Mens grundlaget for planarbejdet er tæt på at være på plads, så er der endnu et stykke vej til et endeligt aftalegrundlag i forhandlingssporet. Forvaltningen har derfor på den ene side et ønske om, at der træffes politisk beslutning omkring rammerne for arbejdet i det planfaglige spor, så grundlaget for udarbejdelsen af Lokalplan 655 dermed er på plads. På den anden side giver det ikke mening at udarbejde en lokalplan, hvis det ikke lykkes at få lavet en aftale med grundejerne, som gør det muligt at realisere projektet. Forvaltningen har derfor også et ønske om en politisk beslutning om at rette fokus på at få aftaleforholdene på plads.

Forvaltningen indstiller derfor, at:

- *der gives politisk mandat til alene at fokusere på at få aftaleforholdene på plads*
- *der alene anvendes ressourcer på forhold, som har betydning for aftaleforholdene*

Forvaltningen indstiller mere konkret i forhold til den planfaglige projektbearbejning, at:

- *de skitserede projektbearbejdningspunkter A-E i dette notat danner grundlag for det videre planarbejde*
- *der besluttet en samlet byggeret i lokalplan 655 for Ny bydel ved Ny Østergade på op til 84.500 etagemeter*
- *der indarbejdes en dagligvarebutik i byggefeltet op til Københavnsvej*
- *der gives mulighed for at øge andelen af boliger op til 45.500 etagemeter*
- *forventningen om andelen af almene boliger reduceres fra 25 pct. til 6.800 etagemeter (svarende til 13-15 pct.)*
- *parkeringsløsning i punkt H i dette notat danner grundlag for det videre arbejde*
- *den samlede løsning forelægges til politisk behandling, når projektet er endeligt bearbejdet og klar til udarbejdelse af lokalplan 655*

PLANFAGLIG PROJEKTBEARBEJDNING

Siden den politisk vedtagelse af de 18 pejlemærker i januar 2016 har forvaltningen og projektudvikler arbejdet intensivt på at konkretisere konkurrenceforslaget og gøre det realiserbart. Dette afsnit af notatet præsenterer dette arbejde og nogle af de valg, der er truffet undervejs.

De 18 pejlemærker har været omdrejningspunkt for arbejdet, og de lyder:

Bind Roskilde Sammen

- Prioriter planlægning og realisering af vinderprojektets viste brede underføring, så det kommer til at fungere som et byrum der binder Roskilde sammen på tværs af jernbanen.
- Prioriter planlægning og realisering af perronaden, som et byrum der øger tilgængeligheden i bydelen og stationsområdet fra den omkringliggende by.

Byg by

- Muliggør opbygning af en bydel med mange funktioner, herunder boliger (heraf 25 % almene), kontorerhverv, butikker (herunder til stormagasin), hotel samt restauranter mv.
- Fasthold vinderprojektets bebyggelsesstruktur med karréer og en skala der tager hensyn til nabobebyggelse og Roskildes købstadsmiljø.
- Tillad punktvis højt byggeri på udvalgte placeringer. En placering med en bygningshøjde maksimalt op til kote 86,5 m (over DNN) , svarende til byggeri i op til 12 etager med højde på 42,5 meter over terræn – hvor placeringen tager hensyn til naboomgivelser og Roskilde Domkirkes dominerende virkning over Roskilde By, hvor domkirken er på UNESCOs verdensarvsliste.
- Byg tæt med op til en maksimal bebyggelsesprocent på 266 og maksimalt 91.500 etagem².
- Fasthold vinderforlagets forslag om andel friarealer med rummelige og attraktive byrum af høj arkitektonisk kvalitet
- Sikre en hensigtsmæssigt og disponering af alle dele af området ved at regulere opfang, højde og placering af bebyggelse med udlæg af byggefelter mv. – under hensyntagen til etablering af gode byrum
- Indarbejd en stor grad af fleksibilitet i plangrundlaget hvad angår bl.a.: muligheden for at konvertere mellem boliger og erhverv inden for udvalgte områder, bebyggelsernes ydre fremtræden med udgangspunkt i en designmanual, bygningskroppes dybde mv.
- Fasthold ambitiøse krav til bygningsarkitektur herunder en høj detaljeringsgrad, spring i facader og brug af kvalitetsmaterialer, der patinerer over tid.

Byg levende

- Fasthold vinderprojektets varierede byrumsnetværk med rekreative og grønne/blå kvaliteter, der indbyder til ophold og liv, og hvor stationsområdet integreres som en del af den nye bydel.
- Planlæg for kantzoner langs bygninger, hvor livet i husene og livet i byrummene kan interagere
- Prioriter dannelse af et attraktivt gade- og byrum på Ny Østergade samt den såkaldte perronade mod nord langs jernbanen.
- Fasthold en høj grad af blandede byfunktioner for at skabe et varieret byliv og på forskellige tider af døgnet og placer udadvendte aktiviteter i stueplan på udvalgte knudepunkter, hvor bylivet skal understøttes.
- Fasthold at bilparkering og servicekørsel sker i kælder, og at der kun kan være ærindekørsel på terræn - for at frigøre plads til bylivet til fods og på cykel.

Byg bæredygtigt

- Understøt den stationsnære placering ved at opprioritere de bæredygtige trafikformer – tog, bus, gang og cykel. Præciser de trafikale løsninger, herunder parkeringsbehov, gennem udarbejdelse af en samlet mobilitetsstrategi for bydelen som indarbejdes i lokalplanen.
- Prioriter integrerede og gerne synlige løsninger for regnvands- og skybrudshåndtering i byrummene. Fasthold herunder krav om grønne tage, som led i tilbageholdelse af regnvand, som samtidig styrker bydelens grønne profil.
- Giv mulighed for alternative energiløsninger, selv om området tilsluttes fjernvarme, når disse løsninger integreres som en del af bygningsarkitekturen og/eller i byrummene

For at imødekomme de 18 pejlemærker, har projektet gennemgået en lang række forbedringer og præciseringer i et samarbejde imellem forvaltningen og projektudvikler. Resultatet er blevet et projekt, som i langt højere grad er realiserbart, og som i både forvaltningens og projektudviklers øjne gør det muligt at *binde Roskilde sammen, bygge by, bygge levende og bygge bæredygtigt*.

Vejen dertil har været lang og udfordrende, og projektets meget høje kompleksitetsniveau har betydet, at der konstant opstår nye dilemmaer, fordi forbedringer på et punkt næsten altid leder til forringelser på et andet. Derfor har der også været mange drøftelser imellem parterne (to-timersmøder hver 2. uge siden januar 2017), og der er blevet indgået mange pragmatiske kompromisser undervejs.

Under punkterne A-I beskrives de mest markante ændringer i projektet siden plankonkurrencen:

A. Projektet for underføringen

Der er blevet udarbejdet en klar plan for, hvordan det skal blive muligt for cyklister, gående, gangbesværede og handicappede at benytte underføringen til sikkert at krydse banen og få adgang til perronerne. Projektet har en bred dobbeltrettet cykelsti og brede fodgængerpassager, der forbinder Køgevej med Jernbanegade under banen – og dermed sikrer, at vi *binder Roskilde sammen*.

Fra underføringen vil der være adgang til den eks. cykelparkering på nordsiden af stationen. På Køgevejsiden er der direkte adgang fra underføringen til en ny cykelparkering med 1900 pladser i kælder.



Underføringen set fra Køgevej



Underføringen der binder Roskilde sammen på tværs af banen



Underføringen set fra Jernbanegade

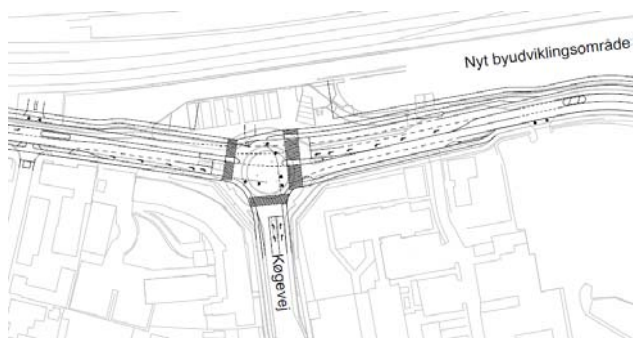
Underføringen vil være afgørende for, at vi med projektet kan *bygge bæredygtigt* og *bygge levende*, og det er derfor glædeligt, at det foreløbig viser sig muligt at gennemføre denne centrale del af Ny-Østergadeprojektet.

For at kunne bygge projektet skal der 2 år forinden anlægsstart søges om sporspærring hos Banedanmark. Projektet er pt. estimeret til 120 mio. kr., der skal finansieres ligeligt mellem projektudvikler og Roskilde Kommune. Projektøkonomien er dog fortsat usikker, da underføringen er meget kompliceret og kræver en yderligere teknisk bearbejdning. Der er mange elementer, som kan forsinke – og dermed fordyre processen. Derfor er det nødvendigt, at der gennemføres en indledende

projektering af underføringen, således at der kan indgås aftaler med Banedanmark, der baserer sig på realistiske tidsmæssige, tekniske og økonomiske forventninger.

B. Bearbejdning af Ny Østergade

For at sikre en hensigtsmæssig og sikker trafikafvikling, har forvaltningen og projektudvikler været nødt til at justere og bearbejde vinderforslagets oplæg til Ny Østergade. Det betyder, at den ene række af de eksisterende platantræer forsvinder. Ind mod byggeriet vil der kun være plads til større træer på de tre pladser. Endvidere udvides Ny Østergade ind i den lave vold på østsiden af Ny Østergade ved Vindingevej for at give plads til en butik og varelevering i byggefeltet overfor.



Trebenet kryds ved Køgevej og Ny Østergade



Tilpasning af Ny Østergade ved dagligvarebutik med integreret varegård

Dermed er det lykkedes at muliggøre en udvidelse af Ny Østergade uden at påvirke mængden af byggeretter, men det betyder dog, at der bliver færre træer i projektet. Rambøll har udarbejdet et skitseprojekt for det samlede vejprojekt, som indeholder følgende væsentligste elementer:

- svingbaner og signalanlæg ved de to indkørsler til parkeringskælderen øst for underføringen
- en indkørsel til byggeriet på vestsiden af underføringen
- trebenet kryds ved Ny Østergade/Køgevej
- busperron på nordsiden af Ny Østergade
- lukning af Svendsvej

Derudover er der sket en bearbejdning af de interne gade- og byrum i projektet, for at sikre at der kan bygges *levende* med kantzoner samt attraktive og funktionelle friarealer.

C. Perronaden

Et af vinderprojektets stærke elementer er Perronaden, der kombinerer en traditionel togperron med en promenade med en række udadvendte funktioner og direkte indgang til hotel og stormagasin. Perronaden udgør samtidig en attraktiv fodgængerforbindelse mellem Københavnsvej i øst og Køgevej i vest, der *binder Roskilde sammen*.

I bearbejdningen har det dog vist sig, at bygningerne i vinderforslaget var placeret for tæt på sporene og der er derfor sket en justering.



Perronaden set fra stormagasinet mod hotellet

Projektudvikler og forvaltningen har i september 2017 fremsendt dispensation til Banedanmark for at kunne bygge bygninger 9 m fra spormidte og har i samme forbindelse spurgt ind til, hvor tæt på sporene, perronaden må opføres, altså hvor overgangen fra perron til perronade må være. Der er endnu ikke kommet svar på denne forespørgsel, og derfor kan placeringen af perronaden og byggefeltene langs den endnu ikke fastlægges endeligt.

Selv hvis Banedanmark vælger at give dispensationen, har det allerede haft konsekvenser for muligheden for at opføre etagemeter, fordi det oprindelige projekt var tegnet urealistisk tæt på banen. Hvis Banedanmark vælger at insistere på ti meters afstand imellem bane og byggeri, så vil konsekvenserne naturligvis være større.

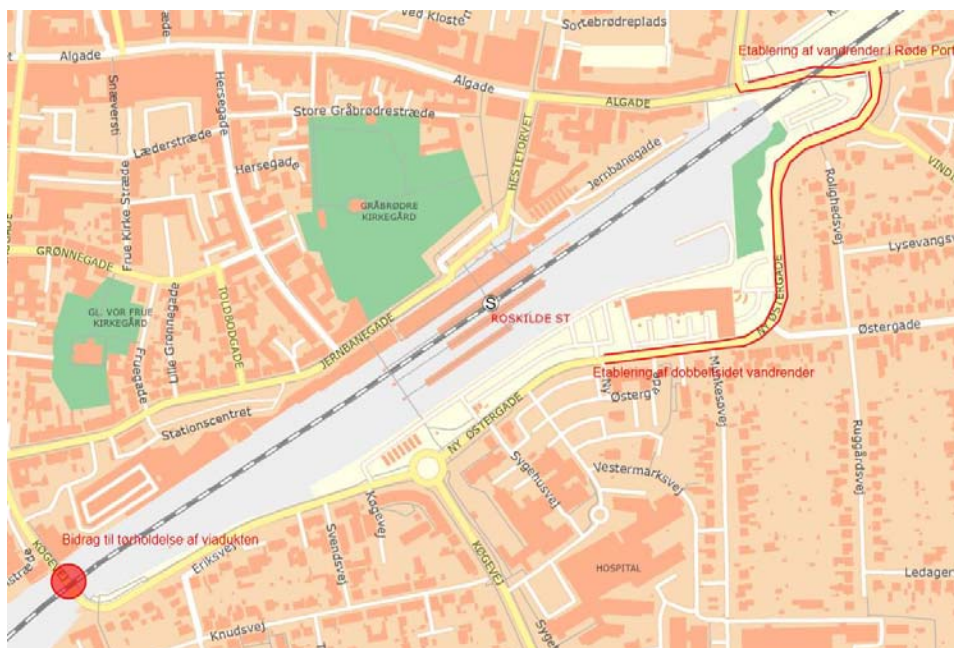
D. Varelevering og affaldshåndtering

I Effekts vinderforslag var der indarbejdet en underjordisk servicevej til varelevering og affalds afhentning gennem parkeringskælderen. Efterfølgende har løsningen vist sig økonomisk urealistisk. I stedet er der nu indarbejdet varelevering på terræn tre steder i projektet. Ligeledes er det forudsat, at affaldshåndtering sker på terræn. Til stormagasinet og hotellet sker vareleveringen og affaldshåndtering dog via elevatorer til et lager i parkeringskælderen.

Selvom løsningen uden underjordisk servicevej har betydet, at der spares plads i parkeringskælderen, så har det omvendt en række konsekvenser i byrummet, fordi vendepladser, læssezoner, affaldsrum med videre medfører, at der nu bliver mindre plads at bygge på. Forvaltningen vurderer, at den skitserede løsning er realistisk og acceptabel.

E. Regnvandshåndtering

Der er i forbindelse med projektet udarbejdet en større analyse med hjælp fra Orbicon om mulighederne for at aflede regnvand fra Ny Østergadeprojektet. Der er fundet en løsning, hvor Ny Østergade ved en ombygning med render i begge sider af vejen kan fungere som skybrudsvej, ved at lede regnvandet på vejen.



Anlægskrav markeret med rødt ifm håndtering af ekstremregn fra Ny Østergade arealet

Denne løsning sparer projektet for betydelige udgifter og er samtidig en miljømæssigt bedre løsning end, som først forudsat, at tilbageholde regnvandet i parkeringskælderen. Projektet vil derudover skulle bidrage til at holde viadukten på Køgevej tør. Projektudvikler og forvaltningen er enige om en række anlægskrav i forbindelse med regnvandshåndteringen.

F. Byggeriets omfang og antal etagemeter

Som det fremgår af de tidligere afsnit, er der en række forhold i det reviderede projekt, som vil have betydning for, hvor meget byggeri, der kan opføres. Som bilag 1 er vedlagt et volumenstudie af det bearbejdede vinderforslag fra konkurrencen. Volumenstudiet, der er udarbejdet af Effekt, redegør for projekttilpasningerne og illustrerer højder og volumen på den reviderede bebyggelse. Derudover har Effekt trinvist redegjort for konsekvenserne af de gennemførte ændringer af vinderforslaget.

Samlet set er konsekvensen, at de oprindelige 91.500 etagemeter er blevet reduceret med ca. 5.000 etagemeter. Denne reduktion svarer til en ca. 5 pct. reduktion af den samlede bygningsmasse og vil derfor utvivlsomt have konsekvenser for den samlede projektøkonomi, men det er en naturlig konsekvens af, at vinderforslaget er blevet konkretiseret.

Ændringerne i antallet af etagemeter skyldes blandt andet, at:

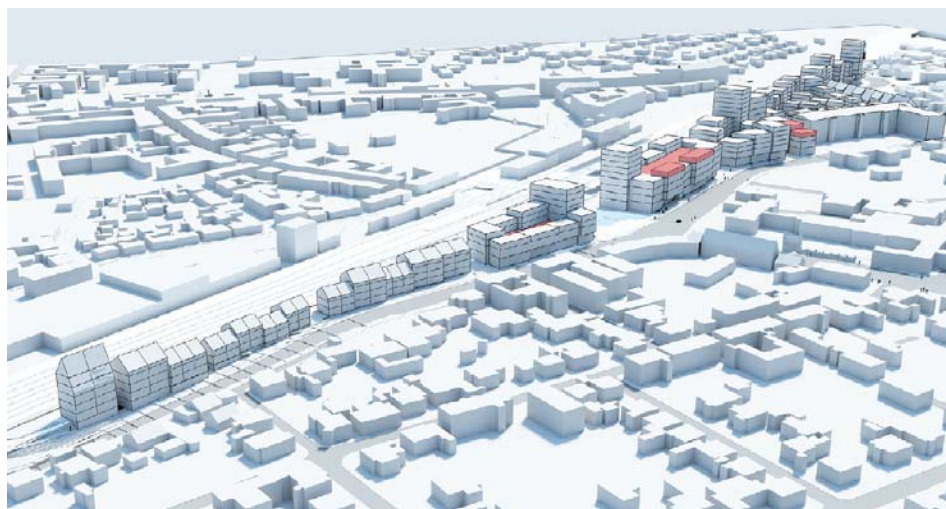
1. Der viste sig at være tegnet ca. 2.000 færre etagemeter i vinderforslaget end oplyst.

2. Projektudvikler har ønsket at fjerne en butiksetage i kælderniveau under stormagasinet, samt at fjerne kontorerhverv fra nogle af byggefelterne, som medfører en reduktion på samlet ca. 4.500 etagemeter.
3. Byrum og veje er blevet justeret for at sikre attraktive og funktionelle friarealer, som medfører en reduktion på ca. 2.500 etagemeter
4. På plussiden er stormagasinet blevet sammenlagt til et stort byggefelt ved at fjerne et byrum, det tilføjer samlet ca. 1.500 flere etagemeter
5. Ved Røde Port/Københavnsvej er der tilført flere etagemeter ved at udvide byggefeltet ind under perronaden og mod syd ind i nabobyggefeltet, for at muliggøre en dagligvarebutik, som tilføjer ca. 2.000 flere etagemeter
6. Endelig er der sket omdisponering af nogle af byggefelterne der har tilført yderligere ca. 500 etagemeter

Udover konsekvensen af de ca. 5.000 etagemeter, så vil det have en konsekvens, at forhandlingerne med ejeren af Ny Østergade 7-11 (den tidligere Frøforsyning) er opgivet. Den foreløbige beregning viser, at der mistes mindst 2.000 etagemeter ved at lade vejføringen gå uden om matriklen. Ændringen er endnu ikke indarbejdet i volumenstudiet.

Det er klart, at en reduktion i etagemeter vil have negativ påvirkning på projektets samlede økonomi, og forvaltningen har derfor bedt Effekt om at undersøge, om flere af de tabte etagemeter kan genfindes indenfor det oprindelige volumen ved at omdisponere nogle af byggefelterne. Effekt har således i volumenstudiet udarbejdet et scenarie 2A og 2B, for at undersøge om det er muligt at indarbejde ekstra ca. 2.000 etagemeter erhverv.

Forvaltningen og projektudvikler er enige om at arbejde videre med scenarie 2A uden de ekstra etagemeter erhverv.



Scenarie 2A fra volumenstudiet med ca. 84.500 etagemeter med rød markering af ændringer.

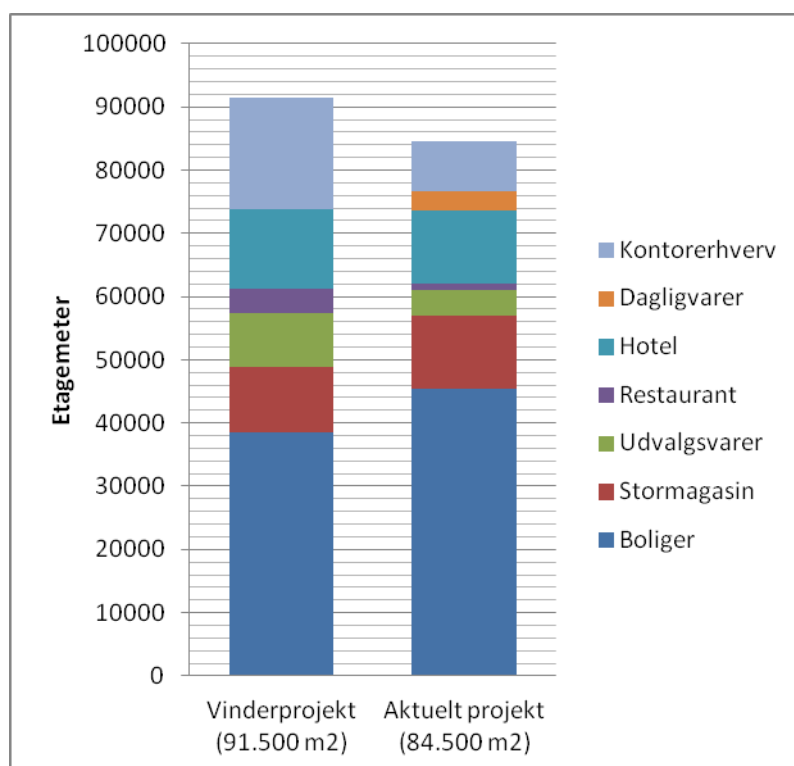
Projektudvikler ønsker, at byggeretten på 91.500 etagemeter fastholdes og projektet tilpasses denne byggeret. Projektudvikler har udarbejdet et notat, der redegør for, hvordan han finder, at de ekstra etagemeter kan indarbejdes. Notatet er vedlagt som bilag 2.

Hvis der bygges 91.500 vil det betyde, at projektet som helhed bliver højere og dermed mere markant i Roskildes skyline. Projektet har i forvejen en meget høj bebyggelsesprocent med en stor højde og tæthed. Forvaltningen finder det ikke fagligt forsvarligt, at gøre projektet højere og tættere, og ønsker i stedet at fastholde vinderforslagets rummelighed og rammer i forhold til højde og volumen.

G. Anvendelse

Sideløbende med at etagearealet er reduceret, er der sket en ændring i anvendelsen af byggefeltene siden vinderforslaget. Projektudvikler har ønsket at fjerne kontorerhverv fra en række af byggefeltene, samt at flytte dagligvarebutikken fra stormagasinet's kælderetage til byggefeltet ved Røde Port. Det betyder i praksis, at de første etager formentlig stort set alene vil bestå af boliger og dagligvarebutik.

Projektudvikler har således ønsket at øge andelen af boliger i projektet fra ca. 38.500 etagemeter i vinderprojektet til ca. 53.000 etagemeter. Disse forhold har dannet udgangspunkt for forvaltningens arbejde. Forvaltningen har således indarbejdet ønsket om at øge andelen af boliger ved at konvertere ca. 9.000 etagemeter kontorerhverv til boliger og anbefaler, at dette lægges til grund for det videre arbejde, så der kan bygges op til 45.500 etagemeter boliger.



Oversigt over etagemeter og anvendelse i vinderprojektet og det bearbejdede projekt.

Det skal bemærkes, at en variation imellem funktioner er afgørende for, at vi kan *bygge levende*, og en klar forudsætning for den lave p-norm, idet dobbeltudnyttelsen af parkeringspladserne kræver, at der er forskellige anvendelser i projektet.

H. Parkeringsløsning og etapevis fordeling af pladserne

Ny Østergadeprojektet bliver en tæt og høj bydel. Den tætte bebyggelsesplan medfører, at pladsen på terræn er trang og byrummene skal indrettes, så de bedst muligt varetager hensyn som trafikafvikling, friarealer til boligerne, byrum til ophold, cykelparkering, varelevering, affalds- og regnvandshåndtering, beplantning og meget mere. Alt sammen under hensyn til at byen fungerer og byrummene samtidig opleves attraktive med en for Roskilde passende skala.

Det betyder, at al parkering der er knyttet til Ny Østergade-projektet skal væk fra byrummene og placeres i parkeringskældre. Denne præmis med enkelte undtagelser er forvaltningen og projektudvikler helt enige om, fordi det opleves som en forudsætning for, at vi kan bygge en *levende by*.

Det har imidlertid vist sig vanskeligt at blive enige om, hvor mange parkeringspladser Ny Østergade-projektet udløser, men det er nu lykkedes at finde en parkeringsnorm, som projektudvikler og Forvaltningen er enige om. Ved at kombinere en lang række mobilitetsfremmende forhold som stationsnærhed, dobbeltudnyttelse, delebilsordninger og cykelparkering på både terræn og i konstruktion finder forvaltningen det forsvarligt, at bringe parkeringsnormen ned fra de oprindelige ca. 2.000 pladser til ca. 1.375 parkeringspladser.

De 1.375 pladser er baseret på, at der bygges ca. 85.000 etagemeter fordelt på anvendelserne i volumenstudiet fra Effekt. Det endelige antal af parkeringspladser afhænger af byggeriets endelige omfang.

Mens det er lykkedes at nå til enighed om parkeringsnormen, så er der fortsat drøftelser i gang omkring fordelingen af pladserne i de forskellige etaper. Forvaltningen er meget optaget af, at der sker en fordeling af parkeringspladser i projektet, der understøtter projektets samlede realiserbarhed.

Fordi projektet er komplekst med mange smalle og skæve byggefelter som er vanskelige og dermed dyre at bebygge - og især at grave parkeringskælder i - så ser forvaltningen en stor risiko for, at flere af projekterne ikke kan hænge sammen økonomisk, hvis der skal opføres det antal parkeringspladser, det enkelte byggeri udløser.

Forvaltningen er derfor af den overbevisning, at den bedste løsning er at etablere langt de fleste parkeringspladser i det største byggefelt enten som en konventionel parkeringskælder i tre niveauer eller som en kombination af en traditionel parkeringskælder i to plan med et fuldautomatisk parkeringsanlæg i hver ende af projektområdet til betjening af boliger og erhverv.

For at opnå den reducerede p-norm skal følgende forhold gennemføres:

1. Alle parkeringspladser skal være offentligt tilgængelige
2. Øst for underføringen skal p-kælderen etableres som en stor sammenhængende p-kælder
3. Sammenhæng mellem cykel- og bilparkeringskælder og Roskilde Station
4. Min. 12 offentlige, direkte og attraktive adgange til parkeringskælderen via bygningernes stueetager
5. Etablering af delebilsordning
6. Etablering af attraktive cykelparkeringsløsninger i konstruktion og på terræn
7. Parkeringskælderen skal indgå i Roskilde Kommunes p-henvisningssystem
8. Krav om fælles system med Roskilde Kommune ved evt. indførelse af betalingsparkering

Da dette byggefelt med de aktuelle planer forventes at blive første etape af projektet, så vil det betyde, at der fra starten opbygges en overskudskapacitet af parkeringspladser, som til gengæld vil nedbringe omkostningerne på kommende byggeprojekter.

Dette vil være en økonomisk risiko for den første investor, fordi investoren i så fald står med nogle parkeringspladser, som skal finansieres af senere projekter. Dermed bliver den første investor afhængig af, at de øvrige etaper bliver realiseret, og projektudvikler er derfor bekymret over denne løsning, men har tilkendegivet, at han vil arbejde for realisering af løsningen.

I. Indpasning af almene boliger i projektet

I pejlemærkerne for udviklingen af vinderforslaget var det forudsat, at 25 % af boligerne skulle opføres som almene boliger. I projektudviklers forslag til anvendelse er de almene boliger placeret på det smalle byggefelt længst mod vest.

Boligselskabet Sjælland og Effekt har udarbejdet et skitseprojekt for området, der giver mulighed for ca. 6800 etagemeter, der svarer til ca. 13-15 % af det samlede antal boliger i projektet.

Skitseprojektet viser, at det ikke er muligt at etablere parkeringskælder under byggeriet, fordi grunden er for smal. Parkeringspladserne skal derfor tilkøbes og projektudvikler stiller derudover krav om, at byggeriet skal bidrage til de samlede infrastrukturomkostninger. Projektudvikler har ikke indgået en endelig aftale med boligselskabet endnu. Forvaltningen vurderer, at det vil være vanskeligt at realisere byggeriet på de tilbudte vilkår indenfor det støttede byggeris ramme.

AFTALEFORHOLD MED GRUNDEJERE OG PROJEKTUDVIKLER

En helt fundamental forudsætning for at kunne gennemføre Ny Østergade er, at der opnås aftaler imellem grundejerne, Roskilde Kommune og projektudvikler. Disse forhandlinger har vist sig særdeles komplicerede, fordi det ikke blot er økonomi, men også en lang række tekniske forhold, som skal afklares. Samtidig er der komplicerede juridiske forhold omkring ejerskabet og overdragelsen, som gør det endnu mere vanskeligt at få alle parter til at nå hinanden.

Det har derfor endnu ikke været muligt at opnå en endelig juridisk bindende aftale med grundejere om realiseringen af Ny Østergade-arealet og i forlængelse heraf, er der heller ikke indgået en endelig aftale med projektudvikler. (De aftalemæssige forhold behandles på lukket møde i Økonomiudvalget).

De involverede parter er DSB, Banedanmark, Roskilde Kommune og projektudvikler, og der forhandles fortsat imellem parterne. En mindre del af projektområdet, der i dag anvendes til parkeringsplads nordøst for Frøforsyningen, (matrikel 173 c) har en anden ejer, og her er det ikke lykkedes at opnå en aftale om overtagelse. Det er derfor aftalt med projektudvikler, at lade arealet udgå af projektområdet.

Det er en grundlæggende forudsætning for projektet, at projektudvikler kan opnå ejerskab til alle arealerne, og det giver derfor ikke mening at afslutte lokalplanen, før det er lykkedes at få alle aftaleforhold på plads.

Det er derfor forvaltningens vurdering, at fokus nu bør rettes på at få aftaleforholdene helt på plads. Det betyder som udgangspunkt, at der ikke bruges flere ressourcer på udviklings- og lokalplanarbejde, medmindre det har direkte indflydelse på aftaleforholdene. Det gælder for eksempel projekteringen af underføringen, som er nødvendig for at kunne få et klart overblik over de mange tekniske udfordringer og dermed de samlede økonomiske konsekvenser.

Bilag:

1. Volumenstudie: Ny Østergade, revidering af bebyggelse og 3D model, udarbejdet af Effekt og dateret 27. februar 2018
2. Projektmateriale med angivelse af volumen og placering af 91.500 etagemeter, modtaget 5. maj 2018 fra projektudvikler