



**NØKLEVANN
GARASJELAG**
STIFTET 29. OKTOBER 1958

Notat

Til: Årsmøtet

Fra: Styret

Videre arbeid med utbyggingsmuligheter for garasjene

Styret har i året som har gått jobbet videre med å avklare mulige veier videre for bygging av nye garasjer, basert på underlaget som ble framlagt på fjorårets årsmøte og de signalene styret fikk gjennom drøftingene på årsmøtet.

Bakgrunn

Historikk

Nøklevann Garasjelag ble stiftet 29. oktober 1958 og 53 garasjer ble etter hvert oppført. I dag er det 55 garasjer på borettslagets tomt; Nøklevann Borettslag eier garasje nr. 54 og 55.

Portene i garasjene ble skiftet ut i 1994-1995 og i perioden 2003-2006 ble det gjennomført en større rehabilitering hvor det ble lagt nye tak og råtne sviller og bord ble byttet ut, før kledningen ble malt. Det ble i tillegg lagt dreneringsgrus rundt garasjene.

I 2022 ble det etablert ladeanlegg i garasjelaget. Samtidig ble det elektriske anlegget byttet ut, med nye stikk og lamper i alle garasjer. Grunnet reklamasjon på lampene, ble belysningen igjen byttet ut sommeren 2023. Høsten 2023 og sommer 2024 har det blitt utført vedlikehold av kledning og byttet bord i porter. Maling av porter og nye bord slutføres våren 2025.

Dagens tilstand

Garasjene nærmer seg 70 år gamle, og til tross for løpende vedlikehold, begynner flere av dem å nå sin tekniske levetid. Hovedutfordringer er:

- Reisverket er fundamentert på oppfylte masser uten frostsikring. Setninger er derfor vanlig. Flere av garasjene har store skjevheter i reisverket, noe som igjen påvirker portene. I tillegg gjør dette at gulvet er ujevnt i de fleste garasjene (noen har grus, andre asfalt innvendig)
- Reisverket er dårlig dimensjonert sammenlignet med hva som er vanlig i dag. Dette er med på å bidra til skjevheter i konstruksjonen, samtidig som garasjene er sårbare for tung snølast, eller andelseiere som lagrer tunge gjenstander oppe på bjelkelaget. De fleste av garasjene har skjevheter som er godt synlig med det blotte øyet.
- Reisverket ligger mange steder med bunnsviller ned i løsmasser og blir dermed utsatt for fuktighet og råte
- Mange av portene har skjevheter og råteskader. Bytte av port i garasjer med store skjevheter er imidlertid lite hensiktsmessig. I løpet av 2024 har det vært et økende antall henvendelser vedrørende

porter som ikke fungerer. Garasjelaget har vært nødt til å utføre reparasjoner på flere porter som ikke har vært mulig å lukke/låse, noe som har vært en betydelig kostnad. Det er svært vanlig med porter som er trege å få opp og igjen, gjerne varierende over året ettersom setninger i bygningen varierer med frost.

- Siden garasjene er oppført uten ringmur, går treverket i kledningen helt ned til bakken. Dette gjør kledningen mer utsatt for fuktighet fra jord, vegetasjon mv. og øker sannsynligheten for råteskader, noe som øker vedlikeholdsbehovet
- Størrelsen på dagens biler gjør at mange andelseiere har problemer med å få plass til sin bil i garasjen, både fordi portåpningen er trang, og fordi det er vanskelig å komme ut og inn av bilen når den er parkert i garasjen. Dette skyldes at garasjene er bygd i annen tid, hvor bilene var betydelig mindre.

Avklaringer i forhold til søknadsplikt

Styret har våren 2024 henvendt seg til plan- og bygningsetaten for å om mulig å få noen flere avklaringer av søknadsplikt og ev. hindringer mht. å erstattedagens garasjer med nye.

Plan- og bygningsetaten (PBE) bekrefter vår tolkning med hensyn til plassering utenfor byggegrense for garasjer i ett plan på maksimalt 36 kvadratmeter bebygd areal (BYA). Dette betyr at det reguleringsmessig er åpning for å erstatte dagens garasjer med nye. utfordringene ligger primært i regelverket knyttet til avstand til vei og snuplass på egen grunn.

- PBE bekrefter at vi må sende søknad om dispensasjon fra avstand til vei, uavhengig om bygget er søknadspliktig etter plan- og bygningsloven. Garasjer uten byggegrense vil være avhengige av dispensasjon dersom de er nærmere enn 15 meter fra veiens regulerte midtlinje. Dette gjelder alle våre dobbeltgarasjer. Rekkegarasjene er tegnet inn med byggegrense i reguleringsplanen.
- PBE bekrefter også at det er krav om snuplass på egen grunn. Man kan ikke søke om dispensasjon fra dette. Hvorvidt det blir gitt tillatelse til garasjer uten mulighet for å snu på egen grunn vil bli vurdert konkret gjennom en byggesøknad

PBE skriver videre mht. dispensasjoner:

For at vi skal kunne gi en dispensasjon, må to vilkår være oppfylt. Det ene vilkåret er at hensynet bak bestemmelsen det søkes dispensasjon fra ikke må bli vesentlig tilsidesatt. Det andre vilkåret er at fordelene ved å gi dispensasjonen må være klart større enn ulempene.

Når vi vurderer om vilkårene er oppfylt, kan vi legge vekt på f.eks. kvaliteten på uteoppholdsarealene, visuelle kvaliteter, bokvalitet, statlige og regionale rammer og mål, vesentlige terrenginngrep, sjenanse, størrelse på tiltaket og hvor stor overskridelse av bebygd areal tiltaket vil medføre.

Styret har gått gjennom en del relevante dispensasjonssaker fra de senere år. Generelt gis det mange dispensasjoner mht. avstand til vei og til plassering. Det er få saker hvor det er kort avstand fra garasjeport til offentlig vei, uten snuplass på egen grunn. Men det finnes noen få eksempler på at det er gitt dispensasjon også i slike tilfeller i de senere år.

Finansiering

Finansieringsbehov

Ut fra kvadratmeterpriser tilgjengelig fra leverandører ble det i forkant av sist årsmøte estimert kostnad på ca 225 000 kr pr garasjeenhet for riving og nybygg. Kostnaden er usikker, og vil variere fra sted til sted, grunnet forskjeller mht. fundamentering, støttemurer etc. Kostnadene vil også øke med den generelle prisstigningen.

Dette gir en pris på 450 000 kr for fornying av en dobbel garasje. Rekkegarasjene er antatt å ligge noe høyere mth totalkostnader pr enhet, grunnet søknadsplikt (utgifter til ansvarlig søker, gebyrer etc) og brannkrav. Det er estimert 700 000 kr i gjennomsnitt for 3-er rekke, 900 000 for 4-er rekke og i overkant av 2 mill kr for langrekke med 9 enheter.

Vi har innhentet informasjon fra Haraløkka borettslag om kostnader ved nybygg av garasjer der. Det er bygget 175 garasjer til en kostnad på om lag 35 millioner kroner. Dette gir en pris på 200 000 kr. pr. enhet. Det må påregnes at nybygg i vårt garasjelag blir noe dyrere:

- Mer komplekse søknadsprosesser
- Flere spesialtilpasninger
- Ikke mulig å benytte standard ferdiggarasjer grunnet arkitektoniske krav i reguleringsplan
- Trolig oppdeling i små prosjekter i stedet for ett stort prosjekt grunnet finansieringsutfordringer

Finansieringsmodeller

Garasjelaget leier i dag grunn til garasjene fra borettslaget på en leiekontrakt som fornyes hvert 10. år. Dette gjør at garasjelaget ikke har mulighet til å stille sikkerhet, og dermed i praksis er utelukket fra å ta opp ordinære banklån. Dette medfører at investeringer må finansieres på annen måte.

Modell fra Haraløkka borettslag

På fjorårets årsmøte var det flere som tok opp at garasjelaget burde se på muligheten for å organisere en utbygging på tilsvarende måte som Haraløkka borettslag. Styret har derfor innhentet informasjon fra garasjeansvarlig i Haraløkka borettslag om utbygging og organisering der. I korte trekk er dette organisert slik:

- Garasjene eies av borettslaget.
- Andeler er fritt omsettelige innen borettslaget, men hver andelseier kan kun eie en andel. Ut ifra hva vi har hørt så selges disse for mellom 120.000 til 150.000 kr.
- Dekningen er 175 garasjer på 400 leiligheter, dvs. om lag 44%
- Leien for garasjer er fordelt med en garasjeleie som dekker de løpende utgiftene for garasjene, og en post som nedbetaler lånet. Den ligger for tiden på 1 471 kr. pr mnd.
- Lånet utgjør ca 180 000 pr garasje, og har 30 års nedbetalingstid.
- Lånet er tatt opp av borettslaget, og blir ført som fellesgjeld på alle andelseiere i borettslaget. Dette utgjør om lag 72 000 pr andel i borettslaget. Lånet betales imidlertid av de som har garasje. Andelseiere i borettslaget som ikke har garasje får en liten fordel av rentefradrag, men har samtidig en ulempe med at de blir tillagt en fellesgjeld som de ikke har noen nytte av.

Det siste punktet har skapt mye støy i Haraløkka borettslag. Det har vært tilfeller der beboere ikke har fått (tilstrekkelig) lån grunnet den andelen av fellesgjelden som de har fått pga garasjeutbyggingen. De som ikke har garasje finner naturlig nok dette svært urimelig. I dialogen med garasjeansvarlig i styret i Haraløkka borettslag er han derfor tydelig på at de ikke ville ha valgt denne modellen en gang til.

Styret i garasjelaget har hatt en uformell drøfting med styret i Nøklevann borettslag rundt en modell som benyttet i Haraløkka borettslag. Borettslagsstyret vil naturlig nok ikke ta konkret stilling til dette uten å ha blitt forelagt et mer spesifisert forslag, men peker på problematikken fra Haraløkka borettslag rundt fellesgjeld som en kompliserende faktor, kombinert med at borettslaget står foran betydelige låneopptak til rehabilitering og at andelen garasjer (dvs. tilgang på garasjer for borettslagets beboere) er lavere hos oss enn i Haraløkka borettslag.

På bakgrunn av informasjonen innhentet fra Haraløkka borettslag og sonderingene med styret i Nøklevann borettslag vurderer styret i garasjelaget at en modell der borettslaget tar opp lån på garasjelagets vegne ikke synes realistisk. Lånefinansiering av utbygging er dermed ikke en valgmulighet.

Kontantprinsippet

I denne modellen vil utbygging dekkes av leien, og vi må spare opp tilstrekkelig kapital før det kan bygges nytt. Fordelen med denne modellen er at vi unngår kapitalkostnader. Den klare ulempen er at det vil ta lang tid.

I tabellen under er det vist beregninger av ulike nivåer på årlig leie, og hvilken tidshorisont dette vil medføre for rehabilitering. Beregningen er basert på dagens nivå for driftskostnader. Disse kan i perioder bli høyere, da

garasjene med økende alder vil bli mer kostbare å vedlikeholde. Dette kan medføre at rehabilitering kan ta lenger tid enn beregnet i eksemplene under.

Det er også usikkerhet knyttet til kostnadene. Blir byggekostnader pr enhet høyere enn forutsetningene, vil dette påvirke tidshorizonten.

Det er også tatt med modeller hvor andelseier må betale et innskudd for rehabilitering.

Årlig leie gammel garasje	Årlig leie ny garasje	Andelseier må betale innskudd for nybygg	Antall år til rehabilitering er ferdig	Kommentarer
Flat leie (gamle og nye betaler likt)				
8 000	8 000	0	40 år (2065)	Det er lagt til grunn at alle garasjeiere betaler samme sum i hele perioden. Etter at rehabilitering er gjennomført, bør leie ligge på 8-9000 kr pr år for å sikre midler til fornying og opprettholde standard.
10 500	10 500	0	27 år (2052)	
12 000	12 000	0	24 år (2049)	
Differensiert leie (nye garasjer får høyere leie, pga. bedre funksjonalitet)				
8 000	12 000	0	30 år (2055)	Det er lagt til grunn at alle garasjeiere betaler disse leienivåene i hele perioden. Etter at rehabilitering er gjennomført, bør leie ligge på gjennomsnittlig 8-9000 kr pr år for å sikre midler til fornying og opprettholde standard. Av rettferdighetshensyn bør de som får oppgradert garasje til slutt betale høy leie i en periode etter oppgradering
9 000	12 000	0	29 år (2054)	
9 000	18 000	0	22 år (2046)	
12 000	18 000	0	19 år (2043)	
Innskuddsmodell (De som får fornyet sin garasje dekker deler av investeringen gjennom et innskudd)				
8 000	8 000	50 000	31 år (2057)	Det er lagt til grunn at alle garasjeiere betaler innskudd ved oppgradering og at de oppførte leienivåene betales i hele perioden. Etter at rehabilitering er gjennomført, bør leie ligge på gjennomsnittlig 8-9000 kr pr år for å sikre midler til fornying og opprettholde standard. Av rettferdighetshensyn bør de som får oppgradert garasje til slutt betale høy leie i en like lang periode etter oppgradering som de som fikk ny garasje først
9 000	15 000	50 000	19 år (2043)	
9 000	18 000	50 000	17 år (2041)	
8 000	8 000	100 000	22 år (2048)	
12 000	12 000	100 000	13 år (2037)	
9 000	12 000	100 000	19 år (2043)	

En høyere årlig leie vil medføre at garasjelagets verdier øker gradvis. Dette bør også få konsekvenser for innskuddet, som da bør økes for å gjenspeile verdiøkningen. Innskuddet bør imidlertid ikke overstige gjennomsnittlig verdi på garasjen i levetiden, som grovt sett er halvparten av nypris. I tillegg må verdien av ladeanlegg hensyntas. Dette tilsier at innskuddet kan økes gradvis til om lag 140 000 kr (i dagens kroneverdi) på det tidspunkt alle garasjene er rehabilitert. I modeller uten innskudd bør økningen skje gradvis i tråd med verdiøkningen etter hvert som flere garasjer rehabiliteres. Dette sikrer at andelseierne får noe kompensasjon for det høyere leienivået. I modell med innskudd ved bygging er det rimelig at garasjeinnskuddet øker tilsvarende nybygginnskuddet med umiddelbar virkning.

Ulempen med kontantprinsippet er at det tar lang tid å få rehabilitert alle garasjene, og at vi går glipp av stordriftsfordeler i utbyggingsfasen. Fordelen er imidlertid at man ikke får finansieringskostnader. Dersom man med dagens rentenivå skulle lånefinansiere utbygging av garasjer med nedbetaling over 30 år, ville rentene utgjøre en like stor sum som avdragene, dvs. at finansieringskostnadene doubler prisen man må

betale. For andelseierne er derfor kontantprinsippet totalt sett den klart rimeligste måten å fornye garasjene på.

Styrets vurdering

Styret mener det haster å komme i gang med rehabilitering av garasjene. Den tekniske tilstanden på garasjene er dårlig, og vedlikeholdsbehovet er akselererende. Siden vi er i en situasjon der vi ikke får lånefinansiering, vil en rehabilitering av alle garasjene ta tid. Skal vi komme i mål med rehabilitering før tilstanden blir kritisk må arbeidet starte nå, og styres slik at garasjene med dårligst tilstand prioriteres først.

Ytterligere utsettelse av rehabilitering nå vil etter vår vurdering kun bidra til å øke kostnadene. Økt vedlikeholdsbehov vil gjøre det vanskeligere å finansiere utbygging.

Ved å holde leien lav og skyve rehabilitering foran seg i flere år framover, vil vi kunne komme i en situasjon hvor vi ikke rekker å rehabilitere garasjene før tilstanden blir kritisk. I praksis vil dette være å gå inn for en styrt avvikling, hvor vi bygger opp nok kapital til å rive garasjer og rydde grunnen for tilbakelevering til borettslaget etter hvert som garasjene får for dårlig tilstand.

Styrets anbefaling – forslag til vedtak

Vi anbefaler årsmøtet å be styret om å iverksette utbygging av garasjer. Styret anbefaler også følgende retningslinjer:

- Ut fra dagens tilstand og hva vi kan forvente av restlevetid mener styret at det må være et mål å ferdigstille rehabilitering av garasjene innenfor en 20-årsperiode.
- Vi mener det er rimelig at leie differensieres mellom nye garasjer og gamle garasjer, da nye vil ha vesentlig bedre funksjonalitet
- Vi anbefaler at leienivå for ny garasje settes tilsvarende kostnaden ved å nedbetale investeringssummen over 30 år, pluss løpende driftsutgifter. Per nå anslås dette til om lag 1500 kr pr måned/18 000 kr pr år. Dette leienivået skal ligge til grunn i 20 år etter ferdigstilling.
- Vi anbefaler at leienivå for gamle garasjer settes til halvparten av ny garasje, dvs. om lag 750 kr pr måned/9 000 kr pr år.
- Vi anbefaler at det legges opp til et innskudd på 50 000 kr fra andelseierne som får ny garasje. Dette kompenseres ved at andelsinnskuddet økes med tilsvarende sum
- Andelsinnskuddet for garasjene justeres gradvis oppover i tråd med kapitaloppbygging i laget, til et nivå som gjenspeiler gjennomsnittlig verdi på garasjeanlegget i løpet av levetiden, dvs. om lag halvparten av kostnaden for en ny garasje inkl. felles ladeanlegg.