



Handläggare
Petra Nicander
Petra.Nicander@huddinge.se

Kommunstyrelsen

Revidering av riktlinjer för exploateringsavtal och markanvisningar med anledning av medfinansieringsersättning för Spårväg Syd

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige

1. Principer för medfinansieringsersättning av Spårväg Syd, i enlighet med bilaga 1 till kommunstyrelsens förvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 19 juni 2019, godkänns såsom tillägg till KS 2016/945, Riktlinjer för exploateringsavtal.
2. Till de av kommunfullmäktige antagna riktlinjerna för exploateringsavtal samt riktlinjerna för markanvisningar (se fullmäktiges beslut den 13 juni 2016, § 12 och den 6 november 2017, § 22) ska följande text läggas under en ny punkt med nummer 4.1.1 (se bilaga 2 och bilaga 3):

Grundläggande principer för medfinansieringsersättning för Spårväg syd

Huddinge kommun avser att i exploateringsavtal/mark- och genomförandeavtal särskilt avtala om medfinansieringsersättning med anledning av kommunens kostnad för bidrag till byggande av Spårväg syd. Därvid ska de principer gälla som framgår av bilaga 1 till dessa riktlinjer och som har rubriken ”Principer för medfinansieringsersättningen av Spårväg Syd”.

Sammanfattning

Kommunfullmäktige beslutade den 12 juni 2017, § 5, att godkänna ett ramavtal för Sverigeförhandlingen samt ett objektavtal om Spårväg syd mellan staten, Stockholms stad och Huddinge kommun. Huddinge kommun åtar sig enligt avtalet att medfinansiera spårvägen med ca 800 miljoner kronor samt planlägga och möjliggöra för 18 500 nya bostäder inom spårvägens influensområde till och med år 2035.

Kommunfullmäktige i Huddinge har den 13 juni 2016, § 12 antagit Riktlinjer för exploateringsavtal samt Riktlinjer för markanvisningar. Genom fullmäktiges



beslut den 6 november 2017, § 22, har i punkten 4.1 i Riktlinjerna infogats regler om att ålägga byggherrarna eller fastighetsägarna att bekosta kommunal medfinansiering av regional och statlig infrastruktur. Om kommunen avser att avtala om sådan ersättning ska riktlinjerna bl.a. ange grundläggande principer för medfinansieringsersättningen.

För att säkra den kommunala medfinansieringen är erläggande av medfinansieringsersättning från exploatörer enligt de framtagna principerna en förutsättning för exploatering inom influensområdet för Spårväg syd.

Kommunen bedömer att värdeinverkan av Spårväg syd omfattar fastigheter upp till ett avstånd av 1200 meter från Spårväg syds stationer i Huddinge kommun (influensområdet). Samtliga exploatörer inom spårvägens influensområde kommer därmed att ta del av de fördelar som utbyggnaden medför såsom bättre kommunikationer, tätare och högre exploatering samt ökade fastighetsvärden och därmed ökade försäljningspriser. Vid träffande av exploateringsavtal och mark- och genomförandeavtal berörande fastigheter inom influensområdet ska sådant avtal omfatta medfinansieringsersättning av spårvägen.

Ersättningsbeloppens storlek grundas på värdering av den värdeökning som Spårväg syd antas generera per station. Kommunen har inte gjort någon skillnad mellan privat eller kommunal mark. Samtliga exploateringsprojekt inom 1200 meter från stationslägen från Spårväg syd ska bidra till medfinansieringen.

Förvaltningen föreslår fastslagna belopp och nivåer för bostäder, se tabell 1. Bostäder utgör en homogen grupp och som produkt skiljer den sig inte nämnvärt åt inom gruppen. För övrig exploatering som tex kontor, service, handel mm kommer förhandling att ske i det enskilda fallet och utifrån den specifika kategori som ska byggas. Utgångspunkten i dessa förhandlingar är samma som för bostäder dvs att det är värdeinverkan till följd av utbyggnaden av Spårväg Syd som ska ersättas genom medfinansieringsersättning. I övrigt gäller samma principer som beskrivs i bilaga 1.

Hur stor den slutliga medfinansieringsersättningen blir är beroende av byggrätten i den upprättade detaljplanen och skrivs in som villkor i exploateringsavtalet respektive mark- och genomförandeavtalet. Hela beloppet ska vara betalat till kommun senast 30 dagar efter att detaljplanen vunnit laga kraft.

Beskrivning av ärendet

Kommunfullmäktige beslöt den 12 juni 2017, § 5, att godkänna ett ramavtal för Sverigeförhandlingen samt ett objektavtal om Spårväg syd mellan staten, Stockholms stad och Huddinge kommun. Huddinge kommun åtar sig enligt avtalet att medfinansiera spårvägen med ca 800 miljoner kronor samt planlägga och uppföra 18 500 nya bostäder inom spårvägens influensområde till och med år 2035.



Kommunfullmäktige i Huddinge har den 13 juni 2016, § 12 antagit Riktlinjer för exploateringsavtal samt Riktlinjer för markanvisningar. Genom fullmäktiges beslut den 6 november 2017, § 22, har i punkten 4.1 i Riktlinjerna infogats regler om att ålägga byggherrarna eller fastighetsägarna att bekosta kommunal medfinansiering av regional och statlig infrastruktur. Om kommunen avser att avtala om sådan ersättning ska riktlinjerna bl.a. ange grundläggande principer för medfinansieringsersättningen.

För att säkra den kommunala medfinansieringen är erläggande av medfinansieringsersättning från exploatörer enligt dessa principer en förutsättning för exploatering inom influensområdet för Spårväg syd.

Uttag av medfinansieringsersättning

Enligt plan- och bygglagen (PBL) får ett exploateringsavtal omfatta medfinansieringsersättning, d.v.s. ersättning som en byggherre eller en fastighetsägare i samband med genomförande av en detaljplan åtar sig att betala för en del av en kommuns kostnad för bidrag till byggande av en viss väg eller järnväg som staten eller en region ansvarar för.

Förutsättningen härför är att den väg eller järnväg som kommunen bidrar till medför att den fastighet eller de fastigheter som omfattas av detaljplanen kan antas öka i värde. När privata aktörer gynnas av offentlig investering, som vid utbyggnad av kollektivtrafik, är lagstiftarens mening att delar av de ökade nyttorna i form av ökade fastighetsvärden ska återföras till samhället genom medfinansieringsersättning.

Medfinansieringsersättningen utgör inget avgiftsbeslut likt planavgift eller gatukostnadsersättning men kommer i Huddinge kommun vara en förutsättning för exploatering inom spårvägens influensområde.

Hur stort belopp ska återföras?

Huddinge kommun har avtalat med staten om att medfinansiera Spårväg syd med 808 miljoner kronor. Av dessa är 731 miljoner kronor medfinansiering av projektbudgeten på 3,8 miljarder kronor. 77 miljoner utgör ett risktillägg om kostnaderna skulle överstiga det beräknade och beslut om att använda risktillägget ska fattas i särskild ordning. Alla belopp är angivna i prisnivå januari 2016 och ska uppräknas med konsumentprisindex. Det är i dagsläget omöjligt att veta hur stort fördyringsansvar samt finansierings- och räntekostnad som kommer att uppkomma för kommunen. Huddinge kommun kommer att söka värdeåterföring upp till kommunens totala kostnad för medfinansiering.

Vem ska betala medfinansieringsersättning?

Spårväg Syd kommer att trafikera en sträcka från Flemingsberg via Masmo och Kungens kurva vidare till Älvsjö, se bild 1.

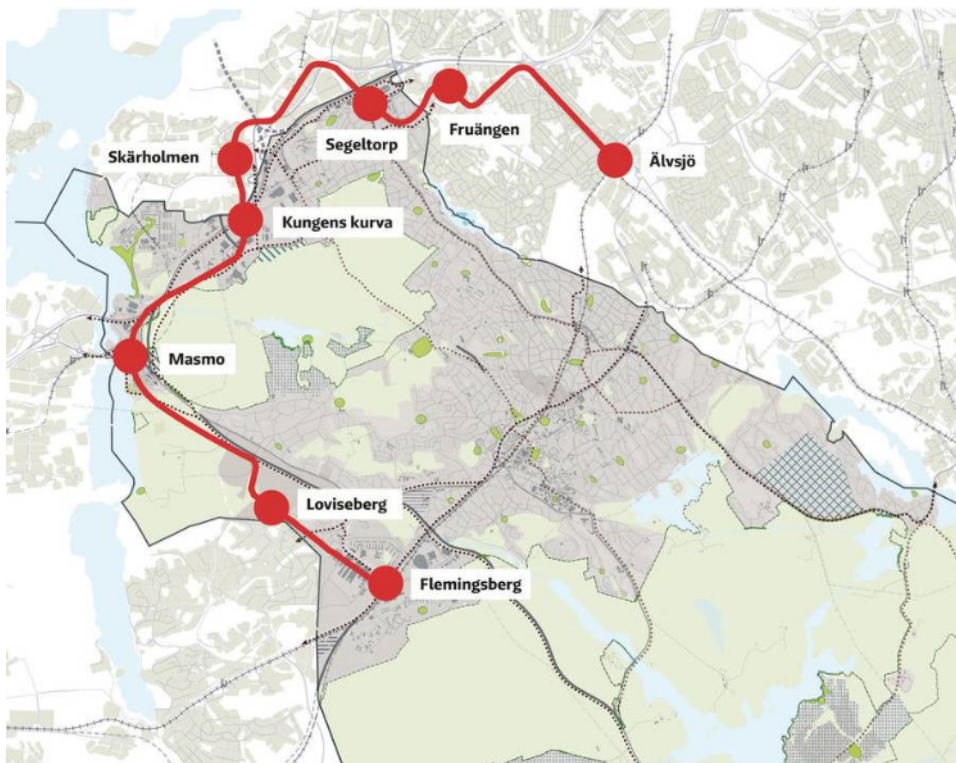


Bild 1: Spårväg syd kommer att trafikera en sträcka från Flemingsberg via Malmö och Kungens kurva vidare till Älvsjö.

Sträckan trafikerar dels befintliga stadsdelar och bostadsområden men möjliggör även för utbyggnad av nya områden som tidigare varit dåligt försedda med kollektivtrafik.

Kommunen bedömer att värdeinverkan av Spårväg syd omfattar fastigheter upp till ett avstånd av 1200 meter från Spårväg syds stationer i Huddinge kommun (influensområdet). Samtliga exploatörer inom spårvägens influensområde kommer därmed att ta del av de fördelar som utbyggnaden medför såsom bättre kommunikationer, tätare och högre exploatering samt ökade fastighetsvärden och därmed ökade försäljningspriser.

Vid träffande av exploateringsavtal och mark- och genomförandeavtal berörande fastigheter inom influensområdet ska sådant avtal omfatta medfinansieringsersättning av spårvägen.

Principer för medfinansieringsersättning

Vid planering av nya stadsdelar i Stockholmsområdet utgör kollektivtrafiken oftast en planeringsförutsättning för ett nytt bostadsläge och beslutet om Spårväg syd har möjliggjort en ökad exploatering utmed hela sträckan i Huddinge.

För att kommunen ska få ta ut medfinansieringsersättning av en exploatör måste det antas ske en värdeökning av exploatörens fastighet till följd av att Spårväg syd kommer till stånd. Det ska alltså finnas ett samband mellan den infrastruktur som kommunen medfinansierar och en värdeökning för exploatörens fastighet.

Bedömning av medfinansieringens storlek

Kommunens utgångspunkt i bedömningen av medfinansieringsersättningens storlek från exploatörer är att uppskatta vilken värdeinverkan en utbyggnad av Spårväg syd kommer att få på marknadsvärdet för exploaterbar mark i Huddinge kommun.

Bedömningen har utgått från analyser av hur spårbunden kollektivtrafik påverkar marknadsvärdet för bebyggda fastigheter. Att spårbunden trafik påverkar marknadsvärdet av byggrätter stöds av genomförda undersökningar. Dessa pekar på att marknadsvärdet av bostäder ökar av närheten till spårbunden trafik. Även det faktum att det i genomförda projekt varit möjligt att teckna avtal med exploatörer om medfinansieringsersättning av utbyggnad av spårtrafik stödjer denna bedömning.

Inom Huddinge kommun är det planerat ett flertal stationer, se bild 2, utmed sträckan för Spårväg syd. Bedömningen av vilken effekt spårvägsutbyggnaden har på marknadsvärdet har skett utifrån respektive station. Stationsområdena har mycket olika förutsättningar och både marknadsvärdet samt värdeinverkan mellan de olika stationerna skiljer sig därför åt.

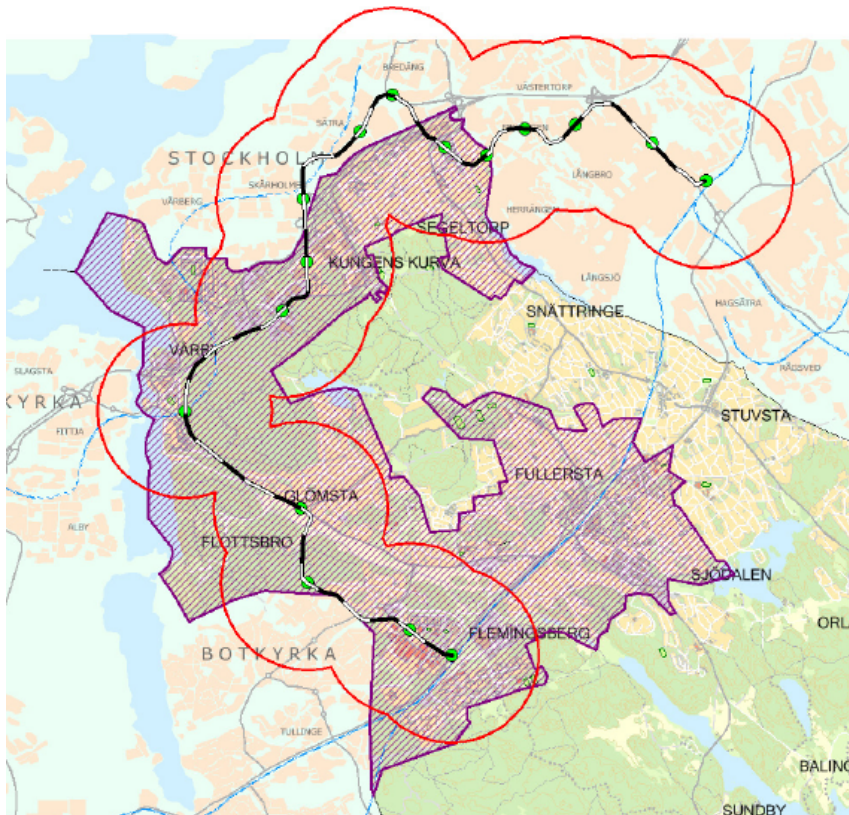


Bild 2: Planerade stationer utmed sträckan för Spårväg Syd inom Huddinge kommun och dess värdepåverkan inom 1200 meter från stationerna.



Spårbunden trafik

Undersökningar som genomförts pekar på att marknadsvärdet på bostäder påverkas av närheten till spårbunden trafik och det i större grad än närheten till annan kollektivtrafik. Spårbunden trafik uppfattas oftare som en mer pålitlig kollektivtrafik med eget körfält och begränsas inte av trafiken i övriga systemet. Likaså är en investering i en spår- eller järnväg en bestående investering och dess tillgänglighet som kollektivtrafik går att lita på över tid.

Befintlig kollektivtrafik

Vid uppskattning av värdeinverkan för de planerade stationsområdena är en avgörande faktor vilken typ av kollektivtrafik som finns idag på platsen och hur denna är trafikerad. Den generella bedömningen är att det framförallt är kommunikationen in mot centrala Stockholm som påverkar bostadsvärdena.

Vid två stationslägen Flemingsberg och Malmö, finns idag spårbunden trafik in till centrala Stockholm. Tillkomsten av Spårväg Syd innebär således inte någon förbättring när det gäller resor till och från centrala Stockholm för dessa stationer utan möjliggör enbart för tvärförbindelser till de övriga stationerna som nås via spårvägen. Bedömningen är att värdeinverkan av Spårväg syd kring de stationer som redan har tunnelbana/pendeltåg är väsentligt lägre än påverkan vid andra stationer.

Avstånd från stationen

Bedömningen är att värdeinverkan ökar ju närmare ett projekt ligger ett stationsläge. Kommunen har därför använt sig av två olika värdeinverkande avstånd, delvis hämtade från kommunens trafikstrategi. Dessa två avstånd utgår från ett radiellt avstånd inom 600 meter, som anses vara ett mycket nära kollektivtrafikläge och inom 1200 meter som anses vara ett nära avstånd.

Andra faktorer som påverkar värdeinverkan

Andra faktorer som påverkar vilken värdeinverkan som sker är bedömt marknadsvärde vid den aktuella stationen. Marknadsvärdet speglar platsens attraktionsplats som bostadsort både i dag men även i framtiden. Ett generellt högre marknadsvärde inom ett område medför med automatik att värdeinverkan på byggrätter genererar ett högre belopp.

Hyresrätter

Byggrättsvärdet för hyresrätter är lägre än för bostadsrätter eftersom de ekonomiska förutsättningarna för att bygga hyresrätter är sämre.

Marknadsvärdeinverkan av spårbunden trafik bedöms också vara lägre för hyresrätt jämfört med bostadsrätt. Marknadsvärdet av ett färdigbyggt hyreshus påverkas främst av hyran som i dagsläget inte har någon direkt koppling till vad marknaden är villig att betala utan baseras på förhandlingar mellan parterna. Detta



leder till att värdeinverkan av tillgången till spårbunden trafik bedöms vara betydligt lägre för byggrätter avsedda för hyresrätter än för bostadsrätter.

Äganderätter

Med äganderätt avses här normal äganderätt avseende bostäder i småhusform. Bedömningen är att värdeinverkan är mindre för bostäder i småhusform. Detta då köpare av sådana objekt av tradition är mer bilburna än köpare av lägenheter i flerbostadshus.

Ersättningsbelopp och storlek

Principiellt tillvägagångssätt

Ersättningsbeloppens storlek grundas på värdering av den värdeökning som Spårväg syd antas generera per station enligt beskrivning i avsnitt 2.1. Kommunen har inte gjort någon skillnad mellan privat eller kommunal mark. Samtliga exploateringsprojekt inom 1200 meter från stationslägen från Spårväg syd ska bidra till medfinansieringen.

Förvaltningen har föreslagit fastslagna belopp och nivåer för bostäder enligt tabell 1. Bostäder utgör en homogen grupp och som produkt skiljer den sig inte nämnvärt åt inom gruppen. För övrig exploatering som tex kontor, service, handel mm kommer förhandling av medfinansieringsersättningens belopp att ske i det enskilda fallet och utifrån den specifika kategori som ska byggas. Utgångspunkten i dessa förhandlingar är samma som för bostäder dvs att det är värdeinverkan till följd av utbyggnaden av Spårväg Syd som ska ersättas genom medfinansieringsersättning. I övrigt gäller samma principer som beskrivs i bilaga 1.

Belopp och storlek för bostadsändamål

Hur stor den slutliga medfinansieringsersättningen blir är beroende av byggrätten i den upprättade detaljplanen och skrivs in som villkor i exploateringsavtalet respektive mark- och genomförandeavtalet.

Vid beräkning av belopp som ska erläggas beräknas medfinansieringsersättning fram genom antal kvadratmeter BTA, som möjliggörs i detaljplanen, multiplicerat med det fastställda belopp som utgör värdeinverkan i tabell 1 nedan.



Station	Flerbostadshus bostadsrätt kr/kvm BTA	Flerbostadshus hyresrätt kr/kvm BTA	Småhus kr/kvm BTA
Segeltorp 0-600 m	1350	350	700
Segeltorp 600-1200 m	600	150	300
Kungens kurva 0-600 m	1050	250	500
Kungens kurva 600-1200 m	700	200	350
Masmo 0-600 m	300	75	150
Masmo 600-1200 m	150	50	75
Glömsta/Loviseberg 0-600 m	900	200	500
Glömsta/Loviseberg 600-1200 m	600	150	400
Flemingsberg 0-600 m	150	50	75
Flemingsberg 600-1200 m	150	50	75

Tabell 1 – Medfinansieringsersättning från exploitörer inom Spårväg syd

Kommunens kostnader för Spårväg syd blir betydande från och med år 2025 då kommunen börjar sin inbetalning till staten. En viss differentiering i tid räknas som rimlig eftersom kommunens betalning inte startar förrän senare samt att värdeinverkan antas bli större närmare projektstart. För de detaljplaner som antas mellan åren 2019–2023 ska därför medfinansieringsersättningen reduceras. För de detaljplaner som antas 2019 ska beloppet vara 20 % av fastslaget belopp och sedan öka med 20 % varje år fram till 2023, enligt tabell 2 nedan. Från och med år 2023 och framåt erläggs full medfinansieringsersättning, enligt tabell 1 ovan.

2019	2020	2021	2022	2023	2024 Planerad projektstart	2025	2026 och framåt
20%	40%	60%	80%	100%	100%	100%	100%

Tabell 2 – reduktion år 2019 till år 2022

Samtliga belopp är angivna i 2019 års prisnivå (januari). Vid erläggande av beloppet ska ovan angivna belopp i tabell 1 justeras i förhållande till förändring i konsumentprisindex (KPI) från januari 2019 och fram tills betalning sker. Betalning ska ske till kommunen senast 30 dagar efter att detaljplanen vunnit laga kraft.

Utifrån planerade projekt inom influensområdet för Spårväg Syd vilka ska bidra med medfinansieringsersättning till kommunen, bedöms detta ge kostnadstäckning för kommunens bidrag till spårvägen. Kommunen kommer att ta ut medfinansieringsersättning tills kommunen har full kostnadstäckning för medfinansieringen av Spårväg Syd, inklusive kommunens finansiella kostnader.

Avtal

Belopp för medfinansieringsersättning fastställs i exploateringsavtal/mark- och genomförandavtal och är beroende av vad detaljplanen möjliggör för byggrätt. Vid tecknande av intentionsavtal görs en första uppskattning av medfinansieringsersättningen. Denna är dock enbart ur informativt syfte då det i tidiga skeden inte går att förutse antal byggrätter eller med säkerhet säga vilket område planen kommer att omfatta.



När ska medfinansieringsersättningen betalas

Betalningsvillkoren för när medfinansieringsersättning ska erläggas regleras i exploateringsavtal/mark- och genomförandeavtal. Hela beloppet ska vara betalat till kommun senast 30 dagar efter att detaljplanen vunnit laga kraft.

Behov av ändring av principen

Det kan komma att finnas behov av att revidera eller komplettera denna bilaga om förutsättningarna för kommunen ändras eller annat inträffar som inte kunnat förutses när principerna antogs. Kommunen kan även komma att genomföra en översyn av medfinansieringsersättningen om marknaden eller förutsättningar på marknaden ändras.

En revidering av principerna måste antas av kommunfullmäktige och ska enbart omfatta projekt som ännu ej reglerats genom exploateringsavtal eller mark- och genomförandeavtal.

Återbetalning

Exploatörer som medfinansierar i tidigt skede är med och delar risken med kommunen om projektet av någon anledning inte skulle fullföljas. Under förutsättning att återbetalning av medfinansieringen till kommunen sker, kommer kommunen i sin tur att fatta ett beslut om återbetalning till de exploatörer som har medfinansierat till utbyggnaden av spårvägen.

Exploateringsbidrag för allmänna anläggningar

Utöver de åtgärder som krävs på kommunens allmänna anläggningar på grund av utbyggnaden av spårvägen, kommer åtgärder att krävas på befintliga allmänna anläggningar såsom gator m.m. men även nya allmänna anläggningar kommer byggas med anledning av den tillkommande bostadsbebyggelsen och tillkommande arbetsplatser inom influensområdet till Spårväg Syd. Åtgärderna ska finansieras via exploateringsbidrag och regleras i exploateringsavtal/mark- och genomförandeavtal.

Förvaltningens synpunkter

Kommunstyrelsens förvaltning föreslår att principer för medfinansieringsersättning av Spårväg Syd, godkänns.

Ekonomiska och juridiska konsekvenser

Kommunen kommer att ta ut medfinansieringsersättning av de exploatörer vars exploatering ligger inom 1200 m från en station till Spårväg Syd i enlighet med den föreslagna modellen för uttag av medfinansieringsersättning, se bilaga 1.

För att möjliggöra uttag av medfinansieringsersättning av exploatörer och byggherrar krävs att det finns riktlinjer om hur detta ska ske. En bilaga med principer för medfinansieringsersättning av Spårväg Syd har tagits fram, se bilaga 1. Bilagan utgör tillägg till KS-2016/945, Riktlinjer för exploateringsavtal samt



tillägg till KS-2016/946, Riktlinjer för markanvisningar. Erläggande av medfinansieringsersättning från byggherrar och exploatörer enligt dessa principer är en förutsättning för byggande inom influensområdet för Spårväg syd. Kommunen kommer att ta ut medfinansieringsersättning tills kommunen har full kostnadstäckning för medfinansieringen av Spårväg Syd, inklusive kommunens finansiella kostnader.

Camilla Broo
Kommundirektör

Helené Hill
Samhällsbyggnadsdirektör

Petra Nicander
Exploateringsingenjör

Bilaga

Bilaga 1: Principer för medfinansieringsersättning av Spårväg Syd

Bilaga 2: Riktlinjer för exploateringsavtal

Bilaga 3: Riktlinjer för markanvisningar