



Datum
2019-05-30

Diarienummer
KS-2019/466

Handläggare
Linda Lökvist
08-535 313 68
linda.lovkvist@huddinge.se
Kommunstyrelsens förvaltning

Principer för medfinansieringsersättning av Spårväg Syd

Innehåll

Principer för medfinansieringsersättning av Spårväg Syd	1
1 Bakgrund	2
1.1 <i>Uttag av medfinansieringsersättning</i>	2
1.2 <i>Vem ska betala medfinansieringsersättning</i>	2
2 Principer för medfinansieringsersättning	3
2.1 <i>Bedömning av medfinansieringens storlek</i>	4
2.2 <i>Ersättningsbelopp och storlek</i>	8
2.3 <i>Avtal</i>	10
2.4 <i>När ska medfinansieringsersättningen betalas</i>	10
2.5 <i>Behov av ändring av principen</i>	10
2.6 <i>Återbetalning</i>	10



1 Bakgrund

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 själv eller genom annan exploatör uppföra 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. 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. Syftet med föreliggande dokument är att ange sådana principer.

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

1.1 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 ett landsting 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 är en förutsättning för exploatering inom spårvägens influensområde.

1.2 Vem ska betala medfinansieringsersättning

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

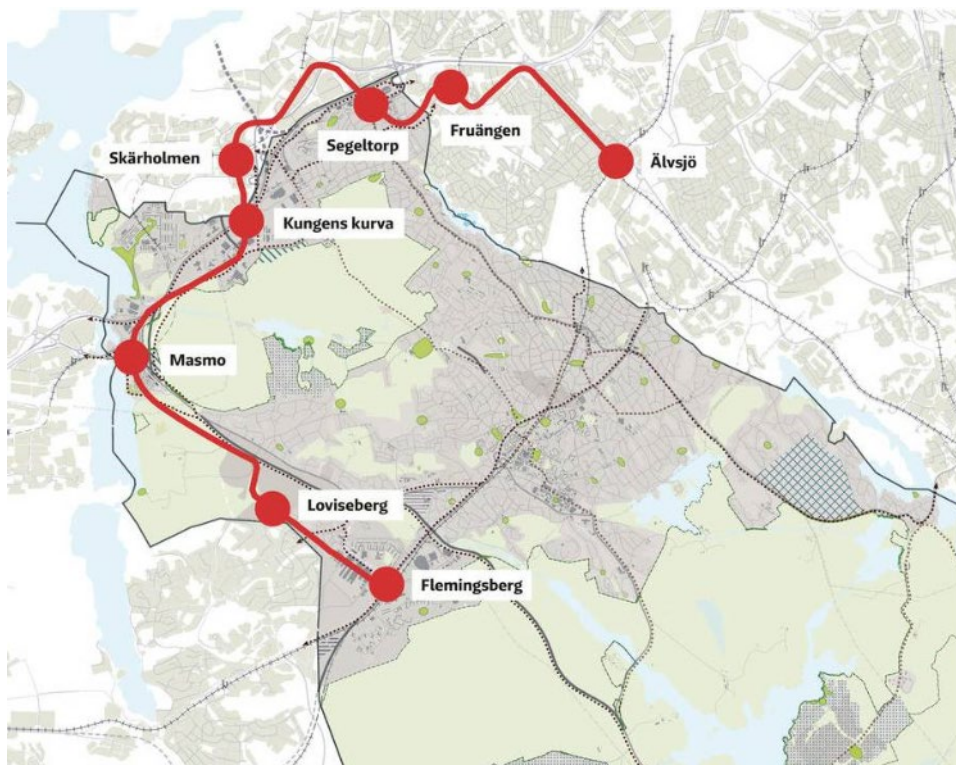


Bild 1: Spårväg syd trafikerar en sträcka från Flemingsberg via Masmö och Kungens kurva vidare till Älvsjö

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.

2 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.

2.1 Bedömning av medfinansieringens storlek

Kommunens utgångspunkt i bedömningen av medfinansieringsersättningens storlek från exploitörer 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 exploitörer om medfinansieringsersättning av utbyggnad av spårtrafik stödjer denna bedömning.

Inom Huddinge kommun kommer det att anläggas 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.

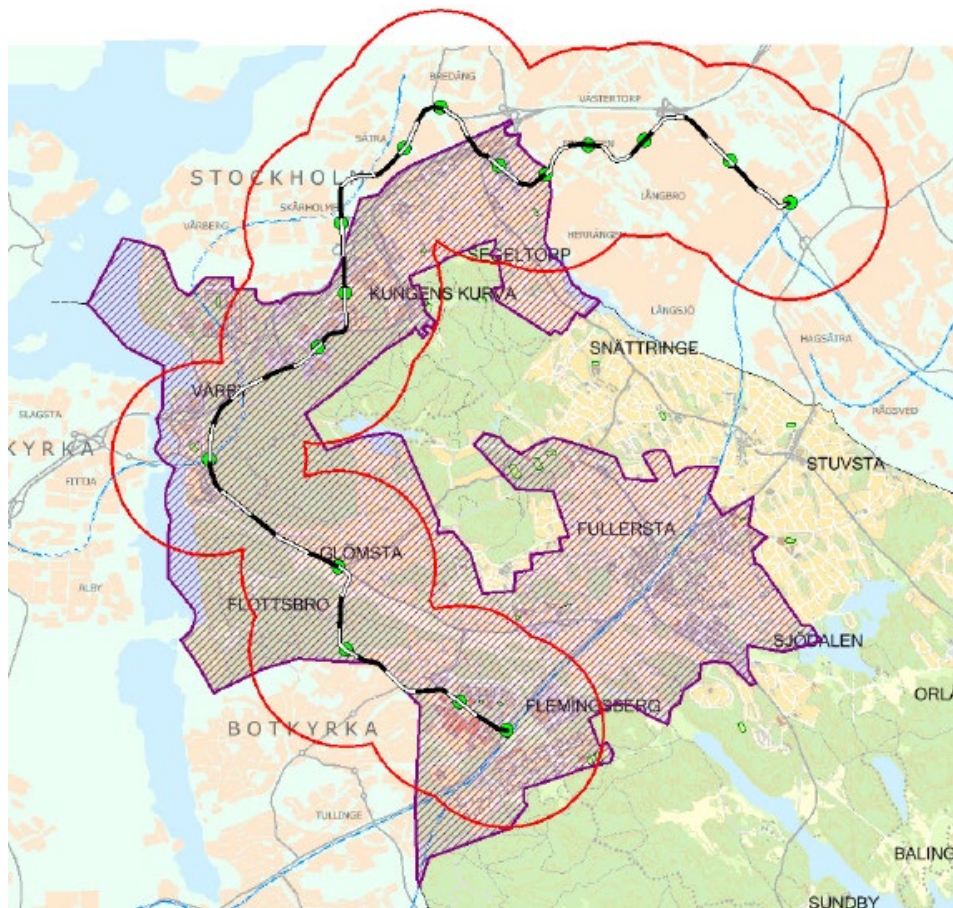


Bild 2: Planerade stationer utmed sträckan för Spårväg syd inom Huddinge kommun och dess värdeinverkan inom 1200 meter från stationerna.



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 längs Spårväg Syd inom Huddinge kommun, Flemingsberg och Masmo, 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 ser annorlunda ut och bedöms ofta som 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.

Bedömningen av värdeinverkan på bostäder per stationsområde

Stationsområde Segeltorp



Området bedöms bli ett mycket attraktivt bostadsområde med hänsyn till närheten till centrala Stockholm. Idag saknas spårbunden trafik och med en sådan och ett enkelt byte till tunnelbana i Fruängen bedöms spårvägen tillföra ett tydligt mervärde.

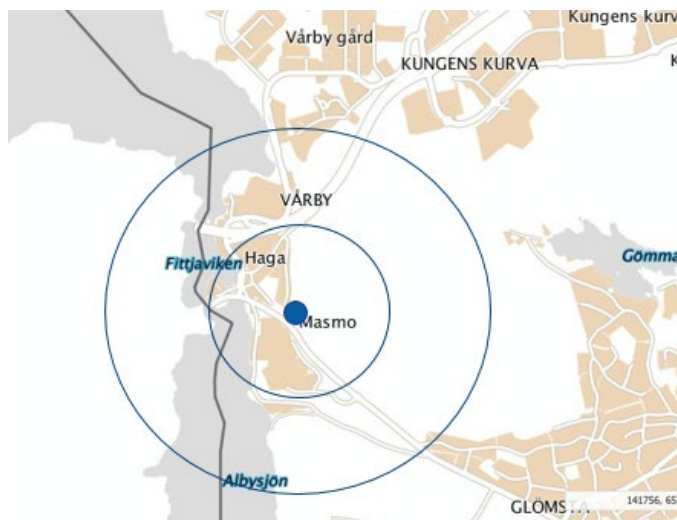
Stationsområde Kungens kurva





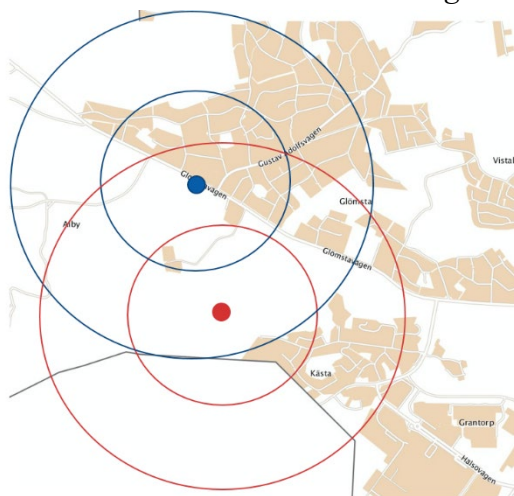
Kungens Kurva är i dagsläget ett oprövat bostadsläge och idag saknas spårbunden trafik och annan kommunal service. Spårväg Syd bedöms därför fylla ett stort behov för kommande exploatering, både för arbetspendling men även för andra behov som tex för äldre skolbarn. Spårvägen bedöms tillföra ett tydligt mervärde.

Stationsområde Masmo



I Masmo finns idag redan spårbunden trafik in till centrala Stockholm via tunnelbanan. Spårväg Syd tillför således ingen förbättring vad gäller kommunikationerna till centrala Stockholm eller Skärholmen. Kommunikationen till Kungens kurva kan möjligen ha viss betydelse men bedöms knappast påverka marknadsvärdet. Tvärförbindelsen till Flemingsberg, som är och planeras bli ett stort arbetsplatsområde samt område för utbildning/forskning mm bedöms däremot ha viss påverkan. Denna bedöms dock vara väsentligt lägre än vad som är fallet för kommunikationer mot centrala Stockholm.

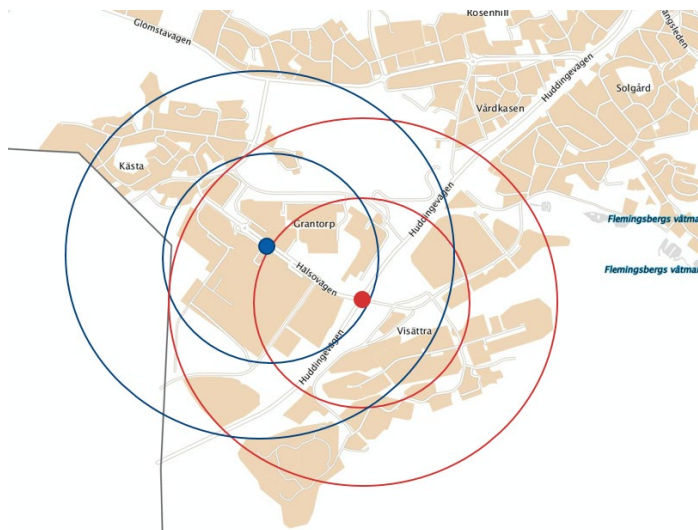
Stationsområde Glömsta/Loviseberg





Inom området för Glömsta och den nya planerade stadsdelen Loviseberg finns det idag begränsat med bostäder. Området avses dock förtätas på sikt och därmed tillskapa en ny stadsdel nära Flemingsberg. I nuläget finns ingen spårbunden trafik. Områdets karaktär, läge och avståndet till Stockholm medför troligen att andelen som bilpendlar är något större än kring övriga stationer längs Spårväg Syd vilket kommer att påverka värdeinverkan av spårtrafiken. Den positiva värdeinverkan av utbyggnaden av spårvägen utgörs dock av att spårvägen möjliggör för pendling till Flemingsbergs arbetsområde och för vidare pendling in till Stockholm city. Spårvägen bedöms därmed tillföra ett mervärde.

Stationsområde Flemingsberg (Sjukhuset samt Flemingsbergs bytespunkt)



I likhet med Masmo finns i Flemingsberg redan spårtrafik till centrala Stockholm. Behovet att ta sig från Flemingsberg mot Masmo/ Kungens kurva/Skärholmen bedöms som begränsat och knappast värdeinverkande. Däremot kommer Spårväg Syd att tillsammans med andra satsningar bidra till att Flemingsberg blir ett regionalt centrum. Detta bedöms i sin tur leda till fler arbetsplatser, utbildningsplatser, bättre service och en allmän statusökning av Flemingsberg som i sin tur påverkar marknadsvärdet på bostäder. Bedömningen är dock att värdeinverkan av Spårväg syd är väsentligt lägre än vad som är fallet för kommunikationer mot centrala Stockholm.

2.2 Ersättningsbelopp och storlek

Principiellt tillvägagångssätt

I analysen och bedömningen att räkna fram hur fastighetsvärdena skulle kunna påverkas i anslutning till spårvägens stationer (värdeinverkan) har kommunen tagit stöd av en auktoriserad och erfaren värderingskonsult. Tillvägagångssättet har gjorts



på två olika sätt. Först har relationen mellan priser i nyproduktion (uttryckt i kr/kvm BOA) och priser för bostadsbyggrätter för brf (uttryckt i kr/kvm BTA) studerats och hur en ökning av lägenhetspris (kr/kvm BOA) slår igenom på byggrättsvärdet (kr/kvm BTA). Därefter har värderelationen studerats i två olika exploateringskalkyler, en med värdeinverkan av spårvägen och en utan.

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.

Kommunen har antagit 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 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 detta dokument.

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.

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

Tabell 2 – reducereing år 2019 till år 2022

Samtliga belopp är angivna i 2019 år 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. Betalningsvillkor regleras under avsnitt 2.4.

2.3 Avtal

Belopp för medfinansieringsersättning fastställs i exploateringsavtal/mark- och genomförandeavtal 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.

2.4 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.

2.5 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.

2.6 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.