



Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Mail to: naringsdepartementet.registrator@regeringskansliet.se

Yttrande med synpunkter på Delrapport från Sverigeförhandlingen-Ett författningsförslag om värdeåterföring (SOU 2015:60), Regeringskansliet dnr N 2015/4841/TIF

Inbjuden att lämna synpunkter på författningsförslaget om värdeåterföring avger Bollebygds kommun nedanstående yttrande.

Sammanfattning

Bollebygds kommun tillstyrker i huvudsak förslaget om värdeåterföring, dock avstyrker vi att verktyget ska vara avtalsbaserat. Om tvångsbaserat verktyg blir lagstiftning behövs dessutom regler för att bestämma ersättning.

Allmänt om värdestegringsersättning

Förslagen innebär att en kommun(och en fastighetsägare), med hjälp av ett frivilligt och förhandlingsbaserat verktyg ska kunna ingå avtal om återföring av värdeökning för fastigheter som uppstår genom en kommuns finansiering av transportinfrastruktur. Utredningen kallar verktyget för värdestegringsersättning. Överenskommelse om värdestegringsersättning ska kunna ske i samband med att exploateringsavtal upprättas. Överenskommelsen ska alltså kunna träffas i samband med detaljplan.

Det är i fallen där exploateringsmarken inte ägs av kommunen själv som förslaget får direkt betydelse. Förslaget kan få stor betydelse typiskt sett för hanteringen av anläggningsinvesteringar som ligger utanför en detaljplans område. Det kommunen tänker på bl.a. är anläggningar som mer eller mindre är gemensamma för flera eller många detaljplaneområden. Det gäller bl. a. gator och vägar som förbinder olika detaljplaneområden. För sådana gator finns mer eller mindre stöd i gällande Plan-och bygglag att kommunen kan ta betalt för, men gråzonen är uppenbar. Vi noterar att utredningen inte har beskrivit de praktiska svårigheterna i tillämpningen. I praktiken har kommunerna ibland haft svårt att ta betalt för denna typ av gator. Nästa nivå i trafiksystemet är genomfartsleder som inte uppenbart leder in i ett

detaljplaneområde. Denna typ av gata har allmänt sett kommunerna haft mycket svårt att få ersättning för, i vart fall de mindre kommunerna av Bollebygds storlek. Sambandet med kommunstorlek är tydligt, d.v.s. ju mindre kommun desto lägre exploateringsvärden som kan svälja anläggningsinvesteringar vilkas kostnader å den andra sidan saknar samband med kommunstorlek. Den tredje nivån i trafiksystemet är regionala och statliga trafikinvesteringar, t.ex. förbättrad järnvägstrafik eller förbättrad flygplats. Sådana investeringar har en kommun av Bollebygds storlek aldrig varit närheten att kunna ta betalt för. Kommunen hyser tvivel om att det i praktiken kommer bli möjligt även med den nya lösningen, för det fall att en frivillighantering av verktyget kommer till lagstiftning.

På det hela taget bedömer vi att .verktyget värdeåterföring kommer att få relativt blygsam betydelse i kommuner med svaga markvärden.

Särskilt om Bollebygds förutsättningar

En kommun som Bollebygd avviker dock positivt i sammanhanget. Med det läge som kommunen har mellan Borås och Göteborg är kommunen attraktiv som bosättningsort för utpendlare till omgivande arbetsmarknader i kombination med goda livsmiljöer, har kommunen sådana markvärden att detaljplanens exploateringskostnader liksom stora delar av generalplanekostnaderna går att finansiera inom ramen för markvärden. Därmed finns förutsättningar för att ett verktyg med värdeåterföring ska fylla sin funktion i Bollebygd. De typiska situationen är privata byggherrar i kombination med svårigheter att dels fånga in generalplanekostnader delas fånga in medfinansiering på övergripande nivå.

I fallet Bollebygd står vi nu inför vår största samhällsbyggnadsinvestering någonsin. Inom ramen för Sverigeförhandlingen planerar vi för att utveckla en helt ny stadsbygd utanför den befintliga tätorten. Vad det handlar om är att i anslutning till en planerad ny järnvägsstation som kan komma att komma ut av den nya höghastighetsjärnvägen, bygga en ny stadsdel. Stadsdelen är tänkt att omfatta ca 3500 nya bostäder fram till planeringshorisonten 2050. Det innebär att uppemot 7500 nya invånare kan komma att bosätta sig där. Detta ska ses i ljuset av att kommunen idag omfattar drygt 8600 människor. Satsningen kommer att omfatta både investeringar i normala exploateringsanläggningar inom planområde, generalplaneanläggningar utanför generalplaneområden samt följdinvesteringar. I detta projekt är markägandet till 2/3 enskilt. Om kommunen inte genom avtal alternativt expropriation kan ta in i allt väsentligt överkostnader som normalt hamnar hos skattekollektivet, så kan projektet inte genomföras. Det är här värdeåterföring kommer in i bilden som verktyg

Särskilt om frågan om avtalsbaserat eller tvångsbaserat verktyg (4.1.1 och 4.3.1)

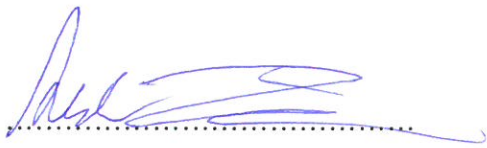
Ett avtalsbaserat verktyg är vid en ytlig anblick en sympatisk lösning. Utredningen glider dock undan för problemet om inte alla fastighetsägare vill delta i överenskommelse. Som utredningen konstaterar får en kommun inte utesluta fastighetsägare från bygg rätt med stöd av planmonopolet, bara på att man inte kommer överens. I en sådan situation är risken överhängande att värdeåterföringen i sin helhet faller eller att detaljplanen blir ordentligt försenad. Bollebygds kommun förordar lagstöd för tvångsbaserat verktyg,

Särskilt om regler för värdestegringsersättning vid fall av tvångsbaserat verktyg (4.3.1)

Tvångsbaserat verktyg kräver regler för att bestämma ersättning. I denna del har utredningen lagt fram ett ofullkomligt förslag. Vi tror inte att kommunerna mäktar med en tillämpning. Begreppen är inte distinkta.


Övrigt

I övrigt gillar kommunen förslagen.



Anders Einarsson

Kommunchef



Boris Damljanović

Exploateringsingenjör

