

Stina Nilsson  
Projektledare  
040-675 32 58  
Stina.J.Nilsson@skane.se

## YTTRANDE

Datum 2015-10-08  
Dnr 1502075

1 (4)

Näringsdepartementet

### **Remiss. Delbetänkande från Sverigeförhandlingen. Ett författningsförslag om värdeåterföring (SOU 2015:60) (Dnr N2015/4841/TIF)**

Befolkningen i Skåne ökar och arbetspendlingen över kommungränser i Skåne har ökat med 60 procent de senaste 20 åren. Marknaden för kollektivtrafikresor är under stark tillväxt. Resandet har sedan Region Skåne bildades fördubblats och ökat från 70 miljoner resor 1999 till 152 miljoner resor 2013. Marknadsandelen för kollektivtrafikresor uppgår i dag till cirka 25%. I dag finns trängsel i delar av systemet. För att fortsätta utveckla ett tillgängligt och attraktivt kollektivtrafiksystem som gynnar samhällsutvecklingen och bidrar till hållbar utveckling kommer det att krävas stora investeringar i infrastruktur. Det behövs investeringar både i det regionala systemet, i de större städerna och i nya förbindelser över sundet. Den så kallade Skånebildens är en överenskommelse som utgör gemensamma utgångspunkter för de kommande årens viktigaste regionala infrastrukturinvesteringar.

Region Skåne anser att de i delbetänkandet föreslagna förändringarna kan genomföras, men varnar för en övertro på värdeåterföring som dominerande finansieringslösning. Det verktyg eller förslag till förändringar som förs fram kan innebära att utrymmet för investeringar i exempelvis regional transportinfrastruktur kan öka något i förhållande till om inga förändringar skulle genomföras. Utfallet av 2013 års Stockholmsförhandling visar att det i vissa fall finns en potential att öka utrymmet för infrastrukturinvesteringar genom värdeåterföring inom en storstadsregion där fastighetsvärdena är stora och möjligheten för markvärdestegring är god. I praktiken utnyttjades de verktyg och instrument som utredningen nu föreslagit, men utan ett klart och transparent regelverk. Fastän det i dag är möjligt att teckna avtal om värdeåterföring, så som skedde i Stockholmsförhandlingen, så sker det mycket sällan. Värdestegring på grund av infrastruktuursatsningar kan ske

främst i specifika fall där infrastrukturen tillför helt nya möjligheter för platsen och där marknaden för bostadsbyggande är gynnsam. Det är därför tveksamt om det nya författningsförslaget kommer att användas i stor utsträckning. Det är dock bra att reglerna nu föreslås tydliggöras och att kommunerna ska ange huruvida värdeåterföring ska tillämpas i riktlinjer för exploateringsavtal. Detta borgar för långsiktighet och tydliga spelregler som bör underlätta för effektiva avtalslösningar.

Region Skåne bedömer att potentialen för markvärdestegring i Skåne är liten i jämförelse med Stockholm. I många skånska kommuner står bostadsbyggandet stilla eller är lägre än det behov som finns. Infrastruktursatsningar kan i dessa fall möjligtvis fungera som hävstång för att få igång bostadsbyggandet, men det är tveksamt om de dessutom kan generera en markvärdestegring i sådan omfattning att värdeåterföring kan ske. Vad gäller utbyggnaden av ny höghastighetsbana så är staten själv en aktör i form av Jernhusen som äger mark som kommer vara föremål för exploatering t.ex. i form av rangerbangårdar. Vi förutsätter att staten självt gör motsvarande överföring från Jernhusen till Trafikverket.

En markvärdestegring i en del av staden kan påverka markvärdet i andra delar av staden. Det innebär att en markvärdestegring i vissa fall kan generera en markvärdessänkning någon annan stans. Ett liknande resonemang kan föras om städer som får en station med ett stopp på höghastighetsbanan men där tågen efter några år slutar gå.

Region Skåne vill understryka att det även framöver kommer att behövas statlig medfinansiering av större regionala infrastrukturinvesteringar. Staten kommer även fortsättningsvis att uppbära större delen av värdeåterföringen. Det vore intressant med förslag för att möjliggöra utökad värdeåterföring till finansiering av infrastruktur på grund av värdestegring som sker i befintliga fastigheter till följd av offentliga investeringar i infrastruktur.

Region Skåne delar också utredningens bedömning om att värdeåterföring bör ske inom ramen för exploateringsavtal och att värdeåterföring ska användas för att finansiera den infrastruktur som *ger värdeökningen*. Vidare delar Region Skåne utredningens syn att värdeåterföring ska vara frivilligt och ske inom ramen för ett förhandlingsbaserat system. Värdeåterföring genom exploateringsavtal kan därigenom ge incitament till aktörerna att finna nyttomaximerande och kostnadsänkande lösningar för transportinfrastruktur och exploatering. Det kan dock finnas en risk för att vissa mindre aktörer inom ett exploateringsområde utnyttjar frivilligheten i avtalen. Det finns också risk att förhandlingsmomentet förlänger tiden för exploateringsprocessen. Det kan också finnas en viss risk för att finansiering genom värdeåterföring skulle kunna leda till att infrastrukturobjekt med lägre samhällsekonomisk nytta i de transportekonomiska kalkylerna får ökad prioritet genom att marknadselementen blir viktigare. Enligt Region Skåne kan markvärdestegring vara en indikation på samhällsekonomisk

nytta som inte idag finns med i de transportekonomiska kalkylerna. Även fortsättningsvis kommer dock infrastrukturinvesteringar att huvudsakligen skattefinansieras, vilket borde minska risken för felprioriteringar vid val av infrastrukturobjekt.

Ansvar för transportinfrastrukturen är delad mellan stat, kommun och regioner, men investeringarna i infrastrukturen är ofta ömsesidigt beroende av varandra och om största samhällsekonomiska nytta ska uppnås i en region fodras ett nära samarbete mellan de ansvariga parterna. Det har också blivit allt vanligare att kommuner och regioner gör gemensamma transportinfrastruktursatsningar i syfte att uppnå en hög samhällsekonomisk nytta men också bidra till kostnadseffektiva lösningar. På sikt bidrar detta till en högre tillväxtpotential för regionen, vilket också är till gagn för medborgarna i en region. Region Skåne menar att den föreslagna förändringen av lagen om kommunala befogenheter kommer att underlätta för ett större gemensamt ansvar för regionala infrastruktursatsningar.

Utredningens förslag om möjlighet till värdeåterföring aktualiserar också vissa redovisningsproblem. Enligt förslaget ska medlen användas för att finansiera den transportinfrastruktur som ger värdeökningen, antingen genom kommunens egna investeringar eller genom kommunal medfinansiering av statens eller ett landstings investeringar. Enligt grundläggande redovisningsprinciper ska bidrag till en annan huvudmans investering kostnadsföras i sin helhet när den ekonomiska händelsen äger rum (avtalen undertecknas). Denna princip kom till diskussion i samband med lag (2009:47) om vissa kommunala befogenheter, där kommuner och landsting gavs utvidgad möjlighet att lämna bidrag till byggnad av statlig väg och järnväg.

Resultatet blev att lag (1997:614) om kommunal redovisning ändrades och gav kommuner och landsting valfrihet att redovisa bidrag till statliga infrastrukturella investeringar i balansräkningen alternativt som en kostnad i resultaträkningen. Genom detta skiljer sig principerna för redovisning i det fall man lämnar bidrag/medfinansiering till statliga eller kommunala investeringar.

Den rådande redovisningsprincipen för bidrag till statliga infrastrukturella investeringar kan diskuteras ur ett strikt redovisningsperspektiv. Frågan är dock vilka grundläggande skillnader som föreligger i sakfrågan mellan medfinansiering av statliga och kommunala investeringar. Ur ett redovisningsperspektiv torde förutsättningarna vara de samma. Om en lagändring medför att det är möjligt att även lämna bidrag till infrastrukturella investeringar som genomförs av andra kommuner och landsting bör redovisningsfrågan åter aktualiseras för att tydliggöra vilka principer som ska gälla för framtiden.



Henrik Fritzson  
Ordförande



Alf Jönsson  
Regiondirektör