



2015-09-25

Ert dnr:
N2015/4841/TIF

Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad
Cecilia Mårtensson

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Delbetänkande från Sverigeförhandlingen: Ett författningsförslag om värdeåterföring (SOU 2015:60)

Sammanfattning

- Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) är i grunden positiv till möjligheten för kommuner att kunna använda sig av värdeåterföring på ökade exploateringsvärden i samband med ny infrastruktur.
- SKL tillstyrker förslaget om att värdeåterföring ska regleras genom en ändring i plan- och bygglagen (PBL).
- Möjligheten med värdeåterföring ska vara frivillig för kommuner och endast användas då det finns förutsättningar.
- SKL anser dock att utredningen saknar en diskussion om hur värdeåterföring till landsting och regioner kan regleras.
- Utredningen saknar en beskrivning av hur riskfördelning i medfinansieringsavtalen mellan stat och kommun ska se ut, då värdeåterföring används.
- Med en omfattande användning av värdeåterföring i exploateringsavtal finns en risk att det inte byggs tillräckligt med hyresrätter samt att bostadsrätterna blir väldigt dyra.
- SKL anser att det bör övervägas att låta lagstiftningen på lämpligt sätt även omfatta befintliga fastigheter som får ett ökat värde till följd av ny infrastruktur.
- SKL tillstyrker förslaget om att en kommun, landsting eller region ska kunna delfinansiera byggande av infrastruktur som ligger i en annan kommun, landsting eller region.
- SKL anser att höghastighetsjärnväg är positivt och ska finansieras med statliga medel.
- Det är ny infrastruktur av stort nationellt intresse. Samtidigt innebär Sverigeförhandlingen att det ställs orimliga krav på kommuner, landsting och regioner i fråga om att vara med och delfinansiera de nya höghastighetsjärnvägarna.

Sveriges Kommuner och Landstings synpunkter på värdeåterföring

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) är i grunden positiv till möjligheten för kommuner att kunna använda sig av värdeåterföring på ökade exploateringsvärden i samband med ny infrastruktur. SKL tillstyrker förslaget om att värdeåterföring ska regleras genom en ändring i plan- och bygglagen (PBL). Möjligheten med värdeåterföring ska vara frivillig för kommunen och endast användas då det finns förutsättningar.

Utgångspunkten är att kommuner ges möjlighet att i exploateringsavtal ålägga privata aktörer att återföra delar av detta värde till samhället, så kallad värdeåterföring. Medel från värdeåterföring kan användas för att finansiera den infrastruktur som ger markvärdesökningen. Förslaget innebär att en s.k. värdestegringsersättning ska kunna tas ut för fastigheter som uppstår genom en kommuns finansiering av transportinfrastruktur. Detta ska möjliggöras genom en överenskommelse som regleras i ett exploateringsavtal mellan kommun och fastighetsägare.

Värdeåterföring har efterfrågats av kommunerna under lång tid. Att en sådan möjlighet ges är viktigt inte minst i storstadsregionerna där infrastrukturinvesteringar ofta sker i stora ”paket” där åtgärder kan ske både i det statliga väg- och järnvägsnätet och i kommunala gator/trafikanläggningar och regionala spår.

SKL anser dock att utredningen saknar en diskussion om och förslag på reglering av värdeåterföring till landsting och regioner. Detta är relevant då landsting och regioner också ingår i diskussionerna med Sverigeförhandlingen.

Risker med värdeåterföring

SKL anser att författningsförslaget inte beskriver riskerna med värdeåterföring i tillräcklig utsträckning. Detta gäller framförallt frågan om höghastighetsjärnväg där projektet är väldigt stort, tar lång tid att genomföra och har en stor marknadsrisk. Den modell som föreslås innebär att det främst är kommunerna som tar de finansiella riskerna.

Utredningen saknar en beskrivning av hur riskfördelning i medfinansieringsavtalen mellan stat och kommun ska se ut, då värdeåterföring används. Ska kommunen till exempel gå in med hela sin medfinansiering då investeringen genomförs eller kan det ske delbetalning under investeringens livslängd?

Värdeåterföring riskerar också att fördröja plan- och förhandlingsprocessen. Det innebär att en svårbedömd marknadsfaktor ska tas med i förhandlingsarbetet vilket riskerar att processen försenas. Förhandling tar tid.

Bostadsbyggande

SKL jobbar för att öka bostadsbyggandet och har målsättningen att det skapas en blandning av upplåtelseformer på bostadsmarknaden. Med en omfattande användning av värdeåterföring i exploateringsavtal finns en risk att det inte byggs tillräckligt med

hyresrätter. Bostadsrätter genererar högre markvärden och det finns också en risk för att det byggs väldigt dyra lägenheter.

Värdeåterföring i befintliga fastigheter

SKL anser att det bör övervägas att låta lagstiftningen på lämpligt sätt även omfatta befintliga fastigheter som får ett ökat värde till följd av ny infrastruktur. SKL konstaterar att förslaget genom sin konstruktion inte omfattar värdeåterföring från befintliga fastigheter, varken från bostadsfastigheter eller kommersiella fastigheter, till följd av investeringen. Markvärdesökningen till följd av ny järnväg kommer huvudsakligen hamna centralt kring järnvägsstationer, där det redan finns byggda fastigheter som ofta är kommersiella.

Medfinansiering i annan kommun eller landsting

SKL tillstyrker förslaget om att en kommun, landsting eller region ska kunna delfinansiera byggande av infrastruktur som ligger i en annan kommun, landsting eller region. I speciella fall och för särskilda satsningar kan kommuner och landsting träffa överenskommelser kring projekt som är ömsesidigt nyttobringande. Möjligheten att medfinansiera i annan kommun, landsting eller region ska vara frivillig.

Finansiering av höghastighetsjärnväg

SKL anser att höghastighetsjärnväg är positivt och ska finansieras med statliga medel. Det är ny infrastruktur av stort nationellt intresse. Samtidigt innebär Sverigeförhandlingen att det ställs orimliga krav på kommuner, landsting och regioner i fråga om att vara med och delfinansiera de nya höghastighetsjärnvägarna.

SKL ställer sig därför tveksamma till att värdeåterföring är ett sätt att finansiera den nya höghastighetsjärnvägen i Sverige. Konstruktionen att kommunerna ska få fastighetsägare att bistå till finansieringen via värdeåterföring, för att kommunerna i sin tur ska medfinansiera i statlig järnväg, framstår som både omständlig och feltänkt i detta fall. Det finns en risk för att värdestegring till följd av ny höghastighetsbana bara uppstår på ett fåtal platser. Detta innebär i så fall att värdeåterföring kan användas i liten utsträckning och endast får en marginell effekt

Sveriges Kommuner och Landstings syn på medfinansiering av statlig infrastruktur

Med ställningstagandet för värdeåterföring följer inte att SKL är positivt till medfinansiering. Tvärt om anser SKL att statlig infrastruktur som grundprincip ska finansieras fullt ut av staten. En reglering kring värdeåterföring i PBL innebär att det införs ytterligare en lagändring som befäster medfinansiering som metod. Det är viktigt att detta inte leder till att medfinansiering används som regel istället för undantag, då det gäller statlig infrastruktur.

Statens avvägning och prioritering av vilka projekt som ryms inom de av riksdagen anslagna ramar ska utgå ifrån utifrån de transportpolitiska målen i enlighet med



fyrstegsprincipen. Prioriteringarna ska inte och styras av betalningsviljan hos enskilda kommuner. Då kommuner, landsting och regioner ingår avtal med staten avseende medfinansiering är det avgörande att avtalen är bindande för båda parter.

Sveriges Kommuner och Landsting

Lena Micko
Ordförande