



Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)  
[peter.kalliopuro@regeringskansliet.se](mailto:peter.kalliopuro@regeringskansliet.se)

## Yttrande över SOU 2015:60 Delbetänkande från Sverigeförhandlingen: Ett författningsförslag om värdeåterföring

### Beskrivning av ärendet

Länsstyrelsen har erbjudits att lämna yttrande över remiss avseende delbetänkande från Sverigeförhandlingen. Ett författningsförslag om värdeåterföring. Författningsförslaget gäller två delar;

- Förslag som möjliggör för kommunen genom exploateringsförslag förhandla om att delar av den värdeökning som en ny transportinfrastruktur medför ska återföras till kommunen.
- Förslag om utvidgning av befogenhetslagen som underlättar för kommuner att medfinansiera annan kommun eller landsting/regions transportinfrastrukturinvesteringar.

### Yttrande

Sverige behöver bättre transportinfrastruktur och investeringsbehoven är mycket stora. Länsstyrelsen Västernorrland är därför för att hitta alternativa finansieringslösningar för att finansiera dessa nödvändiga investeringar. Länsstyrelsen ställer sig positiv till båda förslagen men anser att effekterna i förslaget inte är tillräckligt utredda. Vår generella bedömning är att lagändringen inte kommer att ge så stora effekter.

Vidare ser vi positivt på att värdeåterföringen bygger på frivillighet och att det är tillräckligt att reglera värdeåterföringen i PBL enligt förslag. Vad gäller befogenheter så instämmer Länsstyrelsen med förslaget vad gäller förtydligandet i ansvarsfördelningen för byggandet både när det gäller kommuner och landsting.

Vi ställer oss även positiva till förslaget med utvidgning av möjligheten att medfinansiera andra kommuners och regioners transportinfrastruktur. Vi anser att detta kan underlätta för mellankommunal och regional samverkan kring transportinfrastrukturfrågor samt bostadsförsörjningsfrågor.

## Förslagets effekter på Västernorrland

Västernorrland är, liksom övriga Norrlandslän, ett län med stor geografisk yta med flerortskärnig struktur och en råvaruintensiv industri med stora exportmängder. Behoven av förbättrad infrastruktur både inom länet och i anslutning till är stora för att skapa förutsättningar för tillväxt och utveckling i länet och mer skatteunderlag till Sverige. Genom att investera i en ny dubbelspårig Ostkustbana, från Härnösand i norr till Gävle i söder, kan näringslivets efterfrågan på hållbara transporter besvaras - vilket ökar exporten och näringslivets konkurrenskraft. Fler arbetstillfällen skulle uppstå i regionen på grund av kortare restider i större och färre arbetsmarknader. Den nya Ostkustbanan skulle därmed avlasta storstädernas problem med bostadsförsörjning och dämpa urbaniseringstakten i Sverige.

Efter flera år med en mycket låg nivå på nybyggnation av bostäder har flera byggprojekt påbörjats i Sundsvall, Örnsköldsvik och Härnösand. En ny järnväg som ger halverade restider både norrut och söderut (2h Sundsvall – Umeå och 2h Sundsvall-Stockholm) skulle öppna upp för ännu mer nybyggnation i länet. Sundsvalls kommun uppger i en regional bostadsanalys att de planerar bygga 10 000 nya bostäder till 2020.

Men även om en ny kustjärnväg i norra Sverige bidrar till större intäkter för Sverige och regional utveckling, är det inte troligt att verktyget värdeåterföring i samband med upprättandet av exploateringsavtal kommer att bli användbart i Västernorrland.

Västernorrland har landets lägsta priser på villor och bostadsrätter. Senaste året har trenden börjat vända och priserna på villor och bostadsrätter har stigit mer än i riket. Om prisutvecklingen fortsätter i samma takt kommer det att vara ännu ett incitament för att bygga nytt. Men då länets utgångsvärden på bostäder är avsevärt mycket lägre än i tex Stockholm och Malmö, så kommer värdeökningen inte vara tillräcklig för att användas enligt förslaget.

## Uppdrag och nuläge

I remissen tas flera exempel upp där former för värdeåterföring eller ersättningssystem använts, t ex Crossrailprojektet i Storbritannien. Gemensamt för flera av exemplen är att modellerna fungerar som bäst och accepteras i områden med redan höga fastighetsvärden. Exemplen är enligt vår mening därför inte gångbara i norra Sverige, där motsvarande mark och fastighetsvärden aldrig kan uppnås – oavsett infrastrukturinvestering.

## Utgångspunkter

Ökad kommunal medfinansiering ökar den ekonomiska belastningen på kommunerna både finansiellt och för ökad produktion av bostäder. Därutöver står kommunen för den ekonomiska risken, då det är upp till

2015-09-29

Dnr. 340-5343-15

kommunen att försöka generera värdeåterföring och få in kapital motsvarande avtalad kommunal finansiering. Idag försöker exploateringsverksamheten finansiera så mycket som möjligt av infrastrukturbyggnad inom ramen för nuvarande lagstiftning. En stor del av exploateringen sker dessutom på kommunal mark genom markanvisningsavtal.

Kommunerna har redan idag svårt att via sina verktyg få till stånd det bostadsbyggande som behövs. Det som kommunen ofta uppger i våra diskussioner är problemen med för höga produktionskostnader vilket medför att kostnaderna för nyproducerade bostäder jämfört med de som efterfrågar bostäder blir allt för stor. Förslaget innebär dessutom att byggandeprocessen belastas av ytterligare utredningar och förhandlingsmoment för att landa exploateringsavtalen. Det medför att utrymmet för att finansiera statlig transportinfrastruktur genom ytterligare kommunal medfinansiering bedöms som begränsade för de flesta projekt. Vi gör bedömningen att det behöver belysas ytterligare i ett fortsatt utredningsarbete.

### Diskussion

När värdestegring sker till följd av infrastrukturinvesteringar, gör det även så i det befintliga bostadsbeståndet. Intressant hade varit om en diskussion förts kring befintliga fastigheter och hur ett verktyg skulle kunna se ut för att även återföra dessa värdestegringar.

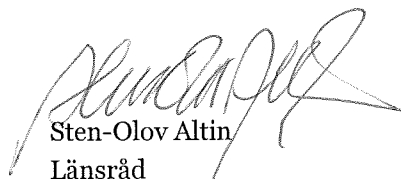
Verktyget för värdeåterföring skulle kunna användas som en fördelningsmodell för medel inom nationella transportplanen. Verktyget skulle då användas enligt förslaget som alternativ för storstäderna att medfinansiera investeringar i tex tunnelbana eller annan storstadsspecifik infrastruktur, med förbehåll om att frigöra medel i nationell plan till de platser i Sverige där verktyget inte är gångbart. Om verktyget inte används som fördelningsmodell, så riskerar tyngdpunkten i kommande nationell plan för transportinfrastruktur, bli ännu mer fokuserad till storstadsområdena än idag.

2015-09-29

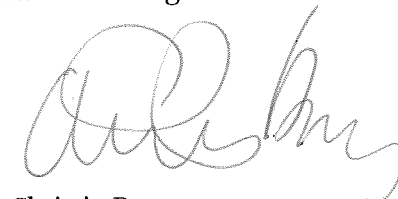
Dnr. 340-5343-15

## Beslut

Beslut i ärendet har fattats av länsråd Sten-Olov Altin efter föredragning av utredare Christin Borg. I yttrandet har även Ann-Charlotte Larsson, Åsa Björn, Annica Englund, Frida Bergman De Flores, Therese Flodin, Roger Wetterstrand och enhetschef för Regional utveckling Daniel Gustafsson deltagit.



Sten-Olov Altin  
Länsråd



Christin Borg  
Enheten för Regional utveckling  
Telefon 0611-34 91 41