

Motion till riksdagen 2016/17:3557

av **Nina Lundström m.fl. (L)**

med anledning av prop. 2016/17:45 Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av ett samlat förslag om infrastrukturinvesteringar där privat kapital, OPS-lösningar (offentlig-privat samverkan) samt brukaravgifter ingår och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att befintliga fastigheter som genom infrastrukturinvesteringar ges möjlighet till ökad exploatering bör ingå i ett system med värdeåterföring och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om effektiviseringen av planprocesser och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om hyressättningen för fastigheter vid avtal om värdeåterföring och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att studentbostäder och särskilda boenden ska kunna undantas från kravet på värdeåterföring och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kommunal medfinansiering för cykelåtgärder och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de olika regionala förutsättningarna ska beaktas och att värdeökningar i samband med infrastrukturstråk bör planeras med lokalt anpassad värdeåterföring och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om samplanering av infrastruktur och bostäder och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Trafikverkets roll för samplanering och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att utreda en spärregel och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sverige har behov av stora infrastrukturinvesteringar parallellt med att befintlig infrastruktur kräver stora insatser för att vidmakthålla nuvarande standard. Finansieringen är därmed avgörande för hur mycket ny infrastruktur som går att utveckla parallellt med att även klara underhåll och reinvesteringar i befintlig infrastruktur. Vi vill därför hänvisa till Liberalernas följdmotion 2016/17:3512 med anledning av proposition 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling, både avseende behoven av nya investeringar i infrastruktur samt hur finansiering bör kunna utvecklas för att möjliggöra betydande insatser kommande planperiod.

Ny infrastruktur skapar en grund för tillväxt och därmed även potential för ökat bostadsbyggande. Propositionens förslag syftar till att öka kommunernas möjligheter att medfinansiera statlig eller landstingskommunal transportinfrastruktur genom att ge möjlighet att förhandla med en byggherre eller fastighetsägare om medfinansieringsersättning. Infrastrukturinvesteringar är nödvändiga i hela landet, samtidigt är det även nödvändigt att prioritera bland möjliga åtgärder. Liberalerna har av prioriteringsskäl valt att säga nej till höghastighetsbanor som vi menar inte ger tillräcklig samhällsnytta sett till prognoser på investeringsbehoven på 250–320 miljarder kronor som höghastighetsbanorna estimeras till. Liberalerna vill i stället göra andra infrastruktursatsningar i syfte att knyta samman regioner (motion 2016/17:3512).

Regeringen saknar finansiering och har uttalat att satsningen på höghastighetsbanor ska ske med hjälp av dynamiska effekter och i den takt ekonomin tillåter (proposition 2016/17:21). Vi anser att det är problematiskt med oklara besked vad gäller finansieringen av höghastighetsbanorna, vilket i längden gör det svårt att uppskatta ledtiden för projektet.

Förslagen i proposition 2016/17:45 Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur bortser från aspekten att tidsplaner för infrastruktursatsningar kan vara oklara, skjutas på framtiden och vara beroende av andra faktorer än de som belyses i propositionen. Exempelvis förväntas fastighetsägare bidra med finansiering utan att veta i vilken takt infrastrukturen kommer att byggas.

Det pågår även en utredning kring finansieringsformer, utredningen om finansiering av offentliga infrastrukturinvesteringar via skatter, avgifter och privat kapital (dir. 2016:59), som ska redovisa ett delbetänkande senast den 28 februari 2017. Det hade varit önskvärt att i dagsläget kunna ta ställning till en samlad lösning för finansiering av infrastruktur.

Samplanering av infrastruktur och bostäder

Vi vill se fler nya spårlösningar som skapar tillväxt, bidrar till bostadsbyggande och som på sikt skapar växande regioner. Vi i Liberalerna har föreslagit att Trafikverket ges i uppdrag att aktivt verka för samplanering av infrastruktur och bostadsbyggande. Bostadsbyggandet kan öka om det går hand i hand med att ny infrastruktur byggs ut. Samplanering av infrastruktur och bostäder är nödvändig för att skapa förutsättningar för bostadsbyggande och därför behövs en bättre samplanering mellan stat, landsting, kommuner och andra intressenter. Trafikverket spelar en viktig roll för hur samplanering kan utvecklas. Trafikverket bör ges ett tydligt uppdrag kring verkets roll i att bidra till samplaneringsåtgärder för ökat bostadsbyggande (motion 2016/17:3374).

Befintlig infrastruktur ska trimmas och det finns utrymme för många små åtgärder som syftar till att öka framkomlighet och minska driftsstörningar. Det behövs fler järnvägsspår samt förstärkningar av vägar och cykelstråk. En ambitiös satsning på ny infrastruktur parallellt med vidmakthållande kan genomföras med hjälp av alternativa finansieringslösningar som även skapar utrymme för andra åtgärder inom befintlig ram för planperioden. OPS och brukaravgifter bör ingå i ett finansiellt helhetsgrepp utöver frivilliga instrument inom värdeåterföring. Det behövs dynamiska finansieringsformer där både privata åtaganden och brukaravgifter ingår.

En betydande brist i proposition 2016/17:45 Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur är bristen på just helhetssyn. Det behövs en samlad bedömning om hur privat kapital, brukaravgifter och OPS kan bidra till infrastrukturinvesteringar och hur värdeåterföring kontra andra finansieringslösningar påverkar möjligheten att bidra till infrastrukturens satsningar.

Brister i förslagen avseende värdeåterföring

Propositionens förslag syftar till att göra det möjligt att på frivillig väg återföra till samhället delar av den värdeökning för fastigheter som uppstår till följd av stora investeringar i transportinfrastruktur (värdeåterföring). Värdeåterföring föreslås ske genom att en kommun som medfinansierar statlig eller landstingskommunal transportinfrastruktur får förhandla med en byggherre eller fastighetsägare om att ersätta kommunen för en del av den medfinansiering som kommunen lämnar (medfinansieringsersättning). Vi i Liberalerna anser att den frivilliga vägen är att föredra i enlighet med förslaget i propositionen, framför tvingande åtgärder.

Propositionen behandlar dock endast en begränsad del av de möjligheter som finns avseende finansiering för ny infrastruktur, och propositionen bortser från de risker enskilda fastighetsägare tvingas bära. Dels för att värdeökningar inte kompenseras av alla fastighetsägare som ges förutsättningar att exploatera genom ny infrastruktur, dels för att det saknas förslag som beskriver fastighetsägarens möjligheter att få kompensation om infrastrukturen skjuts på framtiden eller inte byggs alls. Det är även oklart under hur lång tid värdeåterföring kan krävas av berörda fastighetsägare. Mot denna bakgrund finns det anledning att utreda behovet av en spärregel.

Stad och land

Regeringen bortser även från de olika förutsättningar som råder i Sverige mellan storstadsregioner och andra delar av landet. Vissa fastighetsägare kan riskera en obefintlig värdeutveckling om infrastrukturen inte skapar tillgänglighet utan endast andra effekter i närmiljön såsom barriärer och buller. Spår utan trafik ger heller ingen värdeökning. Möjligheten att räkna hem en fastighetsinvestering är begränsad i många små och medelstora orter vilket bör beaktas när infrastrukturstråk planeras som berör olika regioner med olika förutsättningar.

Uppskjuten infrastruktur

Det behövs kompletterande lagförslag om hur fastighetsägare som bidragit finansiellt inom ramen för värdeåterföring ska kompenseras om infrastrukturen skjuts på framtiden eller inte byggs alls.

Befintliga fastigheter

Det behövs även ytterligare förslag kring hur befintliga fastighetsägare, som drar nytta av värdeökning, ska bidra till värdeåterföring. I vissa fall handlar det om befintliga detaljplaner med byggrätt som blir lönsamma att exploatera på grund av ny infrastruktur. Fastighetsägare ges därmed helt olika finansiella förutsättningar beroende på när i tid detaljplaner har vunnit laga kraft. Men förslagen i propositionen omfattar inte dessa fastigheter då förslagen kring värdeåterföring i propositionen har sin utgångspunkt i nya detaljplaner. Vi ställer oss frågande till hur likställighetsprincipen värnas när fastighetsägare inte ges samma förutsättningar. Befintliga fastigheter som drar nytta av infrastrukturinvesteringar bör ingå i ett system med värdeåterföring.

Effektiv planprocess

Det är många faktorer som påverkar boendekostnaderna. Räntor, konjunktur, plan- och bygglagens beslutsprocesser och tiden från idé till att huset står färdigt. Dagens produktionskostnader och markpriser påverkar hur boendekostnader utvecklas. Det är dyrt med nyproduktion och det är ytterst de boende som betalar. Värdeåterföringen kommer att påverka boendekostnaderna. Dels om tiden för att anta detaljplaner förlängs genom förhandlingar kring värdeåterföring, dels på vilka nivåer värdeåterföring sker. Det är inte byggherren som kommer att bära slutnotan utan de som köper eller hyr en bostad eller lokal. Möjligheten att förkorta detaljplaneprocessen har stått i fokus och åtgärder har vidtagits för att korta ledtider. Riksdagen har fattat beslut i syfte att möjliggöra snabbare planprocesser. Förslagen kring värdeåterföring riskerar att förlänga planprocesser om förhandlingar drar ut på tiden. Det vore en olycklig utveckling. Effektiviseringen av planprocesser måste fortsätta och ledtider måste kapas.

Hyresrätt och äganderätt

Värdeåterföringens nivåer i sig är en förhandling mellan kommuner och övriga aktörer. Medfinansieringsersättningen syftar till att medfinansiera infrastruktur. Uttaget av ersättning kommer dock betalas av slutkonsumenten – de boende eller de som hyr en lokal.

För ägda bostäder är prissättningsmodeller i sig inte någon utmaning. Däremot är det komplicerat att bygga hyresrätter i samband med förhandlingar kring värdeåterföring. Regeringen anger att hyresnivåer ska lösas inom ramen för presumtionshyressystemet. Vi i Liberalerna anser att den osäkerhet som skapas genom komplicerade förhandlingssituationer i flera led där dels värdeåterföring ska avtalas, och dels förhandlingar enligt regeringen kring presumtionshyror, gör det mycket svårt att hantera investeringskalkyler för att kunna bygga hyresrätter. En fastighetsägare kan visserligen antagligen välja att sätta hyran själv enligt de andra hyresmodellerna i lagstiftningen men riskerar senare att få hyran överklagad. Vid tvist avgör hyresnämnden hyran. Den

finansiella risken blir därmed mycket hög och med höga finansiella risker uppstår även krav på höga riskpremier. Detta hindrar nyproduktion av hyresrätter i samband med villkor om värdeåterföring. För att möjliggöra nyproduktion av hyresrätter i samband med ny infrastruktur bör följdändringar genomföras i hyreslagstiftningen som gör det möjligt att anpassa hyressättningen vid avtal om värdeåterföring.

Studentbostäder och särskilda boenden

Behovet av studentbostäder och särskilda boenden, inte minst i närheten av infrastruktur, är en högprioriterad fråga för Liberalerna. Bristen på studentbostäder hämmar möjligheten till högre utbildning och vi ser det viktigt att skapa förutsättningar för fler studentbostäder. Studenter är en priskänslig grupp då studiemedlet sätter ett ”tak” för studenternas köpkraft. Därför har politiska reformer under de senaste åren fokuserat på hur fler studentbostäder kan byggas där boendekostnaden kan pressas genom billigare byggande. Detta arbete bör fortsätta. Även behovet av att bygga ut särskilda boenden med närhet till infrastruktur är viktigt att värna, vilket skapar ökad tillgänglighet för boende, personal och besökare. Särskilda boenden och studentbostadsfastigheter är kategoriboenden och bör kunna undantas från kravet på värdeåterföring.

Cykelåtgärder

I propositionen föreslås en ändring i lagen om vissa kommunala befogenheter som förtydligar att kommuner får medfinansiera byggande av järnväg. Detta innefattar tunnelbana och spårväg som landstinget är huvudman för. Vi anser att detta även bör gälla cykelstråk. Arbetet pågår för att utveckla regionala cykelstråk som anknyter till infrastruktur i övrigt, därmed bör kommunal medfinansiering även omfatta cykelåtgärder.

Utvecklingen av välfungerande cykelstråk kan även påverka de villkor som gäller för transportinfrastruktur, något som i dag bedöms genom gångavstånd till spårstation (tunnelbana, pendeltåg eller spårvagn). De beräkningar som används i t.ex. Stockholms län är gjorda med en statistisk regressionsanalys som landat i en gräns vid ca 500 meters avstånd till en station. För bostäder som är lokaliserade mer än 500 meter från en station anses priserna falla med ca 1 370 kronor/kvm bostadsyta om bostadsmiljöerna i övrigt har likvärdiga stadskvaliteter. Vi menar att man bör se över analyserna utifrån potentialen att bygga cykelinfrastruktur, vilket gör 500 meter till en för snäv uppskattning om avstånd till kollektivtrafikknutpunkter. Med utvecklingen av elcyklar, och en ökad cykling generellt sett, ökar möjligheten till kombinationsresor. Cyklismens positiva bidrag till utvecklingen av samhällen och bostadsbebyggelse behöver på så sätt betraktas som ett mervärde och potential för bostadsbyggande i en bredare geografisk struktur än t.ex. 500 meter.

Nina Lundström (L)

Christer Nylander (L)

Emma Carlsson Löfdahl (L)

Maria Weimer (L)

Tina Acketoft (L)

Mats Persson (L)