

## Hur kan kommun och exploatör mötas i en förhandling om medfinansieringsersättning?

**Medfinansieringsersättning, ett sätt för kommunen att låta exploatörer bekosta ny infrastruktur. Men hur ska metoden egentligen tillämpas för att tillgodose såväl kommunens som exploatörens intresse?**

**K**ommuner kan sedan år 2009 bidra till statens eller regioners utbyggnad av transportinfrastruktur. Det kallas att kommunen medfinansierar infrastrukturen. Vägarna och järnvägarna som sedan byggs leder till att fastigheter som har nytta av dessa ökar i värde. Eftersom kommunen är en bidragande faktor till att infrastrukturen byggs ut är kommunen berättigad värdeökningen som uppstår på dessa fastigheter. Värdeökningen kan återföras till kommunen genom medfinansieringsersättning som infördes i lag år 2017. Lagen innebär att kommuner kan förhandla med de som bygger nytt, exploatörer, om att ersätta kommunen för medfinansieringen som kommunen lämnat till staten eller regionen.

Lagen innehåller inga detaljer om hur medfinansieringsersättning ska tillämpas. Det leder till en eventuell osäkerhet hos kommunerna och en svårighet att på ett konsekvent och effektivt sätt leda förhandlingarna. Examensarbetet *"Medfinansieringsersättning – kommunens respektive exploatörens perspektiv"* klargör, genom enkäter och intervjuer med kommuner och fastighetsbolag, hur medfinansieringsersättning kan tillämpas så att även exploatörens önskemål vägs in.

### **Vilka ska betala och vad ska betalas**

Kommunen får förhandla med de exploatörer vars fastigheter kommer att öka i värde till följd av ny infrastruktur som kommunen medfinansierar. Vilka fastigheter som ökar i värde kan enligt studien inte avgöras med hjälp av ett bestämt avstånd till den nya vägen eller järnvägen. Kommunen måste snarare ta hänsyn till vilka fastigheter som får nytta av anläggningen. Om den nya infrastrukturen möjliggör för exploatören att bygga motsvarar nyttan den byggrätt som detaljplanen medger. I annat fall motsvarar nyttan användningen av anläggningen, t.ex. att de blivande hyresgästerna har nära till och kan använda den nya tågstationen.

Ersättningen baseras enligt kommuner och bolag ofta på bruttoarean (BTA), det vill säga den totala arean av alla våningsplan som omsluts av byggnadens ytterväggar och som exploatören planerar att bygga.

### **Förhandlingen**

Förhandlingen ska vara frivillig, något som bolagen sällan upplever i praktiken. Den ska ske i samband med det exploateringsavtal som tecknas mellan exploatör och kommun när en ny detaljplan ska antas. Eftersom avtalet är en förutsättning för detaljplanens antagande blir medfinansieringsersättningen automatiskt också en förutsättning för antagandet. Bolag vittnar om att kommuner ofta presenterar avtalet tätt inpå planens antagande och därför riskerar eventuella invändningar från bolaget att leda till en försening av planen. Bolagen föredrar förutsägbarhet och tydlighet från kommunernas sida.

Något annat som bolagen önskar vad gäller tydlighet är en öppen dialog och eventuell försäkring om projektets färdigställande. Det är inte önskvärt att betala en ersättning för något som inte genomförs. Kommuner ska i sina obligatoriska riktlinjer för exploateringsavtal inkludera vad som gäller för medfinansieringsersättning och därmed projektets färdigställande.

### **Kommunala anläggningar**

Medfinansieringsersättning är begränsat till att endast omfatta statlig eller regional transportinfrastruktur.

Kommunala anläggningar kan finansieras genom så kallat exploateringsbidrag eller gatukostnader. Exploateringsbidrag är ett bidrag som kan tas ut av exploatörer för åtgärder som är nödvändiga för en detaljplans genomförande. Gatukostnader är en avgift som kan tas ut av fastighetsägare inom en detaljplan för finansiering av allmän plats om fastighetsägarna har nytta av denna.

Båda dessa avgifter är relativt begränsade i sin tillämpning och är därmed problematiska att tillämpa för övergripande projekt som sträcker sig över större delar av kommunen. Medfinansieringsersättning bör enligt den proposition (Prop. 2016/17:45) som lämnades i samband med lagförslaget inte tillämpas för andra projekt än statliga och regionala infrastrukturprojekt eftersom det riskerar att leda till förvirring i förhållande till andra finansieringsmetoder som finns reglerade i lag. Det behövs således en ny lag eller en ändring i befintlig lag som medger medfinansieringsersättning för övergripande kommunala projekt som inte kan finansieras genom exempelvis exploateringsbidrag eller gatukostnader.