

METODER OCH REDOVISNING AV NYTTOBERÄKNINGAR I SVERIGEFÖRHANDLINGEN

1. Bakgrund

Nyttan av nya höghastighetsjärnvägar, åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna ska avspeglas i medfinansiering.

Regeringen har i direktiven för de senaste omgångarna av åtgärdsplaneringen uppdragit åt berörda myndigheter att permanent pröva medfinansiering i planerings- eller genomförandeskedet. Erfarenheterna från detta arbete har visat att det är nödvändigt att kunna beskriva och kvantifiera nyttor som kommer hela samhället till del för att parterna ska kunna redovisa och motivera deltagande i finansieringen.

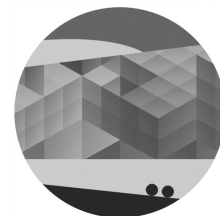
Det är viktigt att det underlag för förhandling som parterna har på bordet redovisar vilka nyttor som kan uppstå vid investering i nya höghastighetsjärnvägar, åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna. Nyttorna kan delvis beskrivas kvalitativt, men det är en styrka om de i så hög utsträckning som möjligt kan beräknas kvantitativt. Av de nyttor som beskrivs i detta dokument har kommun/region huvudansvar för redovisning av bostadsnytta och övriga exploateringsnyttor. Även nyttor för näringsliv och arbetsmarknad bör vara kommunala/regionala bedömningar liksom miljö och sociala nyttor. När det gäller dessa nyttor kommer dock Trafikverket att beräkna och tillgängliggöra dessa jämte restidsvinster och en samhälleekonomisk bedömning (i de fall som objektet är statlig).

Resultatet ska redovisas till Sverigeförhandlingen som utkast senast 2015-10-01 och slutligen senast 2015-11-06.

2. Bostadsnyttor

2.1 Bakgrund

Byggandet av nya höghastighetjärnvägar och vidtagandet av åtgärder för bostäder och tillgänglighet i storstäderna ökar avkastningen av markens användning för bostäder och lokaler samt företagsverksamheter. Ökad avkastning slår igenom i hyresvärden, bostadsrättsvärden och alla andra värden som följer av att markanvändningen till följd av minskad förflyttningskostnad blir effektivare. Alla dessa omständigheter, inom ramen för pågående markanvändning, kapitaliseras i ett förändrat markvärde eller ett bebyggelsevärde. Om marken är obebyggd kan byggandet av nya höghastighetsjärnvägar leda till att marken blir lämplig för att bebyggas. Detta gäller både enligt PBLs kriterier, vilka enligt det kommunala planmonopolet kommunerna/



regionerna råder över, samt utifrån marknadsmässiga värderingar som markägaren/marknaden råder över.

Bostadsnyttorna samt övriga exploateringsnyttorna som uppstår i samband med byggande av den nya höghastighetsjärnvägen liksom andra kollektivtrafikåtgärder i storstad ska bedömas och beräknas av de berörda kommunerna/regionerna. Planeringshorisonten är år 2035. Underlag för bedömningarna är i huvudsak kommunernas/ regionernas egna planeringsdokument.

2.2 Metodik

Olika metoder kan användas för att analysera och beräkna bostadsnyttor som uppstår om en ny höghastighetsjärnväg tillkommer i kommunen/regionen. Härmed beskrivs ett par metoder som har använts i samband med 2013 års Stockholmsförhandling.

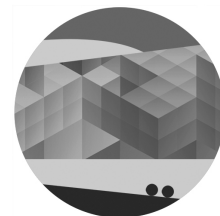
2.2.1 Nuvärdesmetoden

En metod är att beräkna nyttan av effekten på ny bebyggelse genom nuvärdet av framtida exploateringsnetton det vill säga dagens ekonomiska värde av att de tilltänkta höghastighetsjärnvägarna som leder till att ny bebyggelse för bostäder och lokaler utvecklas inom de nya stationernas influenszoner. Influenszonerna är de områden inom vilka förbättrad reseffektivitet bedöms ha betydelse för kommuner/regioner (planmonopol) och markägares planer (marknad) för etablering av ny bebyggelse.

Framtida exploateringsnetton har följande väsentliga parametrar:

- Volymen, det vill säga mängd bostäder respektive lokaler (BTA).
- Upplåtelseform för bostäder (till exempel fördelning på bostadsrätter, hyresrätter och äganderätter).
- Exploateringstidpunkt, det vill säga när kommer det enskilda projektet att planeras och genomföras.
- Exploateringskostnader, både på overhead- och områdesnivå för det enskilda projektet med dess specifika förutsättningar.
- Byggrättsvärden, innebärande marknadsvärden projektvis för bostäder bostadsrätt, bostäder hyresrätt samt lokaler.
- Värdeutveckling, innebärande realvärdeutveckling under väntetid.

Bebyggelseprojekten analyseras var och ett i en planekonomisk utvärderingsmodell. Två olika resultat ska framkomma av analysen. Det första är den mängd bostäder och lokaler som beror på om höghastighetsjärnvägar byggs eller inte byggs alternativt byggs tidigare eller senare. Det andra är exploateringsnettot som inte enbart beror på skillnader i mängden bostäder och lokaler utan också påverkas av om höghastighetsjärnvägen inte byggs och att viss bebyggelse får en senare exploateringstidpunkt och ett lägre värde.



2.2.2 Ortprismetoden

Med denna metod bedöms marknadsvärdet genom att observera försäljningar av jämförbara fastigheter, jämförelseobjekt, på den fria och öppna marknaden.

I direkt ortprismetoden görs jämförelser med noterade priser vid försäljningar på den fria marknaden av så långt möjligt jämförbara fastigheter. Normalt bör ortsprisnoteringar väga tungt vid fastighetsvärdering. När det gäller värdering av byggrätter är dock antalet jämförelseköp normalt mer begränsat och dessutom är informationen om prispåverkande bakomliggande villkor ofta begränsad och svåranalyserad. Bedömningar med ledning av exploateringskalkyler är visserligen behäftade med osäkerhet, främst vad avser exploateringskostnaderna, men metoden efterliknar köparens överväganden inför ett förvärv. De bör trots osäkerheterna ändå ge en god indikation om byggrättsvärdet.

Det finns även en indirekt ortprismetod som är en enkel och snabb uppskattning av ett värde enligt erfarenhet från marknaden. Metoden bygger på att kunskap om prisnivåer för en viss delmarknad har byggts upp under åren genom rutin och erfarenhet.

2.3 Redovisning

Kvantifierbara bostadsnyttor, utöver antal bostäder som byggs, är exploateringsnetton. Exploateringsprojekt i samband med utbyggnad av nya höghastighetsjärnvägar samt åtgärder för ökad tillgänglighet i storstäderna ska beräknas med avseende på antal bostäder (bostadsrätter respektive hyresrätter).

Beräkningarna ska utföras av kommunen/regionen i vilken den framtida markanvändningen redovisas som färdiga byggrätter

I kommunens/regionens redovisning till Sverigeförhandlingen ska följande parametrar ingå:

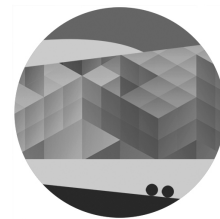
- mängd tillkommande nya bostäder,
- var bostäderna tillkommer,
- när bostäderna tillkommer,
- ekonomiska nyttor i kronor.

De tillkommande bostäderna behöver vara avgränsade i tid och rum. När Trafikverkets uppdrag gällande regionalekonomiska studier för höghastighetsjärnvägen presenteras under våren 2015 kan den bli vägledande för influensområdets avgränsning.

3. Restidsvinster

3.1 Bakgrund

De förkortade restider ger erfarenhetsmässigt störst effekt på pendling och regionförstoring i orter med en tågstation, men det influensområdet som påverkas av nya höghastighetsbanor kan sträcka sig längre bort. Genom att delvis separera höghastighetstågen och den långsammare



pendeltågs- och godstrafiken förbättras restiden. Tåglägessepareringen ger också möjlighet att förtäta trafiken på delar av de befintliga järnvägsbanorna. Byggandet av nya höghastighetsjärnvägar bidrar dessutom till minskad sårbarhet eftersom det kan vara en möjlig alternativ resväg vid allvarliga störningar på det redan befintliga järnvägsnätet och vice versa.

3.2 Redovisning

I Trafikverkets regionalekonomiska kalkyler för höghastighetsjärnvägsutbyggnad, annan infrastrukturs utbyggnad och trafikförändringar kan restidsvinster och andra resenärsnyttor på region och kommunnivå avläsas. När det gäller regionala/kommunala infrastrukturinvesteringar (spårväg, tunnelbana, etcetera) så är det ansvarig organisation som tar fram dessa uppgifter.

4. Arbetsmarknadsnyttor

4.1 Bakgrund

Tillgänglighetsförbättringar (till exempel kortare restid) kan omsättas på sikt i bland annat effekter på arbetsmarknaden. Det kan till exempel handla om fler arbetade timmar och högre sysselsättning. På bostadsmarknaden, till exempel genom ökade markvärden och att nya områden blir attraktiva att bygga och bo i. Företag och människor tenderar att koncentreras geografiskt och attraheras till stora marknader för att dra nytta av att befinna sig i närheten av varandra. En av fördelarna är en ökad tillgång till kvalificerad arbetskraft som bidrar till större sannolikhet att kunna matcha behov med rätt kompetens.

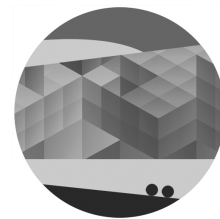
Bättre tillgänglighet bidrar därmed till ekonomisk tillväxt, större chans till arbete och försörjning för många invånare samt enklare resor i vardagen.

4.2 Redovisning

Trafikverket har i uppdrag att arbeta med DYNLOK och SAMLOK, verktyg som analyserar effekter av infrastruktur inför kommande planering och som kommer att bidra med kunskap om arbetsmarknadsnyttorna. Resultatet kommer att redovisas på region och kommunnivå under våren 2015 och kommer att innehålla regionalekonomiska nettoeffekter av lokalisering av befolkning och sysselsättning i form av:

- tillväxt av arbetskraft,
- tillväxt av arbetstillfällen,
- geografisk fördelning av arbetskraften och
- geografisk fördelning av arbetstillfällen.

Motsvarande bedömningar för regionala/kommunala kollektivtrafikinvesteringar behöver göras av respektive ansvarig organisation.



5. Miljönyttor

5.1 Bakgrund

Järnvägen är en klimatsmart del av transportinfrastrukturen. Dagens brister i robusthet och kapacitet i järnvägssystemet riskerar dock att leda till ökat bilresande, vilket ökar miljöbelastningen och skapa resmönster som är svåra att bryta. I miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) bedöms hur de höghastighetsjärnvägssträckorna kommer att bidra till att minska miljöbelastningen genom att ge fler människor möjlighet att resa med spårbunden trafik.

De nya höghastighetsjärnvägarna kommer samtidigt till viss del att möjliggöra frigörande av utrymme på dagens stambanor för den viktiga region- och godstrafiken. Förseningarna som drabbar resenärer och företag kommer att minska och miljönyttan kommer att öka.

5.2 Redovisning

De samhällsekonomiska kalkylerna för höghastighetsjärnvägsutbyggnad och trafikförändringar utförs av Trafikverket och där kan förändring av CO₂-utsläpp avläsas (finns tillgängliga på deras hemsida www.trafikverket.se). Även eventuella tillkommande miljönyttor kan beskrivas och eventuellt kvantifieras av kommuner/regioner. Motsvarande kalkyler för kommunal/regional infrastruktur utförs av respektive ansvarig organisation.

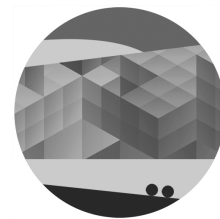
6. Näringslivsnyttor

6.1 Bakgrund

Näringslivet behöver en välfungerande transportinfrastruktur för att nå större marknader, vara bättre tillgängligt för flera specialiserade underleverantörer, öka kunskapsutbyte och rekrytera matchande kvalificerad arbetskraft. Bygandet av nya höghastighetsjärnvägar samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna är viktiga för näringslivets kompetensförsörjning och ökar tillförlitligheten i transportsystemet. Minskad störningskänslighet är till nytta för näringslivet, dess anställda och godstransporterna.

Bättre tillgänglighet bidrar helt enkelt till ekonomisk tillväxt, större chans till arbete och försörjning för många medborgare samt enklare resor i vardagen.

Utbyggnaden av en ny höghastighetsjärnväg är viktigt dels för att hålla samman Sveriges arbetsmarknad genom snabba tågförbindelser, dels för att underlätta snabba regionala och interregionala förflyttningar. På detta sätt förbättras tillgängligheten till arbetsmarknaden för människor och näringsliv.



6.2 Exempel från handel

Den primära drivkraften är befolkningsstorlek som finns i ett influensområde. Till exempel på kommunnivå står folkmängden för mer än 90 procent av detaljhandelns omsättning sett till riket som helhet.

En metod för att kvantifiera nyttorna är att analysera ett antal parametrar som påverkar byggnadspotentialen generellt och i givna lägen specifikt.

Möjligheten att kommersialisera den bedömda värdeeffekten ligger hos fastighetsägarna i respektive område och beståndets struktur. För att bedöma hur stor värden som finns i respektive område bör därför de berörda kommunerna/regionerna kartlägga fastighetsstrukturen kring respektive influensområde för stationslägena. Utifrån kartläggningen ska man välja de fastighetsägare som bedöms få en kommersiell pluseffekt/nytta som är möjlig att realisera genom höghastighetsjärnvägen.

Faktorer som påverkar en plats potential:

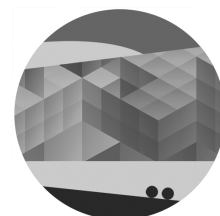
- Platsens storlek och utbud
- Fastighetsägare
- Köpkraft
- Upptagningsområde
- Kommunikationer/tillgänglighet
- Personflöden
- Konkurrens
- Utrymme

Faktorer som påverkar förutsättningar avseende kommunikationer/tillgänglighet

- Lokala och regionala transporter
- Omstigningsplats
- Tågstation
- Andra transportmedel
- Närheten och anslutning till central vägled
- Parkering
- Cykel och gångtrafik
- Avstånd lokalt

6.3 Redovisning

En bedömning ska göras av kommuner/regioner om hur stora kvantifierbara nyttor en höghastighetsjärnvägsutbyggnad samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna får för näringslivets förutsättningar i ett givet läge. Det kan gälla handel eller andra branscher, enskilda stora företagsetableringar eller kluster av sådana.



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

Lokaler

Samma typ av exploateringsnyttoanalys som görs för bostäder ska enligt samma metod också göras för lokaler. Se bostadsnyttor.

7. Sociala nyttor

7.1 Bakgrund

En utbyggnad av nya höghastighetsjärnvägar samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna bidrar till ett välfungerande och hållbart samhälle.

Man kan även analysera det sociala kapitalet, som kan definieras som graden av tillit i olika relationer, mellanmänskliga och till offentliga institutioner. Socialt kapital har ett stort monetärt värde som behövs för ett välfungerande samhälle. Bristande tillit bidrar till utanförskap och kostar samhället miljarder för arbetsförmedling, försäkringskassan, landsting, kommun rättväsande med mera och leder till uteblivet produktionsvärde.

Trafikverket och vissa kommuner (t.ex. Göteborg och Linköping) har utformat en metod för social konsekvensanalys (SKA) inom fysisk planering som delvis kan användas som en matris för att sortera uppgifter i ett flertal olika aspekter. Samma matris kan användas i tre faser: nuläge, åtgärd och konsekvens. SKA-metoden är inte så handgripligt till sin karaktär men metoden kan vara ett hjälpmedel till att komma fram till vilka delar som är viktiga att analysera vidare som sociala nyttor.

7.2 Redovisning

Det pågår många försök att fånga sociala nyttor och beskriva dem. I 2013 års Stockholmsförhandling användes t.ex. det sociala kapitalet som en utgångspunkt och måttstock. Resultatet redovisades med plus (+) och minus (-). De sociala nyttorna påverkas av en mängd processer och de samhällsekonomiska kalkylerna och de sociala konsekvensbeskrivningarna kan vara ett användbart verktyg för att belysa dessa nyttor.

I Sverigeförhandlingen är ambitionen att ta ytterligare ett steg mot kvantifierbara sociala nyttor i samarbete med Trafikverket, Malmökommissionen med flera.

Vad gäller de sociala nyttorna behöver kommun/region redovisa detta, men metodutvecklingen bör ske i samarbete med Trafikverket och Sverigeförhandlingen.

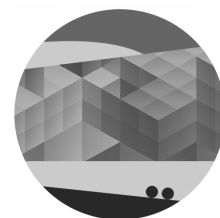
Kontaktpersoner hos Sverigeförhandlingen:

Hans Rode tel. 072-2242458

Anna Modin tel. 072-2177389

Roberto Bauducco tel. 072-5124587

Sven-Åke Eriksson tel. 072-2177859



Nyttoanalys i Sverigeförhandlingen

Bilaga 1

Intressent: _____ Kommun/Region

| Nyttor | Beskrivning | Kvantifiering |
|----------------------------|--|---|
| Bostadsnytta | 1) Mängd tillkommande nya bostäder. 2) Var bostäderna tillkommer. 3) När bostäderna tillkommer. 4) Ekonomiska nyttor. | Antal bostäder _____ Nytta i mkr _____ |
| Restidsvinster | Redovisning av resenärsnyttor genom egna antaganden och kalkyler samt genom att avläsa restidsvinster och andra resenärsnyttor ur Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyler. | Nytta i mkr _____ |
| Arbetsmarknadsnytta | Redovisning av arbetsmarknadsnyttor genom egna antaganden och kalkyler samt med hjälp av Trafikverkets körningar med DYNLOK och SAMLOK. | Mängd nya arbetstillfällen _____ Nytta i mkr _____ |
| Miljönytta | Redovisning av miljönyttor genom egna antaganden och kalkyler samt med hjälp av Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyler. | Nytta i mkr _____ |
| Näringslivsnytta | Bedömning av kvantifierbara nyttor för näringslivets förutsättningar. Det kan gälla handel eller andra branscher, enskilda stora företagsetableringar eller kluster av sådana. Därutöver analysera exploateringsnyttor för lokaler, enligt samma metod som för bostäderna. | Nytta i mkr _____ |
| Social nytta | Bedömning och kvantifiering av de sociala nyttorna, som påverkas av en mängd lokala processer med t.ex. det sociala kapitalet som en utgångspunkt och måttstock. Resultatet redovisades med + och -. | Nytta i mkr _____ Utebliven onytta i mkr _____ |
| Övriga nyttor | Beskrivning: | Nytta i mkr _____ |