



EXAMENSARBETE  
Civilingenjör Samhällsbyggnad  
Fastighetsekonomi och fastighetsjuridik  
GRUNDNIVÅ, 15 HP  
STOCKHOLM, SVERIGE 2019

# Effekten av infrastruktursatsningar på bostadspriser i närliggande områden

-En studie om Nacka Stad. Prisutveckling i Jarlaberg och Storängen

Av Samuel Myhrer

KTH

INSTITUTIONEN FÖR FASTIGHETER OCH BYGGANDE

## Bachelor of Science thesis

---

Title	The effect of infrastructure investments on housing prices in neighboring areas -A study about Nacka city. Price development in Jarlaberg and Storängen
Author(s)	Samuel Myhrer
Department	Division of Building and Real Estate
TRITA number	TRITA-ABE-MBT-19434
Supervisor	Henry Muyingo Gonza
Keywords	Shopping centre, metro, housing, Jarlaberg, Storängen, Real estate valuation

---

### Abstract

Nacka municipality is undergoing major changes because of the project Nacka stad, which involves new housing, commercial properties and metro stations. When an area within a municipality changes, it has been shown that this influence housing prices in other neighboring areas. The aim of this study is therefore to see what effect infrastructure investments have on housing prices in Jarlaberg and Storängen, because of the project Nacka stad. This has led to the framing of the question; *Which effect will the Nacka stad project have on housing prices in Jarlaberg and Storängen?* The study is based on theories of property valuation, price, location and residual evaluation. Two types of data collection have been used; Booli and a survey. In addition, literature studies have also been carried out. The result shows that Nacka stad will have a positive effect on housing prices in Jarlaberg. Regarding Storängen, there is not enough relevant data and information to be able to draw any conclusions.

## **Acknowledgement**

This degree project has been written in spring 2019. The degree project constitutes the final part of the Master of science program in Civil Engineering with a specialization in Real Estate Economics and Real Estate Law at the Royal Institution of Technology, Stockholm

Many thanks to Henry Gonza Muyingo for all help as a supervisor and to all participants in the survey.

## Examensarbete

---

Titel	Effekten av infrastruktursatsningar på bostadspriser i närliggande områden -En studie om Nacka stad. Prisutveckling i Jarlaberg och Storängen
Författare	Samuel Myhrer
Institution	Institutionen för Fastigheter och Byggande
TRITA nummer	TRITA-ABE-MBT-19434
Handledare	Henry Gonza Muyingo
Nyckelord	Köpcentrum, tunnelbana, bostäder, Jarlaberg, Storängen, Nacka Stad, fastighetsvärdering

---

### Sammanfattning

Nacka kommun genomgår stora förändringar av projektet Nacka stad som innebär nya bostäder, kommersiella fastigheter och tunnelbanestationer. När ett område inom en kommun förändras har det visats att detta ger en effekt angående bostadspriserna i andra närliggande områden. Studiens syfte blir därav att se vilken effekt infrastruktursatsningar har på bostadspriser i Jarlaberg och Storängen i och med projektet Nacka stad. Detta har lett till frågeställningen; *Vilken effekt kommer projektet Nacka stad ha på bostadspriserna i Jarlaberg och Storängen?* Studien grundas på teorier angående fastighetsvärdering, pristeori, lokaliseringsteori och restidsvärdering. Två typer av datainsamling har använts; Booli och en enkätundersökning. Utöver detta har även en litteraturstudie gjorts. Resultatet visar på att Nacka stad kommer att medföra en positiv effekt på bostadspriserna i Jarlaberg. Angående Storängen anses inte tillräckligt med relevant data och information innehas för att kunna dra några slutsatser.

## **Förord**

Detta examensarbete har skrivits under våren 2019. Examensarbetet utgör det avslutande momentet av Civilingenjörsprogrammet i Samhällsbyggnad med inriktning Fastighetsekonomi och fastighetsjuridik vid Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm.

Stort tack till Henry Gonza Muyingo för all hjälp som handledare samt till alla deltagande i enkätundersökningen.

# Innehållsförteckning

1. Inledning.....	8
1.1 Syfte.....	10
1.2 Frågeställning .....	10
1.3. Avgränsningar .....	10
1.4 Definitioner.....	10
2. Metod.....	12
2.1 Forskningsstrategi.....	12
2.1.1 Vetenskapliga texter .....	12
2.1.2 Enkätundersökning .....	12
2.1.3 Booli .....	12
3. Litteraturstudie.....	13
3.1 Nya bostäders tidigare påverkan på befintliga bostäders priser i ett område.....	13
3.2 Ny service tidigare påverkan på bostadspriser i ett område .....	13
3.3 Ny kollektivtrafiks tidigare påverkan på bostadspriser i ett område .....	15
3.4 Hypoteser.....	18
4. Teori.....	19
4.1 Pristeori.....	19
4.2 Fastighetsvärdering.....	19
4.2.1 Värderingsprocessen.....	20
4.2.2 Värderingsmetoder .....	20
4.2.3 Sammanfattning.....	22
4.3 Lokaliseringsteori .....	23
4.4 Restid.....	25
4.5 Andra faktorer som påverkar bostadspriset .....	26
4.5.1 Ränta/realränta.....	26
4.5.2 Arbetslöshet och inkomst .....	26
4.5.3 Förväntningar.....	26
5. Empirisk studie .....	27
5.1 Databaser.....	27
5.1.2 Skillnad på bostadspriser i Jakobsberg före och efter att Barkarbystaden byggts ut.....	28
5.1.3 Koppling till Nacka.....	29
5.2 Enkätundersökning .....	30
5.2.1 Är du nöjd med den nuvarande kollektivtrafiken i området? .....	30

5.2.2 Hur ofta i veckan reser du med kollektivtrafiken?.....	31
5.2.3 Hur tror du att den nya tunnelbanan kommer att påverka ditt boende?.....	31
5.2.4 Hur tror du att värdet på din bostad kommer att skilja sig efter att Nacka Stad är färdigbyggt?.....	31
5.2.5 Hur mycket tror du värdet på din bostad kommer förändras i procent? .....	32
5.2.6 Sammanfattning enkätundersökning.....	32
6. Diskussion .....	33
6.1 Nya bostäder .....	33
6.2 Ny service .....	33
6.3 Tunnelbana .....	34
6.4 Booli .....	34
7. Slutsats.....	36
7.1 De nya bostäderna kommer inte att påverka priset på de befintliga bostäderna.....	36
7.2 Den ökade tillgängligheten till ny service kommer att medföra en positiv effekt på .....	36
7.3 Den ökade tillgängligheten och bekvämligheten den nya tunnelbanestationen tillför kommer att ha en positiv effekt på bostadspriserna. ....	36
7.4 Vilken effekt kommer projektet Nacka stad ha på bostadspriserna i Jarlaberg och Storängen? .	36

# 1. Inledning

*I inledningen presenteras bakgrunden till projektet Nacka stad.*

Många stora satsningar på ny infrastruktur har gjorts i Stockholms län. En av satsningarna är planerad i Nacka kommun som är beläget öster om Stockholm. Nacka kommun är bland de folkrikaste kommunerna i Sverige med en befolkningsmängd på 104 000 invånare och en förväntad befolkningsstillväxt på 2000 personer per år. Kommunen består idag av 42 000 bostäder. Majoriteten av bostäder är bostadsrätter och småhus. Kollektivtrafiken består av buss och pendeltåg för att invånare ska kunna förflytta sig i Nacka och vidare in mot Stockholm centrum (Nacka kommun, 2019).

Projektet i Nacka är det så kallade "Nacka Stad". Denna satsning innehåller utbyggnaden av 14 000 nya bostäder, 10 000 arbetsplatser, andra kommersiella fastigheter och utdragning av tunnelbanans blåa linje. De nya tunnelbanestationerna förväntas attrahera en hel del nya människor vilket gör det nödvändigt att bygga nya bostäder. Tunnelbanan planeras att börja byggas år 2019 med en byggtid på 7–8 år. Nacka kommun kommer att få tre nya stationer belägna i Sickla, Järila och centrala Nacka (Nacka kommun, 2019).



*Figur 1: Visar vart den nya utdragningen av tunnelbanans blåa linje kommer att gå (Region Stockholm 2019)*



Denna rapport kommer att analysera hur bostadspriserna på bostadsrätter och småhus i Nacka kommer att påverkas av detta projekt, Nacka Stad. Mer specifikt när det gäller de nya bostäderna, nya servicen och den nya tunnelbanans påverkan. Rapporten omfattar inte hela Nacka Kommun utan två områden har valts ut för analysen. Dessa är Jarlaberg och Storängen, ett lägenhetsområde respektive småhusområde. Jarlaberg är beläget 1 km från Nacka centrum och Storängen 1,2 km. Dessa två områden ligger intill det så kallade “centrala Nacka” där majoriteten av bebyggelsen av Nacka Stad kommer att ske. I centrala Nacka kommer 6000 av de nya bostäderna att byggas, 7000 av arbetsplatserna och en av de nya tunnelbanestationerna (Nacka kommun, 2019). Det mer precisa avståndet till tunnelbanan från Jarlaberg och Storängen är 300 meter respektive 1500 meter.



Figur 2: Visar vart Jarlaberg (1) och storängen (2) ligger i förhållande till centrala Nacka som markerats med en röd pil (Google Maps 2019)

Det finns en hel del faktorer som påverkar marknadsvärdet av en bostad. Några exempel är räntan, efterfrågan och utbudet. Utöver dessa är också tillgänglighet en viktig faktor. Möjligheten att spara tid på exempelvis restider till arbete och service värderas högt. Tillgänglighet definieras enligt NE (2019) som “inom geografi möjligheter att ta del av något eftersträvansvärt”. Det vill säga, när det talas om service, att det finns nära till hands eller att det finns en möjlighet att förflytta sig dit service erbjuds. Nacka Stad kommer att erbjuda

både och, det kommer att tillkomma ny service till området men även nya transportmöjligheter att ta sig till andra områden.

## 1.1 Syfte

Syftet är att se vilken effekt infrastruktuursatsningar har på bostadspriser i Jarlaberg och Storängen i och med projektet Nacka stad. Faktorer kommer belysas som påverkar ett bostadspris och vilka som kommer att ha en betydande roll för bostäderna i Nacka.

## 1.2 Frågeställning

- Vilken effekt kommer projektet Nacka stad ha på bostadspriserna i Jarlaberg och Storängen?

## 1.3 Avgränsningar

Detta arbete har avgränsats från alla typer av fastigheter förutom bostadsrätter och småhus. En analys av hela Nacka kommun kommer inte att göras utan två områden har valts ut, Jarlaberg respektive Storängen.

## 1.4 Definitioner

Avkastningskrav: Även kallad kalkylränta. Den avkastning som ägare kräver för att exempelvis genomföra en investering. Används för att nuvärdesberäkna framtida avkastningar.

CBD: Marknadsplatsen/Marknadscentrum

Direktavkastning:  $\frac{\text{Driftnetto}}{\text{Marknadsvärde}}$

Driftnetto: *Hyresintäkter – drift och underhållskostnader (samt fastighetsskatt)*

Economic rent: *Intäkt per ytenhet – kostnaden per ytenhet*

Fastighetsvärdering: Det är vad fastighetsvärderare gör för att bedöma en fastighets marknadsvärde.

Jämförelseobjekt: Liknande objekt som värderingsobjektet med avseende på kvalité och läge.  
Används vid ortsprismetoden.

Köpeskillning: Den pengasumma som avtalas vid köp.

Restvärde: Värdet en anläggningstillgång har efter gjorda avskrivningar.

Taxeringsvärde: Värdet som ligger till grund för fastighetskatt.

Värderingsmetoder: Verktyg som används för att uppskatta ett värde. Det vill säga metoder fastighetsvärderare använder sig av för att bedöma ett marknadsvärde.

Värderingsobjekt: Den fastigheten som bedömningen av marknadsvärdet ska göras på.

Värdetidpunkt: Vid vilket datum marknadsvärdet ska bedömas.

## 2. Metod

*I metod presenteras den metod som studien bygger på.*

### 2.1 Forskningsstrategi

Studien bygger på en kvalitativ och kvantitativ studie då vetenskapliga texter, enkätundersökning och datainsamling angående försäljningar från Booli. Booli är en webbsida som har samlat ett stort antal slutpriser och bostadsvärderingar.

#### 2.1.1 Vetenskapliga texter

Hur bostadspriser påverkas av byggnation av nya bostäder, tillförsel av ny service och nya transportmedel har tidigare presenterats i ett stort antal vetenskapliga rapporter, artiklar och böcker. Litteraturstudiens huvudsakliga syfte är en kvantitativ metod för att ge en bakgrund till vad som kan förväntas ske med bostadspriser och i vilken utsträckning i samband med nybyggnation. På så sätt har hypoteser kring vad som kan ske kunnat dras för att hjälpa till med att besvara frågeställningen.

#### 2.1.2 Enkätundersökning

En enkätundersökning har genomförts (kvantitativ) med personer bosatta i Jarlaberg och Storängen. Syftet med denna var att se vilken betydelse och nytta den nya tunnelbanan skulle medföra för dem. Exempelvis så kan det visa sig att ingen i respektive område använder kollektivtrafiken utan är vana vid bil. Personerna som har deltagit i enkäten förblir anonyma.

#### 2.1.3 Booli

Boolis hemsida (kvalitativ) har använts för att undersöka köpeskillingar på områden som har genomgått en liknande förändring som Nacka Kommun. Genom denna undersökning har information kring förändringar i värdet på bostäder kunnat ses från innan och efter ett projekt liknande Nacka Stad har kommit till stånd. Två andra områden har valts ut för jämförelse:

- Hjorthagens bostadspriser påverkan av utbyggnationen i Norra Djurgårdsstaden.
- Jakobsbergs bostadspriser påverkan av utbyggnationen i Barkarbystaden.

### 3. Litteraturstudie

*Detta kapitel är en litteraturstudie med relevant information från ett antal vetenskapliga artiklar, rapporter och böcker. Informationen är av vikt för att kunna sätta upp hypoteser och se i vilken utsträckning en förändring i bostadspriser kan förväntas ske.*

#### 3.1 Nya bostäders tidigare påverkan på befintliga bostäders priser i ett område

Det är ett vanligt antagande att nya bostäder kommer att ha en negativ påverkan på redan befintliga byggda bostäder. Men det är inte alltid fallet enligt Sagor och Whitehead (2015). Fem olika områden där nya bostäder hade konstruerats i England ställdes upp för att få en bredare grund att dra slutsatser kring. Alla dessa fem områden visade på en värdeökning på befintliga bostäder när nya tillkom. Områdena var hela postkoddistrikt för att visa hur ett helt område påverkas. Hur stora varje område var specifikt framgår inte. Det som kan konstateras är att i snitt var värdeökningen på befintliga bostäder 24 000 pund vilket motsvarar 300 000 svenska kronor. Inom radien 500 meter var den största värdeökningen. Anledningen till en positiv effekt på priserna antas ha med att göra att nya och fräscha bostäder höjer standarden i hela området vilket gör det mer attraktivt att bosättas sig där (Sagor & Whitehead, 2015).

En annan rapport skriven av Zahirovich-Herbert och M.Gibler (2014) fokuserar på privatfinansierad bostadsutveckling i stadsområden istället för statligt subventionerade projekt vilket leder till att slutsatserna antas kunna appliceras på vilken stad som helst.

Byggandet av nya hus i stadsdelar har visat på en positiv effekt på bostadspriser men såpass litet att det kan anses som obetydligt. Dock om antagandet görs att nya bostäder kommer att öka attraktiviteten i området vilket i sin tur leder till en mycket hög befolkningsökning ökar konkurrensen och efterfrågan på de befintliga bostäderna. Denna prisökning visade sig dock bara påverka befintliga bostäder på en radie 800 meter från nybyggnationen. Görs istället antagandet att utbudet ökar samtidigt som efterfrågan består visade det istället på en negativ effekt då de nya bostäderna lockar till sig fler intresserade (Zahirovich-Herbert & M.Gibler, 2014).

#### 3.2 Ny service tidigare påverkan på bostadspriser i ett område

*Analysen under detta kapitel handlar om köpcentrums påverkan på bostadspriser.*

*Köpcentrum bidrar med ett stort utbud av service jämförligt med den service som kommer att*

*tillkomma nacka centrum. Medvetenheten finns angående att ett köpcentrum inte är precis samma sak som att en stadsdel byggs ut men likheterna finns i form av ökad tillgänglighet på service och den ökade mängden människor som kommer röra sig i området.*

Det är ett vanligt antagande att kommersiella fastigheter och framtida fastställd kommersiell utveckling kommer att ha en betydande påverkan på värdet av bostäderna i närheten enligt Cockerham (2018). Huruvida resultatet blir kan variera drastiskt. Oavsett om det resulterar i att priserna ökar eller sjunker på grund av kommersiella fastigheter kan bero på en mängd olika faktorer. Exempelvis vilket område som den kommersiella fastigheten riktar sig mot, storleken på fastigheten och det förväntade antalet kunder som kommer att lockas.

En av de största faktorerna som oftast tas i åtanke vid planering av inköp av en bostad i ett område som är nära ett nytt eller planerat köpcentrum är om detta kommer att leda till en signifikant ökning av trafik. Att denna trafik skulle göra det svårt att ta sig fram till sin bostad skadar bostadspriserna och efterfrågan på dessa fastigheter. Även en betydande ökning av rörelse i området kan skada bostadspriset. Föräldrar med barn kan tänkas söka lugnare områden med säkra miljöer. Självklart finns det även undantag till detta. I stadsmiljöer som har en hög population och rörelse kan istället ha en större nytta av tillgång till kommersiell service vilket istället då skulle leda till en positiv förändring av bostadspriser (Cockerham, 2018).

Ett vanligt argument från bostadsägarna när ny planerad infrastruktur är att värdet på deras fastigheter kommer att sjunka. Faktorer som påverkar bilden av landskapet har påvisat en liten negativ värdeförändring. Detta gäller dock bara 100–200 meter från fastigheten. En faktor är lukt som kan tänkas komma från en ökad mängd trafik i området. Luktemissioner har en betydande inverkan på småhusfastigheter, särskilt belägna inom 1 km radie från luktkällan. Värdet är så mycket som 10–18% lägre inom denna radie och 2–5% på en radie mellan 1–2,5 kilometer (Dahlberg, 2013).

Under senare tider har köpcentrum börjat utvecklas som mötesplatser med en stor inverkan i stadsområden (Fasli et al., 2016). Studien visar med hjälp av intervjuer att 42,6% av besökarna är i köpcentrum för att handla medan 44,3% är där för andra aktiviteter. Detta visar på att köpcentrum används till mer än bara shopping. Ett köpcentrum som är multifunktionellt kan påverka ett stadsområdes bostadspriser kraftigt. Bostäder närmast köpcentret påverkas

dock även av en del negativa externa effekter i form av buller, förorenat utsläpp och trafik. Det tidsmässiga avståndet som visade på en positiv värdeökning i bostäder var 2–30 minuters gångavstånd. Värdeökningen var i genomsnitt 10% (Zhang et al., 2018).

Positiva externa effekter som är kopplade till köpcentrum är huvudsakligen för bostadsägare som bor nära i och med en ökad bekvämlighet och tillgänglighet. Fastighetsägarna sparar i många fall mycket tid på att bo nära ett köpcentrum som kan erbjuda en mängd service och nöje. Utöver de positiva effekterna tillkommer även en del negativa som exempelvis förhöjda ljudnivåer i form av buller, ökad trafik och mer förorenat utsläpp. (Addae-Dapaah och Lan, 2010).

Studien av Addae-Dapaah och Lan (2010) visar på att bostäder nära köpcentret kommer öka i värde på ett ungefärligt 4,7%. Denna prisökning avtar dock ju längre ifrån köpcentret bostäderna ligger. Vidare visar en annan studie av Seago (2013) som undersökte effekterna av Northgate Mall i Montgomery County, USA att bostäder som ligger inom en radie på 800 meter påverkades negativt av köpcentret. Samtidigt som bostäder utanför denna radie men fortfarande inom en radie på 3200 meter fick en betydande ökning i pris.

En tredje studie gjordes av National Treasury of South Africa (2015) på Walmer Park som är ett köpcentrum i Syd Afrika. Rapporten fokuserade på en radie från 400–5300 meter från köpcentret. För att evaluera bostadspriserna på olika avstånd från användes "hedonic price model". Resultatet som visades var att inom detta avståndsspann så sjunker priset på bostäder med 112.68 rands vilket motsvarar 74.44 svenska kronor för varje meter ifrån Walmer Park bostäderna befinner sig.

### 3.3 Ny kollektivtrafiks tidigare påverkan på bostadspriser i ett område

Järnvägsutbyggnad är en normal utbyggnad som leder till protester. Det är dock visat att ett järnvägsspår i närheten av en bostad inte påverkar värdet negativt. Ju närmare en bostad befinner sig en järnväg desto mer kommer man att utsättas för buller. Denna effekt är ändå inte tillräckligt negativ för att påverka priset (Dahlberg, 2013).

Oavsett om det är en motorväg eller en pendeltågstation så påverkar avståndet till vägen eller stationen fastighetsvärdet negativt. Fastigheter som ligger nära har ett högre värde än fastigheter längre ifrån (Bohman och Nilsson, 2016). En annan studie visar att det optimala

avståndet från en station ligger på cirka 500–800 meter eftersom inom detta område visas den högsta positiva värdeförändringen. (Mohammed, et al., 2013). En tredje studie av Eliasson m.fl. (2016) undersökte hur fastighetsvärden påverkas av närheten till en tunnelbana. Denna visade på en ökning på 50% i jämförelse med tillgänglig kollektivtrafik med buss.

I teorin borde en värdeökning ske i fastigheter som har en ökad tillgänglighet. Dock så visar denna studie på att det inte alltid är fallet. Småhus i tätorter fick en negativ påverkan kopplat till en ny tågstations uppförande. Detta gäller på en radie av 1000 meter från stationen. Faktorerna som leder till den negativa påverkan är förmodligen ökad trafik och buller. En annan faktor är att bostadsägare av småhus kan vara vana vid bil och inte använder sig mycket av kollektivtrafik. För bostadsrätter påvisades istället en positiv effekt av utbyggnaden av en ny station. De som bor i en bostadsrätt har ibland inte samma tillgång till bil som villaägare. Tillgänglighet med kollektivtrafik blir därför en mycket större avgörande faktor. (Öhman, 2018)

Debrezion et al. (2007) tar upp ett intressant faktum i sin studie. Studien visar på att investeringar i ny kollektivtrafik inte har särskilt stora effekter på bostadspriser i områden som redan sen innan har haft befintliga transportalternativ. Det visade sig även finnas en negativ korrelation mellan stationer och motorvägar. När den ena redan finns där bidrar tillförseln av den andra till en försvagad effekt på fastighetsvärden. Detta beror dock mycket på vilken typ av nytt transportmedel som tillförs. En ny tunnelbanestation skulle öka bostadspriserna med 4,2% men bara inom en radie på 400 meter.

Spengler (1930) studerade hur utbyggnaden av tunnelbanan i New York påverkade bostadspriser. Han menar att när en ny tunnelbana dras till ett område som redan är överbefolkat kommer inte detta leda till en värdeökning då detta område behöver en tunnelbana. När tunnelbanan istället drogs ut till områden med normal befolkning gav det en annan effekt. Då fungerade det nya transportalternativet mer som en möjlighet att öka befolkningen. Den han vill säga med detta är att för att en fastighet ska kunna öka i värde måste en annan sjunka, vilket kan vara en effekt av en ökad efterfråga i området.

McDonald et al. (1995) undersökte hur tunnelbanan i Chicago påverkade priserna på småhus 1990. Denna studie visade på en värdeökning på 17% inom en radie på 600 meter från stationen.



Bowes et al. (2001) förklarar att tillgången till stationer och ökad tillgänglighet inte bara medför positiva effekter. En ökad tillgänglighet kan även leda till att oönskade individer för enklare tillgång till områden vilket kan ha en negativ påverkan på fastighetsvärden. Denna anledning gav upphov till att inom en radie på 400 meter såldes fastigheter i genomsnitt för 19% lägre än fastigheter som låg 4800 meter från stationen. Mer utvecklat så ökar värdet med 2,4% mellan radien 400–800 meter och mellan 1500–3000 meter ökade värdena med 3,5%. Alltså, fastigheter i direkt anslutning till stationen påverkas negativt och ett visst avstånd ger en positiv effekt. Finns det även en parkeringsplats vid stationen ökade värdet med ytterligare 4,7% för fastigheter på avståndet 4800 meter.

Duncan (2008) gjorde en studie för att se om det finns någon skillnad i förändringar i fastighetspriset mellan småhus och lägenheter. Studien visade att lägenheter påverkas betydligt mer än småhus nära en station. Snittet för lägenheter låg på en ökning med 16,6% medan småhus hade en ökning på 5,7% inom radien 1600 meter.

Laakso (1992) gjorde en analys av tunnelbanan i Helsingfors påverkan på bostadspriser. Gångavstånd till stationen var det viktigaste kriteriet för en värdeökning. Gångavståndet räknades som maximalt 750 meter från stationen. Även här var det mer attraktivt att bo en liten bit ifrån och inte ha en direkt anslutning. Det optimala avståndet visade sig vara 500–750 meter vilket gav upphov till en ökning på 7,5% av priset.

Lundin (2014) gjorde ett medelvärde av alla värdeökningar i sin rapport för att sedan applicera den på Nacka. Resultatet som visades gav en värdeökning på 9,6% efter att tunnelbanan till Nacka är färdig. Detta med en standardavvikelse på 5,45. Detta går dock endast att applicera på en radie på 400 meter från stationen.

I en artikel av Bostadsrättsnytt (2018) beskrivs vad som förväntas hända med bostadspriserna i Nacka när tunnelbanans blå linje kommer att få tre nya stationer. Artikeln förklarar beräkningar som kommunen har gjort vilket tyder på att bostadspriserna kommer att öka. Bostäderna kommer att öka i genomsnitt med 1000 kronor per kvadratmeter. Att bo precis vid tunnelbanan hade den största värdeökningen på 10 000 kronor per kvadratmeter mer än att bo tre kilometer därifrån, oberoende om det är en villa eller lägenhet. Lägenheterna visade dock på en starkare positiv effekt med avseende på prisnivåer.

### 3.4 Hypoteser

Hypoteser har dragits med hjälp av litteraturstudien för att stödja när frågeställningen ska besvaras. Det är tre huvudsakliga typer av nybyggnationer som kommer tas upp som kan tänkas ha en påverkan på bostadspriserna; nya bostäder, ny service och den nya tunnelbanan. Hypoteserna är därför riktade mot dessa tre.

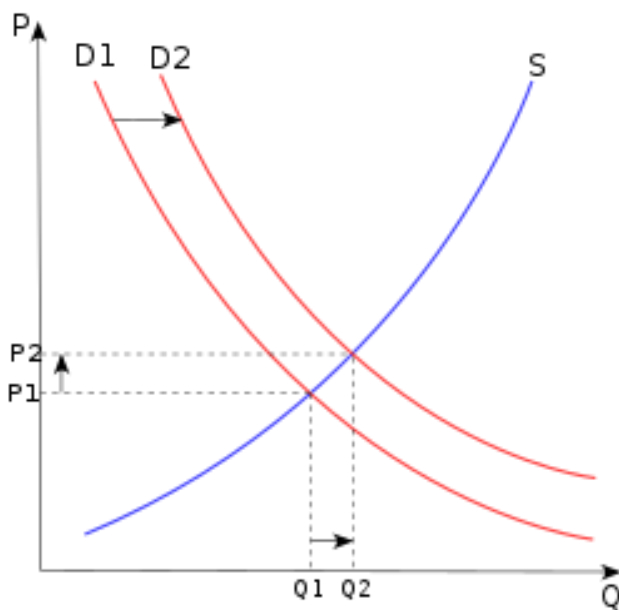
1. De nya bostäderna kommer inte att påverka priset på de befintliga bostäderna inom ett begränsat område.
2. Den ökade tillgängligheten till ny service kommer att medföra en positiv effekt på bostadspriserna inom ett begränsat område.
3. Den ökade tillgängligheten och bekvämligheten den nya tunnelbanestationen tillför kommer att ha en positiv effekt på bostadspriserna inom ett begränsat område.

## 4. Teori

Teoridelen syfte är att belysa marknadsvärdeteori. Kapitlet tar upp information angående fastighetsvärdering, lokaliseringsteori om restidsvärdering.

### 4.1 Pristeori

Pristeori bygger på att det finns en efterfrågan och ett utbud. En hög efterfrågan på en bostad leder till högre priser. I Stockholm talas det en del om bostadsbrist. En av anledningarna är att villigheten att bosätta sig i en specifik ort ökar när det finns ett bredare utbud på arbetsmöjligheter. Flera arbetsmöjligheter leder till en högre efterfrågan och bostadspriser (Ekonomifokus, 2018). Med den ökade efterfrågan måste även utbudet matcha det ökade trycket på bostäder. Finns det inte ett tillräckligt med utbud kommer priserna på det befintliga beståndet att driva priserna uppåt (Svensk Fastighetsförmedling, u.å). Detta illustreras i *figur 3*.



Figur 3: Visar hur priset ( $P$ ) påverkas om efterfrågan ( $D$ ) skulle öka på utbudet ( $S$ ) (Axelsson et al. 1998)

### 4.2 Fastighetsvärdering

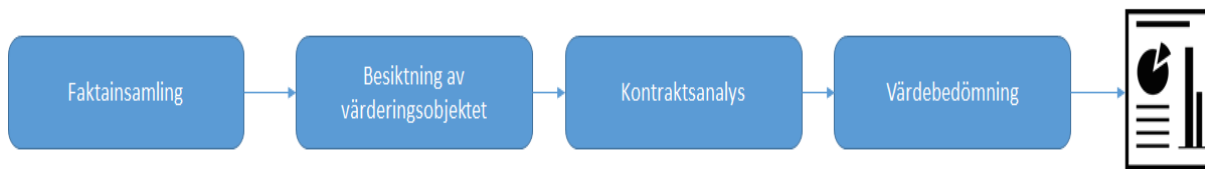
En fastighetsvärderare arbetar med att ta fram en bedömning av marknadsvärdet för ett värderingsobjekt. Detta görs med hjälp av olika värderingsmetoder som kommer beskrivas i senare kapitel. Fastigheter representerar ofta stora värden med förväntning att dessa utvecklas över tid. Som köpare eller säljare kan det vara av stort intresse att ha kännedom kring

fastighetens värde, speciellt vid överlåtelsen. Som ägare är det även av intresse att veta fastighetens marknadsvärdeutveckling (Brunes, 2015).

#### 4.2.1 Värderingsprocessen

När en fastighetsvärderare ska göra en fastighetsvärdering ingår ett antal steg som är fundamentalt för alla värderingar. Värderingsprocessen börjar med en datainsamling tillhörande fastigheten. Datainsamlingen gäller ekonomisk, teknisk och juridisk information. Det är viktigt att informationsinsamlingen sker på ett systematiskt sätt och att informationen är korrekt. Nästa steg i processen är ytterligare datainsamling vid en besiktning av värderingsobjektet. Då inhämtas information om skicket, standarden och den tekniska statusen med mera. Värderingen bygger på insamlade data från det enskilda värderingsobjektet kombinerat med kunskap för den aktuella fastighetstypen och marknaden. Kunskap som hämtas genom att studera och bevaka olika delmarknader. Det kan också vara nödvändigt att göra en kontraktsanalys som jämförs med marknadshyran (Brunes, 2015).

#### Värderingsprocessen



Figur 4: Värderingsprocessen

##### 4.2.1.1 Marknadsanalys

Marknadsanalys handlar i korthet om analyser om olika geografiska delområden. Det handlar om fastighetstyper, lokaltyper, och branscher. Dessa är ofta inkluderade i beslutsunderlag för investeringar gällande ny- eller ombyggnad i det befintliga beståndet men övervägs också vid ny- eller avetablering på en ort (Brunes, 2015).

#### 4.2.2 Värderingsmetoder

Det finns två huvudsakliga värderingsmetoder som kommer att beskrivas under detta kapitel. Dessa är avkastningsmetoden och ortsprismetoden.

#### 4.2.2.1 Avkastningsmetoden

Avkastningsmetoden grenar ut i två undermetoder; kassaflödesmetoden och direktavkastningsmetoden.

Avkastningsmetoden innebär att en avkastningskalkyl skapas som ger ett nuvärde av framtida avkastningar och betalningsströmmar för värderingsobjektet under en bestämd kalkylperiod. En marknadsanpassning görs genom en analys och undersökning av marknadens förväntning och förändring med avseende på parametrar som påverkar värderingsobjektets långsiktiga värdeutveckling. Resultatet blir en summa av nuvärdet av det förväntade driftnettot under kalkylperioden och restvärdet. Driftnettot bedöms utifrån hyresinbetalningar subtraherat med bedömda utbetalningar; drift och underhåll, fastighetsskatt och hyresrisk bland annat. Restvärdet bestäms genom kalkylens bedömda marknadsvärde i slutet av kalkylperioden och baseras på den förväntade utvecklingen av driftnettot och marknadens avkastningskrav för motsvarande fastighetstyp. Slutligen diskonteras de årliga driftnettona och restvärde till värdetidpunkten (Brunes, 2015)

##### 4.2.2.1.1 Kassaflödesmetoden och direktavkastningsmetoden

Kassaflödesmetoden är ett exempel där fastighetsvärderaren tar hänsyn till fastighetens restvärde. Det indata som används har en stor inverkan på vad resultatet kommer att visa vilket medför att en noggrann analys är av väsentlig betydelse. Några exempel på indata är; intäkter, utgifter, kalkylränta, och en bedömning av inflationen. Görs istället antagandet att intäkterna och utgifterna följer inflationen används istället direktavkastningsmetoden (Brunes, 2015).

##### 4.2.2.2 Ortsprismetoden

Ortsprismetoden precis som avkastningsmetoden har undermetoder; areametoden, K/T-metoden, nettokapitaliseringsmetoden och bruttokapitaliseringsmetoden. Metoderna bygger på betalningar som har gjorts tidigare för liknande fastigheter, så kallade jämförelseobjekt, på en fri och öppen marknad. Jämförelseobjektet måste vara motsvarande värderingsobjektet så gott det går med extra tyngd på kvalité och läge. Det är även viktigt att hänsyn tas till värdeutvecklingen som sker mellan fastighetsöverlåtelsen och värdetidpunkten. Svårigheten med ortsprismetoden kan ligga i att varje fastighet är unik och förekommandet av relevanta jämförelseobjekt är låg och data som inhämtas från dessa är avgörande för att värderingen ska resultera i ett korrekt värde. Detta innebär att värderare kräver tillgång till relevant information och en djupgående kunskap om marknaden (Brunes, 2015).

#### 4.2.2.2.1 Areametoden

Denna undermetod är enkelt förklarad som pris relaterat till area, pris/kvm. Köpeskillingen ska divideras med antal kvadratmeter för jämförelseobjekten. Kvoten ska sedan multipliceras med värderingsobjektets antal kvadratmeter för att få en bedömning av marknadsvärdet.

$$\frac{\text{Köpeskilling}}{\text{Uthyrningsbar area}}$$

#### 4.2.2.2.2 K/T-metoden

Även kallad för köpeskillingskoefficientmetoden. Här divideras köpeskillingen med taxeringsvärdet för jämförelseobjekten. Detta resulterar i en koefficient som sedan multipliceras med taxeringsvärdet för jämförelseobjektet. Detta ger en bedömning av marknadsvärdet.

$$\frac{\text{Köpeskilling}}{\text{Taxeringsvärde}}$$

#### 4.2.2.2.3 Nettokapitaliseringsmetoden

I denna metod består täljaren av driftnettot och nämnaren av köpeskillingen för jämförelseobjekten. Resultatet blir en nettokapitaliseringsprocent som motsvarar direktavkastningen i procent. Metoden kan förklaras som pris i relation till driftnetto. En bedömning av marknadsvärdet erhålls genom driftnetto för värderingsobjektet.

$$\frac{\text{Driftnetto}}{\text{Köpeskilling}}$$

#### 4.2.2.2.4 Bruttokapitaliseringsmetoden

Här ligger köpeskillingen i täljaren och bruttohyran i nämnaren för jämförelseobjektet. Detta resulterar i en bruttokapitaliseringsfaktor som multipliceras med bruttohyran för värderingsobjektet för att få en bedömning av marknadsvärdet.

$$\frac{\text{Köpeskilling}}{\text{Bruttohyra}}$$

### 4.2.3 Sammanfattning

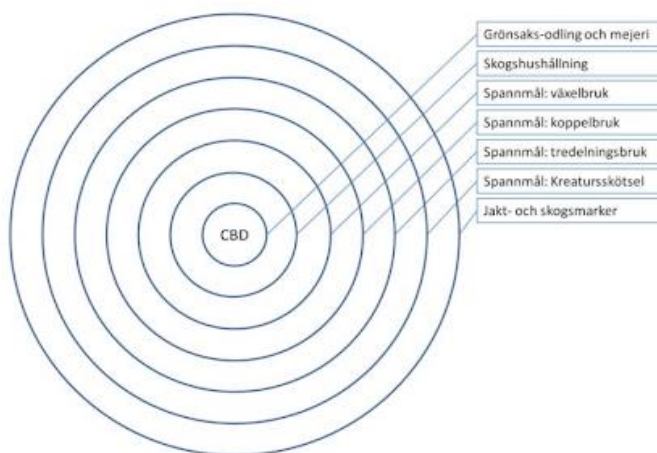
En marknadsvärdebedömning bygger på användandet av olika värderingsmetoder. För att få fram värdet på en fastighet kan olika värderingsmetoder användas beroende på den information som finns

tillgänglig om fastigheten. Denna information samlas in av fastighetsvärderaren och är följande: ekonomiska, tekniska och juridiska data gällande fastigheten, besiktning av fastigheten, egen kunskap om fastighetstypen och marknaden, eventuell kontraktsanalys.

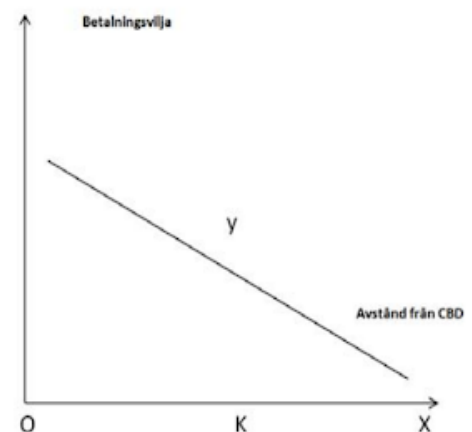
### 4.3 Lokaliseringsteori

Lokaliseringsteori beskriver varför verksamheter lokaliseras som de gör. År 1816 presenterades jordbrukens lokaliseringskrav av Johann Heinrich von Thünen. Teorin bygger på en marknad där efterfrågan, marknadspriset och transportkostnaderna är vad som bestämmer vad som bör odlas och inte på olika avstånd från marknaden. Teorin presenteras som monocentrisk modell med en stad i centrum (Grass, 1992).

Jordbrukarna förutsätts ha all information angående marknaden och produkterna de skapar och kan på så vis maximera sin vinst. Eftersom teorin bygger på endast ett centrum som marknadsplats för att göra sina transaktioner av varor menar modellen att det finns ett direkt samband mellan avståndet till marknadsplatsen och kostnaden för att framställa varorna. I centrum finns i regel de högst värderade fastigheterna på grund av de lägre transportkostnaderna. Runt centrum förväntas att cirkulära homogena zoner skapas som visas i figuren nedan.



Figur 5: Cirkulära zoner med olika markanvändningar enligt von Tunens Modell (Sinclair, R., 1967)



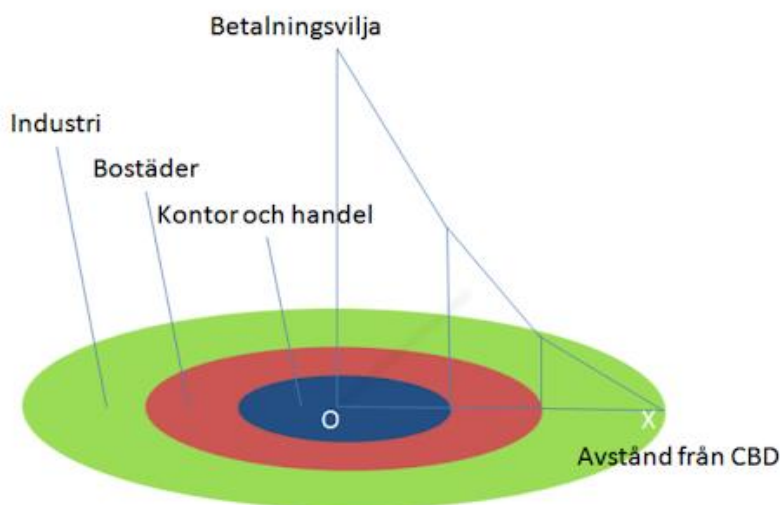
Figur 6: Förhållandet mellan betalningsvilja och avstånd till marknadsplatsen (Carl Lundin, 2014)

Ett nyckeltal för avkastning är “economic rent” vilket är differensen mellan intäkt per ytenhet och kostnaden per ytenhet. Detta innebär i korthet att vissa varor måste produceras på ett visst

avstånd från marknadsplatsen för att kunna vara lönsamma på grund av medförda transportkostnader (Sinclair, 1967).

Förhållandet kan ses som en negativ linjär funktion (se figur 6). Den maximerade betalningsviljan ligger vid det minsta möjliga avståndet från marknadsplatsen. O beskriver marknadsplatsen och X är avståndet från O. Vid avståndet X beskrivs betalningsviljan för att vilja producera varan y. Detta diagram är applicerbart på en monocentrisk stad.

Diagrammet beskriver bara en typ av verksamhet men olika verksamheter har olika betalningsvilja. En annan verksamhet skulle kunna ha en brantare kurva som exempelvis verksamheter som jobbar med färskvaror. Idag är det vanligare att kurvorna delas in i kontor, bostäder och industri. Kontor har den brantaste kurvan då betalningsviljan för kortare transportkostnader till centrum är högre än för bostäder och industrier. Ett enkelt exempel enligt von Thunen är färsk mjölk. Med långa transporttider kommer varan vara svårare att sälja och riskera att bli dålig.



Figur 5: Cirkulära zoner och betalningsvilja för kontor, bostäder och industri (Carl Lundin, 2014)

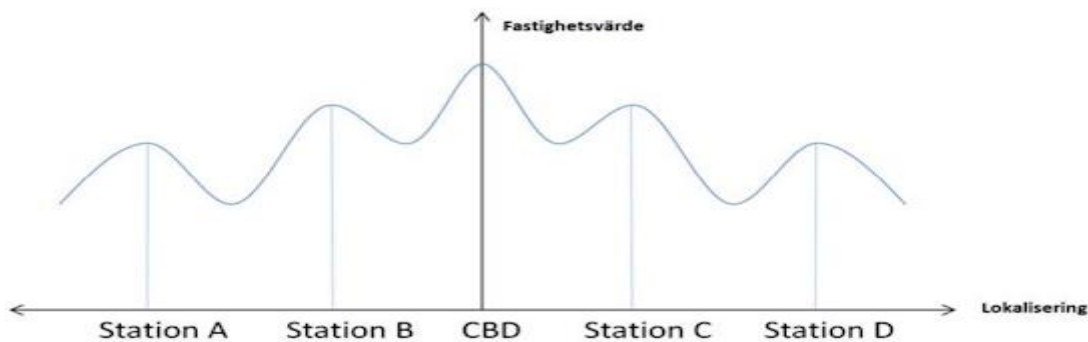
Som man kan se så innebär fler kategorier att marknadens betalningsvilja är icke-linjär vilket liknar mer på hur det ser ut i verkligheten. (Brown, 2005).

En grundläggande teori är att ju mer attraktiv en plats är desto högre betalningsvilja och efterfrågan uppstår. I många fall erbjuder marknadsplatsen/marknadscentrum de mest positiva egenskaperna och på så vis anses som mest attraktiv. Närhet till marknadsplatsen värderas



alltid högt. Detta gör att möjligheten och bekvämligheten att ta sig till marknadsplatsen värderas högre. Ett exempel är fastigheter som ligger nära en station vilket ökar möjligheten för individer att förflytta sig snabbt och bekvämt (Debrezion, et al., 2007).

Som nämndes ovan beskrevs betalningsviljan ha en linjär negativ lutning från marknadsplatsen. Ju längre ifrån man kommer, ju lägre blir betalningsviljan. Detta är dock inte alltid fallet. Fastigheter nära transportlinjer som tunnelbana och spårvagn kan även medföra högre priser eftersom på grund av möjligheten att ta sig till marknadsplatsen. Illustrerat i bild kommer detta att skapa ett sinusliknande mönster för betalningsviljan.



Figur 6: Fastighetsvärden påverkan av avstånd från marknadsplatsen och möjligheten att ta transportera sig dit (Carl Lundin, 2014)

Nära marknadsplatsen (CBD) kan det utläsas att fastighetsvärdet är som högst. Värdet kommer sedan att sjunka när avståndet från CBD ökar. Men när avståndet från CBD ökar samtidigt som avståndet till en transportstation minskar kan det utläsas att kurvan vänder och fastighetsvärdet ökar. Detta är vad som skapar den sinusliknande kurvan.

#### 4.4 Restid

Restidsvärdering beskriver hur en individ värderar tiden att genomföra en resa.

Arbetspendling är en vanlig resa som har lett till forskning inom området. Att arbetspendla är vanligt sett som någonting negativt men kan även ses positivt. Möjligheten att pendla skapa även möjligheten för tillgång till en större arbetsmarknad. Räkna man dock bort möjligheten till en bredare arbetsmarknad är pendlingstid egentligen något som skulle kunna användas till annat. Detta medför en vilja att betala för att slippa pendlingstiden (Svärdh 2009)

## 4.5 Andra faktorer som påverkar bostadspriset

Ett kapitel som kortfattat tar upp några fler faktorer som har en inverkan på priset för bostäder.

### 4.5.1 Ränta/realränta

Räntan är en av de faktorer som har störst betydelse för bostadspriset. Räntan är kostnaden för att låna pengar vilket är en avgörande faktor för hur mycket folk är villiga att låna. En låg ränta ger billigare lån som i sin tur leder till en högre villighet att låna pengar för att finansiera sin bostad (Ekonomifokus, 2018).

### 4.5.2 Arbetslöshet och inkomst

Även här handlar det om pengar för att finansiera sin bostad. När folk inte har någon inkomst finns det inte heller någon vilja eller möjlighet att betala sina lån (Ekonomifokus, 2018).

### 4.5.3 Förväntningar

När bostadspriserna stiger rycks en del bostadsköpare med och antar att priserna kommer att fortsätta att stiga. Förväntningar om att bostadspriserna ökar i framtiden leder till att köpare är villiga att betala mer samtidigt som säljaren kräver ett högre pris.

Det kan också handla om förväntningar i värdeökning på grund av ny planerad infrastruktur som exempelvis ny kollektivtrafik eller service (Svensk Fastighetsförmedling, u.å)

## 5. Empirisk studie

*Detta kapitel ger analysen av resultatet från enkätundersökningen och datainsamlingen från Booli.*

### 5.1 Datainsamling Booli

Boolis hemsida har använts för att se de faktiska priserna på bostäder i Hjorthagen och Jakobsberg som sålts för. Prisförändringarna på bostäderna har sedan jämförts mot den genomsnittliga prisförändringen i området. Detta för att få en bild av om prisförändringen följer den genomsnittliga prisökningen eller har påverkats mer av stadsbyggnadsprojekten i respektive område. Sedan har en beskrivning utförts som innefattar relevansen av denna analys och hur den kan kopplas till Nacka.

#### 5.1.1 Skillnad på bostadspriser i Hjorthagen före och efter att Norra Djurgårdsstaden byggts ut

Norra Djurgårdsstaden är ett Stadsutvecklingsområde i Stockholm där nybyggnationen sker i fyra delar av området; Loudden, Frihamnen, Värtahamnen och Hjorthagen. En stor del av nybyggnationen sker i Hjorthagen och därför anses bostadsförsäljningarna i detta område av intresse att analysera. Enligt Stockholm Stad (2019) påbörjades bebyggelsen av Norra Djurgårdsstaden år 2011 och förväntas vara färdigt år 2028.

I Norra Djurgårdsstaden har ett stort antal bostäder byggts, ett antal butiker och restauranger, en del service och utökad kollektivtrafik i form av buss.

På Nimrodsgatan 17 som ligger i Hjorthagen såldes en bostad vid två olika datum för 67 353 kr/kvm respektive 86 275 kr/kvm. Tidsspannet mellan dessa två transaktioner var 29 månader (Booli, 2019). Detta är en prisökning på 28 %. Enligt Svensk Mäklarstatistik (2019) är den genomsnittliga prisökningen, i stadsdelen Östermalm vilket Hjorthagen är beläget i, under samma tidsperiod 8,8%.

Ett annat exempel är en bostad på Nimrodsgatan 7. Bostaden såldes för 51 284 kr/kvm respektive 67 658 kr/kvm vid två olika datum med 37 månades mellanrum (Booli, 2019). Här finnes en prisökning på 32% och den genomsnittliga prisökningen under denna tidperiod i Östermalm var 3,3% (Svensk Mäklarstatistik, 2019).

Ahlsellvägen 18 sålde en bostad för 60 973 kr/kvm respektive 78 054 kr/kvm vid två olika datum med 16 månades mellanrum (Booli, 2019). Detta är en prisökning på ca 28% och den

genomsnittliga prisökningen i Östermalm under denna tidperiod var ca 3,3 % (Svensk Mäklarstatistik, 2019).

Artemisgatan 7 har en bostad som först såldes för 67 308 kr/kvm och 3 månader sedan för 75 641 kr/kvm (Booli, 2019). Detta var en ökning på ca 12%. Den genomsnittliga prispförändringen i Östermalm under denna tidsperiod var en minskning på ca 1,5% (Svensk Mäklarstatistik, 2019)

Tabell 1: Sammanställning av försäljningar i Hjorthagen

	Prisökning	Genomsnittliga prisökningen i kommunen under den perioden
Nimrodsgatan 17	28%	8,8%
Nimrodsgatan 7	32%	3,3%
Ahlsellvägen 18	28%	3,3%
Artemisgatan 7	12%	1,5%
Medelvärde	25%	

5.1.2 Skillnad på bostadspriser i Jakobsberg före och efter att Barkarbystaden byggts ut Barkarbystaden är ett stadsbyggnadsprojekt i Järfälla kommun som ligger precis intill området Jakobsberg. Bostadsförsäljningar i Jakobsberg är därför av intresse att analysera. Gällande Barkarbystaden stod de första lägenheterna klara år 2014 och förväntas vara färdigt år 2032 (Barkarbystaden, 2019).

Projektet Barkarbystaden har inkluderad utbyggnaden av bostäder, service, restauranger, butiker, utökad kollektivtrafik i form av buss men även en planlagd och fastställd ny tunnelbanestation.

Allmogevägen 31 är en bostad i Jakobsberg som såldes två gånger med 14 månaders mellanrum för 31 250 kr/kvm respektive 35 417 kr/kvm (Booli, 2019). Detta är en prisökning på cirka 13%. Svensk mäklarstatistik (2019) visar data som säger att den genomsnittliga prisökningen i Järfälla under denna tidsperiod var 7,37%.

En annan bostad på Hammarvägen 55 i Jakobsberg hade en prisökning på 20% med tre

månaders mellanrum då bostaden såldes för 27 629 kr/kvm respektive 33 055 kr/kvm (Booli, 2019). Den genomsnittliga prisökningen under denna period var 0,9% (Svensk Mäklarstatistik, 2019).

En bostad på Vasavägen 85 såldes två gånger med 12 månaders mellanrum för 28 388 kr/kvm respektive 36 630 kr/kvm (Booli, 2019). Detta är en prisökning på cirka 29%. Under denna tidsperiod var den genomsnittliga prisökningen i Järfälla kommun 12% enligt Svensk Mäklarstatistik (2019).

Vasavägen 73 såldes vid två olika tillfällen för 34 944 kr/kvm respektive 39 033 kr/kvm med 11 månaders mellanrum (Booli, 2019). Detta är en prisökning på ca 12%. Den genomsnittliga prisökningen i Järfälla kommun var under denna period ca 3% (Svensk Mäklarstatistik, 2019).

Tabell 2: Sammanställning av försäljningar i Jakobsberg

	Prisökning	Genomsnittliga prisökningen i kommunen under den perioden
Allmogevägen 31	13%	7,37%
Nimrodsgatan 7	20%	0,9%
Vasavägen 85	29%	12%
Vasavägen 73	12%	3%
Medelvärde	18,5%	

### 5.1.3 Koppling till Nacka

Hjorthagen och Jakobsberg har analyserats då dessa områden har genomgått en förändring likartat Jarlaberg och Storängen. Prisförändring som hittades i Hjorthagen och Jakobsberg tyder på att Jarlaberg och Storängen kommer genomgå en positiv prisförändring av projektet Nacka Stad. Då den genomsnittliga prisökningen för varje bostad som har analyserats är betydligt större än genomsnittet för kommunen Hjorthagen och Jakobsberg är beläget i, interpreterar på att detta beror på förändringen som dessa områden har påverkats av.

De nya satsningar som skett i områdena och är planerade är väldigt lika visionen för Nacka stad. Både Hjorthagen och Jakobsberg har fått ett ökat utbud av service och bostäder.

Hjorthagen har redan en tunnelbana i området och Jakobsberg, precis som Nacka, kommer få en ny tunnelbanestation i närheten. Utöver detta är avstånden, från analyserade objekt till områdena där de nya satsningarna sker för respektive område, ungefär lika stora som avståndet från Jarlaberg och Storängen till Nacka centrum.

## 5.2 Enkätundersökning

Här beskrivs resultatet från enkätundersökningen. Undersökningen riktade sig till invånarna i Jarlaberg respektive Storängen för att skapa en bild av hur de ser på projektet Nacka Stad. Enkäten gjordes med hjälp av "SurveyMonkey" som är en webbsida där personer kan ladda upp sina enkäter kopplade till en länk. 80 flygblad delades ut i brevlådor i Jarlaberg och Storängen med information angående undersökningen och länken till enkäten.

Huvudsyftet med undersökningen bestod av fem frågor:

- Är du nöjd med den nuvarande kollektivtrafiken i området?
- Hur ofta i veckan reser du med kollektivtrafiken?
- Hur tror du den nya tunnelbanan kommer att påverka ditt boende?
- Hur tror du att värdet på din bostad kommer att skilja sig efter att Nacka Stad är färdigbyggt?
- Hur mycket tror du värdet på din bostad kommer förändras i procent?

Det var 24 personer som deltog i undersökningen varav 10 var från Jarlaberg och 14 från Storängen.

### 5.2.1 Är du nöjd med den nuvarande kollektivtrafiken i området?

Tabell 3: Svar på enkätfrågan

Svarsalternativ	Procentuell andel som valde alternativet
Inte alls nöjd	4,17%
Kan förbättras	29,17%
Nöjd	62,50%
Påverkar inte mig	4,17%

Det som kan utläsas från tabellen är att majoriteten av svarande är nöjda med den nuvarande kollektivtrafiken i Nacka. Dock så är det ungefär en tredjedel som tycker att den kan förbättras. Det finns inte heller något större missnöje med den befintliga kollektivtrafiken.

### 5.2.2 Hur ofta i veckan reser du med kollektivtrafiken?

Tabell 4: Svar på enkätfrågan

Svarsalternativ	Procentuell andel som valde alternativet
Mer sällan	45,83%
Några dagar	20,83%
I stort sett varje dag	33,33%

Här utläses att majoriteten av svarande inte använder kollektivtrafiken särskilt ofta. Många av dem som svarade ”mer sällan” valde också att svara ”nöjd” på föregående fråga, vilket antyder på att de som inte använder kollektivtrafiken ofta inte heller ställer lika höga krav på kollektivtrafiken. Detta i jämförelse med att de som använder kollektivtrafiken i stort sett varje dag tycker att den kan förbättras. Personer från Jarlaberg använder kollektivtrafiken betydligt mer än personer från Storängen.

### 5.2.3 Hur tror du att den nya tunnelbanan kommer att påverka ditt boende?

Tabell 5: Svar på enkätfrågan

Svarsalternativ	Procentuell andel som valde alternativet
Positivt	58,33%
Negativt	12,50%
Oförändrat	29,17%

Majoriteten har en positiv inställning till den nya tunnelbanan. Den positiva inställningen kom från personerna som använder den nuvarande kollektivtrafiken minst några dagar i veckan och är bosatta i Jarlaberg. Alla som svarade negativt var personer som tidigare hade svarat att de använder kollektivtrafiken mer sällan.

### 5.2.4 Hur tror du att värdet på din bostad kommer att skilja sig efter att Nacka Stad är färdigbyggt?

Tabell 6: Svar på enkätfrågan

Svarsalternativ	Procentuell andel som valde alternativet
Värdet kommer att öka	70,83%
Värdet kommer att sjunka	8,33%
Oförändrat	20,83%

Det som är av intresse från denna fråga är att personerna som hade en negativ inställning till den nya tunnelbanan svarade att de tror att värdet kommer att sjunka på deras bostäder. Vilket antyder att den negativa inställningen kommer från förväntningar att deras bostadspris kommer att påverkas negativt.

### 5.2.5 Hur mycket tror du värdet på din bostad kommer förändras i procent?

Tabell 7: Svar på enkätfrågan

Bostadsområde	Procent
Jarlaberg	+18,3%
Storängen	+13,6%

På den sista frågan fick deltagare i enkäten möjlighet att ange hur de tror värdet på dennes bostad kommer förändras i procent när Nacka Stad är färdigbyggt. Deltagaren fick möjligheten att lägga en punkt på en linje som hade ett intervall på -100% till +100%. Resultatet på medelvärdet av alla svar i Jarlaberg visade att bosatta i området estimerar en genomsnittlig ökning på 18,3% på sin egen bostad. I Storängen visade resultatet en genomsnittlig ökning på 13,6%. Den genomsnittliga prisökningen för Hjorthagen och Jakobsberg var 25% respektive 18,5%. Då bostadsprisförändring beror på förväntningar är det av stort intresse att se vad residerare i området och intresserade förväntar sig hända. Både i Jarlaberg och Storängen tros en värdeökning ske vilket visar en positiv inställning till vad som förväntas hända med bostadspriserna.

### 5.2.6 Sammanfattning enkätundersökning

Personer bosatta i Jarlaberg är mer benägna att använda sig av kollektivtrafiken än personer bosatta i Storängen. Detta var inte ett överraskande resultat eftersom, som nämnts tidigare, småhusägare ofta äger en bil och inte kommer att ändra sin vana bara för att kollektivtrafiken förbättras eller tillkommer. De som använder kollektivtrafiken minst några dagar i veckan har en positiv inställning till den nya tunnelbanan då dessa även ansåg att kollektivtrafiken i Nacka kan förbättras. Det fanns inte heller något tydligt samband att de som använder kollektivtrafiken mer sällan inte använder den för att de är missnöjda med hur den fungerar ut idag. Det som är intressant att se är hur mycket respektive område tror att deras fastighetspriser kommer att påverkas och jämföra det med resultatet från denna rapport.



## 6. Diskussion

*Diskussionen tar upp varje del tillhörande resultatet och litteraturstudien. Kapitlets syfte är att analysera den insamlade data för att sedan kunna komma fram till korrekta slutsatser.*

### 6.1 Nya bostäder

Nya bostäder har påvisat en positiv inverkan på befintliga bostäders pris. Detta enligt Zahirovich-Herbert & M.Gibler (2014) som beskriver att utbyggnaden leder till ett mer attraktivt område vilket gör att nya bostadsresidenter lockas att bosätta sig där och intill. Denna teori går dock endast att applicera på en radie som sträcker sig maximum 800 meter. Sagar & Whitehead (2015) beskrev den genomsnittliga prisökningen inom denna radie på 300 000 pund. Deras undersökning hade gjorts i fem olika postkodsdistrikt.

Problematiken med slutsatsen är att studien är gjord i England. Det är alltså inte något som direkt kan appliceras här i Sverige. Den prisökningen som påvisas kan inte förväntas ske i Sverige. Den engelska och svenska bostadsmarknaden har inte sett likadan ut och slutsatsen som har dragits angående prisökningen beror också på hur bostadsmarknaden i England såg ut vid just det tillfället. Det framgår inte heller vilket typ av bostäder som har undersökts. Därav går det inte att anta att bostäder som undersökt i England är godtyckliga jämförelseobjekt med bostäder i Jarlaberg och Storängen.

Denna studie har inte utgått från exakta avstånd. Det vill säga att en punkt i mitten av centrala Nacka har valts som utgångspunkt att mäta avståndet ifrån. Likaså med Jarlaberg och Storängen. I verkligheten kommer spridningen på utbyggnationen vara bredare vilket kan betyda att utbyggnationen av de nya bostäderna kan ligga närmare eller längre ifrån.

### 6.2 Ny service

Som Cockerham (2018) nämnde är det en hel del faktorer som kommer ha en påverkan på bostadspriser när kommersiella fastigheters utveckling fastställs. Exempelvis är en av de största faktorerna den ökade trafiken i området. Ett undantag var dock områden som redan har en hög population och rörelse. Dessa områden skulle istället leda till en positiv förändring av bostadspriset. Dahlberg (2013) beskrev också att lukten som kan tänkas komma från den utökade trafiken har en negativ påverkan på priset. Dessa faktorer är dock mer riktade mot om ett stort nytt köpcentrum skulle byggas, vilket inte är fallet här.

Jarlaberg och Storängen är som nämnt tidigare belägna 1 km respektive 1,2 km från den kraftigaste utbyggnationen av centrala Nacka. I dessa områden rör sig till majoritet personer som bor där. Centrala Nacka är redan vana vid att ett större antal personer rör sig inom området i och med det redan existerande köpcentrumet Nacka Forum som är beläget i närheten. I och med detta kan förväntas en värdeökning i Jarlaberg och Storängen.

### 6.3 Tunnelbana

Precis som med utvecklingen av kommersiella fastigheter har järnvägsutbyggnad en del faktorer som påverkar fastighetspriser i närheten. Buller är den vanligaste faktorn som tas upp när en ny järnväg ska byggas eller planeras (Dahlberg, 2013). Fastighetsägare av småhus vanligtvis också en mer negativ inställning till järnvägsutbyggnad på grund av att dessa i många fall inte har lika stor nytta av kollektivtrafiken då de är mer vana vid bil. Småhusägare påverkas därför bara av de negativa faktorerna utan att deras nytta ökar. Detta gäller likväl bara inom en radie på 1000 meter (Öhman, 2018). En tunnelbana tillför dock inte samma negativa påverkan som exempelvis ett pendeltåg. Tunnelbanan är belägen under mark och påverkar på så sätt inte landskapsbilden och tillför inte lika mycket buller.

Enkätundersökningen visade de deltagandes ställning till den nya tunnelbanan. Det viktigaste resultatet som kan utläsas för denna fråga är att resider i Jarlaberg har en positiv inställning till den tillkommande nya tunnelbanestationen. Småhusägare hade en mer negativ inställning. Detta förväntas bero på att nyttan en tunnelbana skulle medföra småhusägare inte alls är jämförlig med nyttan för lägenhetsägare. Prisförändringen som kan förväntas ske beror därav på den nytta tunnelbanestationen medför.

### 6.4 Booli

Data som hämtades från Booli och Svensk mäklarstatistik visar exempel på bostäder i Hjorthagen och Jakobsberg som har ökat i värde under en tidsperiod då Norra Djurgårdsstaden och Barkarbystaden utvecklats. I båda områdena fanns det ett begränsat antal försäljningar att analysera via Booli då alla köpeskillingar som skett inte visades eller bostäder helt enkelt inte har sålts under den relevanta tidsperioden. På bostäderna som hittades visades dock en betydande ökning och med hjälp av Svensk mäklarstatistik kunde värdet jämföras med den genomsnittliga värdeförändringen i kommunen under samma tidsperiod. Skillnaden var signifikant vilket kan bero på dem rådande projekten i närheten av

de undersökta bostäderna. Medelvärdet på prisökning i Hjorthagen och Jarlaberg var 25% respektive 18,5%.

## 7. Slutsats

*I detta kapitel dras slutsatser angående hypoteserna som dragits samt att frågeställningen besvaras.*

Hypoteser drogs för hjälpa till genom att ha påståenden att utgå från när frågeställningen ska besvaras. De tre hypoteserna som drogs är alla riktade till vilken värdeförändring som kan tänkas ske i Jarlaberg respektive Storängen.

### 7.1 De nya bostäderna kommer inte att påverka priset på de befintliga bostäderna.

Litteraturstudien påvisade en positiv påverkan på bostadspriserna. Detta gick dock bara att applicera på en radie som sträcker sig som längst 800 meter från nybyggnationen. Avståndet till Jarlaberg och Storängen är längre än 800 meter och bör därför inte påverkas. Dock i och med att avståndet inte är utmätt exakt och England och Sverige förmodligen inte påverkas på samma sätt kan inga slutsatser dras angående om nya bostäder kommer att påverka priser på befintliga bostäder i Jarlaberg och Storängen. Hypotesen går inte att besvara

### 7.2 Den ökade tillgängligheten till ny service kommer att medföra en positiv effekt på bostadspriserna.

Litteraturstudien tillsammans med Booli analysen ger upphov till att positiv effekt på bostadspriserna när ny service tillförs. Studierna från andra länder visade att högsta positiva effekten kom från ny service i jämförelse med nya bostäder och ny kollektivtrafik. Hypotesen anses stämma.

### 7.3 Den ökade tillgängligheten och bekvämligheten den nya tunnelbanestationen tillför kommer att ha en positiv effekt på bostadspriserna.

Litteraturstudien innehåller ett stort antal undersökningar som alla påvisar positiva effekter på bostadspriset en ny tunnelbana skulle tillföra för lägenhetsägare. För småhus påvisades både en positiv och negativ effekt. Den positiva var dock väldigt liten och beror på att nyttan inte alls är lika stor för småhusägare. Dessa effekter visas även i enkätundersökningen. Hypotesen anses därav stämma för Jarlaberg men inte nödvändigtvis för Storängen då nyttan kommer vara den avgörande faktorn.

### 7.4 Vilken effekt kommer projektet Nacka stad ha på bostadspriserna i Jarlaberg och Storängen?

Det bör kunna förväntas en positiv effekt i Jarlaberg av projektet Nacka stad med den information som har hittats i litteraturstudien och datainsamling från Booli. Storängen anses dock inte ha tillräckligt med information för att dra några specifika slutsatser. Småhusägare bör förvänta sig en positiv effekt på bostadspriserna när det gäller tillgänglighet till ny service. Huruvida denna positiva effekt kommer väga över alla andra eventuella negativa faktorer som kommer påverka bostadspriserna går inte att svara på här.

## Källförteckning

- Addae-Dapaah, K. and Lan, Y.S. (2010). *Shopping centres and the price of proximate residential properties*. 16th Annual Conference of the Pacific Rim Real Estate Society. Massey University: Wellington, New Zealand.
- Axel et al. (1998), *Mikroekonomi (2:a)*. [2019-04-13]
- Barkarbystaden (2019). *Spännande framtid*. Tillgänglig: <http://www.barkarbystaden.se/om/spannande-framtid.html> [2019-04-25]
- Barkarbystaden (2019). *Tunnelbana, pendeltåg & buss - superläget i regionen*. Tillgänglig: <http://www.barkarbystaden.se/om/laget---nara-till-det-mesta.html> [2019-04-25]
- Brown, R. (2005). *Private Real Estate Investment: Data Analysis and Decision Making*. Burlington, Massachusetts: Academic Press.
- Brunes, F. (2015). *Fastighetsvärdering och Marknadsanalys*. Studentlitteratur, upplaga 1:3.
- Bohman, H. & Nilsson, D. (2016). *The impact of regional commuter trains on property values: Price segments and income*. Journal of Transport Geography, 56(2016), s. 102-109.
- Booli (u.å). *Ahlsellvägen 18 Itr*. Tillgänglig: <https://www.booli.se/bostad/463280> [2019-04-25]
- Booli (u.å). *Allmogevägen 31*. Tillgänglig: <https://www.booli.se/bostad/467733> [2019-04-25]
- Booli (u.å). *Artemisgatan 7 Itr*. Tillgänglig: <https://www.booli.se/bostad/314466> [2019-04-25]
- Booli (u.å). *Hammarvägen 55*. Tillgänglig: <https://www.booli.se/slutpriser/hammarvagen/101936/> [2019-04-25]
- Booli (u.å). *Nimrodsgatan 7*. Tillgänglig: <https://www.booli.se/bostad/155586> [2019-04-25]
- Booli (u.å). *Nimrodsgatan 17*. Tillgänglig: <https://www.booli.se/annons/1262749> [2019-04-25]
- Booli (u.å). *Vasavägen 73 3tr*. Tillgänglig: <https://www.booli.se/bostad/784277> [2019-04-25]
- Booli (u.å). *Vasavägen 85 2tr*. Tillgänglig: <https://www.booli.se/bostad/784356> [2019-04-25]
- Bostadsrättsnytt (2018). *Utbyggd T-bana spås höja bopriser rejält*. Tillgänglig: <https://bostadsrattsnytt.se/nyheter/boprisutveckling/2018-12-17-utbyggd-t-bana-spas-hoeja-bopriser-rejaelt> [2019-04-22]
- Bowes, D. R. & Ihlanfeldt, K. R., (2001). *Identifying the Impacts of Rail Transit Stations on Residential Property Values*. Journal of Urban Economics, s. 1-25. [2019-04-20].

Dahlberg, M. (2013). *Hur faktorer i omgivningen påverkar husets värde*. Tillgänglig: <https://www.byggahus.se/ekonomi/hur-faktorer-omgivningen-paverkar-husets-varde> [2019-04-15]

Debrezion, G., Pels, E. & Rietveld, P., (2007). *The Impact of Railway Stations on Residential and Commercial Property Value: A Meta-analysis*. The Journal of Real Estate Finance and Economics, s. 161-180.

Duncan, M., (2008). *Comparing Rail Transit Capitalization Benefits for Single-Family and Condominium Units in San Diego, California*. Transportation Research Revord: Journal of the Transportation Research Board, Volym 2048, s. 120-130.

Ekonomifokus (2018). *Bostadspriser – Vad påverkar dessa generellt*. Tillgänglig: <https://www.ekonomifokus.se/bostad/salja-bostad-guide/bostadspriser-vad-paverkar-dessa-generellt> [2019-04-18]

Eliasson, J. (2016). *Förbättrade metoder för samhällsekonomisk analys av kollektivtrafikinvesteringar*. Stockholm: Department for Transport Science, KTH Royal Institute of Technology. s. 21-30

Fasli, M., Riza, M., & Erbilien, M. (2016). *The assessment and impact of shopping centers: case study lemar*. Open House International, 41(4), s. 98-103

Grass, R. G., (1992). *The Estimation of Residential Property values Around Transit Station sites in Washington DC*. Journal of Economics & Finance, Volym 16, s. 139-147.

Google Maps, *Nacka Forum*. Tillgänglig: <https://www.google.com/maps/place/Nacka+Forum/@59.3130562,18.16816,15z/data=!4m5!3m4!1s0x465f787fb71ff28b:0x972921593d30e67f!8m2!3d59.3101436!4d18.1651117> [2019-04-13]

Laakso, S., (1992). *Public transport investment and residential property values in Helsinki*. Scandinavian Housing and Planning Research, Volym 9, s. 217-229.

London school of economics and political science (2015). *New housing developments in the UK generally do not lower prices in surrounding areas*. Tillgänglig: <https://blogs.lse.ac.uk/politicsandpolicy/the-impact-of-new-housing-development-on-surrounding-areas/> [2019-04-20]

Lundin, C. (2014). *Rapid transit och fastighetsvärden – Utbyggnaden av tunnelbana till Nacka*. Kungliga Tekniska Högskolan: Stockholm, Sverige. [2019-04-13]

McDonald, J. F. & Osuji, C. I., (1995). *The effect of anticipated transportation improvement*. *Regional Science & Urban Economics*, Issue 25, s. 261-278. [2019-04-20].

McMillen, D. P., & McDonald, J. (2004). *Reaction of house prices to a new rapid transit line: Chicago's midway line, 1983–1999*. *Real Estate Economics*, 32(3), s. 463-486. <https://doi.org/10.1111/j.1080-8620.2004.00099.x> [2019-04-20].

Mohammad, S. I., Graham, D. J., Melo, P. C. & Anderson, R. J., (2013). *A metaanalysis of the impact of rail projects on land and property values*. Transportation Research Part A, Volym 50, s. 158-170

Nacka Kommun (2019). *Statistik om Nacka*. Tillgänglig: <https://www.nacka.se/kommun--politik/ekonomi-och-statistik/statistik/> [2019-04-21]

Nacka Kommun (2019). *Tunnelbana till Nacka*. Tillgänglig: <https://www.nacka.se/stadsutveckling-trafik/har-planerar-och-bygger-vi/sok-projekt-pa-namn/sickla/tunnelbana-till-nacka/> [2019-04-21]

Nacka Kommun (2019). *Nacka stad*. Tillgänglig: <https://www.nacka.se/stadsutveckling-trafik/har-planerar-och-bygger-vi/nacka-stad/> [2019-04-21]

National Encyclopedi (u.å). *Tillgänglighet*. Tillgänglig: <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/tillg%C3%A4nglighet> [2019-04-25]

Region Stockholm, *Nytt samråd och nya filmer*. Tillgänglig: <https://nyatunnelbanan.sll.se/sv/artikel/nytt-samrad-och-nya-filmer> [2019-04-13]

Sale, MC. (2015). *The impact of a shopping centre on the value of adjacent residential properties*. National Treasury of South Africa. [2019-04-13]

Seago, J. (2013). *Northgate Mall's effect on surrounding property values*. Economics 355 — Urban Economics. Durham Paper. Duke University. North Carolina, USA. [2019-04-13]

SF Gate (2018). *The effects of commercial property on residential value*. Tillgänglig: <https://homeguides.sfgate.com/effects-commercial-property-residential-value-7923.html> [2019-04-18]

Sinclair, R., (1967). *Von Thünen and Urban Sprawl*. *Annals of the Association of American Geographers*, 57(1), s. 72-87. [2019-04-13]

Spengler, E. H. (1930). *Land values in New York in relation to transit facilities*. Tillgänglig: <http://quod.lib.umich.edu/m/moa/AFR0303.0001.001?view=toc> [2019-04-20].

Stockholms stad (2019). *Tidsplan för Hjorthagen*. Tillgänglig: [https://xn--vxer-loa.stockholm/globalassets/omraden/-stadsutvecklingsomraden/oostermalm-norra\\_djurgardsstaden/hjorthagen-undersida-till-norra\\_djurgardsstaden/tidsplan\\_hjorthagen\\_190409.pdf](https://xn--vxer-loa.stockholm/globalassets/omraden/-stadsutvecklingsomraden/oostermalm-norra_djurgardsstaden/hjorthagen-undersida-till-norra_djurgardsstaden/tidsplan_hjorthagen_190409.pdf) [2019-04-25]

Svensk Fastighetsförmedling (u.å). *Vad påverkar bostadspriserna?* Tillgänglig: <https://www.svenskfast.se/guider/bostadspriser/> [2019-04-18]

Svensk mäklarstatistik (2019). Tillgänglig: <https://www.maklarstatistik.se/> [2019-04-25]

Svärdh, J.-E. (2009). *Commuting Time Choice and the Value of Travel Time*. Örebro: Örebro University.



Zahirovich-Herbert, V & M.Gibler Karen. (2014). *The effect of new residential construction on housing prices*. The University of Georgia: Athens, USA.

Zhang, L., Zhou, J., C.M.Hui, E., & Wen, H. (2018). *The effect of a shopping mall on housing prices: A case study in Hangzhou*. Hong Kong Polytechnic University: Hong Kong, China.

Öhman, A. (2018). *Transportinfrastruktursatsningar påverkan på fastighetsvärden*. Lund Universitet: Lund, Sverige.

## Bilaga – Enkätundersökning

Effekten på bostadsvärden av satsningen Nacka Stad och utbyggnationen av tunnelbanan.

Bor du i Jarlaberg eller Storängen?

1. Jarlaberg
2. Storängen

Hur länge har du bott där?

1. Mindre än 1 år
2. 1-3 år
3. 4-6 år
4. Mer än 6 år

Hur hög uppskattar du din kännedom vara om satsningen ”Nacka Stad”?

1. Känner inte till alls
2. Låg kännedom
3. God kännedom
4. Mycket god kännedom

Är du nöjd med den nuvarande kollektivtrafiken i området?

1. Inte nöjd alls
2. Kan förbättras
3. Nöjd
4. Påverkar inte mig

Hur ofta i veckan reser du med kollektivtrafiken i området?

1. Mer sällan
2. Några dagar
3. I stort sett varje dag

Till vad använder du kollektivtrafiken?

1. Arbete
2. Skola
3. Nöje
4. Shopping
5. Annat

Hur tror du att den nya tunnelbanan kommer att påverka ditt boende?

1. Positivt
2. Negativt
3. Oförändrat

Hur tror du att värdet på din bostad kommer att skilja sig efter Nacka Stad är färdigbyggt?

1. Värdet kommer att öka
2. Värdet kommer att sjunka
3. Oförändrat

Hur mycket tror du att värdet på din bostad kommer förändras i procent?

(Ett intervall på -100% till +100%)

TRITA-ABE-MBT-19434