

# VÄRDESKAPANDE STADSUTVECKLING

# BESTÄLLARE

---

## BESTÄLLARORGANISATION

*Ansvarig beställare:*

Staffan Claesson

*Styrgrupp:*

Staffan Claesson, Göteborgs stad

Per Kristersson, Göteborgsregionens kommunalförbund

Björn Siesjö, Göteborgs stad

*Referensgrupp:*

Rikard Ljunggren – Fastighetsägarna

Petra Sedelius – Sveriges byggindustrier

Mårten Tiselus – Göteborgs universitet

Åsa Swan – Älvstranden utveckling

Camilla Lindholm – Mölndals stad

Lena Dübeck – Trafikkontoret

Henrik Levin – Stadsledningskontoret

Cecilia Strömer - Park och naturförvaltningen

Anna Noring - Stadsbyggnadskontoret

Lukas Memborn - Fastighetskontoret



## KONSULTGRUPP

*Spacescape*

Alexander Ståhle (ansvarig)

Helena Lundin Kleberg

Tobias Nordström

Joel Hernbäck

Moa Rydell

Stina Gjertsen

*Evidens*

Ted Lindqvist

Eleonor Andersson

Thomas Sandberg

**SPACESCAPE** evidens:

# FÖRORD

---

Hur och varför skapas ekonomiska, kulturella och mänskliga värden när staden och regionen växer? Går det att med kunskap om den rådande marknadens betalningsvilja guida Göteborgs, Mölndals och för den delen hela Göteborgsregionens utvecklingsplaner för att uppnå mer nytta?

Flera stora och små stadsutvecklingsprojekt pågår i systemviktiga lägen. Samtidigt sker en mängd för-tättningsprojekt på flera platser i den redan byggda staden. Hur är det möjligt att nyttja utvecklings-trycket till att omskapa hela stadsbygden i mer hållbar, robust och attraktiv riktning?

Om vi, ett stort antal parter inom samhällsbyggnadssektorn, tillsammans tar fram empiriska kunskaper kring hur stadskvaliteter värderas, tror vi att detta kommer innebära att det blir enklare att hantera utvecklingsfrågor i vårt dagliga arbete.

Föreliggande rapport bygger på ett gemensamt lärande kring hur vi säkrar att platsernas potential nyttjas fullt ut och att vi siktar mot rätt ambitionsnivåer och säkrar potentiella nyttor vid utvecklandet av staden.

En särskild inriktning i arbetet har varit att stärka kunskapen kring den ekonomiska dimensionen av hållbar stadsutveckling för Göteborg, Mölndal och ett urval av Göteborgsregionens stationssamhäl-len. Till vår hjälp har Team Spacescape/Evidens på Fastighetskontorets uppdrag (som samordnat uppdraget) genomfört både studien samt arbetspro-

cessen för ett gemensamt kunskapsbyggande bland ingående parter.

Parterna, som gemensamt bekostat denna studie, har genom ett deltagande i arbetsprocessen, som sträcker sig utöver det vanliga, bidraget till att kvalitetssäkra konsulternas slutsatser i denna rapport. Därtill har ingående parter bidraget med omfattande material (kartdata och statistik) och skall ha ett särskilt tack i sammanhanget för detta åtagande.

Rapporten "Värdeskapande stadsutveckling" innehåller information (empiriskt mätbar) som tidigare saknats och bekräftar eller motsäger därmed tidigare uppfattningar hur olika värden är kopplade till olika stadskvaliteter. Att studien så långt som möjligt utgår från empiri är en stor styrka och det har varit ett tydligt önskemål från beställargruppens sida.

Rapporten Värdeskapande stadsutveckling är framförallt ett kunskapsunderlag i planeringen och ett underlag som kan fördjupas och användas i flera framtida sammanhang. All kartdata och statistik som genererats inom ramen för denna studie hanteras av Göteborgs stadsbyggnadskontors geodataavdelning och syftet är att kunna nyttja den till fortsatta studier.

Med förhoppningar om att fördjupad kunskap ger inspel till fortsatta värdeskapande diskussioner!

*Staffan Claesson Björn Siesjö Per Kristersson*

# SAMMANFATTNING

---

Städer finns för att de skapar närhet – närhet till jobb, service, kultur, rekreation och andra människor. Stadsforskningen bekräftar att det är närheten som avgör ekonomisk tillväxt, social segregation och miljöbelastning. Denna studie av Göteborgsregionen avspeglar detta.

Analysen har genomförts genom att i en statistik analys identifiera de lägesfaktorer som har störst enskild påverkan på bostadspriser, kontorshyror och handelsomsättning i regionen. De lägesfaktorer som har haft störst betydelse i Göteborgsregionen kallar vi i den här studien för stadskvaliteter. Stadskvaliteterna återspeglar olika typer av kvaliteter som bidrar till en attraktiv stad.

För att undersöka i vilken grad som värderingen av olika lägesfaktorer i monetära termer också avspeglar de boendes upplevelse av stadskvalitet har kompletterande studier genomförts. Dels har boende fått betygsätta stadsdelar i en stadsmiljöenkät och dels har områdenas bostadspriser jämförts med kötider och andrahandshyror för hyresrätter. De kompletterande studierna visar att bostadspriserna i hög grad samvarierar med såväl de boendes betyg på stadsdelarna och efterfrågan på hyresrätter. Resultatet är därmed allmänt giltigt och avspeglar inte bara värderingarna hos de med högst betalningsförmåga.

Resultatet av studien visar att det är stadsdelar i Göteborgsregionen som är både tillgängliga, täta och rekreativa som värderas högst.

*En tillgänglig stad* är en stad där det är lätt att ta sig till alla målpunkter. För detta krävs en effektiv infrastruktur som skapar tillgänglighet utan att den själv tar upp yta och bidrar till utglesning. För bostadsmarknaden och kontorsmarknaden är det närheten till stadskärnan och de människor som lever och arbetar där som är viktigast för tillgängligheten. Även tillgången till effektiv kollektivtrafik har stor betydelse. Tillgänglighet handlar också om att stadsmiljön behöver vara utformad så att det är trevligt att röra sig som gående. Gaturum som kantas av byggnader och entréer är attraktiva för både boende och handeln.

*En tät stad* skapar förutsättningar för närhet till många målpunkter, så som handel och service, arbetsplatser och bostäder. Att ha nära till många butiker, restauranger och kaféer har stor betydelse för både bostads- och kontorsmarknaden. För kontor handlar täthet också om att ha tillgång till en stor boendebefolkning. Klustereffekten påverkar både handel och kontor: att ha nära till många andra verksamheter inom samma bransch är viktigt.

*En rekreativ stad* är en efterfrågad kvalitet för boende. Med rekreativ stad menas här en stad där det är nära till parker, grönområden och vatten. För flerbostadshus är det framför allt parker gestaltade för rekreation och lek som uppskattas.

De tre studerade marknaderna i Göteborgsregionen samspelar, de är beroende av varandra för att uppnå de stadskvaliteter som efterfrågas. Det inne-

bär att blandstad är en förutsättning för stadskvaliteter. Tydligast är kanske bostads- och kontorsmarknadens beroende av handeln eftersom närhet till handel och service har stor betydelse för dessa. Flera stadskvaliteter är också samma för de tre olika marknaderna, vilket i sin tur skapar bra förutsättningar att skapa just blandstad. Det handlar till exempel om centrala och tillgängliga lägen, med attraktiva stadsgator och bra tillgång till handel och service.

Stadskvaliteterna i Göteborgsregionen visar också att det i stora delar är en hållbar stad som efterfrågas. Att ha nära till rekreation, handel och service, och nära mellan bostäder och arbetsplatser innebär att en större andel av transporterna kan ske hållbart. Tätheten innebär också att mindre yta upptas av bebyggelse vilket gör att värdefull mark kan sparas. Efterfrågan på bra grönområden skapar förutsättningar för att skapa goda ekologiska samband och ekosystemtjänster.

Denna studie visar var det finns stadskvaliteter idag, men resultatet pekar också på att det genom planering finns möjligheter att skapa fler stadskvaliteter. Stadsbyggandet handlar inte bara om att utnyttja dagens goda lägen utan lika mycket om att skapa nya goda lägen i framtiden.

# INNEHÅLL

---

|   |           |  |           |  |           |
|---|-----------|--|-----------|--|-----------|
| <b>INLEDNING</b>                              | <b>6</b>  | <b>STADSKVALITETER FÖR KONTOR</b>                        | <b>48</b> | Stadskvaliteter och blandstad.....       | 75        |
| Bakgrund och syfte .....                      | 7         | Analys av kontorshyror.....                              | 49        | Stadskvalitet och segregation.....       | 78        |
| <b>METOD</b>                                  | <b>8</b>  | Centralitet och Tillgänglighet till arbetsmarknaden..... | 51        | Universitetets stadskvaliteter .....     | 80        |
| Statistisk analys .....                       | 9         | Tillgänglighet till urbana verksamheter .....            | 52        | Tillgång till urbana verksamheter .....  | 81        |
| Lägesanalys i GIS.....                        | 11        | Kontorskluster .....                                     | 53        | Närhet till kollektivtrafik.....         | 82        |
| Prisdata .....                                | 13        | Modernitet.....  | 55        | <b>ANVÄNDINGSOMRÅDEN FÖR MODELLEN</b>    | <b>83</b> |
| <b>STADSKVALITETER FÖR BOSTÄDER</b>           | <b>14</b> | <b>STADSKVALITETER FÖR HANDEL</b>                        | <b>56</b> | Hur kan modellen användas?.....          | 84        |
| Analys av bostadsrätter och småhus.....       | 15        | Analys av handelsomsättning.....                         | 57        | Stadsbyggnad för ökad stadskvalitet..... | 87        |
| Bostadsrätter i flerbostadshus.....           | 18        | Täthet.....  | 60        | <b>KÄLLOR</b>                            | <b>88</b> |
| Småhus med äganderätt.....                    | 20        | Kluster.....   | 61        | <b>KARTBILAGA</b>                        | <b>90</b> |
| Jämförelse av analysresultaten .....          | 22        | Stadsgator och stadskvarter.....                         | 62        | Kartor .....                             | 91        |
| Centralitet och tillgänglighet.....           | 25        | Tillgång till parkering.....                             | 63        |  |           |
| Tillgång till urbana verksamheter .....       | 28        | Tillgång till kulturverksamheter .....                   | 64        |  |           |
| Nära parker och grönområden .....             | 31        | <b>GÖTEBORGSREGIONEN I ETT OMVÄRLDS-</b>                 | <b>65</b> |  |           |
| Nära vatten.....                              | 34        | <b>PERSPEKTIV</b>  | <b>65</b> |  |           |
| Stadsgator och stadskvarter .....             | 36        | Stadskvaliteter i andra städer .....                     | 66        |  |           |
| Tyst och Lugnt.....                           | 38        | <b>DISKUSSION OCH SLUTSATSER</b>                         | <b>69</b> |  |           |
| Kontrollvariabel: Socioekonomiskt index ..... | 39        | Vilken stad värdesätts i Göteborgsregionen? .....        | 70        |  |           |
| Analys av hyresrätter .....                   | 40        | Stadskvaliteter och värdet av infrastruktur .....        | 73        |  |           |
| Upplevda stadskvaliteter .....                | 42        |  |           |  |           |

**INLEDNING**

# BAKGRUND OCH SYFTE

---

Göteborgsregionen växer och flera utmanande utvecklingsprojekt pågår i regionen. Planerande och byggande aktörer i regionen tar dagligen beslut som påverkar hur staden utformas: täthet, parkstruktur, lokalisering av kollektivtrafik etcetera. För att kunna fatta beslut som skapar attraktiv och hållbar stadsbyggnad behövs också verktyg för att utvärdera hur dessa beslut bidrar till värden för stadsutvecklingen.

Studien Värdeskapande stadsutveckling syftar till att identifiera vilka värden eller stadskvaliteter som uppskattas i Göteborgsregionen genom att studera olika lägesvariabler för bostäder, kontor och handel. Analyserna bygger på utförliga GIS-analyser av en stor mängd lägesvariabler samt statistisk analys.

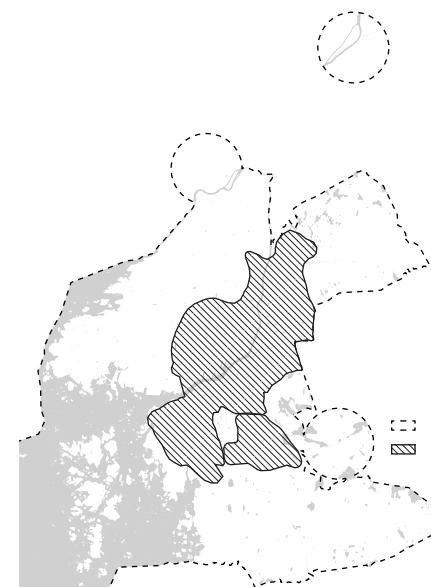
Resultaten ska ge konkreta verktyg för planeringen och svara på hur staden kan utformas för att öka stadskvaliteterna. Resultaten ska också kunna användas för att analysera i vilken grad planerade stadsdelar bidrar till en värdeskapande och ekonomisk hållbar stadsutveckling. Det handlar alltså också om att ta fram verktyg för att utvärdera olika stadsutvecklingsprojekts måluppfyllelse. Studien belyser också vidare aspekter av analysresultaten, som möjligheten att skapa en rättvis stad.

Under arbetet med studien har kontinuerliga workshops med viktiga aktörer inom samhällsplanering i regionen hållits. Workshopparna har syftat till att samla aktörernas hypoteser kring möjliga stadskva-

liteter, öka förståelsen för vald metod och i förlängningen skapa samsyn om hur stadsutveckling kan skapa värden.

- 
- Identifiera stadskvaliteter för bostäder, kontor och handel
  - Utveckla gemensam kunskap om stadsbyggandets möjligheter att skapa värden
  - Ta fram konkreta verktyg för att utvärdera pågående stadsbyggnadsprojekt
- 

## STUDIENS TRE HUVUDSYFTEN



## GEOGRAFISKA AVGRÄNSNINGAR

Göteborgsregionen och det sammanhängande stadsområdet (Mellanstaden + Innerstaden i Göteborgs stad samt centrala Mölndal)

Stadskvalitetsanalysen är gjord med en så kallad multipel regressionsanalys, där de enskilt viktigaste lägesvariablerna som påverkar bostadspriser, kontorshyror och handelsomsättning identifieras. Lägesvariablerna har i sin tur beräknats genom avancerad GIS-analys.

**METOD**



# STATISTISK ANALYS

---

Stadskvalitetsanalysen bygger på att betydelsefulla lägesvariabler har identifierats med hjälp av en så kallad multipel regressionsanalys. Här nedan följer en mer ingående beskrivning av metoden.

Inom statistik är multipel regression en teknik med vilken man kan undersöka om det finns ett statistiskt samband mellan en beroende variabel (Y=priser och hyror) och två eller flera förklarande, oberoende variabler (X=olika lägesvariabler). I den här studien är den beroende variabeln bostadspriser, kontorshyror eller handelsomsättning och de oberoende variablerna olika lägesvariabler.

## KORRELATION MELLAN BEROENDE OCH OBEROENDE VARIABLER

För att sortera ut vilka variabler som hypotetiskt kan förklara variationer i bostadspriser och kontorshyror har i ett första steg korrelationerna mellan olika lägesvariabler respektive priser och hyror beräknats. Korrelation är ett begrepp inom statistik som anger styrkan och riktningen av ett samband mellan två variabler. Korrelationen uttrycks som ett värde mellan 1 och -1, där 0 anger inget samband, 1 anger maximalt positivt samband och -1 anger maximalt negativt samband. Både positiva och negativa samband har varit intressanta i studierna.

## MULTEPEL REGRESSIONSANALYS

I ett andra steg har de variabler som redovisar hög korrelation med en beroende variabel, alltså priser, hyror eller omsättning, testats med hjälp av multipel regressionsanalys. De oberoende variablerna kan också uppvisa en högre eller lägre korrelation med andra oberoende variabler. I kontorsstudien visade det sig till exempel att boendetäthet mätt som antal boende inom en kilometer redovisade mycket hög korrelation med tillgänglighet till boende med kollektivtrafik. Det betyder att dessa båda variabler mäter ungefär samma sak och det blir därmed svårt att inkludera båda variablerna i en förklaringsmodell.

I nästa steg gäller det att försöka isolera varje stadskvalitets unika (partiella) prispåverkande effekt. Om man kan visa att en lägesvariabel på ett statistiskt signifikant sätt kan förklara en viss variation i priser eller hyror stärks hypotesen att just den kvaliteten påverkar betalningsviljan. Ett signifikant samband innebär att slumpfaktorn kan uteslutas.

Nästa steg i analysen är att addera ytterligare en lägesvariabel (oberoende variabel). Om den variabeln tillsammans med den förra variabeln kan öka förklaringen av variationen i priser och hyror och båda variablerna redovisar ett signifikant samband med hyror eller priser utvecklas regressionsmodellen.

## BEGREPP

### BEROENDE VARIABEL

Variabeln vars variation analysen syftar till att förklara. I den här studien är den beroende variabeln bostadspriser, kontorshyror eller handelsomsättning

### BETAKOEFFICIENT

Anger hur mycket en förändring med en enhet i den oberoende variabeln (en enskild lägesvariabel) påverkar bostadspriset, kontorshyran eller handelsomsättningen.

### FÖRKLARINGSGRAD

Förklaringsgraden anger hur träffsäker modellen är för att förklara variationen hos den beroende variabeln, i den här studien bostadspriser, kontorshyror eller handelsomsättning.

### KORRELATION

Anger styrkan i sambandet mellan två variabler.

### OBEROENDE VARIABEL

Variabler som förklarar variationer i den beroende variabeln. I den här studien är den oberoende variabeln olika lägesvariabler.

Med minst två variabler är det möjligt att i regressionskvationen utläsa respektive variabels unika påverkan på priset eller hyran. Regressionskvationen innehåller en koefficient för varje oberoende variabel. Koefficienten kallas betakoefficient och uttrycker den oberoende variabelns betydelse för variationer hos den beroende variabeln. Betakoefficienterna i regressionskvationen anger hur mycket en förändring med en enhet i den oberoende variabeln (en enskild lägesvariabel) påverkar det genomsnittliga priset eller hyran i ett område sedan man tagit hänsyn till påverkan från övriga oberoende variabler (alla övriga redovisade stadskvaliteter).

### **FÖRKLARINGSGRAD**

Förklaringsgraden anger hur träffsäker modellen är för att förklara variationen hos den beroende variabeln. Om en modell lyckas förutsäga rätt hyresnivå i nio områden av tio är således förklaringsgraden 90 procent. När de signifikanta oberoende variablerna, stadskvaliteterna, kan förklara upp emot 80 till 90 procent av variationen i hyror eller priser har man identifierat de viktigaste påverkande kvaliteterna och ytterligare variabler tillför då mycket liten ökning av förklaringsgraden. Resterande fel i modellen kan ha många orsaker som exempelvis slump, mätfel eller att det saknas någon variabel med liten påverkan.

### **VARIABLER SOM PÅVERKAR MEN SOM INTE KOMMER MED I MODELLEN**

Som nämnts ovan kan vissa variabler vara högt korrelerade med varandra, det vill säga båda variablerna mäter ungefär samma sak och det blir därmed svårt att inkludera båda i en förklaringsmodell. Givetvis påverkar båda variablerna attraktiviteten, som i exemplet ovan med boende i kontorets närhet och kollektiv tillgänglighet.

På samma sätt finns det troligtvis stadskvaliteter som inte påverkar prisnivån på grund av att de är jämnt spridda i geografin, till exempel skolor och livsmedelsbutiker. Då variationen mellan dessa i geografin är så låg får man ingen signifikant påverkan på priset i en regressionsmodell. En annan anledning till att en stadskvalitet inte ingår i förklaringsmodellen kan helt enkelt bero på att data inte finns tillgänglig inom ramen för denna studie, till exempel mer precis data om arkitektonisk utformning.

# LÄGESANALYS I GIS

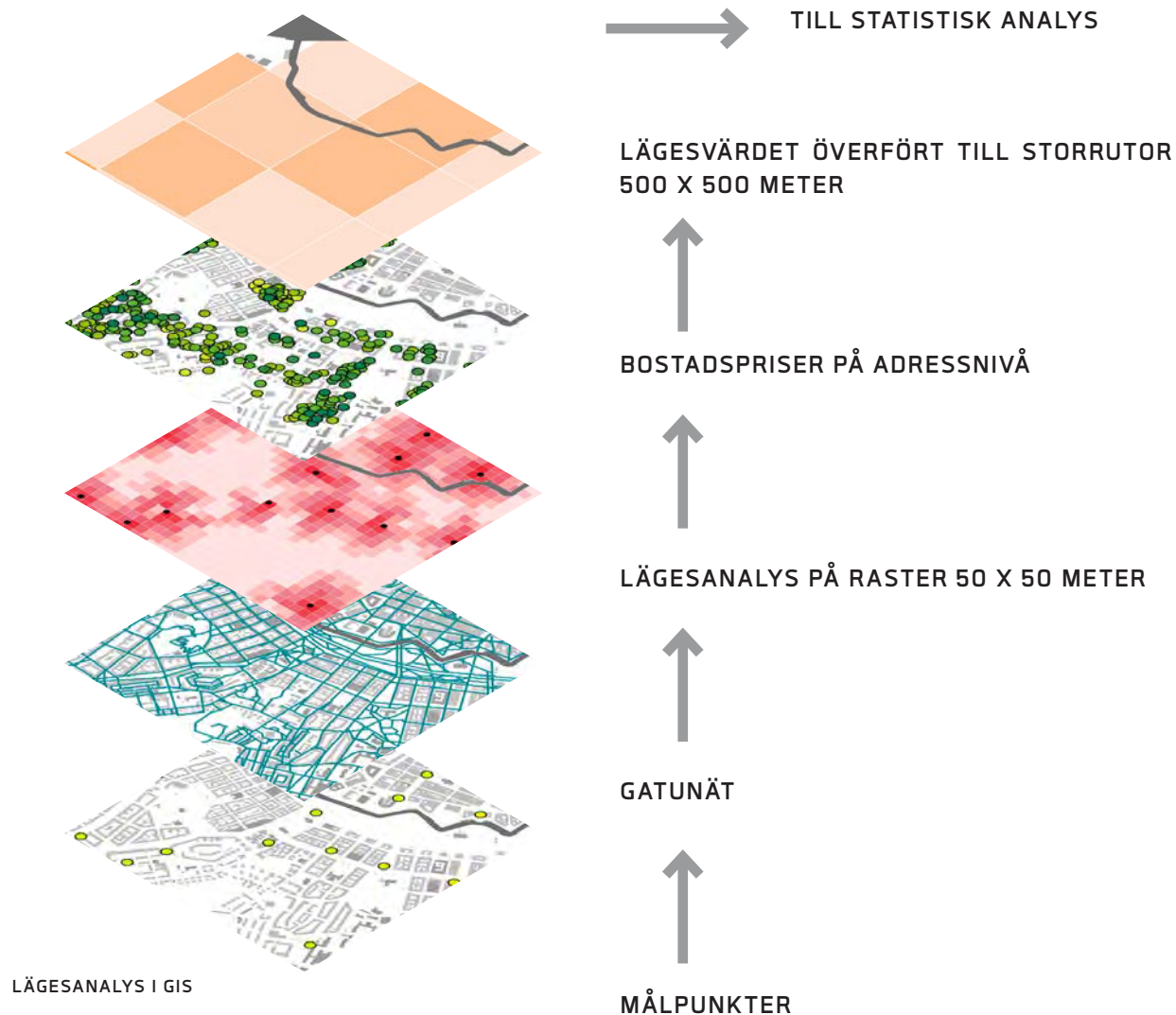
## GIS, NÄRHET OCH TILLGÄNGLIGHET

GIS står för geografiska informationssystem och avser datoriserade informationssystem för hantering och analys av lägesbundna data. Enkelt uttryckt kan GIS sägas vara en kombination av kartor och tabell-information som lagras och hanteras digitalt.

Stadskvalitetstudierna bygger på avancerade GIS-analyser som fångar olika lägen i staden. Merparten av analyserna fångar tillgänglighet eller avstånd till någon viss typ av målpunkt, till exempel tillgång till butiker inom olika avstånd eller avstånd till närmsta grundskola. Dessa analyser har gjorts i huvudsak genom att analysera avstånd i gatunätet vilket innebär att hänsyn tas till barriärer, till exempel vattenyor, stora vägar eller spårområden.

## PRISDATA OCH LÄGEN

Data om bostadspriser, kontorshyror och handelsomsättning har levererats på adressnivå vilket borgar för hög precision i modellen. Samtliga lägesanalyser har gjorts på ett raster på 50 x 50 meter som täcker hela analysområdet. Information från de individuella rutorna i rastret har därefter förts över till prisdatapunkterna. Eftersom stadskvalitetsanalyserna handlar om att förstå lägets påverkan på fastighetsvärden är det viktigt att individuella skillnader mellan bostäder, kontor eller butiker med samma lägesvärden inte påverkar analysen. Sådana skillnader kan till exempel handla om huruvida



lägenheten har balkong eller är nyrenoverad. För att undvika detta har värdena från prisdatapunkterna förts över till ett större rutnät på 500 x 500 meter. Dessa storrutor innehåller alltså medelvärden av alla prisdatapunkters lägesdata. Totalt har cirka 500 olika variabler testats i analysen. Även bostadspriser har förts över till det större rutnätet.

## DATAUNDERLAG

GIS-data har levererats huvudsakligen från Göteborgs kommun, Mölndals kommun och Göteborgs-regionen. I vissa fall har underlaget bearbetats, till exempel för att definiera vilken typ av grönytor som har parkkvaliteter. Mer information om dataunderlaget finns under beskrivningen av respektive analys.

## BRISTER

All GIS-analys bygger på att det finns korrekt data tillgängligt. Det innebär att vissa hypoteser om vad som påverkar värderingar inte kan tas med i analysen eftersom data inte har funnits tillgängligt i GIS. Exempel på sådana hypoteser är fasad- och gatumaterial, våningsantal och solljus.

Eftersom mer dataunderlag har funnits tillgängligt i det sammanhängande stadsområdet (de centrala delarna av Göteborgs och Mölndals kommun) har analyserna av bostadspriser delats upp i två olika geografiska områden. Det har gjort det möjligt att studera mer detaljerade lägesvariabler i de centrala delarna.

Skärmdump från excelark som samlar några av de 500 lägesvariablerna.

|      |                  |    |                 |               |                |             |              |
|------|------------------|----|-----------------|---------------|----------------|-------------|--------------|
| 000  | 13430.400390625  | 49 | 10259.560791016 | 44.000000000  | 1138.774444580 | 0.038564237 | 51227.06811  |
| 000  | 11885.046875000  | 47 | 8847.064453125  | 40.000000000  | 1082.229858398 | 0.036960725 | 43289.19433  |
| 000  | 9208.793955485   | 26 | 7103.335835775  | 12.645833333  | 726.993400097  | 0.015116582 | 11867.44641  |
| 000  | 9099.364183830   | 26 | 7069.424124053  | 13.954545455  | 764.304530288  | 0.019043189 | 11369.25606  |
| 000  | 9905.864760890   | 36 | 6890.389870384  | 11.848484848  | 776.062651663  | 0.015268507 | 9629.90119   |
| 000  | 10429.3758859375 | 38 | 6724.247363281  | 35.820000000  | 744.375086212  | 0.052795650 | 32117.18291  |
| 000  | 8899.539352829   | 26 | 6703.516086888  | 18.378378378  | 989.710294156  | 0.018427953 | 19166.81948  |
| 000  | 9089.165039063   | 28 | 6383.266601563  | 2.000000000   | 255.727386475  | 0.007820828 | 511.45477    |
| 000  | 8389.319281684   | 26 | 6544.901123047  | 7.277777778   | 463.988130358  | 0.017068172 | 3413.23205   |
| 000  | 7277.588867188   | 29 | 6018.510253906  | 43.000000000  | 1058.900024414 | 0.040608177 | 45532.70104  |
| 000  | 6984.029820033   | 27 | 5792.978620257  | 43.428571429  | 1059.850677490 | 0.040758428 | 51153.78927  |
| 000  | 7108.852050781   | 25 | 5286.913085938  | 7.000000000   | 733.748291016  | 0.009540056 | 5136.23803   |
| 000  | 7085.428431920   | 24 | 5384.433733259  | 13.714285714  | 1058.238490513 | 0.012998655 | 14485.67703  |
| 000  | 6112.588430304   | 24 | 5115.157509252  | 36.315789474  | 1151.367367393 | 0.031706356 | 42152.51238  |
| 000  | 6420.707153320   | 22 | 4859.889851888  | 24.750000000  | 1386.258961995 | 0.018024618 | 36619.83455  |
| 000  | 6155.821289063   | 5  | 2358.747558594  | 0.000000000   | 0.000000000    | 0.000000000 | 0.00000      |
| 180  | 861.125061035    | 8  | 628.535827637   | 11.000000000  | 484.345581055  | 0.022711057 | 5327.80139   |
| 000  | 1436.843872070   | 11 | 877.839172363   | 34.000000000  | 1080.450683594 | 0.031468350 | 36735.32324  |
| 000  | 1477.244262695   | 12 | 1119.679809570  | 50.000000000  | 1343.867553711 | 0.037206047 | 67193.37768  |
| 000  | 1050.866210937   | 11 | 824.189147949   | 29.000000000  | 1158.819335938 | 0.025025471 | 33605.76074  |
| 1081 | 795.133422852    | 6  | 657.138122559   | 20.000000000  | 1007.375488281 | 0.019853570 | 20147.50976  |
| 570  | 839.820617676    | 9  | 569.222290039   | 36.000000000  | 1124.535888672 | 0.032013207 | 40483.29199  |
| 755  | 379.612190648    | 5  | 284.217457018   | 58.736842105  | 1199.231246145 | 0.049660855 | 70666.83636  |
| 000  | 1677.519653320   | 11 | 1420.900146484  | 106.000000000 | 1680.981811523 | 0.063058386 | 178184.07202 |
| 000  | 1957.182911592   | 15 | 1539.009162454  | 44.647058824  | 818.247619629  | 0.054645226 | 38219.58787  |
| 229  | 176.898046549    | 1  | 129.698205263   | 1.300970874   | 319.568064829  | 0.007021061 | 431.26676    |
| 1861 | 363.430389404    | 2  | 256.614105225   | 3.000000000   | 1446.116821289 | 0.002074521 | 4338.35046   |
| 000  | 1550.795993381   | 12 | 1039.019117567  | 4.111111111   | 324.434736464  | 0.014006295 | 1439.81933   |
| 000  | 1938.772460937   | 13 | 1591.717651367  | 52.000000000  | 1103.539062500 | 0.047121123 | 57384.03125  |
| 000  | 1955.956875271   | 13 | 1555.797166612  | 67.500000000  | 1348.147203234 | 0.053873305 | 88200.67895  |
| 000  | 2423.899414063   | 16 | 1497.309692383  | 47.000000000  | 1104.623168945 | 0.042548447 | 51917.28894  |
| 000  | 1184.325927734   | 8  | 989.920166016   | 23.000000000  | 1478.459106445 | 0.015784512 | 33685.36706  |
| 120  | 195.773035559    | 1  | 125.934615938   | 0.326732673   | 621.978232960  | 0.000442605 | 241.97060    |
| 623  | 278.809265137    | 2  | 209.676742554   | 22.000000000  | 1360.392822266 | 0.016171800 | 29928.64208  |
| 865  | 191.130971118    | 1  | 119.031812900   | 1.451219512   | 422.198715582  | 0.002267781 | 1020.77678   |
| 589  | 372.068063589    | 2  | 261.531179575   | 3.384615385   | 1154.647404597 | 0.002976245 | 3869.12372   |
| 000  | 1721.119873047   | 8  | 1305.399414063  | 57.000000000  | 1001.651672363 | 0.056906010 | 57094.14532  |
| 000  | 1716.299302843   | 13 | 1462.699218750  | 117.111111111 | 1912.883599175 | 0.061577112 | 223882.25168 |
| 000  | 1647.865323153   | 13 | 1152.674738104  | 8.090909091   | 737.891052246  | 0.011179450 | 5900.48128   |
| 000  | 1953.980102539   | 15 | 1178.268310547  | 12.000000000  | 1289.271575928 | 0.009227528 | 16287.62191  |
| 000  | 1156.689331055   | 7  | 985.963195801   | 61.000000000  | 1995.208007812 | 0.030573253 | 121707.68847 |
| 427  | 934.647047255    | 7  | 782.617370605   | 19.744444444  | 1230.704262967 | 0.016144243 | 24370.54377  |
| 876  | 377.753479004    | 3  | 252.248260498   | 1.000000000   | 200.813903809  | 0.004979735 | 200.81390    |
| 869  | 349.287616730    | 4  | 173.988546371   | 17.500000000  | 880.877861023  | 0.019412267 | 16665.09826  |
| 1114 | 660.613586426    | 5  | 476.612121582   | 13.000000000  | 943.766784668  | 0.013774589 | 12268.96820  |
| 1177 | 799.089230069    | 5  | 607.168233975   | 7.109090909   | 502.767685214  | 0.020207076 | 4090.99690   |
| 704  | 487.853057861    | 3  | 405.197418213   | 36.000000000  | 1049.536254883 | 0.034300864 | 37783.30517  |
| 180  | 491.141912717    | 8  | 137.183123119   | 0.141791045   | 88.179973318   | 0.000823283 | 28.37154     |
| 087  | 750.887264226    | 4  | 523.734774427   | 0.517006803   | 235.951250647  | 0.005005098 | 150.77553    |
| 3911 | 122.442732639    | 0  | 89.282097738    | 74.295081967  | 1806.110183466 | 0.041031744 | 135430.59046 |
| 569  | 161.934875488    | 1  | 121.945144653   | 129.000000000 | 1522.858154297 | 0.084709137 | 196448.70190 |
| 1816 | 505.008801173    | 4  | 97.879891744    | 4.150793651   | 524.580748301  | 0.007645098 | 2328.76060   |
| 5141 | 247.645519081    | 3  | 116.291137893   | 13.317972350  | 852.524511241  | 0.015520914 | 12319.48175  |
| 007  | 105.001652861    | 1  | 56.647630404    | 6.479452055   | 648.703735352  | 0.010451954 | 4281.90420   |
| 579  | 987.263337788    | 8  | 733.549003200   | 2.605263158   | 461.883699919  | 0.005862969 | 1233.55978   |
| 000  | 1402.476928711   | 11 | 814.960510254   | 17.000000000  | 440.186737061  | 0.038619973 | 7483.17453   |
| 434  | 866.585144043    | 8  | 713.443298340   | 1.000000000   | 619.212951660  | 0.001614953 | 619.21295    |
| 790  | 633.716186523    | 5  | 189.267135620   | 4.000000000   | 1249.939941406 | 0.003200154 | 4999.75976   |

# PRISDATA

---

## BOSTADSRÄTTER

**Källa:** Valueguard. 2011-2015.

Priserna är uppräknade till dagens prisnivå samt kvalitetsjusterade med avseende på boarea och avgift.

## SMÅHUS

**Källa:** Valueguard. 2011-2015.

Priserna är uppräknade till dagens prisnivå samt kvalitetsjusterade med avseende på boarea och byggår.

## KONTOR

**Källa:** Strateg fastighetskonsult. 2015.

Information om 350 kontorstransaktioner är insamlad under hösten 2015 till våren 2016 via intervjuer med fastighetsägare och hyresgäster i de aktuella områdena.

## HANDEL

**Källa:** SCB. 2012.

Data över handelsomsättning kommer från SCB:s företagsregister som uppdateras med en rad uppgifter från Skatteverket och andra kompletterande källor.



Redbergsplatsen

För att identifiera vilka kvaliteter som värderas högt av boende har en analys av bostadspriser och en stor mängd lägesfaktorer genomförts. En enkätundersökning fångar dessutom hur stadskvaliteterna upplevs av de boende. Upplåteleseformens betydelse för värderingen av stadsmiljön har också undersökts.

# STADSKVALITETER FÖR BOSTÄDER

# ANALYS AV BOSTADSRÄTTER OCH SMÅHUS

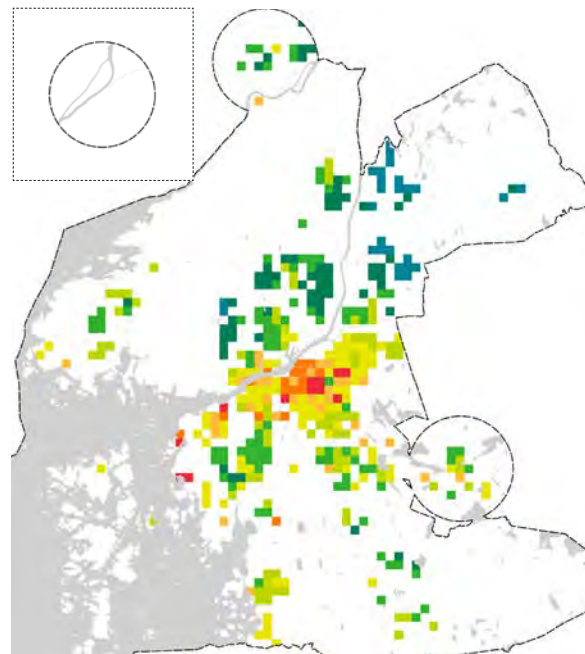
Med sju till åtta stadskvaliteter och ett socio-ekonomiskt index kan priserna för bostadsrätter förklaras med 87 procent och priserna för småhus med 81 procent i Göteborgsregionen. Stadsdelar med bra tillgänglighet, korta transporter och trevlig och rekreativ stadsmiljö värderas högst.

## INTRODUKTION

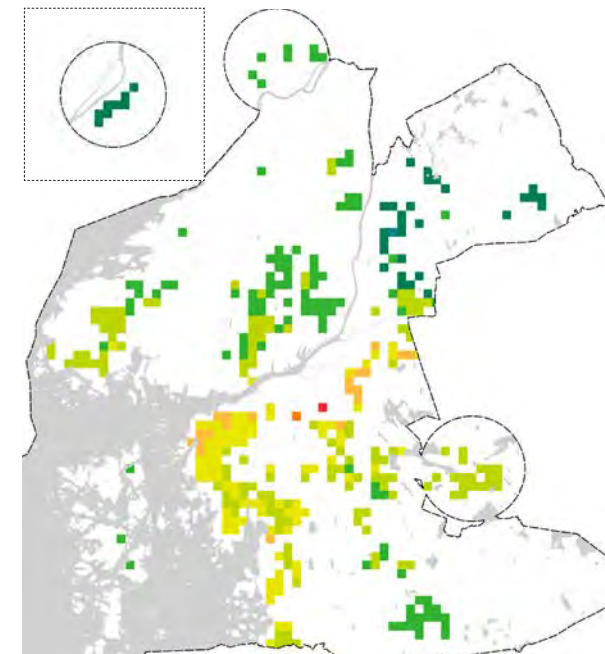
Göteborgsregionen har som mål att fortsätta växa med 10 000 invånare per år (Göteborgsregionens kommunalförbund 2013). Utvecklingen ska stödjas av att regionen erbjuder attraktiva och trygga livsmiljöer, goda utbildningsmöjligheter och bra samhällsservice men även ett varierat utbud av evenemang och kultur. Rörligheten i Göteborgsregionen ökar för varje år och därmed har hushållens möjligheter att välja boende i en större geografi också ökat. Stora prisskillnader på bostäder i regionen (mellan 70000 kr/kvm och 9000 kr/kvm för flerbostadshus) visar på att lägen värderas mycket olika av bostadsköparna.

## MODELLBESKRIVNING

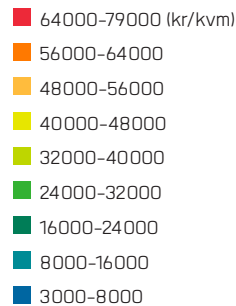
För att förstå vilka lägesvariabler som bostadsköpare värderar högre i regionen har totalt 40000 försäljningar från åren 2011 till 2015 analyserats utifrån uppemot 500 olika lägesvariabler. Fokus här har alltså varit på bostadens läge och omgivande



PRISER PÅ BOSTADSRÄTTER



PRISER PÅ SMÅHUSPRISER

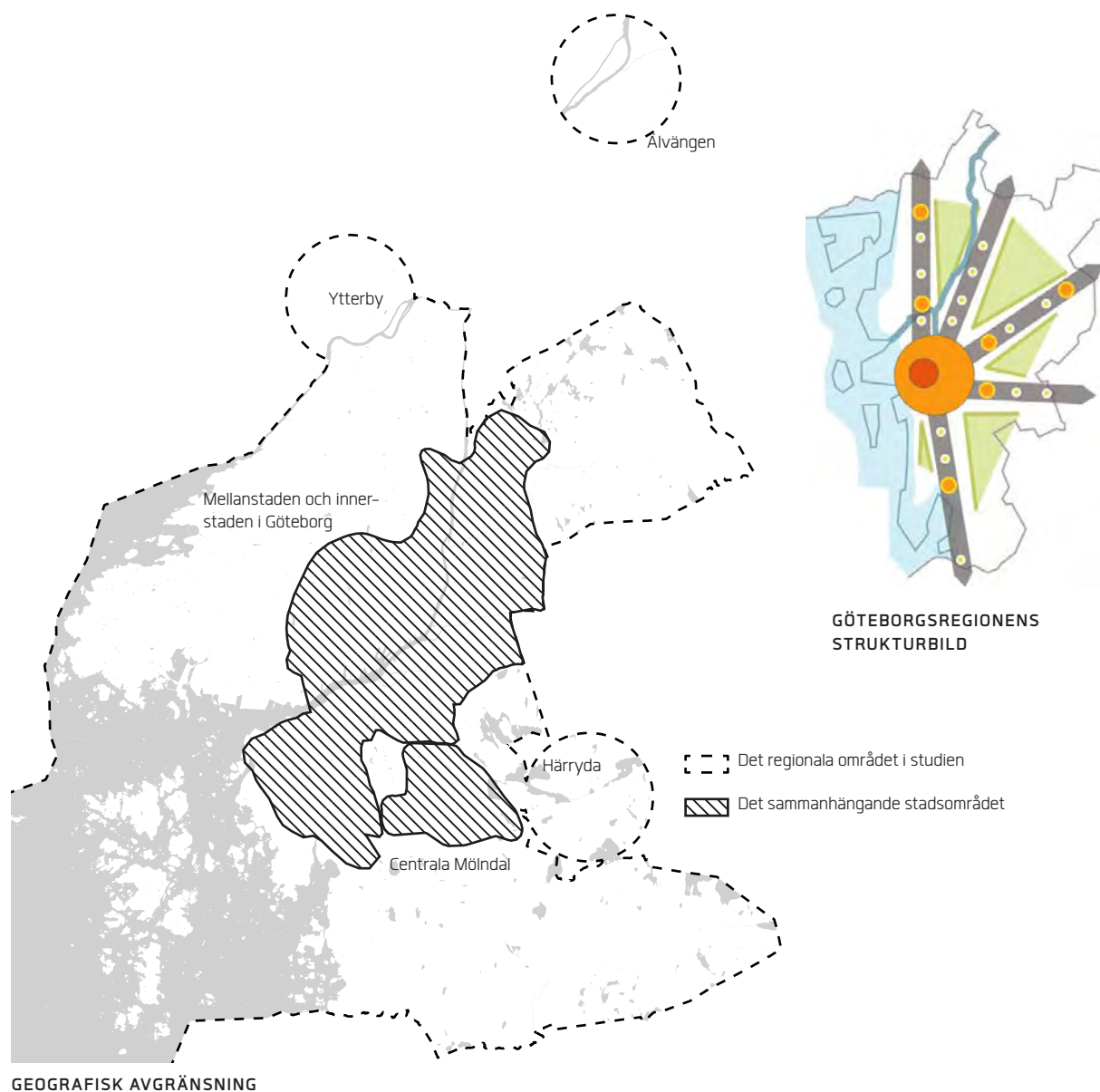


stadsmiljö, inte enskilda bostadskvaliteter som till exempel bostadens storlek, balkong eller takhöjd. Hur den typen av kvaliteter värderas har studerats för privata fastighetsägare av bland annat Evidens.

Metoden för studien är en så kallad multipel regressionsanalys, ett antal variabler som enskilt förklarar en oberoende variabel, i det här fallet bostadspris, identifieras. Lägesvariablerna har identifierats genom GIS-analys. Läs mer om analysmetoden i metodkapitlet. Bostadsmarknaden har delats upp i bostadsrätter i flerbostadshus och småhus med äganderätt.

### GEOGRAFISK AVGRÄNSNING

Två olika geografiska avgränsningar ingår i studien. En större geografi bestående av Göteborgs och Mölndals sammanhängande stadsområde (innerstaden och mellanstaden i Göteborgs stad och centrala Mölndal) samt tätorterna Älvängen, Mölnlycke och Ytterby (ett område 3 km runt stationerna i respektive tätort) har analyserats för sig. I rapporten kallas detta område för det regionala området. Eftersom det finns tillgång till bättre dataunderlaget i de centrala delarna av detta område har det analyserats för sig. Detta område, som i stort motsvarar Göteborgsregionens definition av kärnan och det sammanhängande stadsområdet, utgörs av de mer tätt bebyggda delarna av Göteborgs och Mölndals kommun. I rapporten kallas detta område för det sammanhängande stadsområdet.





## BOSTADSPRISER SOM MÅTT PÅ ATTRAKTIVITET

I studien har bostadspriser använts som ett mått på attraktivitet. Ett grundläggande skäl till att välja bostadspriser är att hushållens värderingar därigenom kommer till uttryck i monetära termer. Vilka ekonomiska uppoffringar hushåll är beredda att göra för att bo i olika fysiska miljöer ger god information om prioriteringar. Hur hushåll uppfattar en miljö skapar olika konkurrenstryck för olika miljöer. Om många hushåll vill bo i en viss miljö betyder det att konkurrensen om bostäderna i den miljön ökar med högre priser som följd. Samtidigt finns en risk att betalningsviljan bara speglar preferenser hos de som har hög betalningsförmåga. Därför har en enkätstudie genomförts som riktats till hushåll med bland annat olika inkomstnivåer i både hyresrätt, bostadsrätt och småhus. Resultatet av enkäten visar att samma stadskvaliteter efterfrågas även på hyresmarknaden och av hushåll med olika inkomster. Läs mer om enkäten på sidan 42.

För att få fler mått på attraktivitet än priser och betalningsvilja har dessutom kötider på hyresrättsmarknaden studerats. Tanken är att en lång kötid till hyresrätter i en viss stadsmiljö jämfört med stadsmiljöer med kortare kötider indikerar att många hushåll uppfattar stadsmiljön i ett område med långa kötider som mer attraktiv. Resultaten visar mycket hög samvariation mellan prisnivåer och kötider. Attraktivitet kan därför också uttryckas med ett sådant icke-monetärt mått.

En invändning mot synsättet att prisnivån eller kötiden är goda indikatorer på attraktivitet är att priset påverkas av både efterfrågan och utbud. Höga priser kan därför vara ett resultat av att utbudet av stadsmiljöer med egenskaper många hushåll har hög betalningsvilja för är litet i förhållande till efterfrågan. Priset behöver då inte vara ett explicit mått på attraktivitet utan kan i stället vara en indikator på att utbudet av de stadskvaliteter som ger vissa miljöer höga priser är för litet i förhållande till efterfrågan på dessa kvaliteter. Frågan är om inte också det är ett argument för att öka utbudet av sådana miljöer?



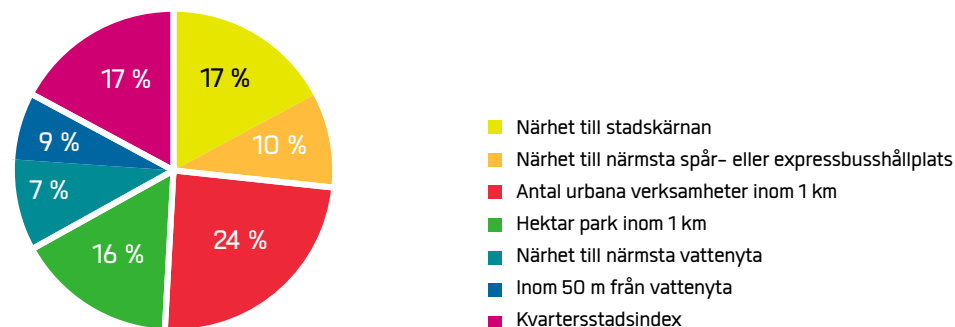
# BOSTADSRÄTTER I FLERBOSTADSHUS

Med kunskap om sju stadskvaliteter och den socioekonomiska nivån i ett område kan bostadsrättspriserna avgöras med cirka 10 procents felmarginal. Resultatet visar på en stor jämvikt mellan de olika lägesvariablernas betydelse för att förklara bostadsrättspriser.

## DET SAMMANHÄNGANDE STADSOMRÅDET

Modellen för bostadsrätter i flerfamiljshus i det sammanhängande stadsområdet baseras på åtta olika variabler som tillsammans kan förklara 87 procent av prisvariationen mellan områden, där varje enskild variabel har en signifikant påverkan på priset. Sju variabler är tydliga rumsliga variabler som beskriver stadsbyggandet. Dessa variabler sammanfattas i begreppet stadskvaliteter. Den åttonde variabeln är en kontrollvariabel och beskriver socioekonomin i området.

De sju stadskvaliteterna beskriver områdets centralitet och tillgänglighet, utbudet av handel och service, tillgången till rekreativa kvaliteter och upplevelsen av stadsmiljön. De olika stadskvaliteterna beskrivs mer ingående på s 25-39. Från ett vetenskapligt perspektiv är resultaten värda uppmärksamhet eftersom de både bekräftar och delvis motsäger tidigare forskning om vad som är attraktivt i en stadsregion. Det finns stor konsensus om den regionala tillgänglighetens betydelse för bostadsmarknaden medan urbana kvaliteter och nära avstånd får större



FIGUR 1. Stadskvaliteternas vikt i modellen för det sammanhängande stadsområdet, exklusive socioekonomiskt index

- Närhet till stadskärnan
- Närhet till närmsta spår- eller expressbusshållplats
- Antal urbana verksamheter inom 1 km
- Hektar park inom 1 km
- Närhet till närmsta vattenyta
- Inom 50 m från vattenyta
- Kvartersstadsindex
- Socioekonomiskt index (kontrollvariabel)

Stadskvaliteter och kontrollvariabel för bostadsrätter

genomslag än vad traditionella urbanekonomiska teorier beskrivit.

Sett till de sju variablernas inbördes relation är de enskilda variablerna ganska jämnt fördelade. Hälften av vikten ligger på centralitet och tillgänglighet samt tillgång till handel och service. Den andra hälften handlar om rekreativa kvaliteter och hur stadsmiljön utformas.

I Tabell 1 redovisas hur bostadspriset förändras vid några exempel på förändringar av enskilda stads-kvaliteter, det vill säga varje stads-kvalitets unika påverkan på priset, allt annat lika.

## DET REGIONALA OMRÅDET

Resultaten av analysen av det regionala analysom-rådet (Göteborgs kommun, Mölndals kommun samt Mölnlycke, Älvängen och Ytterby) liknar de i det sammanhängande stadsområdet, i den mån samma variabler kunnat analyseras. De variabler som saknas i analysen handlar framförallt om stadsmiljö och rekreation. Till exempel saknas underlag för att analysera parktillgång och stadsmiljöns utformning. Centralitet, tillgång till urbana verksamheter, närhet till vatten och socioekonomiskt index påverkar pri-serna även när man ser till det större analysområdet. Kollektivtrafiktillgänglighet kommer inte med som en stads-kvalitet vilken kan ha att göra att kollektiv-trafiken inte klarar konkurrensen med bilen i peri-fera områden med sämre utbyggd kollektivtrafik.

| VARIABLER  | MEDEL-VÄRDE | MAXVÄRDE | MINVÄRDE | ANTAGEN FÖRÄNDRING | PRISÖKNING, KR/KVM |
|--|-------------|----------|----------|--------------------|--------------------|
| Närhet till stadskärnan                              | 5 400       | 14200    | 400      | Minskning 1 km     | 700                |
| Närhet till närmsta spår- eller expressbusshållplats | 700         | 4000     | 100      | Minskning 1 km     | 1600               |
| Antal urbana verksamheter inom 1 km                  | 144         | 1264     | 2        | Ökning 100 %       | 2200               |
| Hektar park inom 1 km                                | 5           | 27       | 0        | Ökning 10 ha       | 3300               |
| Närhet till närmsta vattenyta                        | 1 500       | 3900     | 20       | Minskning 1 km     | 1200               |
| Inom 50 m från vattenyta                             | 0           | 1        | 0        | Ja                 | 7800               |
| Kvartersstadsindex                                   | 36          | 90       | 0        | 10                 | 950                |
| Socioekonomiskt index                                | 33          | 56       | 13       | 5                  | 4600               |

**TABELL 1.** Statistisk modell för bostadsrätter i det sammanhängande bostadsområdet.

# SMÅHUS MED ÄGANDERÄTT

Med kunskap om åtta stadskvaliteter och den socioekonomiska nivån kan småhuspriser förklaras med 81 procent. Resultatet visar liksom i bostadsrättsstudien på en stor jämvikt mellan de olika lägesvariablernas betydelse för att förklara priser.

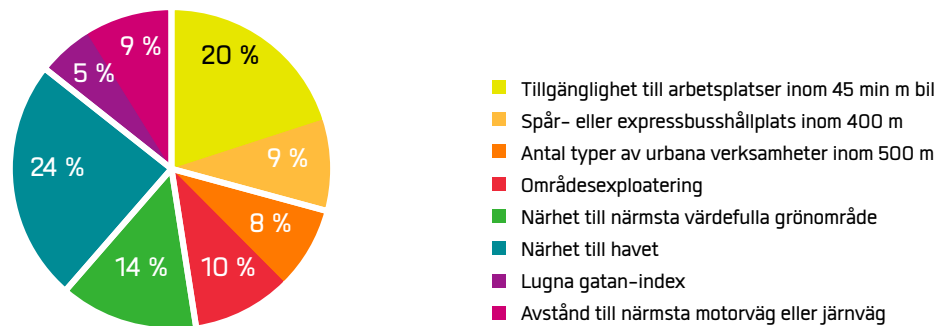
## DET SAMMANHÄNGANDE STADSOMRÅDET

Åtta variabler beskriver olika rumsliga aspekter, det vill säga stadskvaliteter, medan den nionde precis som för bostadsrätter handlar om socioekonomi.

Sett till de olika stadskvaliteternas inbördes vikt är fördelningen ungefär lika fördelad mellan tillgänglighet och utbud å ena sidan, och rekreation och stadsmiljö å andra sidan. Bilden för småhus är dock lite mer komplex eftersom variabeln Lugna gatan-index (som beskriver förekomsten av både ett sammankopplat gatunät och gator med låga hastigheter) i viss mån också handlar om tillgänglighet i och med att den beskriver hur väl gatunätet är sammankopplat.

## DET REGIONALA OMRÅDET

Resultaten av analysen av det regionala analysområdet (Göteborgs kommun, Mölndals kommun samt Mölnlycke, Älvängen och Ytterby) liknar de i det sammanhängande stadsområdet, i den mån samma variabler kunnat analyseras. De variabler som saknas i analysen handlar framförallt om stadsmiljö



FIGUR 2. Stadskvaliteternas vikt i modellen, exklusive socioekonomiskt index

- Tillgänglighet till arbetsplatser inom 45 min m bil
- Spår- eller expressbusshållplats inom 400 m
- Antal typer av urbana verksamheter inom 500 m
- Områdesexploatering
- Avstånd till närmsta värdefulla grönområde
- Avstånd till havet
- Lugna gatan-index
- Avstånd till närmsta motorväg eller järnväg
- Socioekonomiskt index (kontrollvariabel)

Stadskvaliteter och kontrollvariabel för småhus

och rekreation. Till exempel saknas underlag för att analysera parktillgång och hastighetsgränser. Centralitet, tillgång till urbana verksamheter, närhet till vatten och socioekonomiskt index påverkar priserna även när man ser till det större analysområdet. Kollektivtrafiktillgänglighet kommer inte med som en stadskvalitet vilken kan ha att göra att kollektivtrafiken inte klarar konkurrensen med bilen i perifera områden med sämre utbyggd kollektivtrafik.

| VARIABLER   | MEDEL-<br>VÄRDE | MAXVÄRDE | MINVÄRDE | ANTAGEN<br>FÖRÄNDRING | PRISÖKNING,<br>KR/<br>KVM |
|---|-----------------|----------|----------|-----------------------|---------------------------|
| Tillgänglighet till arbetsplatser inom 45 min m bil | 407 900         | 451400   | 381700   | Ökning 10000 st       | 2100                      |
| Spår- eller expressbusshållplats inom 400 m         | 0,1             | 1        | 0        | Ja                    | 4300                      |
| Antal typer av urbana verksamheter inom 500 m       | 2,5             | 4,8      | 0        | 1 st                  | 1100                      |
| Områdesexploatering                                 | 0,14            | 0,55     | 0,005    | 10000 kvm             | 600                       |
| Avstånd till närmsta värdefulla grönområde          | 1 100           | 3800     | 70       | Minskning 1 km        | 2000                      |
| Avstånd till havet                                  | 7 800           | 17800    | 300      | Minskning 1 km        | 600                       |
| Lugna gatan-index                                   | 0,4             | 0,8      | 0        | Ökning med 0,1        | 390                       |
| Avstånd till närmsta motorväg eller järnväg         | 2 400           | 7200     | 80       | Ökning 1 km           | 600                       |
| Socioekonomiskt index                               | 33              | 61       | 11       | 5                     | 2100                      |

**TABELL 2.** Statistisk modell för småhus i det sammanhängande stadsområdet

# JÄMFÖRELSE AV ANALYSRESULTATEN

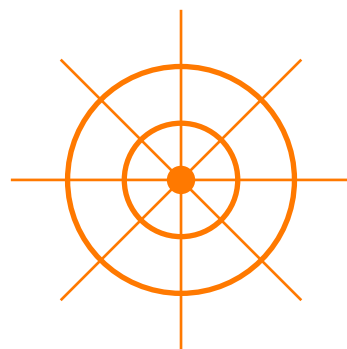
Analysresultaten från analysen av flerbostadshus och småhus har delats in i sex teman som sammanfattar de stadskvaliteter som efterfrågas på bostadsmarknaden i Göteborgsregionen. Temana är

- Centralitet och tillgänglighet
- Tillgång till urbana verksamheter
- Nära parker och grönområden
- Nära vatten
- Stadsgator och stadskvarter
- Tryggt och tyst

Temana beskrivs mer ingående på sidan 25-39.

## BOENDEKVALITETER I REGIONALT PERSPEKTIV

Analysen visar att de stadskvaliteter som efterfrågas på bostadsmarknaden varierar stort i Göteborgsregionen. Priserna är som högst i den centrala kärnan och det sammanhängande stadsområdet, framförallt söder om älven. Centraliteten får också stort genomslag i analysen, både för bostadsrätter där den mäts som avstånd till city, och för småhus där variabeln tillgänglighet till arbetsplatser inom 45 minuter med bil är som högst i centrala staden.



CENTRALITET OCH TILLGÄNGLIGHET



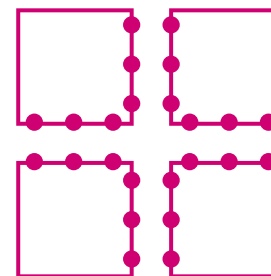
TILLGÅNG TILL URBANA VERKSAMHETER



NÄRA PARKER OCH GRÖNOMRÅDEN



NÄRA VATTEN



STADSGATOR OCH STADSKVARTER



TRYGGT OCH TYST

STADSKVALITETER FÖR BOENDE I GÖTEBORGSREGIONEN UPPDELAT I OLIKA TEMAN. TEMANA BESKRIVS NÄRMARE PÅ SIDAN 25-39

Denna stadskvalitet är kanske den som är svårast att förändra: regionens mer perifera delar kommer fortsätta ligga långt bort. Flertalet av de andra kvaliteterna kan dock förändras med stadsbyggnad och på så vis skapa mer jämnt distribuerade stadskvaliteter i regionen.

### JÄMFÖRELSE MELLAN SMÅHUS OCH FLERBOSTADSHUS

Vissa skillnader finns mellan småhus- och bostadsrättsstudien. Vad gäller centralitet och tillgänglighet är gångavståndet till spårbunden kollektivtrafik eller expressbuss viktigt för både småhus- och bostadsrättsköpare. Tillgängligheten till stadskärnan är viktig för båda marknaderna men medan bostadsrättsköpare värderar närheten till stadskärnan högst är den viktigaste regionala tillgänglighetsvariabeln för småhusköpare hur många arbetsplatser som nås inom 45 minuter med bil. Störst antal arbetsplatser nås ju närmare stadskärnan man kommer. Att biltillgängligheten ändå väger tyngre för småhusköpare kan handla om att boende i småhus i större utsträckning har tillgång till bil.

Det är påtagligt, och sett till tidigare teorier kanske något förvånande, att småhusköpare i mycket stor utsträckning också uppskattar urbana kvaliteter. Centralitet, täthet, gångavstånd till kollektivtrafik och urban service är viktiga faktorer för de som köper småhus i Göteborgsregionen. Att täthet och konsekvenserna av täthet (möjligheten att upprätthålla ett större serviceutbud och god kollektivtrafik) efterfrågas på småhusmarknaden är på sätt och vis en paradox eftersom småhustypologin i sig har svårt att åstadkomma den nödvändiga tätheten. På så vis

| TEMA         | BOSTADSRÄTTER   | SMÅHUS  |
|--------------|---|---|
| TILLGÄNGLIGT | <ul style="list-style-type: none"> <li>Närhet till stadskärna</li> <li>Närhet till närmsta spår- eller expressbushållplats</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Tillgängliga arbetsplatser inom 45 min med bil</li> <li>Max 400 m till spår- eller expressbushållplats</li> </ul>  |
| TÄTT         | <ul style="list-style-type: none"> <li>Antal urbana verksamheter inom 1 km</li> <li>Stadsgator och stadskvarter</li> </ul>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Antal typer av urbana verksamheter inom 500 m</li> <li>Områdeseexploatering</li> </ul>   |
| REKREATIVT   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Hektar park inom 1 km</li> <li>Närhet till vatten</li> </ul>                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Närhet till närmsta grönområde med rekreativa kvaliteter</li> <li>Närhet till hav</li> <li>Lugna gatan-index</li> <li>Avstånd till närmsta motorväg och järnväg</li> </ul> |

JÄMFÖRELSE MELLAN BOSTADSRÄTTER OCH SMÅHUS I DET SAMMANHÄNGANDE STADSOMRÅDET

är småhusen beroende av närhet till flerbostadshus. De stadsdelar med högst småhuspriser är också i mycket hög grad stadsdelar med en blandning av flerbostadshus och småhus. Önskan att bo i småhus handlar alltså inte om en önskan att bo på landet.

Både boende i flerbostadshus i småhus och flerbostadshus uppskattar grönområden, men med vissa skillnader. För boende i bostadsrätt är det tydligt att grönområden med parkkaraktär värderas högst, och då handlar det också om att ha tillgång till mycket parkyta inom gångavstånd. För småhusköpare är det viktigaste att ha nära till ett grönområde med stora rekreativa värden. Dessa grönområden kan vara anlagda parker, men också större naturområden.

I bostadsrättsmodellen är det närhet till vatten som ger utslag medan det i småhusmodellen handlar om närhet till hav. Denna skillnad beror troligtvis på att försäljningspunkterna för bostadsrätter ligger för långt från havet för att detta ska skapa något värde.





# CENTRALITET OCH TILLGÄNGLIGHET

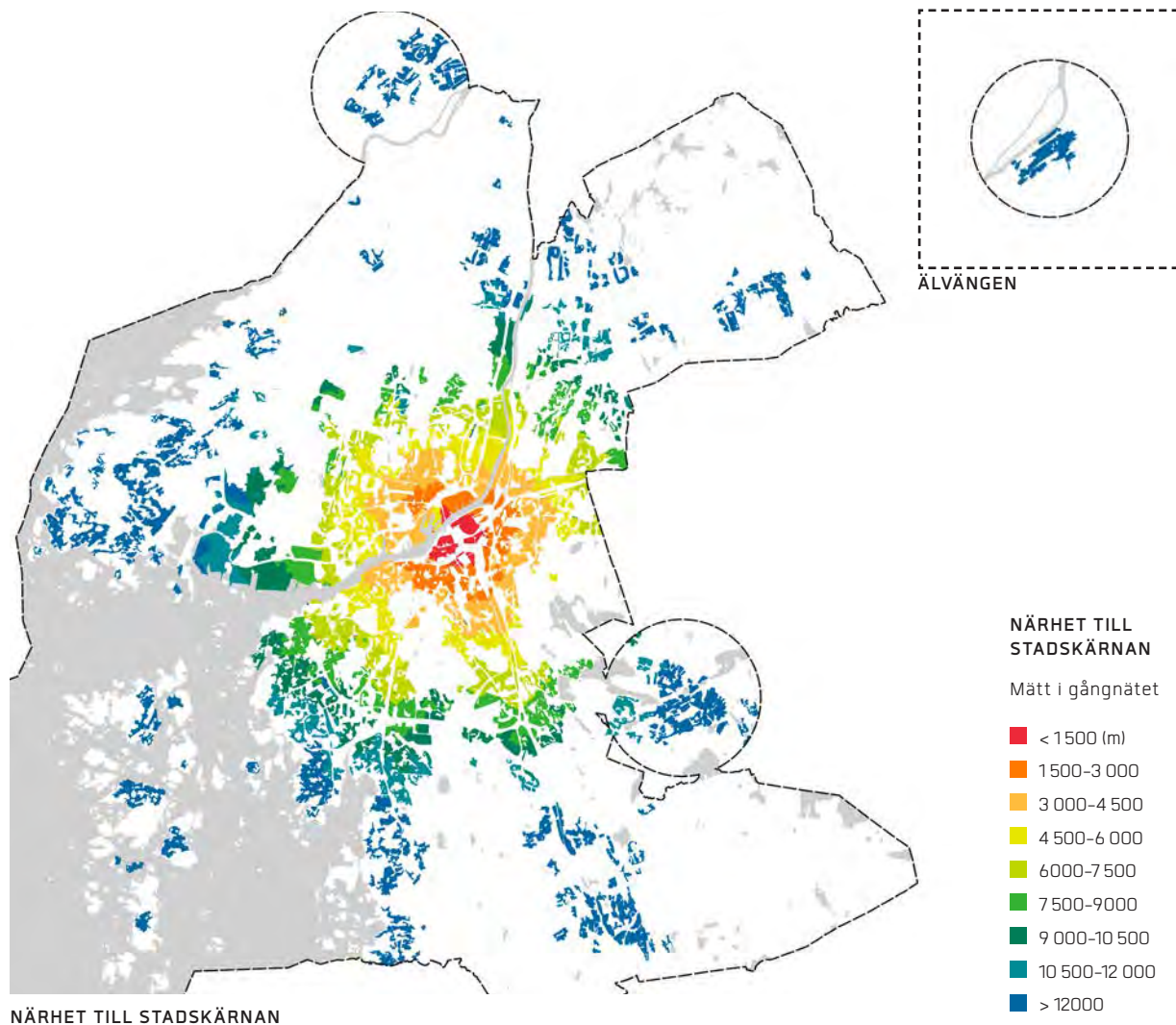
Att bo så att det är lätt att nå hela stadens utbud uppskattas av både bostadsrättsköpare och småhusköpare. Närheten till centrala Göteborg och närheten till bra kollektivtrafik har stor påverkan på bostadspriserna.

Flera olika mått visar att den regionala tillgängligheten är mycket viktig för bostadsmarknaden. I bostadsrättsstudien är det dels avståndet till Göteborgs stadskärna och dels avståndet till närmsta spårvagns- eller expressbusshållplats som får störst betydelse.

## CENTRALITET

### BOSTADSRÄTTSSTUDIEN

Att bostadspriset faller med avstånd i meter till stadskärnan har konstaterats i flera tidigare studier (till exempel TMR 2012, Halmstads kommun 2014). Avståndet till Göteborgs stadskärna har mätts i gatunätet vilket innebär att hänsyn tas till barriärer, där framförallt älven har stor betydelse. Stadsdelar norr om älven ligger längre från stadskärnan än stadsdelar inom motsvarande fågelavstånd söder om älven. Avståndet mätt i gatunätet avspeglar hur enkelt det är att ta sig till stadskärnan med till exempel kollektivtrafik, cykel eller bil. För varje kilometer närmare stadskärnan en bostadsrätt ligger, så ökar priset med cirka 650 kronor.



NÄRHET TILL STADSKÄRNAN

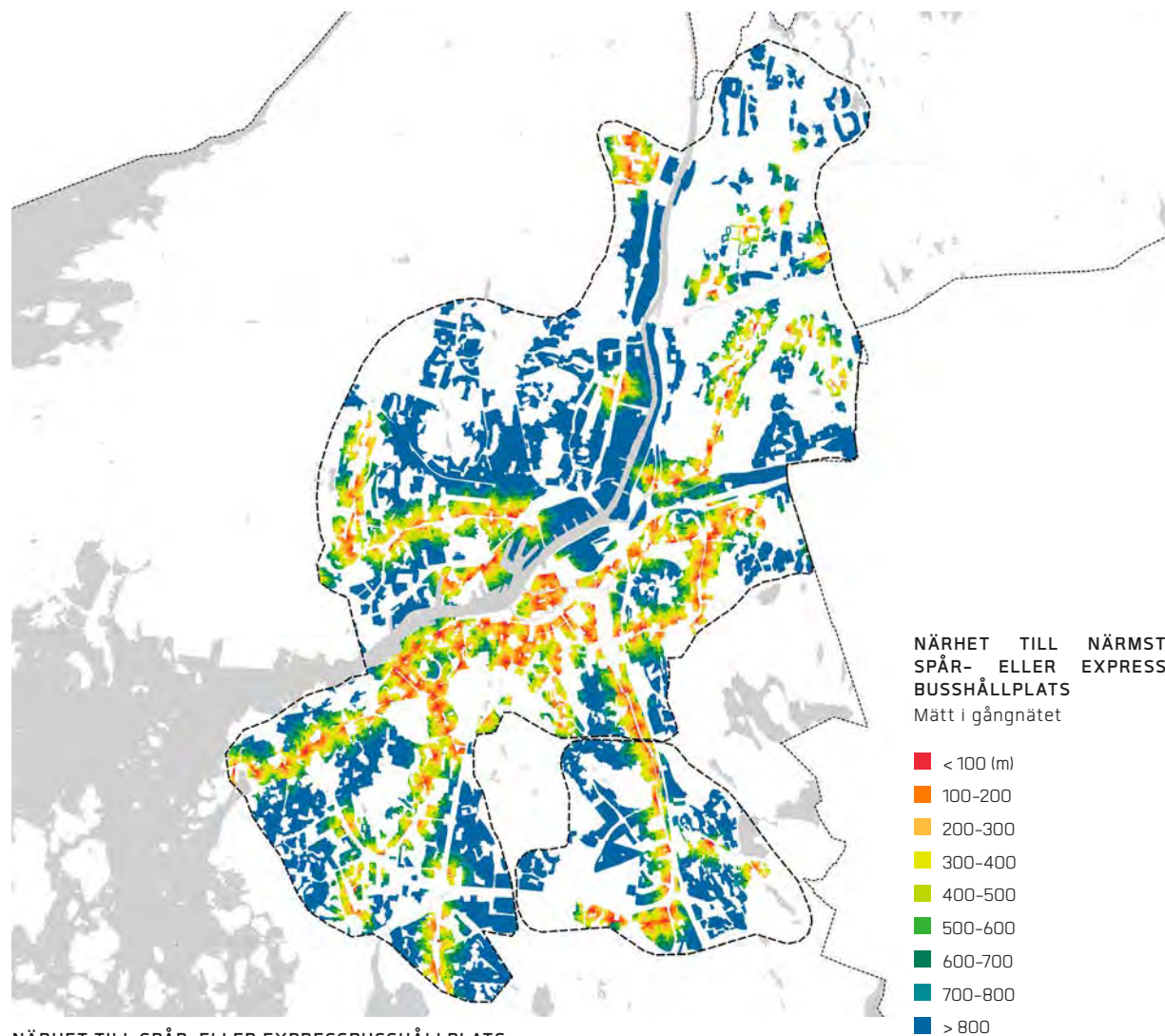
Kartan visar här det underlag som använts i den regionala modellen.

## SMÅHUSSTUDIEN

I småhusmodellen är det ett annat mått på närheten till stadskärnan som får störst betydelse, nämligen hur många arbetsplatser man når inom 45 minuter med bil. Måttet beskriver alltså både vägnätet och hur tätheten på arbetsplatser är distribuerat i regionen. Eftersom tätheten för arbetsplatser är högst i den centrala kärnan och vägnätet är relativt jämnt distribuerat över analysområdet kan måttet sägas fånga framförallt avstånd till centrala staden eller centralitet, snarare än ett transportsätt. Som räkneexempel innebär de planerade arbetsplatserna i Region City (8000 st) en värdeökning på 1700 kronor per kvadratmeter för småhus inom 45 minuter från stadskärnan med bil.

## KOLLEKTIVTRAFIK

För både bostadsrätts- och småhusköpare är närheten till bra kollektivtrafik viktig. Den typ av kollektivtrafik som värdesätts högst av både småhusköpare och bostadsrättsköpare är spårvagn, pendeltåg och expressbussar. I analysen har avståndet till närmaste hållplats av någon av dessa typer mätts. För småhusköpare är det viktigt att hållplatsen ligger mycket nära: är det mer än fem minuters promenad till hållplatsen påverkas priset mindre. Liknande tendenser finns för bostadsrätter men där är det inte lika tydligt. Eftersom småhusägare i större utsträckning har bil, är det troligt att en hållplats för långt bort inte klarar av konkurrensen med bilen parkerad intill huset.



NÄRHET TILL SPÅR-ELLER EXPRESSBUSSHÅLLPLATS

Kartan visar här det underlag som använts för det sammanhängande stadsområdet.

## VILKEN KOLLEKTIVTRAFIK SKAPAR VÄRDE?

I studien har närhet till olika typer av kollektivtrafik prövats: spårbunden kollektivtrafik, bussar, expressbussar, spårväg och särskilt snabb spårväg. De typerna av kollektivtrafik som ger störst utslag i modellen har olika kvaliteter: expressbussar, pendeltåg och vissa spårvagnslinjer skapar möjligheter att på kort tid ta sig långa sträckor medan flera spårvagnslinjer i centrala staden är betydligt långsammare. Troligtvis visar urvalet på en kombination av flera eftertraktade kvaliteter: den spårbundna trafiken innebär en pålitlig stadskvalitet eftersom det är en byggd struktur. Som bostadsköpare kan man vara trygg med att spårledningarna inte kommer att dras om. Samtidigt är det också viktigt att kunna ta sig snabbt till viktiga målpunkter.

## DET REGIONALA OMRÅDET

Att det är viktigt att ha nära till centrala staden bekräftas också för områdena utanför den sammanhängande staden. Närhet till stadskärnan, liksom tillgänglighet till arbetsplatser påverkar både småhus- och bostadsrättsköpare. Kollektivtrafiken får däremot mindre betydelse när hela analysområdet tas med i modellen. Det är sannolikt så att kollektivtrafiken spelar mindre roll i områden längre från stadskärnan där kollektivtrafiken inte är lika väl utbyggd och heller inte lika konkurrenskraftig med bilen.



Brunnsparcken.

## KONSEKVENSER FÖR PLANERINGEN

Resultatet visar att det är viktigt att nya bostäder byggs kollektivtrafknära, antingen vid befintlig kollektivtrafik eller genom att skapa nya linjer. Centralitetsvariabeln bekräftar att det finns ett stort tryck på regionens centrala kärna, något som också finns med i Göteborgsregionens strukturbild. I och med att regionen växer kommer trycket bli större även på de stadsdelar som angränsar till den centrala kärnan. För småhusmarknaden innebär resultatet framförallt att det är viktigt att lokalisera arbetsplatser i centrala lägen. Att öka biltillgängligheten genom fler vägar skulle möjligtvis skapa större värden för de mer perifera delarna av småhusmarknaden, men rimmar dåligt med attraktiviteten i stadsmiljön i övrigt.

### MÅTT

#### Bostadsrätter i det sammanhängande stadsområdet:

1. Avstånd till centralstationen mätt i gatunätet.
2. Avstånd i gatunätet till hållplats som trafikeras av antingen spårvagn, pendeltåg eller expressbuss.

#### Småhus i det sammanhängande stadsområdet:

1. Antal arbetsplatser inom 45 minuter med bil.
2. Mindre än 400 m i gatunätet till hållplats som trafikeras av antingen spårvagn, pendeltåg eller expressbuss.

#### Bostadsrätter i det regionala området

1. Avstånd till centralstationen mätt i gatunätet.
2. Antal arbetsplatser inom 15 minuter med bil.

#### Småhus i det regionala området

1. Avstånd till centralstationen mätt i gatunätet.
2. Antal arbetsplatser inom 15 minuter med bil.

### UNDERLAG

Axialkarta, källa Göteborgs stad. Regional tillgänglighetsdata, källa Sweco, Utvalda hållplatslägen. Källa Västtrafik.

# TILLGÅNG TILL URBANA VERKSAMHETER

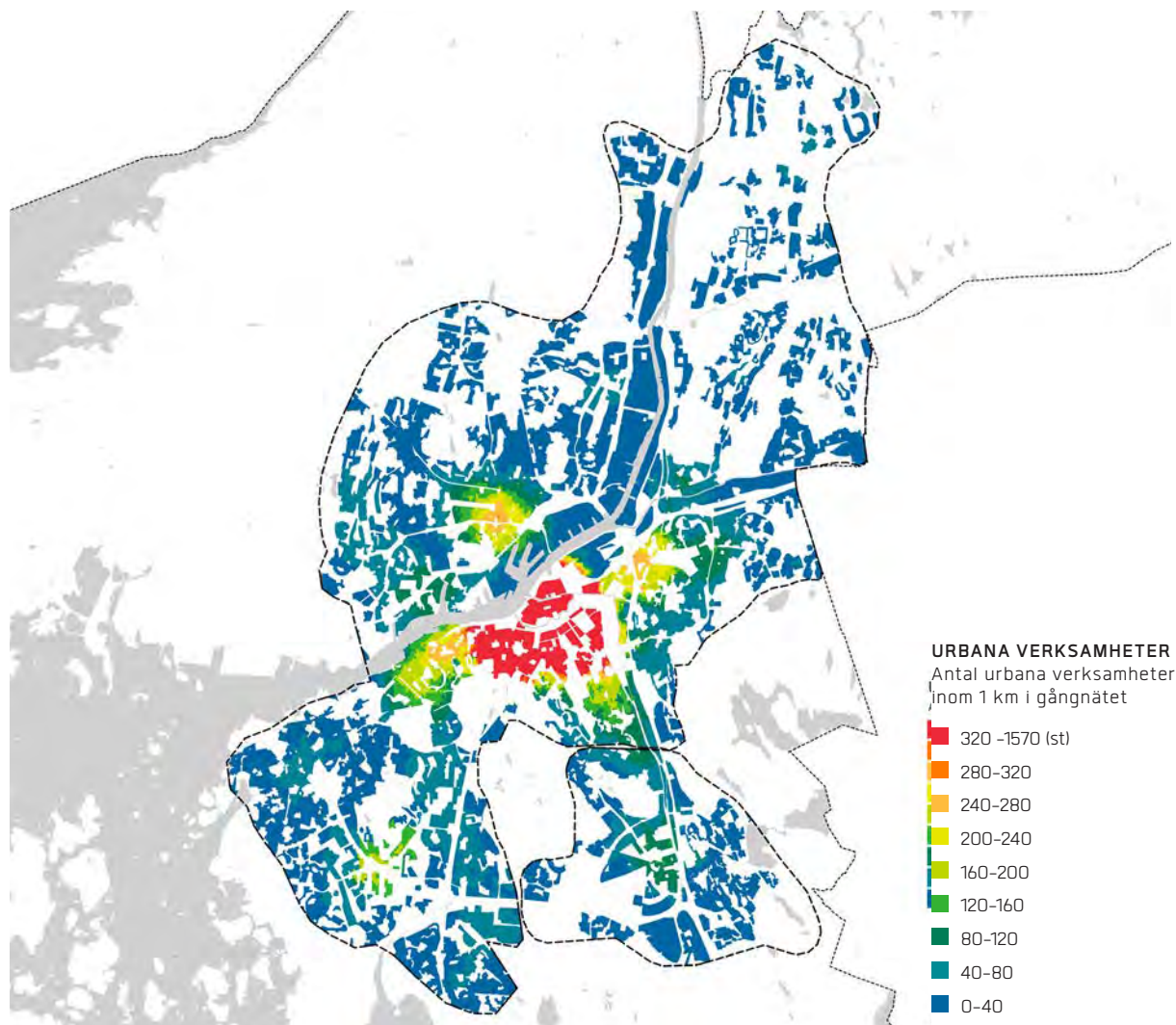
Tillgång till handel och annan kommersiell service har stor påverkan både för bostadsrättspriser och småhuspriser. Bostadsrättsköpare värdesätter tillgång till många verksamheter medan småhusägare främst värdesätter mångfald av verksamhetstyper.

Urbana verksamheter är ett samlande begrepp för handel, caféer och restauranger, kulturverksamheter samt kommersiella tjänster som till exempel frisör eller skomakare.

## BOSTADSRÄTTSSUDIEN

I bostadsrättsstudien är måttet hur många urbana verksamheter som finns inom en kilometer från bostaden. Sambandet med bostadspriser är inte linjärt, utan påverkan på priset är störst när det finns färre urbana verksamheter, se Figur 3. Det innebär att bostadsrättsköpare värderar till exempel skillnaden mellan att ha 0 eller 50 urbana verksamheter inom promenadavstånd högre än skillnaden mellan 800 och 850. Effekten av en förändring blir då tydligast i miljöer med svagt utbud – några nya butiker och restauranger där ger stor effekt. I centrala Göteborg däremot, exempelvis i innerstaden, påverkas priset inte alls av att ytterligare några butiker, caféer, restauranger eller kulturetablissemang tillkommer.

Det finns ett tydligt samband mellan antal urbana verksamheter och områdets befolkningstäthet, se Figur 4. Tydligast är sambandet om dagbefolkning



URBANA VERKSAMHETER

Kartan visar här det underlag som använts i modellen för det sammanhängande stadsområdet.

viktas dubbelt så högt som nattbefolkningen. Att det finns mycket människor som arbetar i området, är alltså särskilt viktigt för förekomsten av urbana verksamheter. På detta sätt skapar ökad täthet stor efterfrågan på service som i sin tur genererar stora värden både på bostads- och kontorsmarknaden.

## SMÅHUSSTUDIEN

I småhusstudien är måttet hur många typer av urbana verksamheter som finns inom 500 meter från bostaden. Samtliga urbana verksamheter har delats in i fem olika typer: livsmedelshandel, övrig handel, kaféer och restauranger, kulturverksamheter samt kommersiell service (till exempel frisör, skomakare). Ju fler typer som finns nära bostaden desto högre pris. Att den här kvaliteten har större betydelse än antalet urbana verksamheter har troligtvis att göra med att det ofta finns lite urbana verksamheter i småhusområden. Skillnaden mellan de analyserade områdena är därför små, men sett till mångfalden av urbana verksamheter är den större. I småhusmodellen ingår också en variabel för områdestäthet. Variabeln visar att småhusköpare uppskattar att bo i områden med en viss täthet. Täthet korrelerar också tydligt med tillgången till urbana verksamheter. Måttet kan alltså vara ett tecken på att det är denna kvalitet som uppskattas.



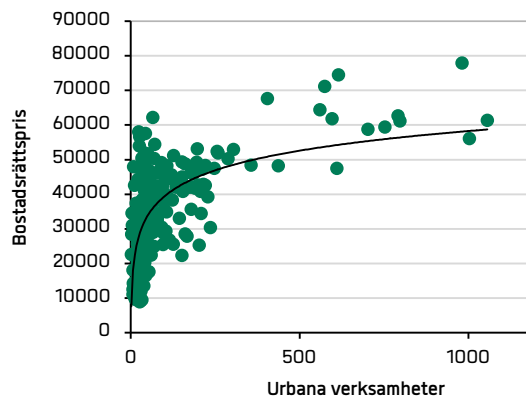
## DET REGIONALA OMRÅDET

Resultaten är samma när området utanför den centrala staden inkluderas i modellen.

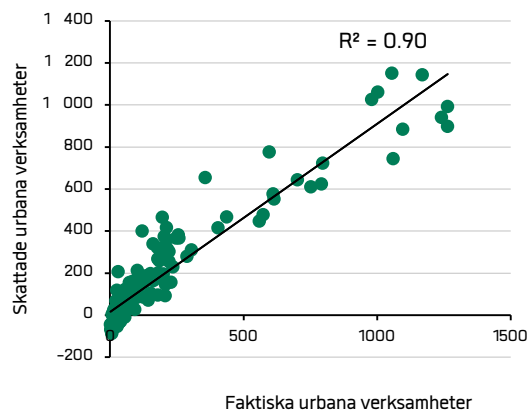
## ATT SKAPA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR HANDEL

Analysresultaten visar att det finns ett behov för att skapa förutsättningar för handel och service nära bostäder. Viktigt är att det är antal verksamheter inom en kilometer som har störst påverkan på bostadsrättspriset. Det handlar alltså om att nå mycket handel och service inom en tiominuterspromenad. Att planera för handel handlar framförallt om att skapa bra förutsättningar. Här är analysen av vilka lägesfaktorer som påverkar handelns omsättning en viktigt kunskapskälla, samtidigt som hänsyn också behöver tas till bostadsmarknadens drivkrafter. Handeln attraheras av handelskluster och lokal täthet av dagbefolkning, men för bostadsmarknadens del är det viktigt att handel också lokaliseras nära bostäder.

Att även småhusköpare uppskattar service på nära avstånd från bostaden kanske är något mer förvånande. De stadsdelar med småhus som får höga värden i analysen är ofta stadsdelar som innehåller en blandning av småhus och flerbostadshus. Enbart småhustypologier verkar alltså inte kunna ge tillräcklig täthet för att skapa underlag för en mångfald av urbana verksamheter. För planeringen innebär det att attraktiva småhus med fördel blandas med flerbostadshus.



FIGUR 3. Samband mellan bostadsrättspriser och urbana verksamheter inom 1 km från bostaden.



FIGUR 4. Förekomsten av urbana verksamheter kan till 90 procent förklaras med den lokala befolkningstätheten i en modell där dagbefolkning väger dubbelt så tungt som nattbefolkning

### MÅTT

#### Bostadsrätter i det sammanhängande stadsområdet:

Antal urbana verksamheter inom 1 km i gatanätet. Urbana verksamheter är butiker (ej livsmedelshandel), kaféer och restauranger, kulturverksamheter samt kommersiell service (till exempel frisör, skomakare).

#### Småhus i det sammanhängande stadsområdet:

1. Antal typer av kommersiell service inom 500 m i gatanätet. Totalt fem typer: livsmedelshandel, övrig handel, kaféer och restauranger, kulturverksamheter samt kommersiell service (till exempel frisör, skomakare).

2. Total BTA inom en 500 m-ruta.

#### Bostadsrätter i det regionala området:

Antal arbetande inom urbana verksamheter inom 500 m-ruta. Urbana verksamheter är butiker (ej livsmedelshandel), kaféer och restauranger, kulturverksamheter samt kommersiell service (till exempel frisör, skomakare).

#### Småhus i det regionala området

1. Antal typer av kommersiell service inom 500 m-ruta. Totalt fem typer: livsmedelshandel, övrig handel, kaféer och restauranger, kulturverksamheter samt kommersiell service (till exempel frisör, skomakare).

2. Totalbefolkning inom 500 m-ruta.

### UNDERLAG

Urval av företag från Företagsregistret (PAR) 2013. Uppgifter om BTA från Göteborgs stad respektive Mölndals stad. Uppgifter om befolkning och företagstyper från GR.

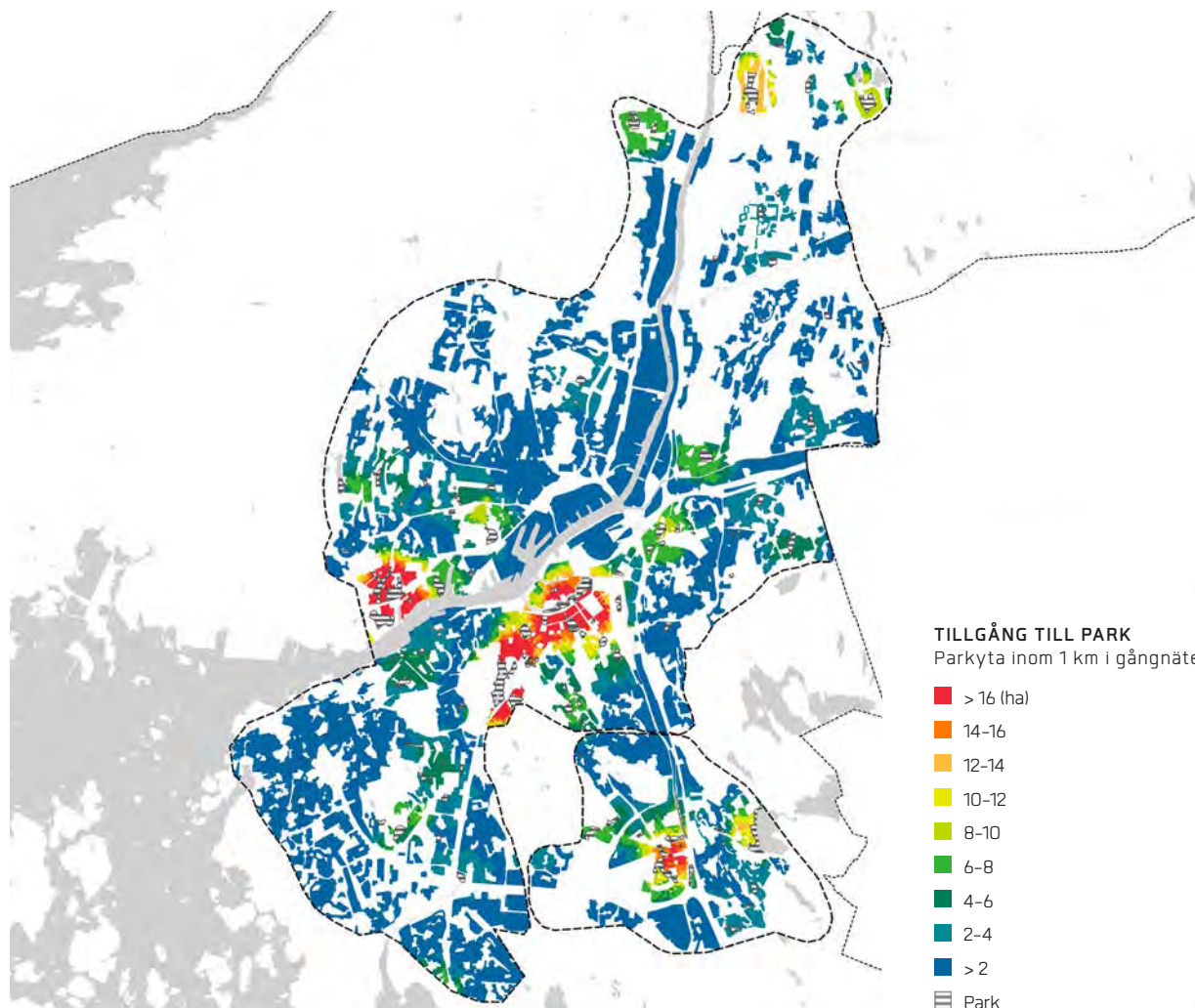
# NÄRA PARKER OCH GRÖNOMRÅDEN

Att ha grönområden inom promenadavstånd värdesätts av bostadsköpare både på bostadsrätts- och småhusmarknaden. Men det handlar inte om vilka grönytor som helst, utan grönytor med stora rekreativa kvaliteter.

## BOSTADSRÄTTSSUDIEN

I bostadsrättsstudien är det tillgång till park inom tio minuters promenad från bostaden som har störst betydelse. Ju mer parkyta man når, desto högre pris på bostadsrätten. Park har definierats som offentligt tillgängliga vistelseytor med mer omhändertagen karaktär, som klippta gräsytor eller planteringar. Till exempel inkluderas den del av Slottskogen med mer öppen parkkaraktär i analysen men inte delarna med naturkaraktär. Närhet till vatten har också ett stort rekreativt värde men har i studien behandlats som en egen lägesvariabel.

Att gröna ytor skapar stora fastighetsvärden har visats i flera tidigare studier, bland annat i Spacescape och Evidens studie av stadskvaliteter i Stockholm och Köpenhamn. I Göteborg ökar kvadratmeterpriset på bostadsrätter med 330 kr för varje mer hektar park inom 1 kilometer från bostadsrätten. Det innebär att de mer parkliknande delarna av Slottskogen ökar värdet på omkringliggande bostadsrätter med cirka 6500 kronor per kvadratmeter och att Jubileumsparken i Frihamnen (5,5 ha) kommer att öka värdet på omkringliggande bostadsrätter med 1800 kronor per kvadratmeter.



TILLGÅNG TILL PARK

Kartan visar här det underlag som använts för det sammanhängande stadsområdet.

## SMÅHUSSTUDIEN

Småhusköpare värdesätter förutom parker även grönområden med naturkaraktär men då handlar det om naturområden med särskilt stora kvaliteter som till exempel Änggårdsbergen eller Ramberget. I småhusstudien är det avståndet till ett grönområde som har störst betydelse: ju närmare till ett grönområde, desto högre priser på bostäderna. I analysen finns dock bara större grönområden med. Mängden grönyta som nås är alltså också viktig för småhusköpare.

## DET REGIONALA OMRÅDET

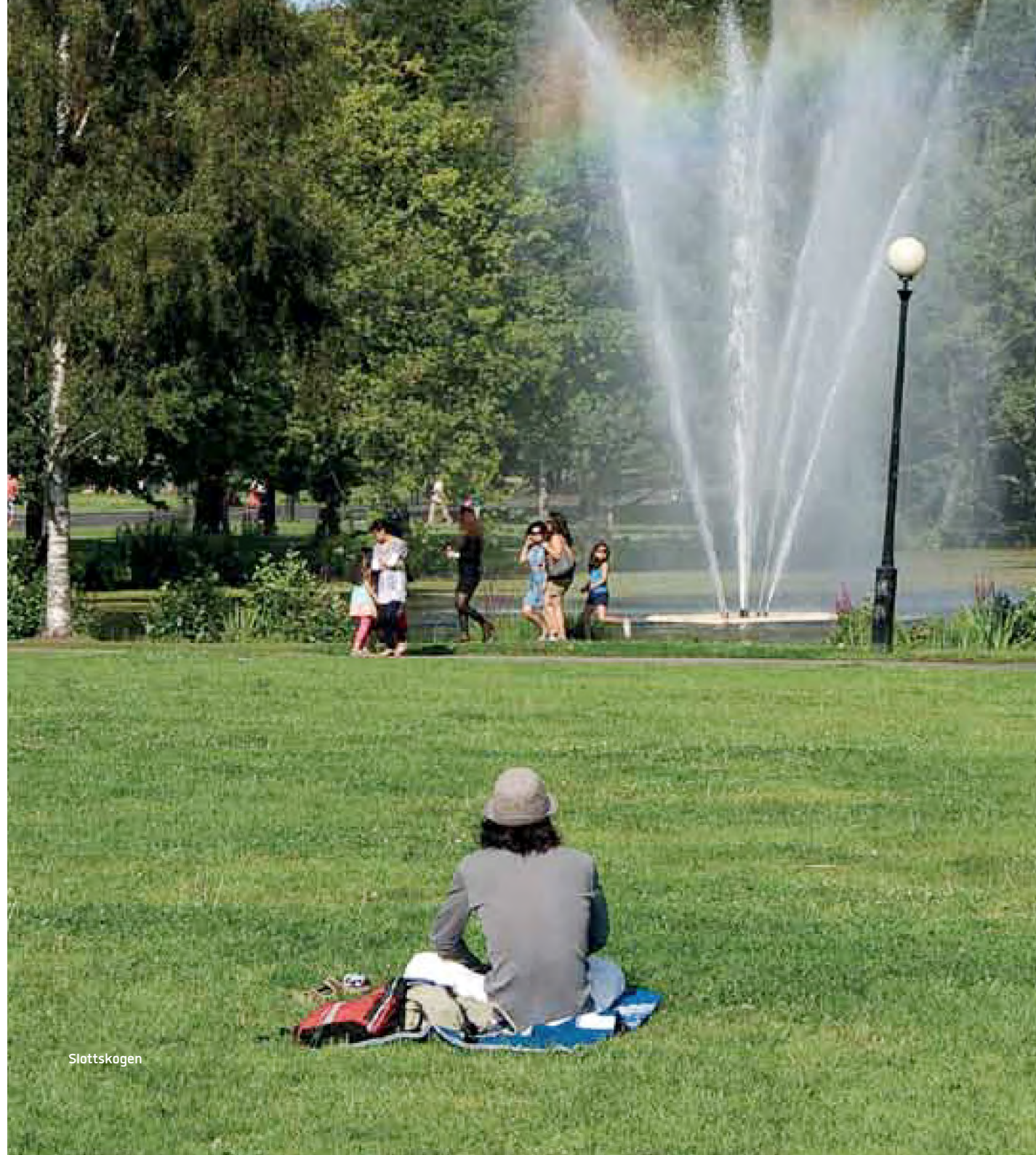
Underlag för olika typer av grönytor saknas i området utanför det sammanhängande stadsområdet. Variabeln har därför inte kunnat prövas där.

## VILKA GRÖNYTOR SKAPAR VÄRDEN?

Flera olika typer av grönytor testades i analysen: samtliga offentliga grönytor, grönområden med stora rekreativa värden, naturreservat samt parkytor. Det var tydligt att grönytor utan rekreativa kvaliteter inte påverkade priserna i någon större utsträckning och att bostadsrättsköpare prioriterar parker framför naturområden, även om naturområden också har viss betydelse. För mer information om urvalet av parkytor, se kartbilaga.

## KONSEKVENSER FÖR PLANERINGEN

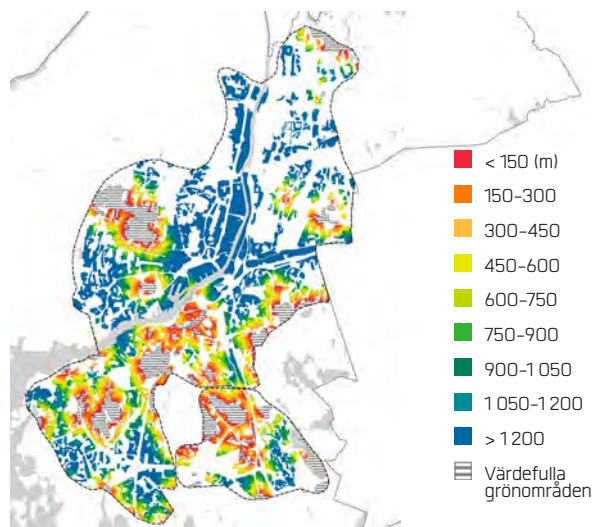
Resultatet visar att det finns ett behov för att satsa på stora parker och kvalitativa grönområden, både i nya stadsdelar och befintliga. I befintliga stadsdelar med god tillgång på parker når man cirka 15 hek-



Slottskogen



tar park inom en kilometer från bostaden. Parkyta behöver inte vara sammanhängande utan kan bestå av flera mindre parker.



#### NÄRHET TILL NÄRMSTA VÄRDEFULLA GRÖNOMRÅDE

En större karta finns i kapitlet "Kartunderlag".

#### MÅTT

**Bostadsrätter i det sammanhängande stadsområdet:** Hektar park inom 1 km i gatunätet.

**Småhus i det sammanhängande stadsområdet:** Avstånd i gatunätet till närmsta värdefulla grönområden

#### UNDERLAG

**Parktytor:** Urval av ytor från Sociotopkartan, Open Street Map samt Grönstrategin (Göteborgs stad) Stadsparker och stadsdelsparker från Grönplanen (Mölnåls stad). Samtliga ytor smalare än 20 m och mindre än 0,25 ha har rensas bort.

**Grönområden:** Sociotoper med klass 2-3 (Göteborgs stad). Utvalda ytor från Grönplanen, områden med stora natur- och friluftsvärden från ÖP, natur- och kulturresevat (Mölnåls stad)



Topotek 1 och Landskapsgruppens förslag till Jubileumpark i frihamnen

# STADSKVALITETER FÖR BOSTÄDER

## NÄRA VATTEN

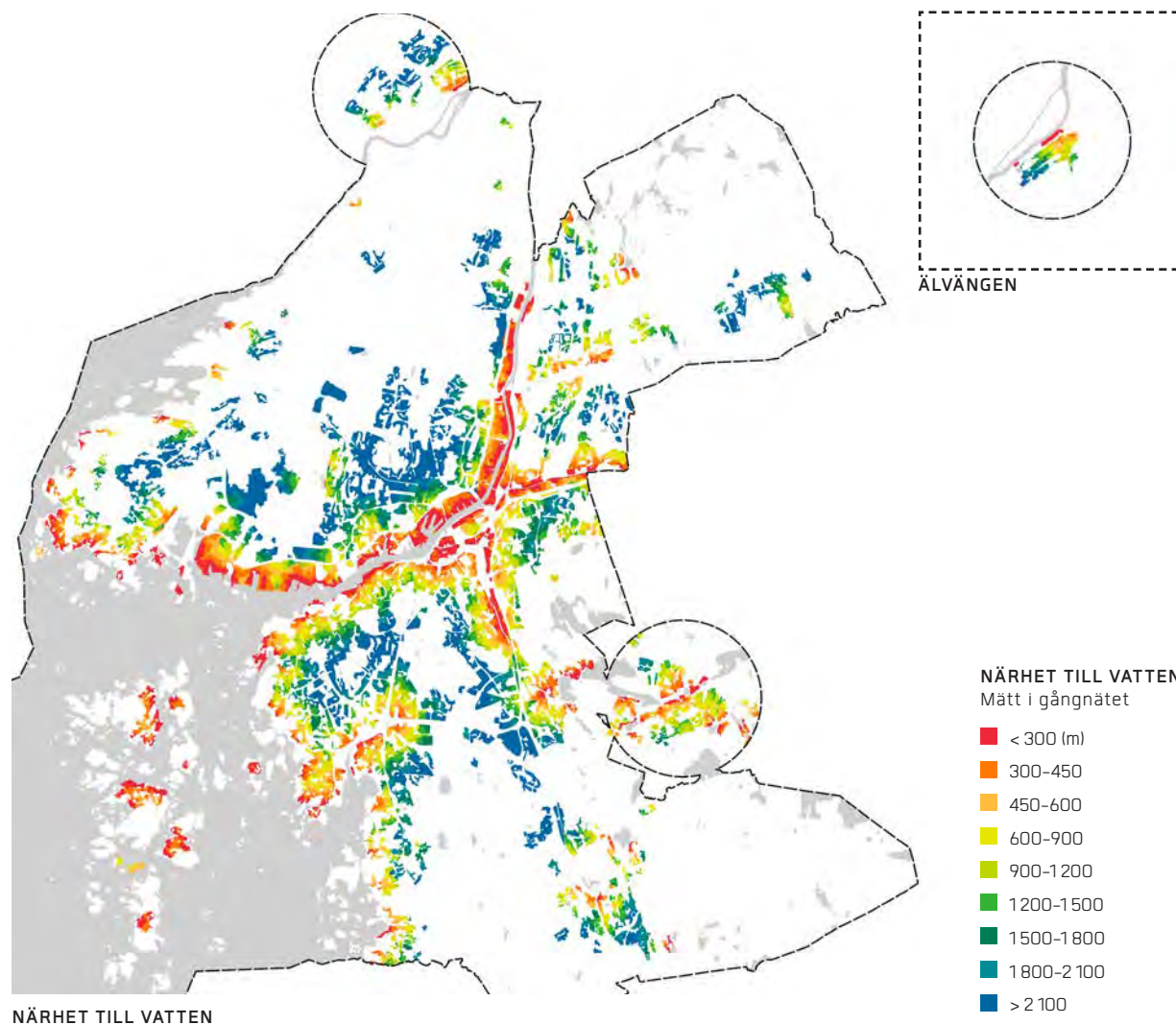
**Att ha nära till vatten värdesätts av alla bostadsköpare. Att bo precis vid vattnet är ett särskilt värde. Småhusköpare värdesätter närhet till havet främst.**

Närheten till vatten mäts i gatunätet, vilket innebär att områden som med fågelavstånd ligger nära vatten, men där det är svårt att ta sig ned till stranden, värderas lägre. Exempel på sådana områden är vissa stadsdelar nära älven. Närhet till olika typer av vatten har analyserats: samtliga vattenytor, hav, sötvatten, sjöar och älven. Tillgängligheten till vatten har mätts som avstånd till strandkanten och mängden vattenyta inom olika avstånd.

### BOSTADSRÄTTSTUDIEN

I bostadsrättsstudien värderas närhet till alla former av vattenkontakt, dvs både hav, sjö, åar och älv. Måttet är kontinuerligt, vilket innebär att närhet till vatten värdesätts även om bostaden inte ligger direkt invid vattnet. Det visar att vattennära områden värdesätts som rekreationsområden.

Förutom att ha nära till vatten värdesätts särskilt lägen direkt intill vattnet högt. Här är måttet om bostaden ligger mindre än femtio meter från vattnet eller inte. Uppgifter om bostaden har utsikt mot vatten eller inte saknas, men det är troligt att bostäderna som ligger närmare än femtio meter från vattenytan också har utsikt mot vattnet. Det är framförallt bostadsrätter på Älvstranden som har dessa värden.



Kartan visar här det underlag som använts i den regionala modellen.

## SMÅHUSSTUDIEN

I småhusstudien är det främst närheten till havet som värderas högst. Skillnaden gentemot bostadsrättsstudien beror troligtvis på att få bostadsrätter ligger nära havet, medan det i flera småhusområden finns bostäder med promenadavstånd. Precis som i bostadsrättsstudien är måttet kontinuerligt. I småhusstudien finns för få försäljningar direkt intill vattnet för att variabeln ”50 meter från strandkanten” ska tas med i analysen. Att strandtomt värderas högt av småhusköpare har visats i flera studier.

## DET REGIONALA OMRÅDET

Även när områden utanför det sammanhängande stadsområdet inkluderas i analysen är närheten till vatten värdefullt.

## KONSEKVENSER FÖR PLANERINGEN

Närhet till vatten är av naturliga skäl svårt att skapa i befintliga stadsdelar. Men lägen nära vatten som idag utnyttjas för andra verksamheter utgör en uppenbar potential för attraktiva bostäder. Genom nya tydliga stråk mellan stränder och befintliga stadsdelar kan också närheten öka. Det är viktigt att komma ihåg att tillgängligheten till vattnet är viktigt även om bostaden ligger på promenadavstånd från strandkanten.



Bostadsrätter direkt intill vattnet på Norra älvstranden.

### MÅTT

**Bostadsrätter i det sammanhängande stadsområdet:** Avstånd i gatunätet till närmsta vattenyta samt om bostaden ligger närmare än 50 m från strandkanten eller inte.

**Småhus i det sammanhängande stadsområdet:** Avstånd i gatunätet till närmsta havsstrand.

**Bostadsrätter i det regionala området:** Avstånd i gatunätet till närmsta vattenyta samt hektar havsyta inom 1 km.

**Småhus i det regionala området:** Avstånd i gatunätet till närmsta havsstrand.

### UNDERLAG

Utvalda vattenytor från terrängkartan. Källa Lantmäteriet.

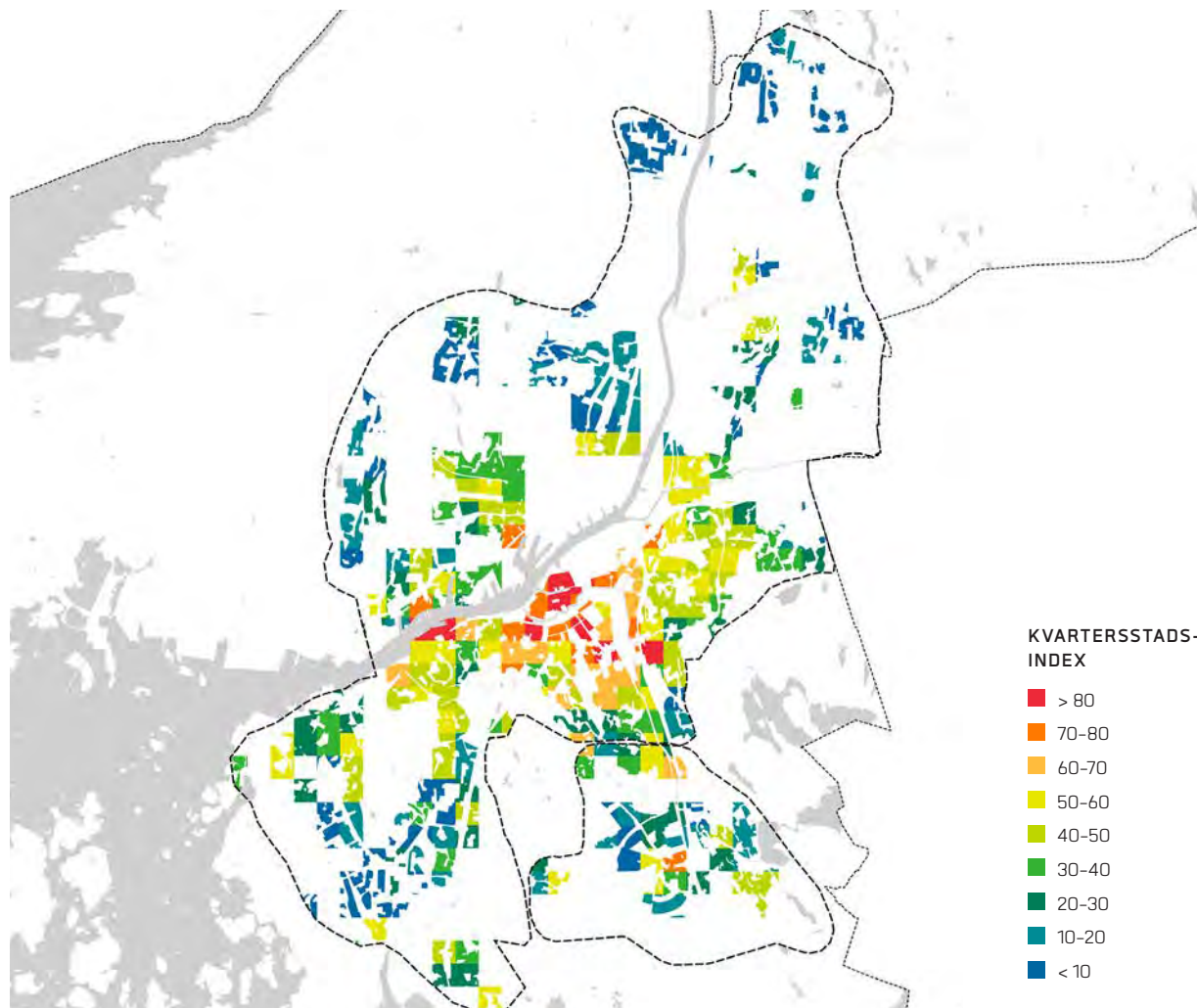
# STADSGATOR OCH STADSKVARTER

**I stadsdelar där entréerna vetter mot gatan och gaturummen kantas av bebyggelse är priset på bostadsrätter högre.**

Många stadslivsexperter förespråkar idag stadsrum med utåtvända entréer och bebyggelse i gatuliv som ett medel för att skapa levande och trygga gator i mänsklig skala, där det är trivsamt att röra sig som gående. Studien bekräftar att den här typen av gaturum efterfrågas av boende.

Analysen består av ett så kallat kvartersstadsindex, en sammanslagning av två mått: hur stor andel av kvarterets ytterkant som är bebyggd och hur stor andel av kvarterets entréer som ligger i kvarterets ytterkant. Det innebär att ett helt kringbyggt kvarter där byggnaderna står i fastighetsgräns är bebyggt till hundra procent, medan ett kvarter med ett antal punkthus mitt på kvarteret är bebyggt till noll procent. Kvarter med en viss grad bebyggelse i ytterkant är till exempel kringbyggda kvarter med förgård eller delvis öppna kvarter. Kvarter med en liten andel av entréerna i ytterkant kan till exempel vara kringbyggda kvarter med entréerna från gården eller kvarter där byggnaderna inte ligger vid ytterkant.

Att kvarteren är kringbyggda kan innebära att de har en egen gård som går att använda för lek och rekreation, men behöver inte göra det. I Vasastan är kvarterens ytterkant ofta helt bebyggda, men innergår-



KVARTERSSTADSINDEX

Kartan visar här det underlag som använts för det sammanhängande stadsområdet.

darna är ofta små och svårarvända. Analysen pekar ändå på att helt öppna kvarter med otydliga gränser mellan offentlig och privat mark värderas lägre.

### DET REGIONALA OMRÅDET

Dataunderlag saknas för att kunna genomföra analysen i hela analysområdet.

### KONSEKVENSER FÖR PLANERINGEN

Den här stadskvaliteten går i allra högsta grad att påverka i planering, både när det byggs nya stadsdelar och vid komplettering i befintliga.



Linnéstaden – Bebyggelse i ytterkant och utåtvända entréer.



Haga – Bebyggelse i ytterkant men entréer från gården



Mölndal Centrum – Delvis bebyggd ytterkant och entréer mot gatan



Härryda – Bebyggelse och entréer mot gatan saknas

#### MÅTT

**Bostadsrätter i det sammanhängande stadsområdet:** Andel av kvarterets ytterkant (yttre 10 m) som är bebyggd och Andel av kvarterets entréer som ligger i ytterkant (yttre 10 m).

#### UNDERLAG

Kvarter från Sociotopkartan (Göteborgs stad) och fastighetsgränser (Mölndals stad), Bebyggelselager, adresspunkter, Källa Göteborgs stad och Mölndals stad.

# STADSKVALITETER FÖR BOSTÄDER

## TYST OCH LUGNT

**Småhusköpare värdesätter trafiksäkra och sammankopplade gator i närområdet och vill helst bo långt från motorvägar och järnväg.**

Värdet av låga hastigheter har mätts genom att beräkna hur mycket längdmeter gata med maxhastighet 30 km/h som finns i närområdet, samt hur stora andel av områdets gatunät som utgörs av gator med maxhastighet 30 km/h. Viktig är att måttet visar att småhusköpare vill ha mycket gator i sin närhet – men det ska vara gator med låga hastigheter. Ett utvecklat gatunät innebär att det är lätt att ta sig runt i området, både till fots, med cykel och med bil. Det bidrar alltså till områdets tillgänglighet.

Ju längre ett småhus ligger från motorväg och järnväg desto högre blir bostadspriset. Den här variabeln fångar troligtvis värdet av att ha en bullerfri miljö närmast bostaden. Att området närmast motorvägar och järnväg ofta innehåller störande verksamheter och mindre attraktiva miljöer kan också spela in. Resultatet bekräftar tidigare studier som visar att småhusköpare är känsliga för buller (till exempel Köpenhamns universitet 2013).

### DET REGIONALA OMRÅDET

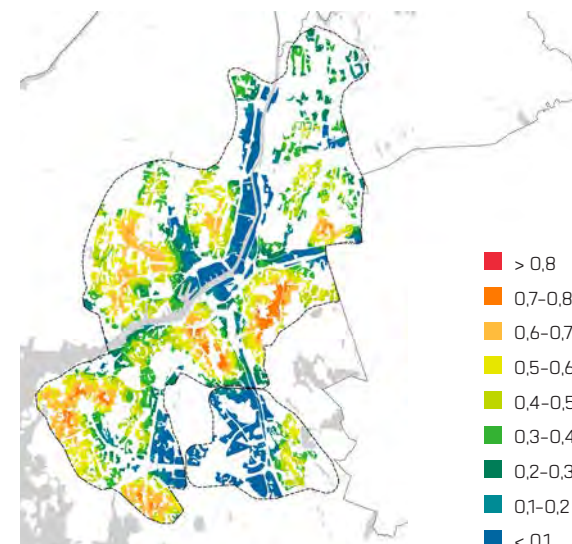
Underlag saknas för att genomföra analysen i det större analysområdet.



Småhusområde i Tuve

### KONSEKVENSER FÖR PLANERINGEN

Resultatet visar att det finns ett värde att begränsa hastigheten i framförallt småhusområdena men också att bygga småhusområden med väl utvecklade gatunät. Kontor och flerbostadshus, som är mindre känsliga för buller kan användas som "bullerskärmar" i lämpliga lägen.



LUGNA GATAN-INDEX

Baseras på mängden och andelen gator med maxhastighet 30 km/h samt avstånd till motorväg.

#### MÅTT

**Småhus i det sammanhängande stadsområdet:** Ett index med två variabler: Längdmeter gata med maxhastighet 30 km/h inom 1 km från bostaden samt andel av gatunätet inom 1 km som utgörs av gator med maxhastighet 30 km/h. Avstånd till närmsta motorväg och järnväg mätt i gatunätet. Ju mer och högre andel max 30-gator det finns inom 1 km och ju längre avståndet är till motorväg, ju högre värde ges i Lugna gatan-indexet.

#### UNDERLAG

Vägnät från NVDB. 30-enklaver (Göteborgs stad) Maxhastighet enl. NVDB (Mölnåls stad)

# KONTROLLVARIABEL: SOCIOEKONOMISKT INDEX

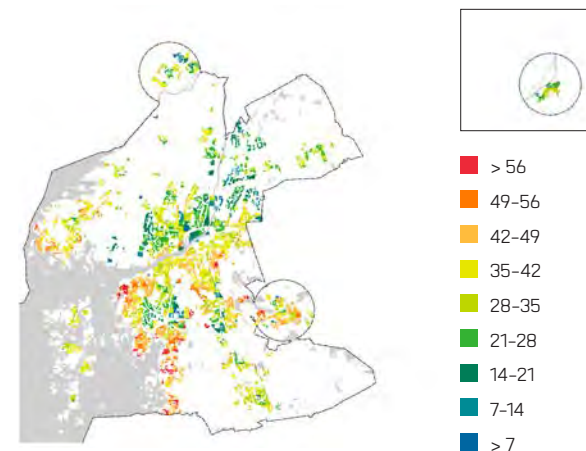
Utöver stadsbyggnadsvariabler har ett mått för områdets socioekonomi inkluderats i både småhus- och bostadsrättsmodellen. Även om variabeln har liten betydelse för stadsplaneringen behövs den för att modellen som helhet ska vara robust och användbar.

Vid sidan av analysen av hushållens värdering av stadskvaliteter med stor praktisk, ekonomisk och stadsbyggnadsteoretisk relevans inkluderades i modellen också ett mått på hushållens socioekonomiska villkor. Dessa mäts med ett index som består av årsinkomst per individ i arbetsför ålder samt andelen högutbildade. Denna variabel är av en annan karaktär än övriga variabler i modellen. Den går till exempel inte att direkt förändra genom nyproduktion eller annan stadsförnyelse. Variabeln tillåts ändå i modellen därför att det finns flera tidigare studier som visar att hushållens socioekonomiska villkor i ett område direkt påverkar prisnivån i området.

Som ett räkneexempel skulle en ökning av andelen högutbildade med fem procent och en genomsnittlig inkomstökning med 50 000 kronor (vilket innebär en ökning av indexet med fem procentenheter) innebära en prisökning med 4 600 kronor per m<sup>2</sup>. Socioekonomi påverkar alltså bostadspriset utan att egentligen vara en stadsbyggnadsvariabel. Skulle variabeln uteslutas ur modellen skulle modellen fungera sämre för att till exempel utvärdera en plan för en ny eller förändrad stadsdel.

## KONSEKVENSER FÖR PLANERINGEN

Nyproducerade bostäder tenderar till att vara dyrare eller ha en högre hyra än bostäder i det befintliga beståndet. Detta gäller oavsett var i geografien de är lokaliserade och om de är upplåtna med äganderätt, bostadsrätt eller hyresrätt. För att ha möjlighet att förvärva eller hyra dessa nya bostäder krävs att hushållen har god inkomst vilket för med sig att de också har ett högt socioekonomiskt index. Således leder nyproduktion, framförallt vad gäller ägt boende, även i svagare områden till att socioekonomin förbättras vilket påverkar området som helhet positivt. Utmaningen ligger i att få ekonomi i nyproduktion i områden med lägre prisnivå. Här handlar det om att stärka andra stadskvaliteter som kollektivtrafiktillgänglighet, parktillgång och stadsrum.



SOCIOEKONOMISKT INDEX

En större karta finns i kapitlet Kartunderlag

### MÅTT

**Samtliga bostadsstudier:** Årsinkomst per individ 18- 64 år samt andel av befolkningen med mer än 3 års eftergymnasiala studier.

### UNDERLAG

Inkomst- och utbildningsdata. Källa: Göteborgsregionen

# ANALYS AV HYRESRÄTTER

---

**Då andrahandshyror och kötider för hyresrätter jämförts med bostadspriser visar det sig att stadskvaliteter värderas lika av boende i hyresrätt och i bostadsrätt.**

Stadskvalitetsstudien för flerbostadshus använder bostadsrättspriser som beroende variabel. Frågan är då i vilken utsträckning resultaten då blir giltiga för hushåll som väljer att hyra sin bostad eftersom hyresnivåerna inte med någon större säkerhet speglar hushållens värderingar av lägets eller stadsmiljöns attraktivitet. Detta förhållande reser frågor om hyresgäster värderar stadsmiljön på samma sätt som hushåll i bostadsrätt – är resultaten av stadskvalitetsstudien generellt giltigt för alla hushåll i flerfamiljshus?

Om resultaten fullt ut ska kunna vara användbara också för hushåll i hyresrätt måste man göra troligt att betalningsviljan för bostadsrätt och hyresrätt är ungefär lika stor, givet att bostäder med samma storlek, läge och kvaliteter i övrigt jämförs. För att studera detta har två olika analyser genomförts.

Den första analysen innehåller en studie av boendeutgiften generellt i Göteborgs kommun, där skillnader i betalningsvilja mellan bostadsrätt och hyresrätt studeras genom skattning av en implicit marknadshyra (bostadsrätter är ju marknadspri-satta).

Den andra metoden utgår från observerade kötider för att hyra en hyresbostad till bruksvärdeshyra.

## JÄMFÖRELSE MELLAN IMPLICIT MARKNADSHYRA OCH BOSTADSRÄTTSPRIS

Metoden som används för att skatta den implicita marknadshyran innebär att hyresnivån i andrahandsuthyrda bostadsrätter, där en slags marknadshyra numera är tillåten, jämförs med en kalkylerad boendeutgift vid förvärv av bostadsrätter till marknadpris. Hyresnivån vid andrahandsuthyrning av bostadsrätter utgår från observerade priser på Blocket, bearbetade av Valueguard. Bearbetningen innebär att endast objekt för minst ett års uthyrning studeras. Kalkylen för beräkning av boendeutgifter för hushåll som förvärvar en bostadsrätt bygger på att hushållet betalar månadsavgiften till föreningen och att köpeskillingen belastas med en ränta på 5 procent minus skatteavdrag om 30 procent (Kostnaden för eget kapital likställs då med låneräntan minus skatteavdraget).

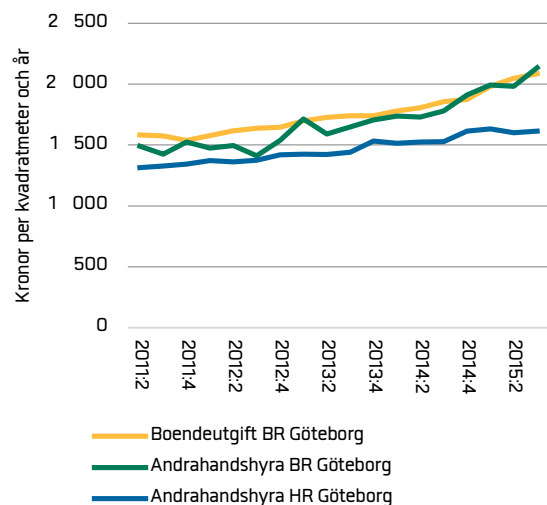
Resultatet av analysen visar att andrahandsuthyrning till marknadshyra och förvärv av bostadsrätt i stort ger samma boendeutgifter (Figur 5). Detta resultat stödjer därmed tesen om att betalningsviljan är relativt lika mellan de båda upplåtelseformerna. Teoretiskt bör marknadshyra för hyresrätt vara något högre än boendeutgiften i bostadsrätt, främst för att kompensera bostadsrättsägaren för kapitalrisken. Resultaten från stadskvalitetsstudierna bör därför vara allmängiltiga för hela beståndet av flerbostadshus. En invändning mot analysen

är att utbudet av bostadsrätter som hyrs ut i andra hand är litet och att resultatet därmed påverkas av en knapphetsprissättning, det vill säga boendeutgiften skulle ha varit lägre för andrahandsuthyrda bostadsrätter än vad dataunderlaget visar om utbudet varit större. Det är därför intressant att komplettera detta resultat med studier av sambanden mellan kötider och bostadspriser.

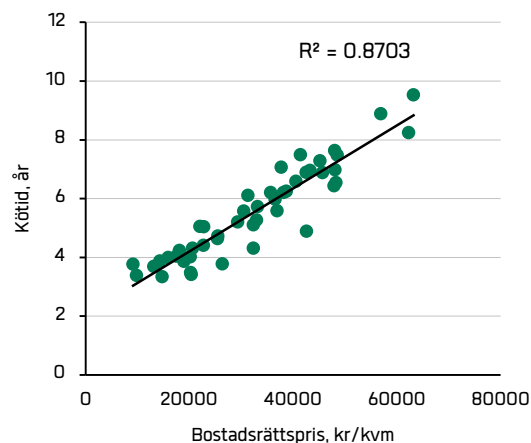
## JÄMFÖRELSE MELLAN KÖTIDER OCH BOSTADSRÄTTSPRIS

En studie av sambanden mellan kötid till en hyresbostad i olika miljöer och bostadsrättspriser i dessa miljöer belyser ytterligare huruvida hyresgästernas observerade värderingar av skillnader i attraktivitet mellan olika stadsmiljöer sammanfaller med bostadsrättsägares observerade värderingar. Data om genomsnittlig kötid bland kommunala fastighetsägare i Göteborg finns för tio stadsdelar, dessa jämförs med det genomsnittliga bostadsrättspriset i respektive stadsdel (Figur 6). Resultatet visar att det finns ett starkt samband mellan kötid och genomsnittligt bostadsrättspris. Skillnader i kötiden kan förklara 86 procent av variationen i bostadsrättspris. Detta ger ytterligare stöd för hypotesen om att hushållen gör samma värderingar av olika stadsmiljöers attraktivitet, oberoende av nuvarande upplåtelseform. Ett problem med denna analys är att stadsmiljön kan vara heterogen och variera inom en stadsdel.

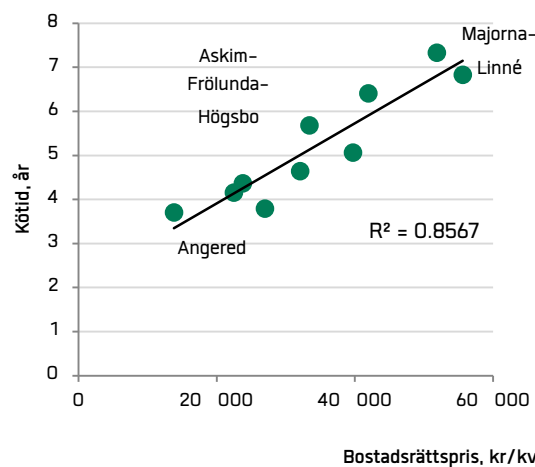




FIGUR 5. Boendeutgift för boende i bostadsrätt samt andrahands-  
hyrda bostads- och hyresrätter i Göteborgs kommun. Källa: Blocket, Va-  
lueguard och Evidens.



FIGUR 7. Samband mellan kötid och bostadsrättspris, kommunala vär-  
dar 2015 i primärområden i Göteborg, justerat för Landala. Källa: Boplat  
Göteborg, Valueguard och Evidens



FIGUR 6. Samband mellan kötid och bostadsrättspris, kommunala vär-  
dar 2015 i stadsdelsnämnder i Göteborgs stad. Källa: Boplat Göteborg och  
Evidens.

För att minska detta problem har motsvarande ana-  
lyser gjorts genom att dela in de tio stadsdelarna  
i 76 mindre områden, så kallade primärområden.  
Också denna analys visar starka samband mellan  
den registrerade genomsnittliga kötiden och det  
genomsnittliga bostadsrättspriset. En observation,  
Landala, avviker kraftigt. Förklaringen är sanno-  
likt att bebyggelsen är heterogen, där miljön runt  
hyresrättsbeståndet uppfattas mindre attraktivt  
och miljön runt bostadsrättsbeståndet uppfattas ha  
högre kvaliteter. Justerar man sambandet för denna  
avvikelse visar analysen samma starka samband för  
ett 70-tal miljöer som för de tio olika stadsdelarna  
(Figur 7).

### HUSHÅLL I HYRESRÄTT VÄRDERAR SKILL- NADER I STADSMILJÖN PÅ SAMMA SÄTT SOM HUSHÅLL I BOSTADSRÄTT

Slutsatsen av analysen är således att hushållen i  
hyresrätt i stort sett har samma värderingar av  
skillnader mellan olika stadsmiljöers attraktivitet  
som hushåll som förvärvat en bostadsrätt. Denna  
slutsats stöds både av jämförelser mellan hushållens  
betalningsvilja för bostads- respektive hyresrätt och  
av analyser av sambanden mellan kötider för hyres-  
bostäder och prisnivåer för bostadsrätter. Resulta-  
ten från stadskvalitetsstudien är därmed giltiga för  
hela beståndet av flerbostadshus.

# UPPLEVDA STADSKVALITETER

**Med hjälp av en stadsmiljöenkät i Göteborgsregionen har de olika stadsdelarnas upplevda stadskvaliteter undersökts. Resultatet visar att stadsdelar som värderas högt i enkäten generellt också har höga bostadspriser, vilket visar på att bostadspriser också är en fungerade skattning av stadsdelarnas attraktivitet.**

Studierna av bostadsrätts- och småhusmarknaden baseras på vad man brukar kalla observerade preferenser ("revealed preferences"), det vill säga vilka ekonomiska uppoffringar hushållen de facto kan eller är villiga att göra för att bo i en viss stadsmiljö. Om de istället får betygsätta olika stadsmiljöer får man svar på vilka hypotetiska ("stated preferences") preferenser hushållen har. Svaren på en sådan enkät indikerar då vad hushållen har för värderingar och attityder kopplat till olika stadsmiljöer. Men de måste inte agera eller i övrigt göra några observerbara uppoffringar baserat på dessa värderingar.

En viktig fråga är om det uppstår en skillnad i vad som kan betraktas som attraktiv stadsmiljö om analysen utgår från bostadspriser som beskriver hushållens faktiska beteende eller betygsättning som beskriver hushållens hypoteser om attraktiv stad.

I syfte att analysera i vilken utsträckning hushållens hypoteser om stadskvaliteter sammanfaller med observerat beteende (priser och kötider) har en enkät till Göteborgshushållen genomförts under senhösten 2015. Enkäten genomfördes i form av en

- Vilket helhetsbetyg ger du stadsmiljön i vid bemärkelse?
- Hur motsvarar stadsmiljön dina förväntningar?
- Tänk dig en stadsmiljö som är perfekt i alla avseenden för dig (och din familj). Hur nära eller långt ifrån detta ideal anser du att stadsmiljön är?
- Värdera följande i ditt område:
  - Tillgänglighet med kollektivtrafik
  - Tillgänglighet med bil
  - Tryggt och trevligt att cykla i området
  - Tryggt och trevligt att gå i området
  - Tillgången till attraktiva parker
  - Tillgången till naturområden
  - Närhet till kajer, bryggor och större vattenytor i området
- Utbudet av sällanköpshandel i form av exempelvis kläder, skor, elektronik, fritidsvaror, inredning mm.
  - Utbudet av mataffärer
  - Utbudet av restauranger och caféer
  - Tillgången till skolor och förskolor
  - Tillgången till annan offentlig service, så som sjukvård, apotek, mm.
  - Tillgången till kultur, exempelvis bibliotek, biograf, gallerier, teatrar mm
- Vi vill också ha din uppfattning om
  - Arkitekturen
  - Gatumiljön
  - Gårdsmiljön
- Vad tycker du om blandningen och variationen i området vad gäller
  - Hushållen som bor där
  - Förekomsten av både bostäder och arbetsplatser
  - Byggnadstyper
- Hur upplever du förekomsten av miljöstörningar som exempelvis omfattande trafik, buller, mm?
- Känner du dig trygg i området?

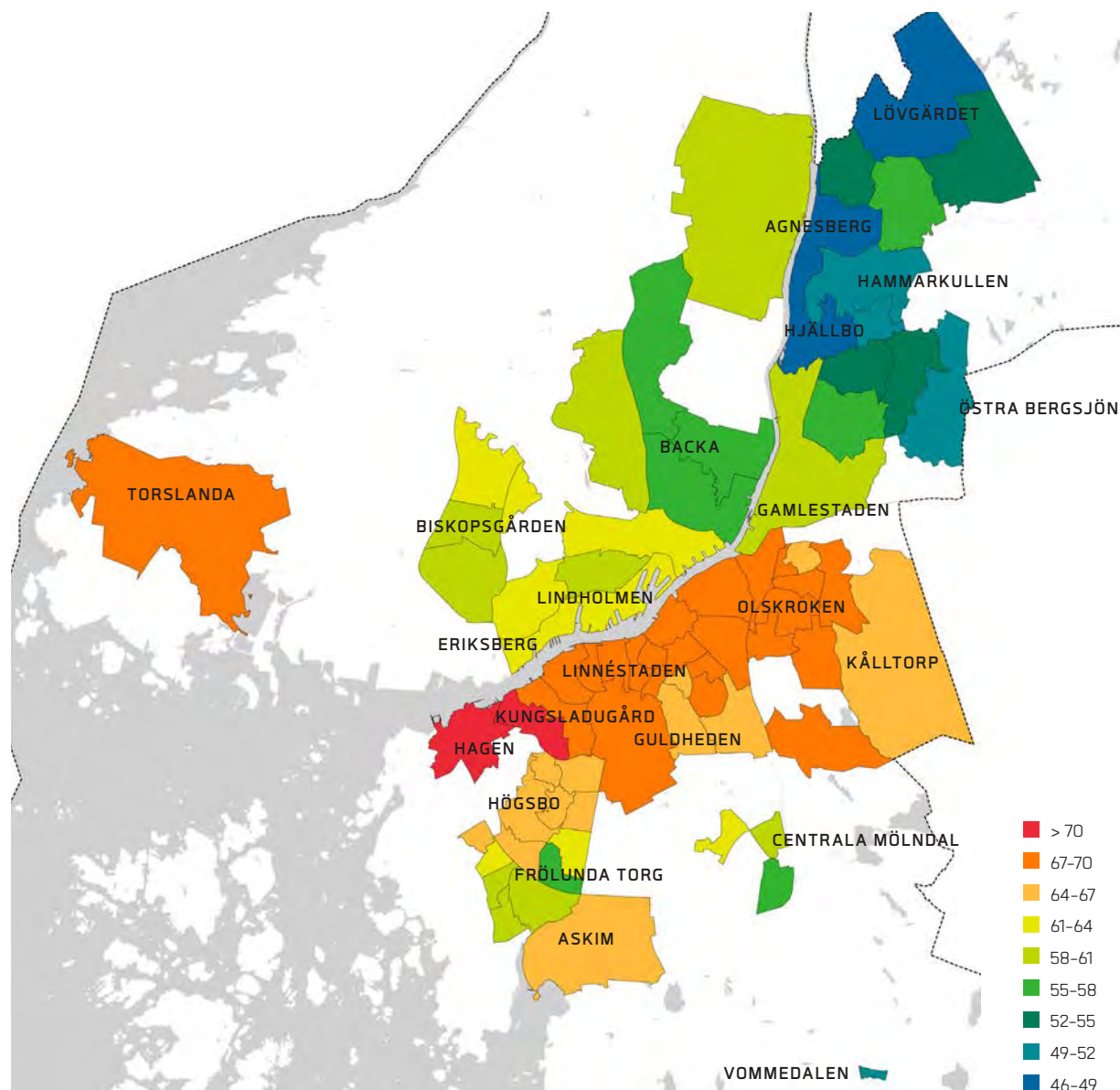
FRÅGOR I ENKÄTEN

webbenkät under två veckor. Enkäten besvarades av 2 400 hushåll i Göteborg och Mölndal, boende i både bostadsrätt, hyresrätt och småhus. Enkäten har till största del avgränsats till det sammanhängande stadsområdet i Göteborg och Mölndals stad.

Hushållen fick svara på frågor om hur de uppfattade stadsmiljön i olika delar av Göteborg. Hushållen fick också ange i vilket område de själva bor och vilka områden de har bott i tidigare eller besöker regelbundet. För de områden respondenterna besöker regelbundet har de fått besvara ett antal frågor om stadsmiljön, både hur de upplever stadsmiljön som helhet och olika aspekter av stadsmiljön som till exempel tillgänglighet med olika färdmedel, tillgången på parker, grönområden och tillgången till service.

Svaren på de tre frågor som handlar om en helhetsbedömning av stadsdelens miljö har vägts samman till ett betygsindex, kallat Nöjd Stadsmiljö Index, NSI. Frågorna är:

- Vilket helhetsbetyg ger du stadsmiljön i vid bemärkelse?
- Hur motsvarar stadsmiljön dina förväntningar?
- Tänk dig en stadsmiljö som är perfekt i alla avseenden för dig (och din familj). Hur nära eller långt ifrån detta ideal anser du att stadsmiljön är?



NÖJD STADSMILJÖ INDEX (NSI) PER PRIMÄROMRÅDE

Resultatet från enkätstudien visar på en stor skillnad mellan södra och norra sidan av älven. Generellt värderar de boende sin stadsdel högre söder om älven. Högst värderade är stadsdelarna Hagen och Kungsladugård i västra Göteborg. De lägst värderade stadsdelarna, exempelvis Agnesberg och Lövgärdet återfinns i nordöstra Göteborg. I övrigt är värderingen av stadsdelarna inom innerstaden relativt jämn, från Majorna i väster till Olskroken i öster.

De högst värderade stadsdelarna består till stor del av central småhusbebyggelse eller innerstadsmiljöer. De lägsta betygen får stadsdelar uppbyggda under miljonprogrammet.

En analys av svaren uppdelat på upplåtelseform på respondenternas nuvarande boende visar inga skillnader mellan svarande som bor i en bostadsrätt som de själva äger eller om de bor i en hyresrätt. Genomsnittligt NSI för boende i bostadsrätt var 66 och för boende i hyresrätt 65. Det finns inte heller några större skillnader i NSI som beror på ålder, inkomst eller kön. Värderingen av olika miljöers stadskvaliteter tycks därmed relativt likartad mellan olika grupper av hushåll.

För att förstå vilka faktorer som påverkar helhetsbedömning av stadsmiljön (sammanvägt till NSI) har enkätsvaren om värderingen av specifika kvaliteter analyserats med en multipel regressionsanalys, på samma sätt som analysen av sambandet mellan stadskvaliteter och priser.

NSI 55



Foto: Wikipedia/Bulver



NSI 68



NSI 69



NSI 57

## GÅNGVÄNLIG GATUMILJÖ HAR STÖRST BETYDELSE FÖR HUR NÖJDA GÖTEBORGARNA ÄR MED STADSMILJÖN

Analysen visar att det är fyra av frågorna i enkäten som förklarar nästan all variation:

- Attraktiviteten i gatumiljön
- Trevligt och tryggt att gå
- Förekomst av blandade hushåll
- Utbud av sällanköpsvaror

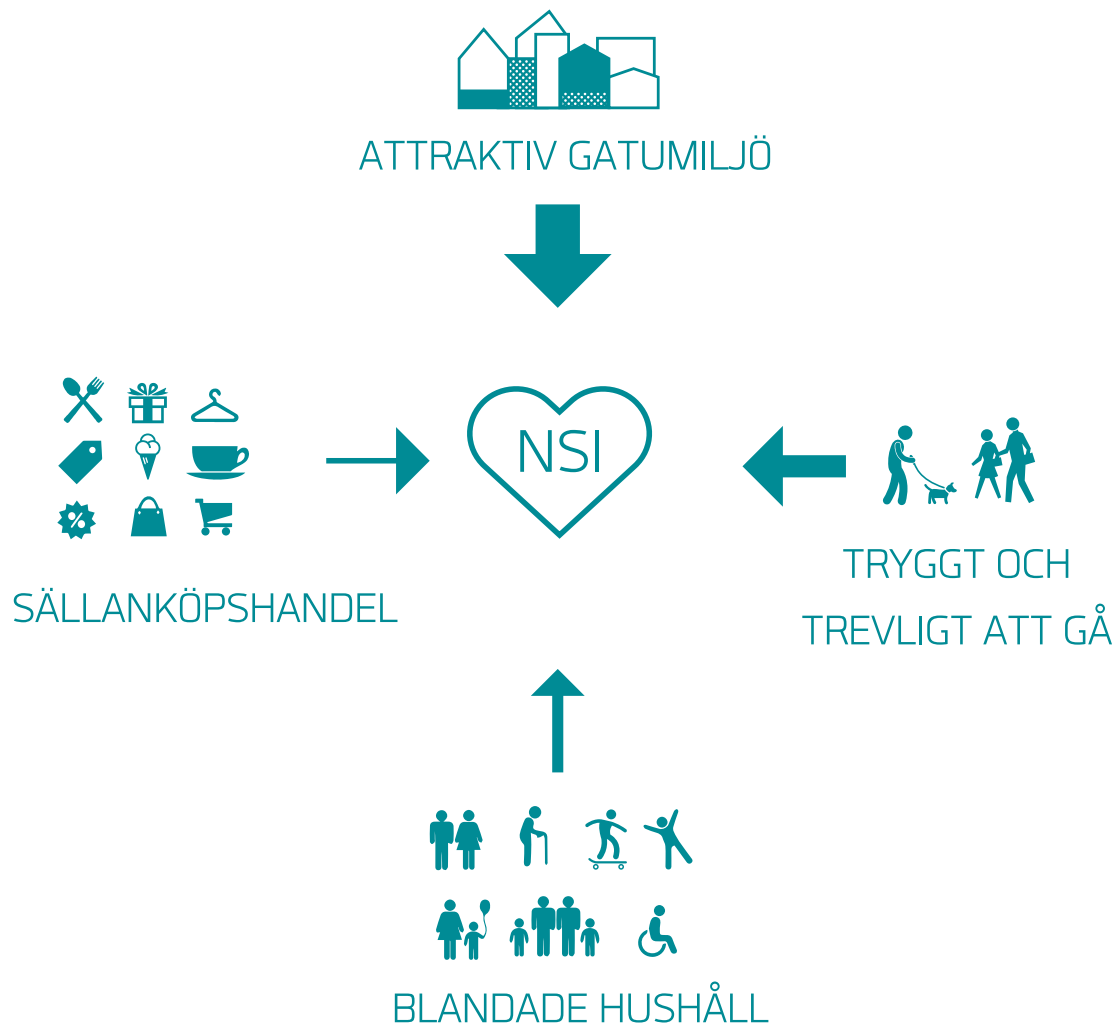
Betygen på dessa frågor förklarar nästan all variation,  $R^2=97$  procent, i helhetsbetyget på stadsmiljön.

Betyget på gatumiljön har störst vikt för att förklara betyget. Vikten är 0,56, vilket betyder att en ökning av betyget på gatumiljön med 10 betygsenheter ger en höjning av NSI-betyget på 5,6 betygsenheter. Betyget på hur trevligt och tryggt det är att gå i den aktuella miljön har näst störst vikt, 0,26. Förekomsten av blandade hushåll har vikten 0,13 och förekomsten av sällanköpshandel 0,07.

Analysen visar att gatumiljöbetyget i sin tur beror på hur de svarande värderat:

- Arkitekturen
- Hur tryggt och trevligt det är att cykla
- Utbudet av restauranger och caféer

En attraktiv arkitektur är den enskilt viktigaste faktorn för att gatumiljön ska upplevas som attraktiv följt av följt av möjligheterna att ta sig fram med cykel och om det finns ett stort utbud av restauranger och caféer.



SVAREN PÅ 4 FRÅGOR OM SPECIFIKA KVALITETER FÖRKLARAR DEN SAMMANVÄGDA HELHESTSBEDÖMNINGEN TILL 97 PROCENT

Hur trevligt och tryggt det är att gå i stadsmiljön byggs i sin tur upp av kvaliteterna trygghet, tillgång till park och förekomsten av blandstad.

De två sista ledande kvalitetsfaktorerna, förekomst av blandande hushåll respektive utbudet av sällan-köpsvaror samvarierar inte signifikant med några andra frågor i enkäten än NSI.

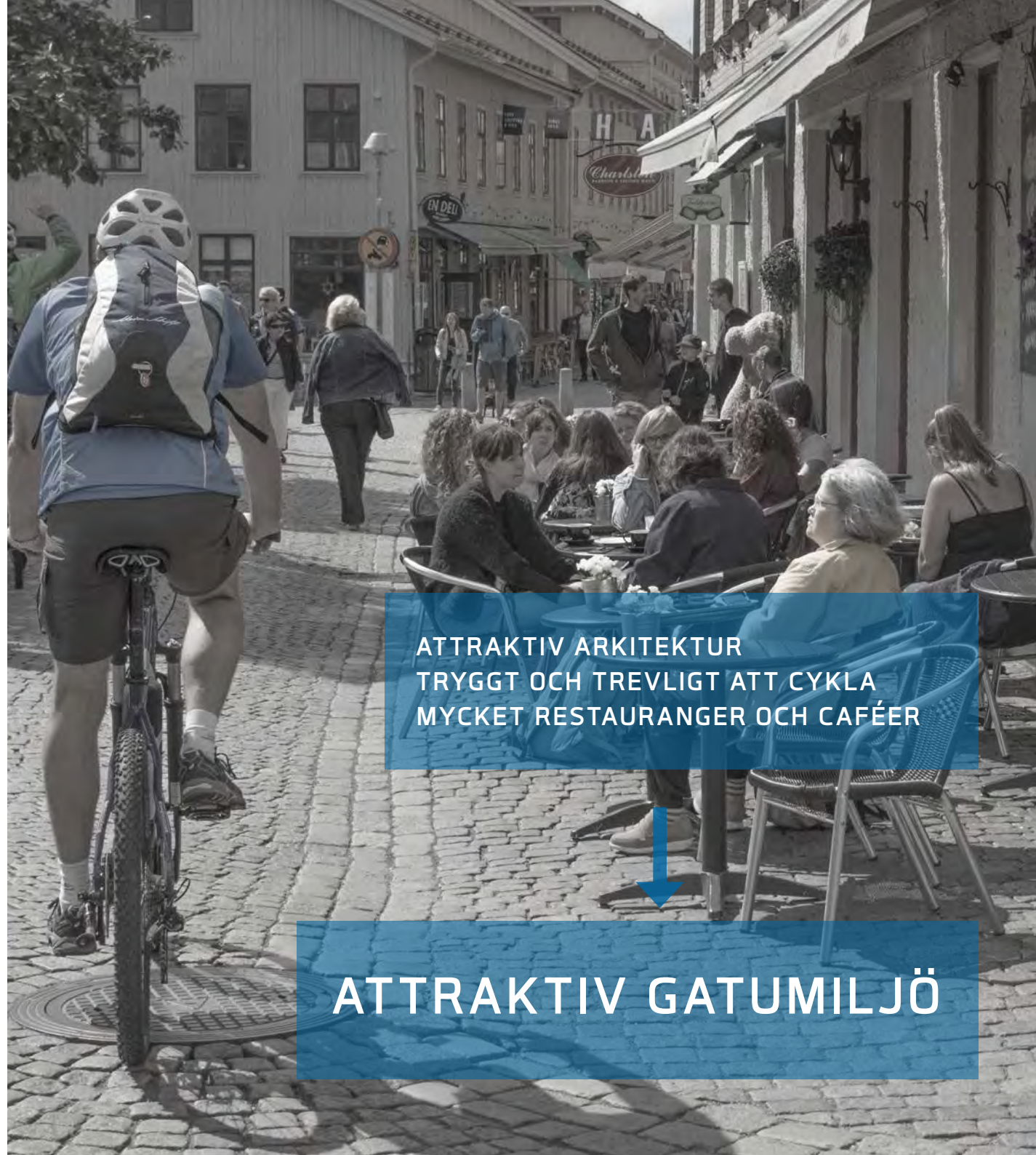
Övriga frågor i enkäten redovisar inga signifikanta samband med NSI eller någon av de fyra frågorna som förklarar NSI.

### **SAMBANDET MELLAN STADSDELARNAS UPPLEVDA STADSKVALITETER OCH BOSTADSPRISER ÄR STARKT**

En analys av sambandet mellan det sammanfattande betyget på stadsmiljön, NSI, och det genomsnittliga bostadsrättspriset i motsvarande miljö visar att sambandet mellan de två variablerna är relativt starkt, men att det också finns ett antal områden där hushållens betygsättning och priserna på bostadsmarknaden skiljer sig åt, se Figur 8.

Det gäller exempelvis områden som Tofta och Lorensberg som i båda fallen redovisar betydligt högre bostadsrättspriser än vad hushållens betyg på stadsmiljön motiverar. Det omvända gäller för miljöer som Sanna och Länsmansgården. I båda dessa fall finns uppenbarligen faktorer i bostadsutbudet som ger lägre priser än vad hushållens värdering av stadsmiljön indikerar.

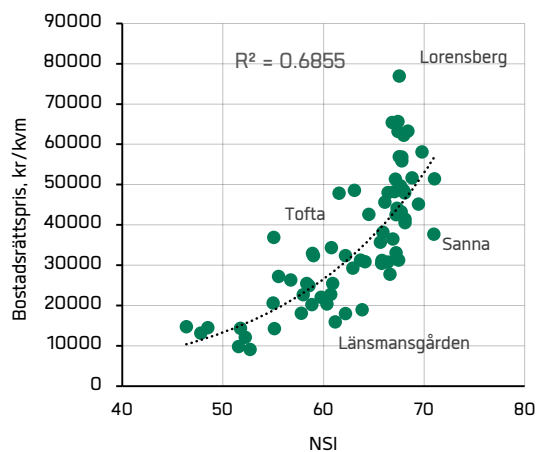
En annan intressant observation är att det finns ett större antal miljöer som hushållen ger relativt höga och likartade NSI-betyg, mellan 65 och 70, men som sinsemellan redovisar mycket stor spridning i pris-



**ATTRAKTIV ARKITEKTUR  
TRYGGT OCH TREVLIGT ATT CYKLA  
MYCKET RESTAURANGER OCH CAFÉER**



**ATTRAKTIV GATUMILJÖ**



**FIGUR 8.** Samband mellan Nöjd Stadsmiljö index och bostadsrättspriser. Källa: Evidens, Valueguard och Spacescape.

bilden. Genomsnittspriserna i dessa miljöer varierar mellan 30 000 kr/kvm och 80 000 kr/kvm. De senare, dyra, miljöerna innehåller uppenbarligen stadskvaliteter som många hushåll inte uppfattar ha särskilt stor betydelse när det svarat på frågorna i enkäten, men som visar sig stor betydelse när hushållen genomför sina bostadstransaktioner.

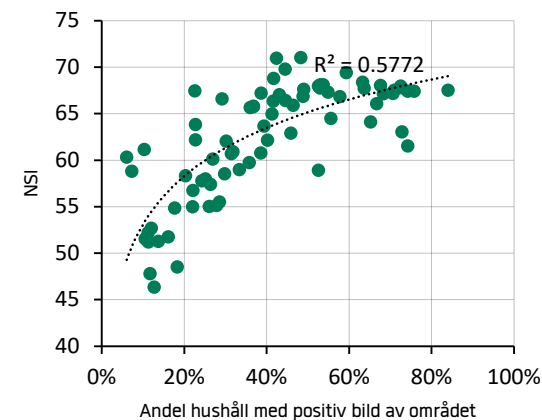
Det kan finnas flera förklaringar till båda dessa avvikelser mellan priser och värdeomdömen. Avvikelser kan naturligtvis bero på att enkäten inte innehållit tillräckligt många frågor för att fånga alla relevanta faktorer, samtidigt som det också kan vara så att det finns faktorer i stadsmiljön som de flesta inte uppfattar spelar någon större roll när de tänker på en attraktiv stadsmiljö. Exempel på en sådana faktorer kan vara centralitet, tillgänglighet/närhet till arbetsplatser och närhet till stort serviceutbud, faktorer som vi vet från andra studier spelar roll för prisbildningen, men som kanske inte självklart värderas högt när man besvarar en enkät om attraktiva stadsmiljöer.



**SANNA - HÖGT NSI MEN LÅGA BOSTADSPRISER**

### SKILLNADER I STADSDELARNAS RYKTE

En del i enkäten behandlade stadsdelarnas rykte. Analysen kring ett områdes rykte baserades på en fråga i enkäten som ställdes till dem som sällan vistades i det utpekade området. Respondenterna fick svara på huruvida men hade en positiv eller negativ bild av området. Över 70 procent av de hushåll som sällan vistades i Haga, Vasastaden eller Inom Vallgraven uppgav sig ha en positiv bild av området. Mindre än 10 procent av de hushåll som sällan uppehöll sig i Länsmansgården, Bergsjön eller Biskopsgården sa sig ha en positiv bild av dessa områden. Det visade sig finnas ett tydligt samband mellan rykte och NSI (Nöjd Stadskvalitet Index). Områden som har sämre rykte har i de flesta fall också en lägre upplevd stadskvalitet bland de boende än områden med gott rykte (Figur 9).



**FIGUR 9.** Samband mellan Nöjd Stadsmiljö index och områdets rykte.

### LIKHETER OCH OLIKHETER MELLAN RESULTATEN AV STADSKVALITETSSTUDIEN OCH STADSMILJÖENKÄTEN

Både enkätstudien och stadskvalitetsstudien visar på att människor i Göteborgsregionen uppskattar grundläggande urbana värden som närhet till service och att kunna röra sig i trygga och attraktiva stadsrum. Enkätundersökningen fångar tydligare frågor om karaktär och gestaltning och visar till exempel på värdet av attraktiv arkitektur och gatumiljö. Den typen av värden är svåra att mäta i en storskalig GIS-analys. Data om till exempel fasaders gestaltning eller gatubeläggning saknas och har därför inte kunnat inkluderas i GIS-modellen. Enkätstudien fångar å andra sidan inte värdet av kvaliteter på en mer övergripande och strukturell nivå, som till exempel kollektivtrafiktillgänglighet. En möjlig förklaring skulle kunna vara att detta är kvaliteter som inte direkt associeras till begreppet stadsmiljö.

Genom att analysera nära 350 kontorstransaktioner har fyra variabler som till nästan 90 procent kan förklara variationen i kontorshyror i olika lägen i Göteborg och Mölndal identifierats.

# STADSKVALITETER FÖR KONTOR



# ANALYS AV KONTORSHYROR

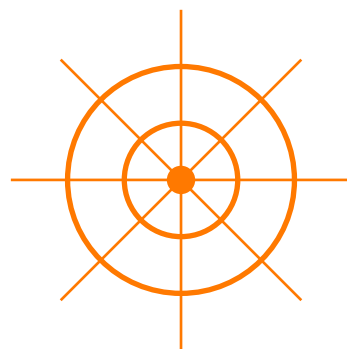
Med hjälp av fyra stadskvaliteter kan kontorshyrorna i Göteborg och Mölndal förklaras till 88 procent. Avgörande för kontorsmarknaden är tillgången till urbana verksamheter och tillgänglighet till arbetstagare. Närhet till andra kontor och kontorsbyggnadens byggår påverkar också hyresnivåerna.

## INTRODUKTION

För att kunna uttala sig om företagets betalningsvilja för kontorslokaler måste man förstå efterfrågans omfattning och inriktning. På Göteborgsregionens kontorshyresmarknad finns ett stort utbud av kontorslokaler med varierande egenskaper och kvaliteter, inte minst olika läges- och områdesegenskaper. För beslutsfattande om nyproduktion av kontor och annan förnyelse av företagsområden gäller det på samma sätt som för bostäder att ha tillförlitliga kunskaper om hur kontorsföretagen värderar olika lägesvariabler.

## MODELLBESKRIVNING

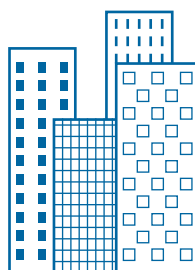
I motsats till bostadsmarknaden finns ingen officiell statistik om hyresnivåer för enskilda transaktioner på kontorshyresmarknaden. Sådana transaktioner betraktas normalt som enskilda affärsuppgörelser mellan två företag, fastighetsägare och hyresgäst och är därmed inte offentliga. Därför har data samlats in via enkäter till både fastighetsägare och hyresgäster.



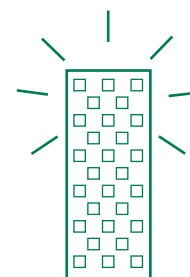
CENTRALITET OCH TILLGÄNGLIGHET  
TILL ARBETSMARKNADEN



NÄRA URBANA VERKSAMHETER



KONTORSKLUSTER



MODERNITET

STADSKVALITETER FÖR KONTOR I GÖTEBORGSREGIONEN. VARIABLERNABESKRIVS NÄRMARE PÅ SIDAN 51-55

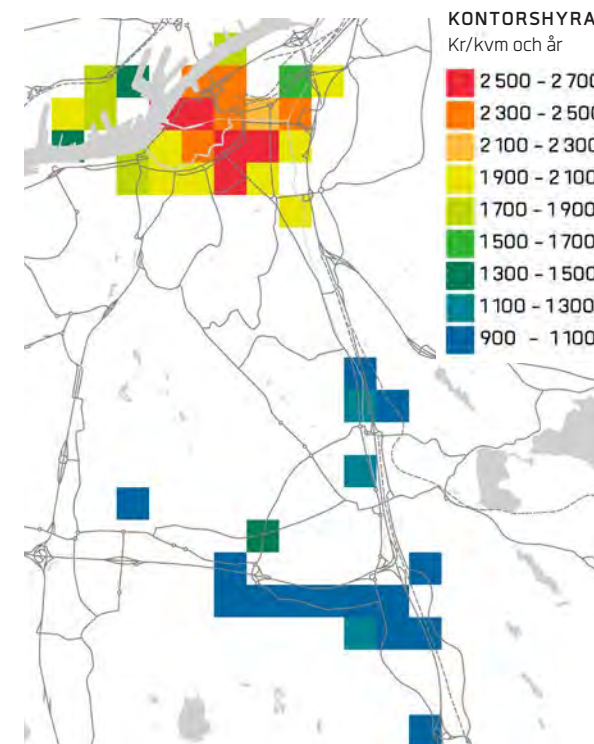
Metoden för studien är precis som för bostadsstudien, en så kallad multipel regressionsanalys där man identifierar ett antal variabler som enskilt förklarar en oberoende variabel, i det här fallet kontorshyror. Lägesvariablerna har identifierats genom GIS-analys. Läs mer om analysmetoden i metodkapitlet. De enskilda observationerna har precis som i bostadsstudierna fördelats i 500-metersrutor.

Evidens har tidigare genomfört en kontorsstudie i Göteborgsregionen på uppdrag av Göteborgs stad. Då det har varit möjligt att få tillgång till mer detaljerad data i denna studie har det också varit möjligt att studera en något mer detaljerad geografi. Det område som här studerats är de centrala delarna av Göteborg och Mölndal, se karta.

Den slutliga modellen för att förklara hyresvariationen på kontorsmarknaden uppfyller rimligt ställda krav på statistisk precision och teoretisk relevans. Med denna modell kan man förklara nästan 90 procent av variationen i hyresnivåer med enbart fyra variabler. De två viktigaste variablerna är hur nära det är till urbana verksamheter samt hur många arbetstagare som kan nå stadsdelen inom 30 minuter. Att ha nära till många andra företag i kontorsbranschen påverkar också hyresnivåerna, liksom när byggnaden är byggd. Samtliga unika påverkans-effekter är signifikanta på minst 95 procentnivån. De fyra variablerna beskrivs mer detaljerat på s 51-55.



KONTORSOBSERVATIONER



KONTORSHYROR

| VARIABLER                           | MEDELVÄRDE | MINVÄRDE | MAXVÄRDE | ANTAGEN FÖRÄNDRING     | PRISÖKNING, KR/KVM/ÅR |
|-------------------------------------|------------|----------|----------|------------------------|-----------------------|
| Tillgänglighetsindex                | 0.68       | 0.41     | 0.97     | 0.1 indexpunkter       | 162                   |
| Urbana verksamheter inom 1000 meter | 4.75       | 2.08     | 7.23     | Fördubbling av utbudet | 131                   |
| Klusterindex                        | 0.29       | 0.00     | 0.86     | 0.1 indexpunkter       | 0.86                  |
| Byggår                              | 1971       | 1922     | 2015     | 10 år                  | 68                    |

TABELL 3. Statistisk modell för kontor

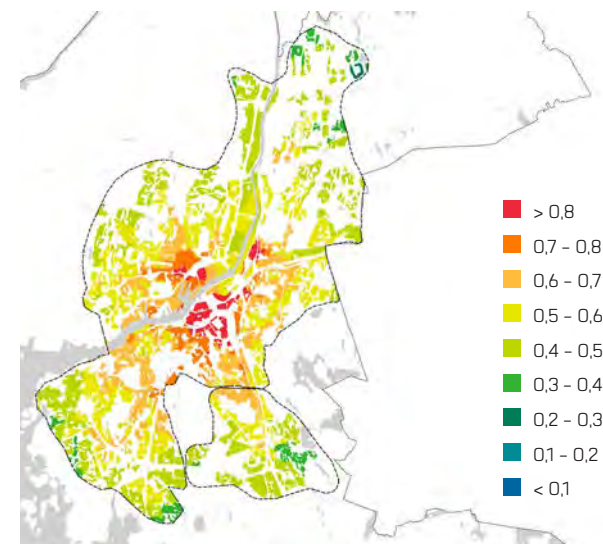
# CENTRALITET OCH TILLGÄNGLIGHET TILL ARBETSMARKNADEN

**Kontorsföretag värdesätter att lokalisera sig nära många boende, det vill säga potentiella anställda och kunder. Måttet är en sammanslagning av antalet boende som nås inom 30 minuter med bil och kollektivtrafik.**

Variabeln visar att kontorsföretagen föredrar att lokalisera sig nära Göteborgs stadskärna. Att det geografiska läget spelar stor roll för att förklara variationer i hyresnivåer mellan olika miljöer är uppenbart. Centrala lägen har högre hyror än miljöer längre ut från centrum i de flesta regioner. Den grundläggande förklaringen till detta kan man återfinna i urbanekonomisk teori (till exempel O'Sullivan, 2007) Enligt urbanekonomisk teori lokaliseras främst kontaktintensiva företag till den centrala stadskärnan. Kostnader för kontakter och interaktion kan förenklat beskrivas som en funktion av avstånd mellan två aktörer som ska interagera eller som behöver kontakt. Stadskärnan är därför särskilt värdefull som produktionsmiljö för företag som är beroende av intensiv interaktion med andra vid sina olika transaktioner. Sådana verksamheter blir därför särskilt distanskänsliga och beroende av central lokalisering för att upprätthålla sin produktivitet. Det blir helt enkelt ekonomiskt rationellt att betala en hög hyra för att åtnjuta låga kontaktkostnader.

Modellresultaten visar att tillgängligheten och utbudet av kommersiell service har stor betydelse

för hyresnivån. Tillgängligheten i modellen mäts som ett index i modellen mellan 0 och 1, där biltillgänglighet och kollektivtrafiktillgänglighet inom 30 minuter tillmäts samma vikt. En ökning av tillgängligheten inom 30 minuter med kollektivtrafik på 100 000 personer betyder knappt 250 kr per kvm och år i högre hyra. Medan en ökning av biltillgängligheten med 100 000 personer endast ger en ökning på cirka 110 kronor/kvadratmeter och år. Den kollektiva tillgängligheten är således viktigare för att förklara hyresskillnader mellan olika kontorsmiljöer än biltillgängligheten. Tillgängligheten är också beroende av boendetätheten – ju fler som bor utmed goda kommunikationsstråk desto högre blir tillgängligheten. Som räkneexempel innebär 15000 nya boende i Frihamnen att hyresnivån inom 30 minuter ökar med 50 kronor per kvadratmeter.



**REGIONALT TILLGÄNGLIGHETSINDEX**

Baserat på ett sammanslaget mått på bil- och kollektivtrafiktillgänglighet. En större karta finns i kapitlet kartunderlag.

## MÅTT

Tillgänglig dagbefolkning inom 30 minuter med bil respektive kollektivtrafik har indexerats genom att högsta värdet blir ett. De två indexen har sedan viktats jämnt till ett regionalt tillgänglighetsindex.

## UNDERLAG

Regional tillgänglighetsanalys, Sweco

# TILLGÄNGLIGHET TILL URBANA VERKSAMHETER

**Att ha nära handel och service är viktigt för kontorsföretag. Det är föga förvånande att många uppskattar att kunna göra ärenden och äta lunch i nära anslutning till arbetet.**

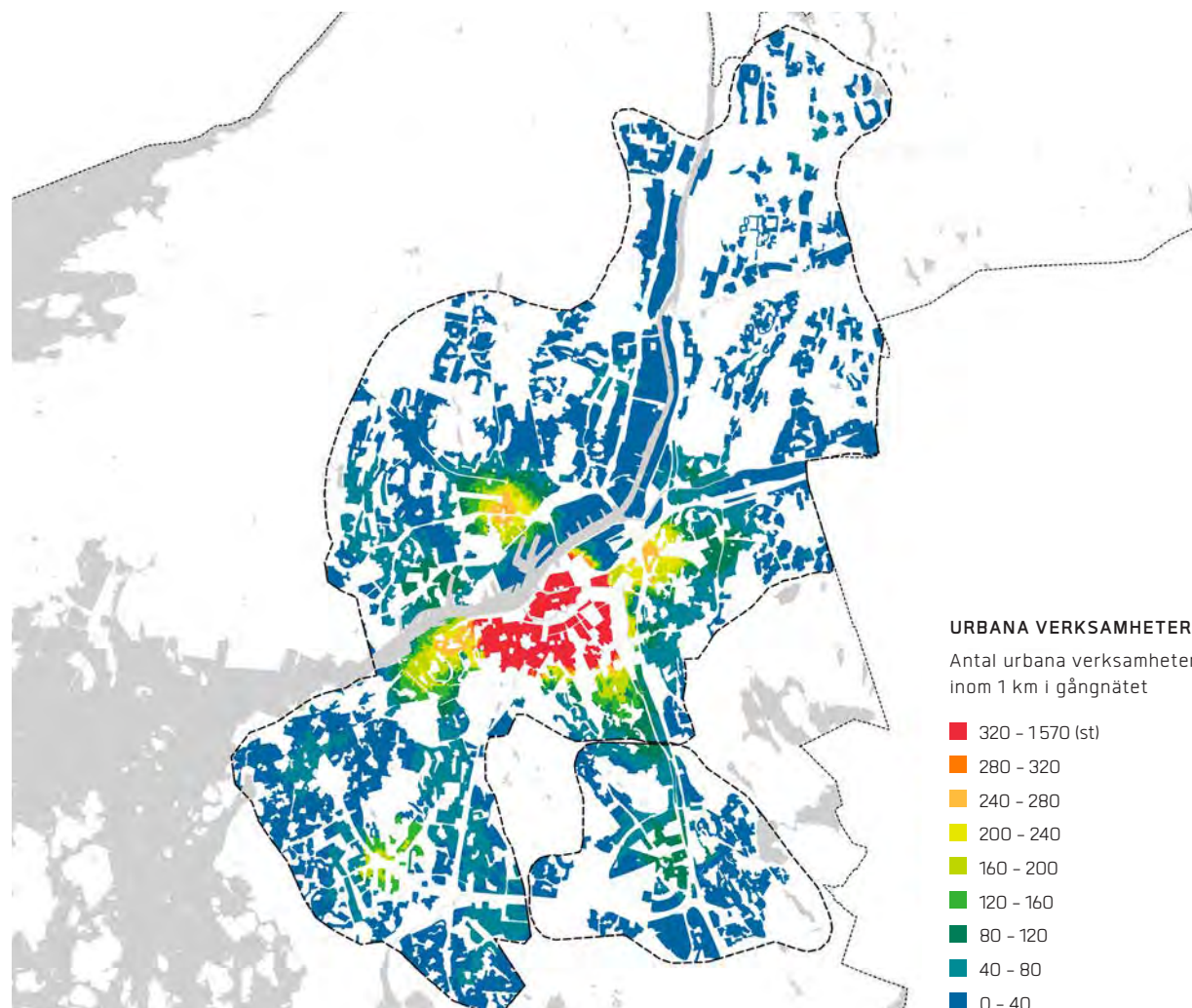
Utbudet av urbana verksamheter, det vill säga handel, caféer och restauranger etcetera mäts som antalet etableringar som nås inom en kilometers avstånd via gatenätet. Måttet är detsamma som påverkar priser på bostadsrätter. Sambandet mellan utbudet och kontorshyrorna är logaritmiskt. Det betyder att en förändring vid ett litet utbud får större betydelse än samma förändring om utbudet redan är stort. Modellen visar att om utbudet av urbana verksamheter fördubblas ökar hyran med 130 kr per kvadratmeter och år. Samtidigt är de urbana verksamheterna beroende av närheten till arbetsplatser: både förekomsten av urbana verksamheter och restauranger och sällanköpsbutikers omsättning påverkas i stor grad av närheten till en stor arbetande befolkning.

## MÅTT

Antal urbana verksamheter inom 1 km i gatenätet. Urbana verksamheter är butiker (ej livsmedelshandel), kaféer och restauranger, kulturverksamheter samt kommersiell service (till exempel frisör, skomakare)

## UNDERLAG

Urval av företag från Företagsregistret (PAR) 2013.



URBANA VERKSAMHETER

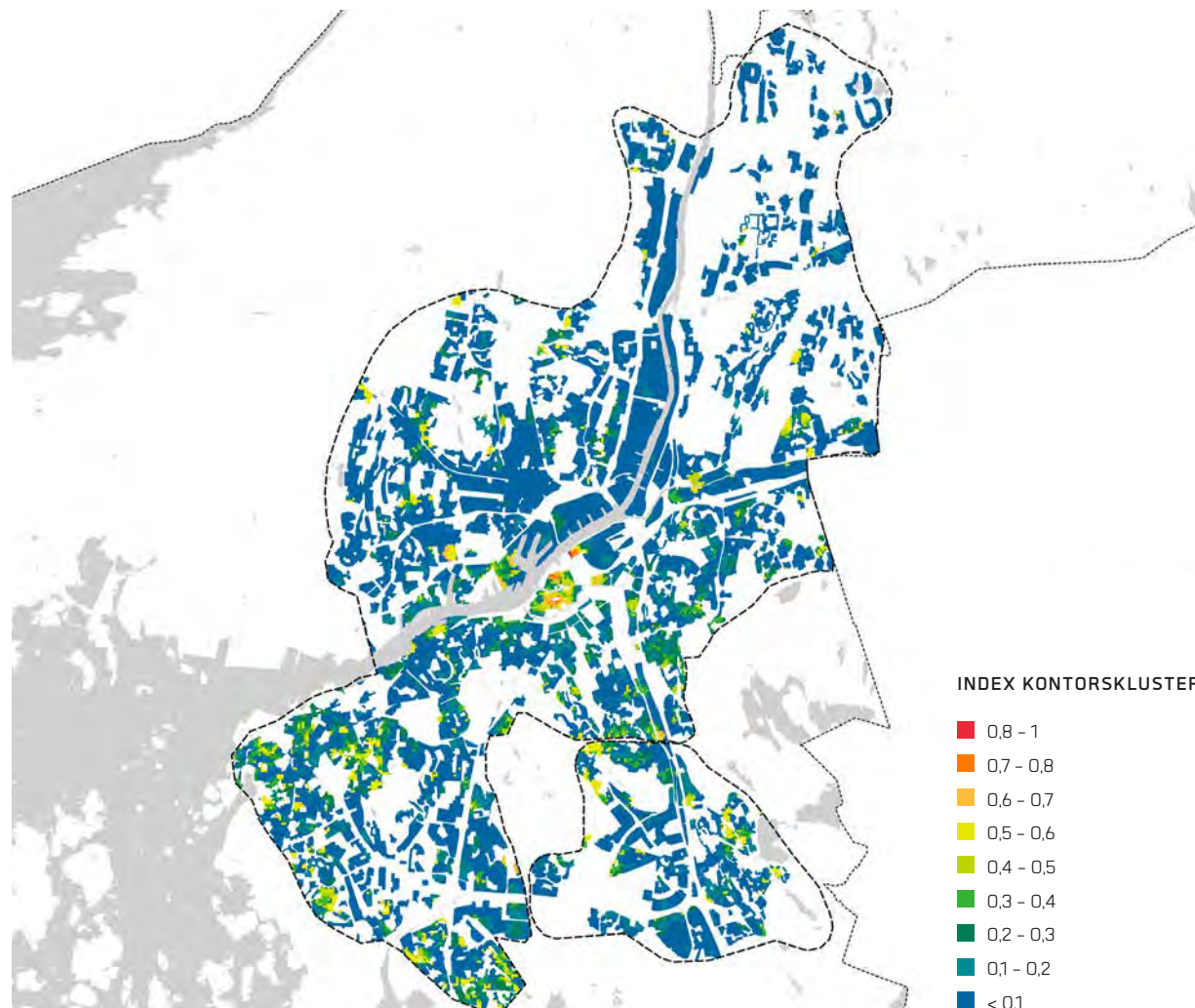
# STADSKVALITETER FÖR KONTOR

## KONTORSKLUSTER

**Kontor attraheras av andra kontor. Med många kontor inom 250 meter så ökar hyresnivåerna. Det innebär att det är förhållandevis små kluster som fungerar bäst för kontorsmarknaden.**

I modellen mäts koncentrationen av kontorsanställda som ett index där andelen och antalet kontorsysselsatta inom 250 meter väger lika. Om andelen kontorsanställda ökar med 10 procentenheter samtidigt som antalet ökar med 1 000 personer ger det en hyresförändring på 230 kr per kvm och år.

Modellresultaten indikerar också ett framväxande kontorsområdes dynamik. Hög tillgänglighet tycks vara en grundförutsättning och särskilt attraktivt för företag som kan utvinna produktivetsfördelar av närhet till kunder, underleverantörer och arbetskraft. Detta medför att andelen kontorsintensiva branscher ökar vilket i sin tur ger underlag för ökat utbud av service, som handel och restauranger, varpå ytterligare kontorslokaler kan ställas ut på marknaden i den nu ännu mer attraktiva kontorsmiljön. Den växande kontorsmiljön ställer krav på ytterligare infrastruktur och kan detta tillgodoses ökar tillgängligheten ytterligare och därmed attraktiviteten för kontorsintensiva branscher. Även om inte ny infrastruktur tillförs för att förbättra tillgängligheten kan ökat utbud av handel och restauranger medföra ökad attraktivitet.



KONTORSKLUSTER

## MÅTT

Antalet kontorsanställda inom 250 m och andel av alla arbetsplatser inom 250 m som utgörs av kontor har slagits samman till ett index där de två variablerna viktas lika.

## UNDERLAG

Företagsregistret (PAR)



RegionCity

# STADSKVALITETER FÖR KONTOR

## MODERNITET

Tidigare studier har visat att modernitet påverkar hyresnivåerna för kontor. I den här studien bekräftas det genom att kontorsbyggnadens byggår visar sig påverka hyresnivåerna.

Varför är då moderna kontor så mycket mer attraktiva? En viktig skillnad mellan moderna och mindre moderna kontor är möjligheterna till yteffektiv användning. Det kan vara ekonomiskt rationellt för företag att betala en högre hyra per kvadratmeter om fler anställda ryms – lokalkostnaden per anställd blir i alla fall lägre. Yteffektiva planlösningar som samtidigt erbjuder en god arbetsmiljö är därför en viktig kvalitet i moderna lokaler och många gånger svårt att åstadkomma i äldre byggnader. Till detta ska läggas komforteffekter av moderna installationssystem och möjligen också estetiska effekter av modern arkitektur och materialval.

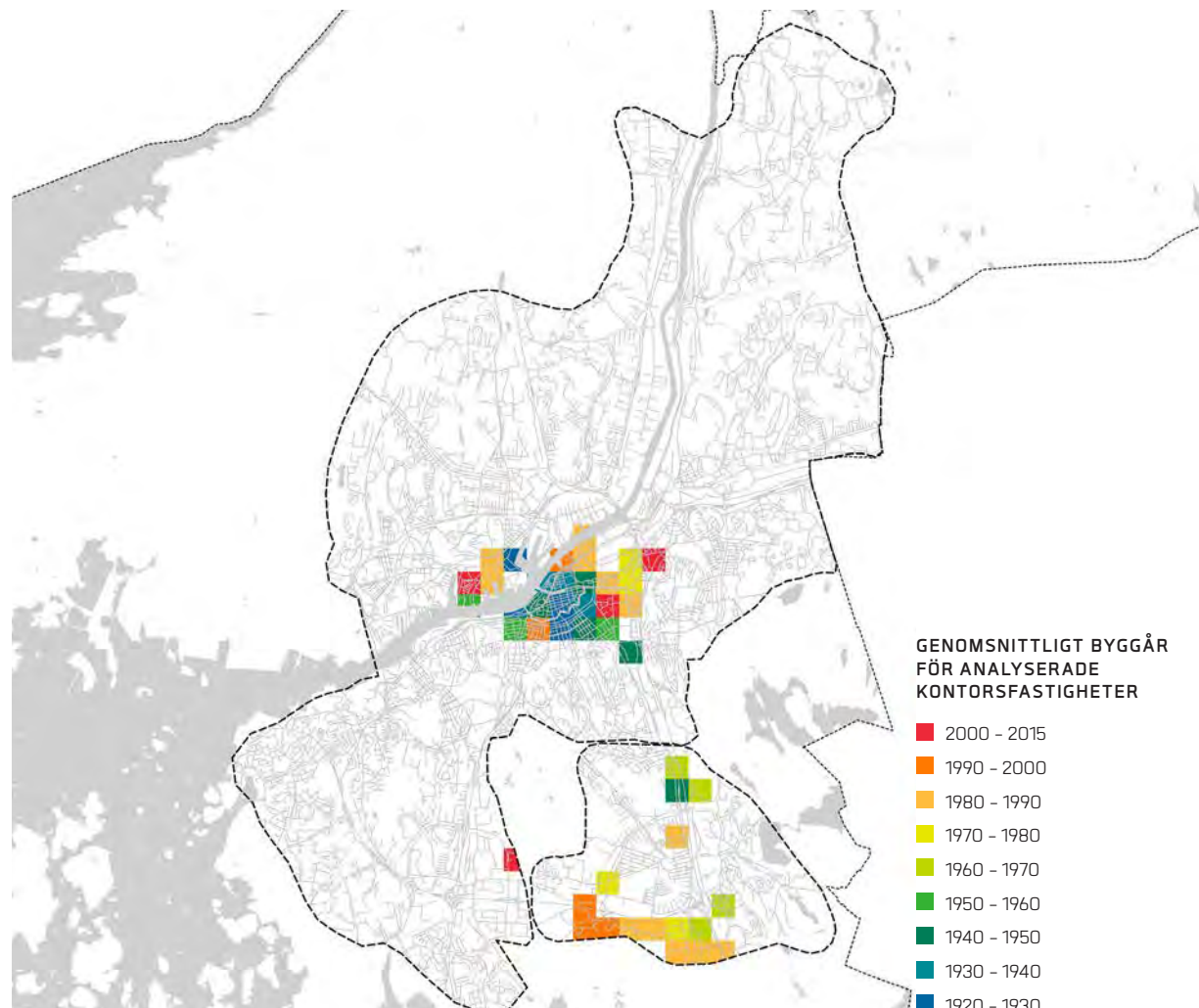
Måttet som används i modellen är genomsnittligt byggår för kontorsfastigheter i området.

### MÅTT

Byggår för kontorsbyggnaden

### UNDERLAG

Byggår per fastighet, Göteborgs stad och Mölndals stad.



Genom att analysera lägesvariabler för omkring 3000 butiker och restauranger har fyra variabler som till cirka 80 procent förklarar skillnaderna i omsättning identifierats.

## **STADSKVALITETER FÖR HANDEL**



# ANALYS AV HANDELSOMSÄTTNING

För att kunna förstå vilka lägesvariabler som skapar värde för handeln har omsättningsdata studerats för drygt 3 000 etableringar i Göteborgs stad.

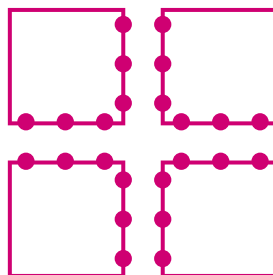
Tidigare studier kring handel pekar tydligt på att det som främst påverkar möjligheterna till framgångsrika handelsetableringar är tillgänglighet, flöden, kluster och täthet. Den här studien visar på liknande resultat. Med en förklaringsgrad på nästan 80 procent visar studien att det till stora delar går att förklara variationen i omsättning i olika lägen med hjälp av ett antal lägesvariabler.

## MODELLBESKRIVNING

Handel har delats in i två typer: sällanköpshandel och restauranger. Livsmedelshandel har alltså inte analyserats. Den beroende variabeln som analyserats är handelns totala omsättning.

De lägesvariabler som påverkar handeln handlar om utformningen av gatumiljön, lokal täthet, kluster, närhet till kulturverksamheter (för restauranger) och tillgång till parkering (för sällanköpshandel).

Att höga flöden har stor betydelse är en väl etablerad sanning för alla som sysslar med handel. Den data över gång- och cykelflöden som finns tillgänglig för Göteborgsregionen finns bara i delar av centrala staden, vilket gör att variabeln är svår att ta med i den här studien där vi har tittat på ett större geografiskt område. Ett viktigt syfte med studien har också varit att ta fram en analysmodell som inte bara kan för-



KVARTERSSTADSINDEX



TÄTHET



HANDELSKLUSTER



PARKERING



TILLGÅNG TILL KULTUR

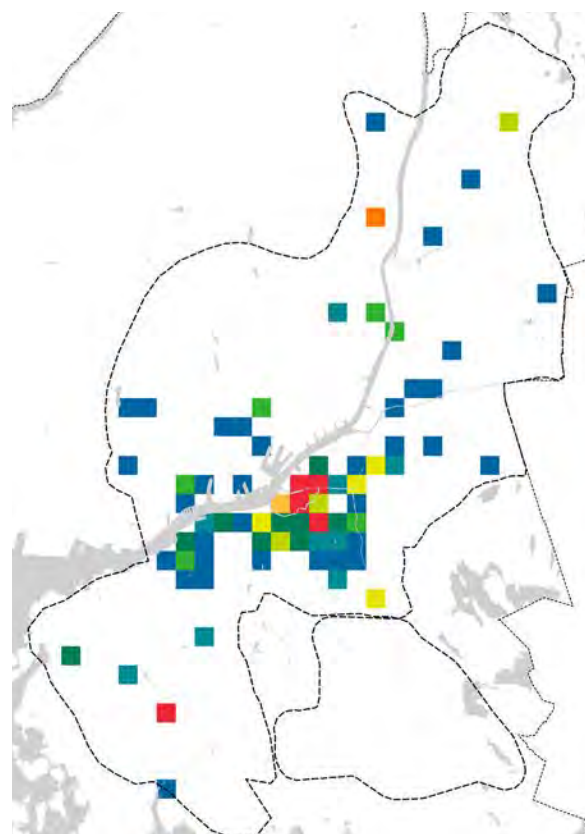
STADSKVALITETER FÖR HANDEL I GÖTEBORGSREGIONEN. VARIABLERNABESKRIVS NÄRMARE PÅ SIDAN 60-64

klara nuläget utan också användas för att analysera konsekvenser av framtida planer. Skulle gångflöden finnas med i modellen skulle det innebära att man behöver ta fram detaljerade gångflödesprognoser för att kunna analysera framtida handelsomsättning. Detta är ytterligare en anledning till att gångflöden inte inkluderats i denna modell. Däremot har handelsomsättning testats mot gångflöden inom det område där data finns tillgängligt och visat på ett tydligt samband: höga gångflöden ger hög omsättning. I de två handelsmodellerna är det troligt att gångflöden hänger väl samman med hög lokal täthet och stadsmiljöns utformning, där gator utformade för gående ger högre omsättning.

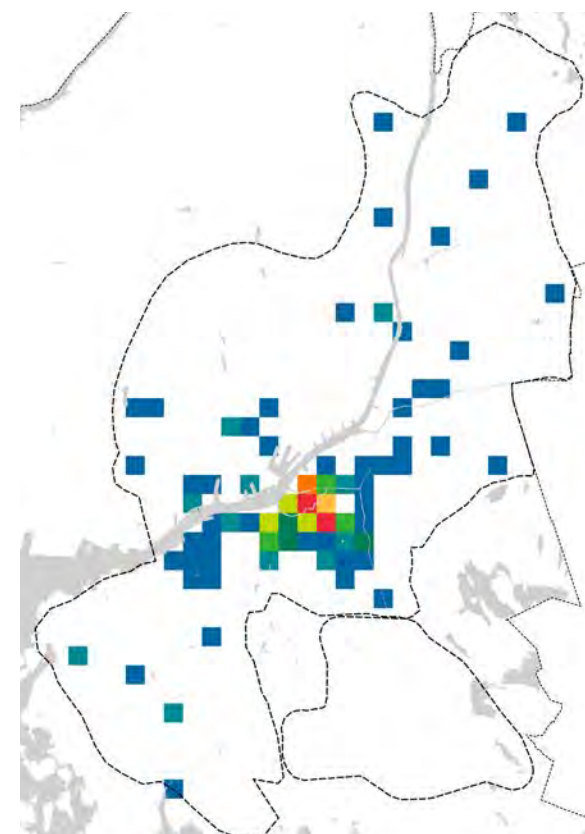
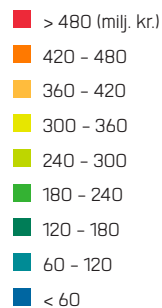
### SÄLLANKÖPSHANDEL

De variabler som påverkar sällanköpshandelns totala omsättning är:

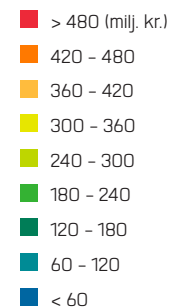
- 
- Klusterindex
  - Kvarterstadsindex
  - Antal anställda inom 250 meter
  - Antal parkeringsplatser inom 250 meter
- 



OMSÄTTNING FÖR SÄLLANKÖPSHANDELN



OMSÄTTNING FÖR RESTAURANGER



## RESTAURANGER

Restaurangers omsättning påverkas av:

---

- Kvartersstadsindex
  - Klusterindex
  - Antal kulturverksamheter inom 250 meter
  - Antal anställda inom 250 meter
- 



Intill Magasinsgatan.

# STADSKVALITETER FÖR HANDEL

## TÄTHET

**Dagbefolkningens täthet lokalt påverkar omsättningen för både sällanköpshandel och restauranger.**

Täthetsmått som använts beskriver hur många anställda som nås inom 250 meter från butiken eller restaurangen. Det är alltså ett väldigt lokalt täthetsmått. Kartan visar att tätheten är som högst Inom Vallgraven, men att det också finns punkter med hög koncentration längre ut.

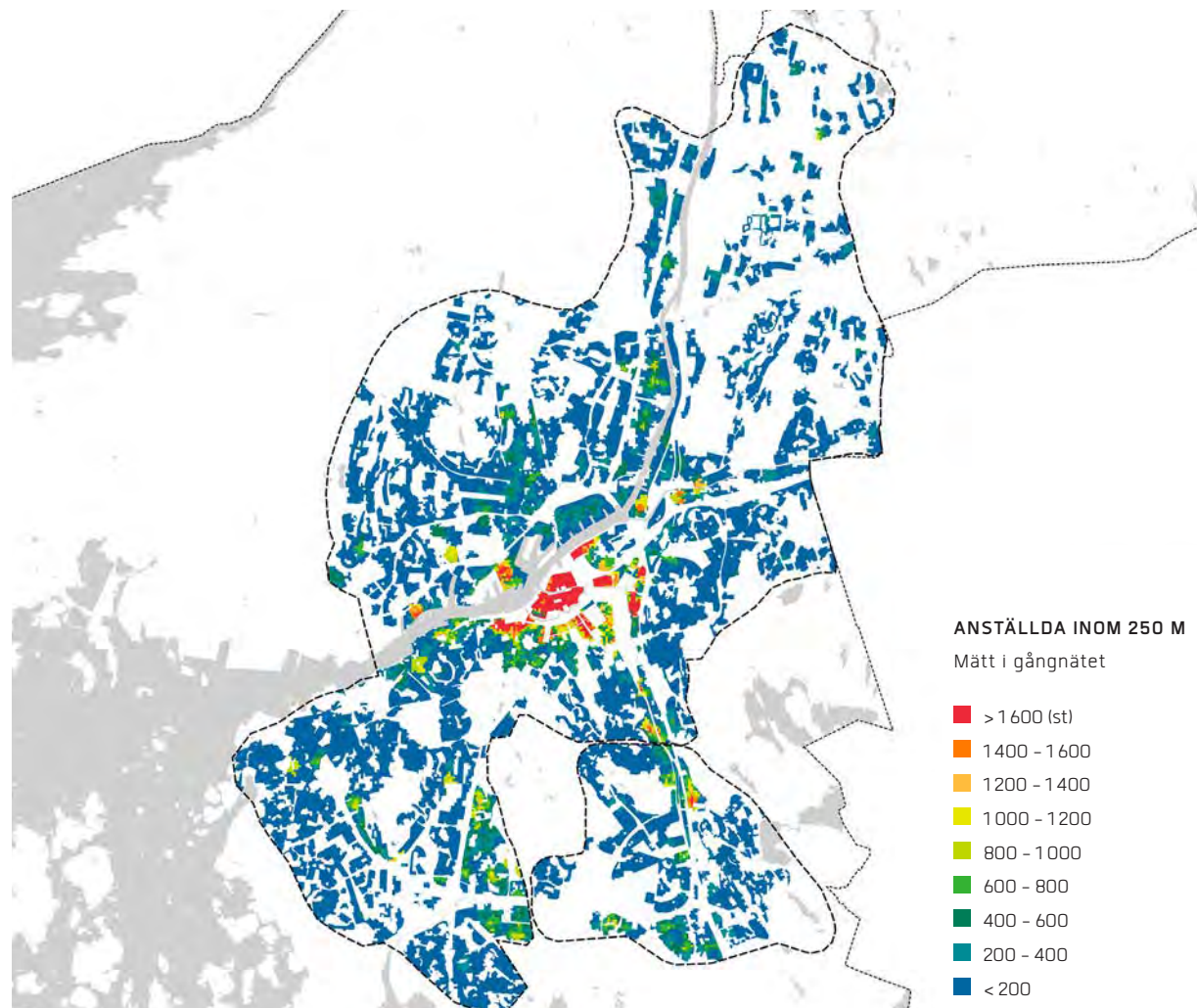
Att boendetäthet inte kommer med i modellen är förvånande. Visserligen har tidigare analyser visat att dagbefolkningen har större betydelse än nattbefolkningen, men att även nattbefolkningen spelar roll. De här analysresultaten visar istället att för handelns omsättning fungerar monofunktionella arbetsplatsområden bra. Samtidigt visar analysen av bostadspriser att bostadsmarknaden drivs av närheten till handel. Här finns det alltså en motsättning i marknaden för handel och bostadsmarknaden.

### MÅTT

Antal anställda inom 250 m

### UNDERLAG

Urval av företag från Företagsregistret (PAR) 2013



# STADSKVALITETER FÖR HANDEL

## KLUSTER

**Att butiker och restauranger ligger nära många andra butiker och restauranger ökar omsättningen.**

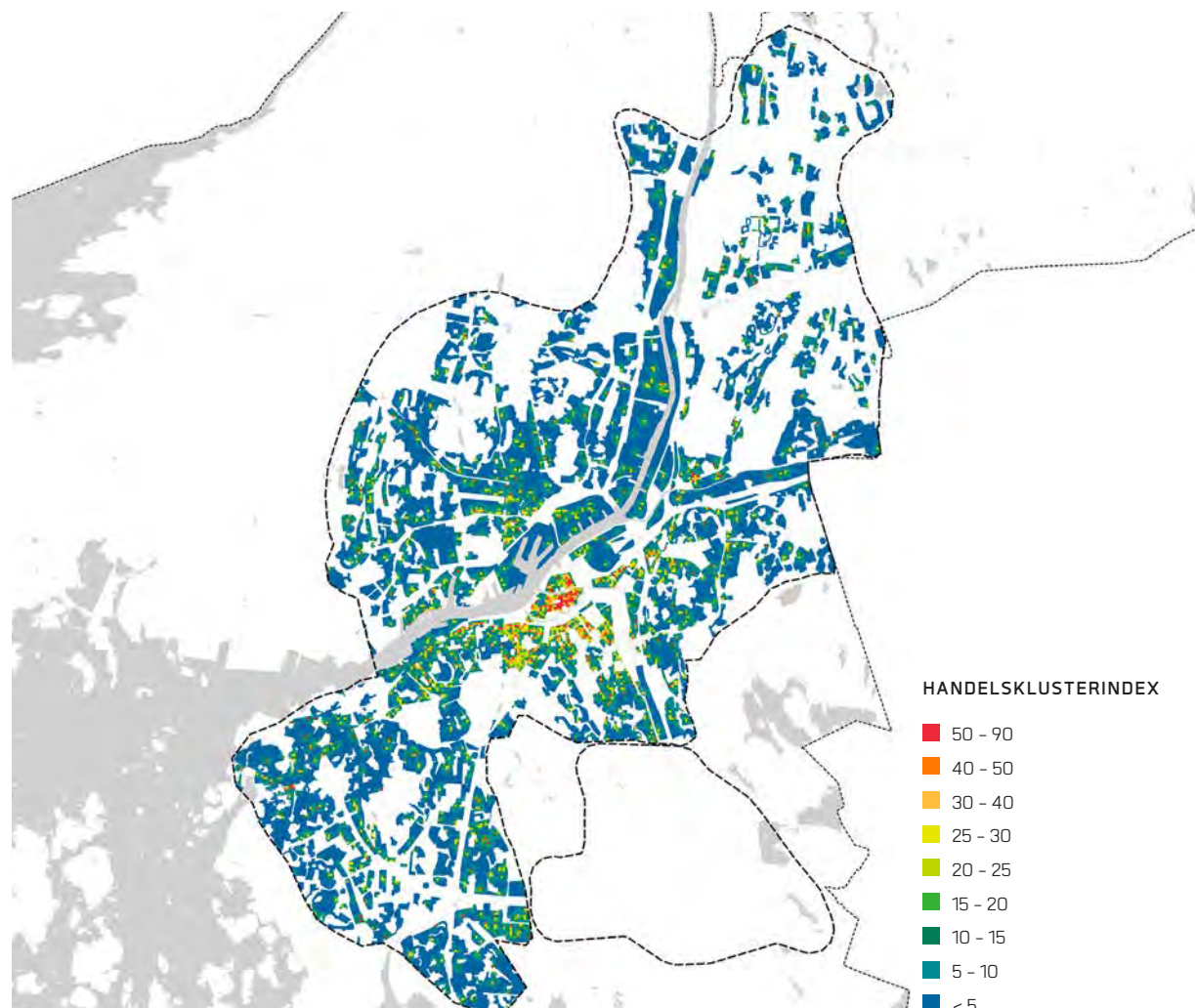
Måttet är ett index där antalet butiker som nås inom 100 meter samt avståndet till närmaste butik viktas lika. Att handel i kluster är mer framgångsrik är ingen överraskning. All typ av ekonomisk verksamhet mår bra av närhet till kunder och arbetskraft samt av närheten till andra företag i samma eller besläktade branscher vilket redogjorts för mer noggrant i avsnittet om kontorsmarknaden. Ett högt kluster-index värde skapas således om avståndet till många andra butiker och restauranger är litet.

### MÅTT

Antalet butiker och restauranger inom 100 meter samt avståndet till närmsta butik eller restaurang.

### UNDERLAG

Handelsomsättning, SCB 2012



# STADSGATOR OCH STADSKVARTER

Precis som på bostadsmarknaden är stadsdelar med slutna gaturum och utåtvända entréer mer attraktiva för handelsomsättningen. Variabeln visar att stadsrum mer anpassade för gående påverkar handelns omsättning. Variabeln påverkar både sällanköpshandeln och restauranger.

Analysen består av ett kvartersstadsindex, en sammanslagning av två mått: hur stor andel av kvarterets ytterkant som är bebyggd och hur stor andel av kvarterets entréer som ligger i kvarterets ytterkant. Det innebär att ett helt kringbyggt kvarter där byggnaderna står i fastighetsgräns är bebyggt till hundra procent, medan ett kvarter med ett antal punkthus mitt på kvarteret är bebyggt till noll procent.

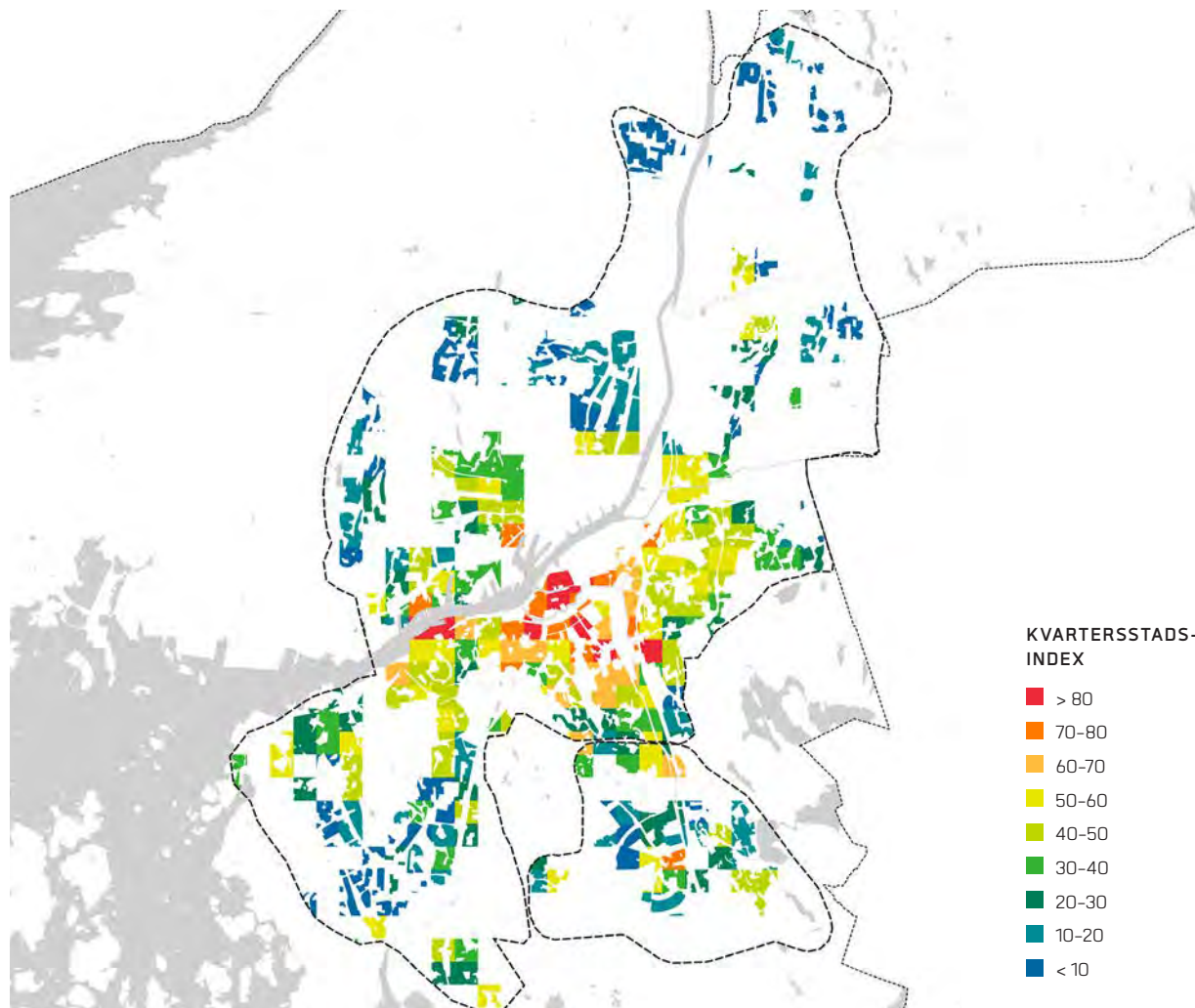
Den här typen av stadsmiljöer förs ofta fram av stadslivsexperter som viktiga för gångtrafiken. Det finns också ett visst samband mellan höga gångflöden och högt kvartersstadsindex i de centrala delarna av Göteborg. Variabeln antyder därför gångflödenas betydelse för handelns omsättning.

## MÅTT

Andel av kvarterets ytterkant (yttre 10 m) som är bebyggd + Andel av kvarterets entréer som ligger i ytterkant (yttre 10 m)/2

## UNDERLAG

Kvarter från Sociotopkartan, Bebyggelselager, adresspunkter (Göteborgs stad)



KVARTERSSTADSINDEX

## KVARTERSSTADS-INDEX

- > 80
- 70-80
- 60-70
- 50-60
- 40-50
- 30-40
- 20-30
- 10-20
- < 10

# STADSKVALITETER FÖR HANDEL

## TILLGÅNG TILL PARKERING

**Tillgång till parkeringsplatser inom kort avstånd genererar högre handelsomsättning för sällanköpshandel. Tillgång till parkering påverkar däremot inte restaurangers omsättning.**

Sällanköpshandeln i Göteborg kännetecknas av både citynära handel och mer externa handelsetableringar. Omsättningsmässigt lämnar de externa etableringarna ett tydligt bidrag tillsammans med Nordstan, vilket är det område där den totala omsättningen av sällanköpshandel är som högst. Parkering har en signifikant påverkan i modellen, även när externhandeln exkluderas, och mäts som det totala antalet parkeringsplatser inom 250 meter.

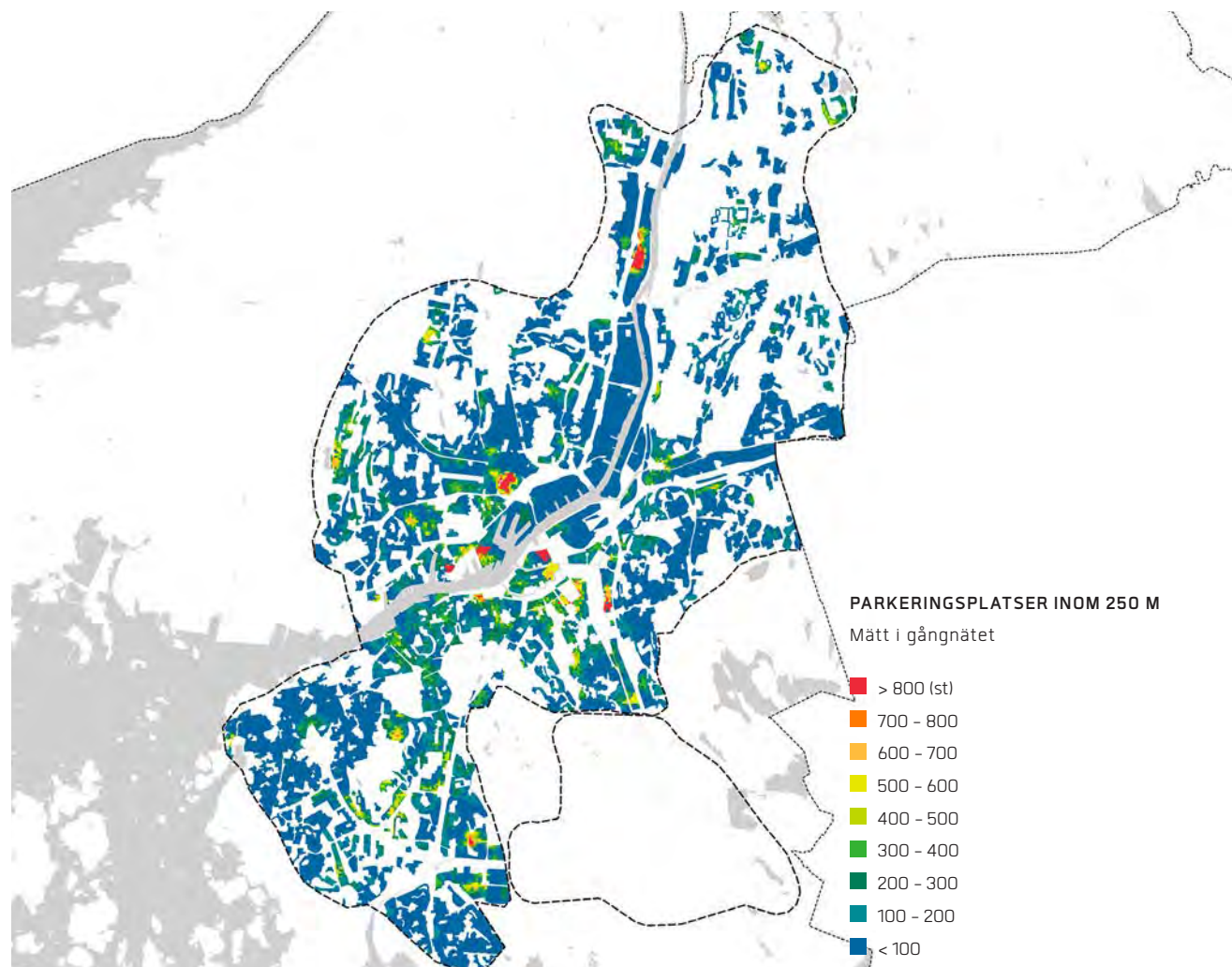
Tillgången till parkeringsplatser är bara en av flera variabler som påverkar omsättningen. Parkering är ytkrävande och i form av markparkering motverkar den ett högt kvartersstadsindex och hög lokal täthet. I de miljöer med högst omsättning finns parkeringen därför i parkeringsgarage eller parkeringshus.

### MÅTT

Antal parkeringsplatser inom 250 meter, mätt i gångnätet.

### UNDERLAG

Kommunala och privata parkeringsplatser registrerade hos Göteborgs stad, övrig markparkering från Open Street Map.



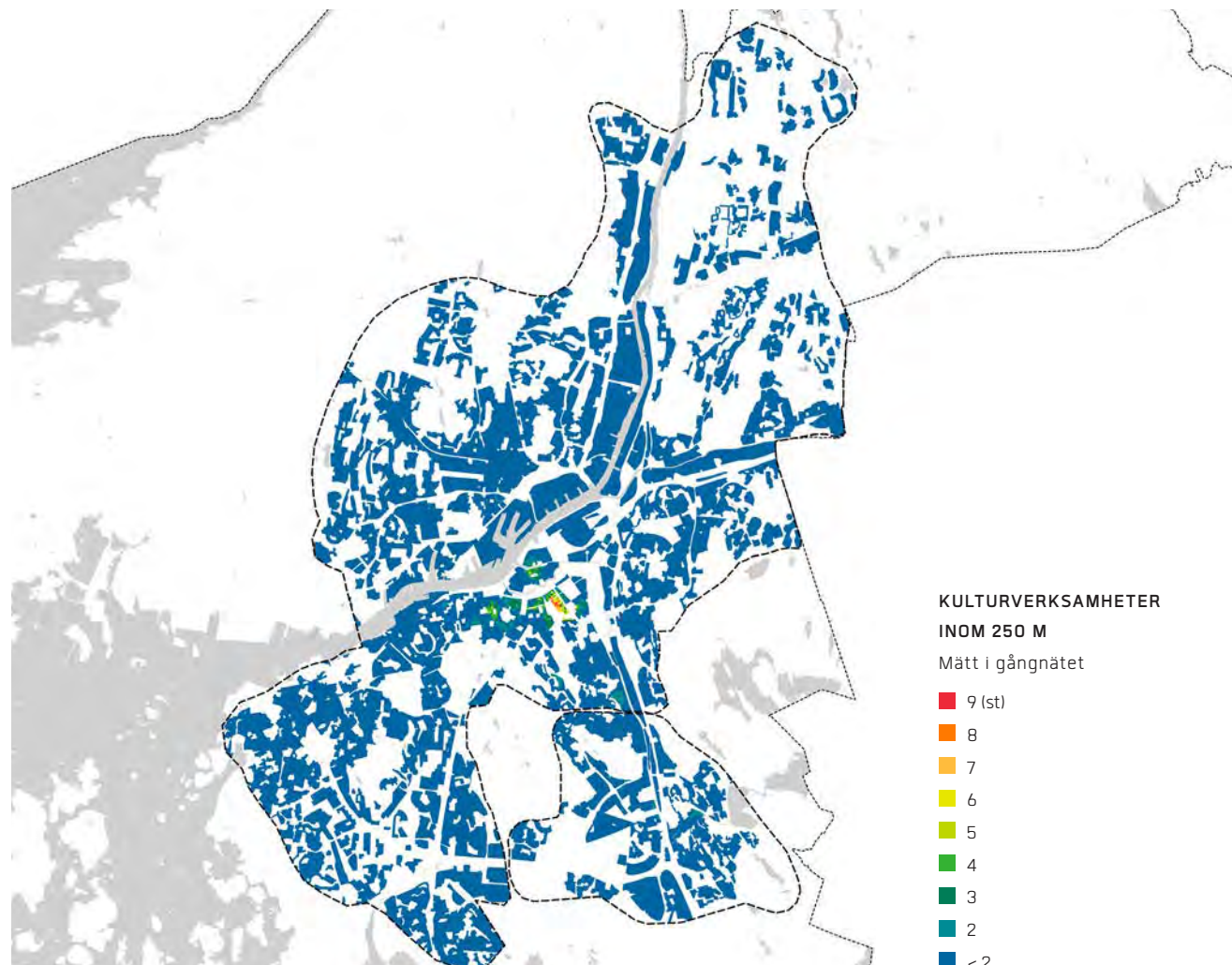
TILLGÅNG TILL PARKERING

# TILLGÅNG TILL KULTURVERKSAMHETER

Tillgång till kulturverksamheter på nära gång-avstånd påverkar restaurangers omsättning positivt. Tillgången till kulturverksamheter är som störst kring norra delen av Kungsporsavenyn.

Antalet kulturverksamheter inom 250 meter mätt i gångnätet påverkar omsättningen för restauranger. Restauranger med hög omsättning ligger i hög grad i "nöjeskluster" där det finns både mycket restauranger och kulturverksamheter.

Tre kulturkluster kan skönjas i det sammanhängande området: längs Kungsporsavenyn, kring Järntorget och norr om Domkyrkan i Centrum Inom Vallgraven,



TILLGÅNG TILL KULTURVERKSAMHETER

## MÅTT

Anta kulturverksamheter inom 250 meter, mätt i gångnätet.

## UNDERLAG

Urval av företag från Företagsregistret (PAR) 2013



I det här kapitlet beskrivs skillnader och likheter mellan denna studie och liknande studier i Stockholm, Köpenhamn och Halmstad.

# GÖTEBORGSREGIONEN I ETT OMVÄRLDSPERSPEKTIV

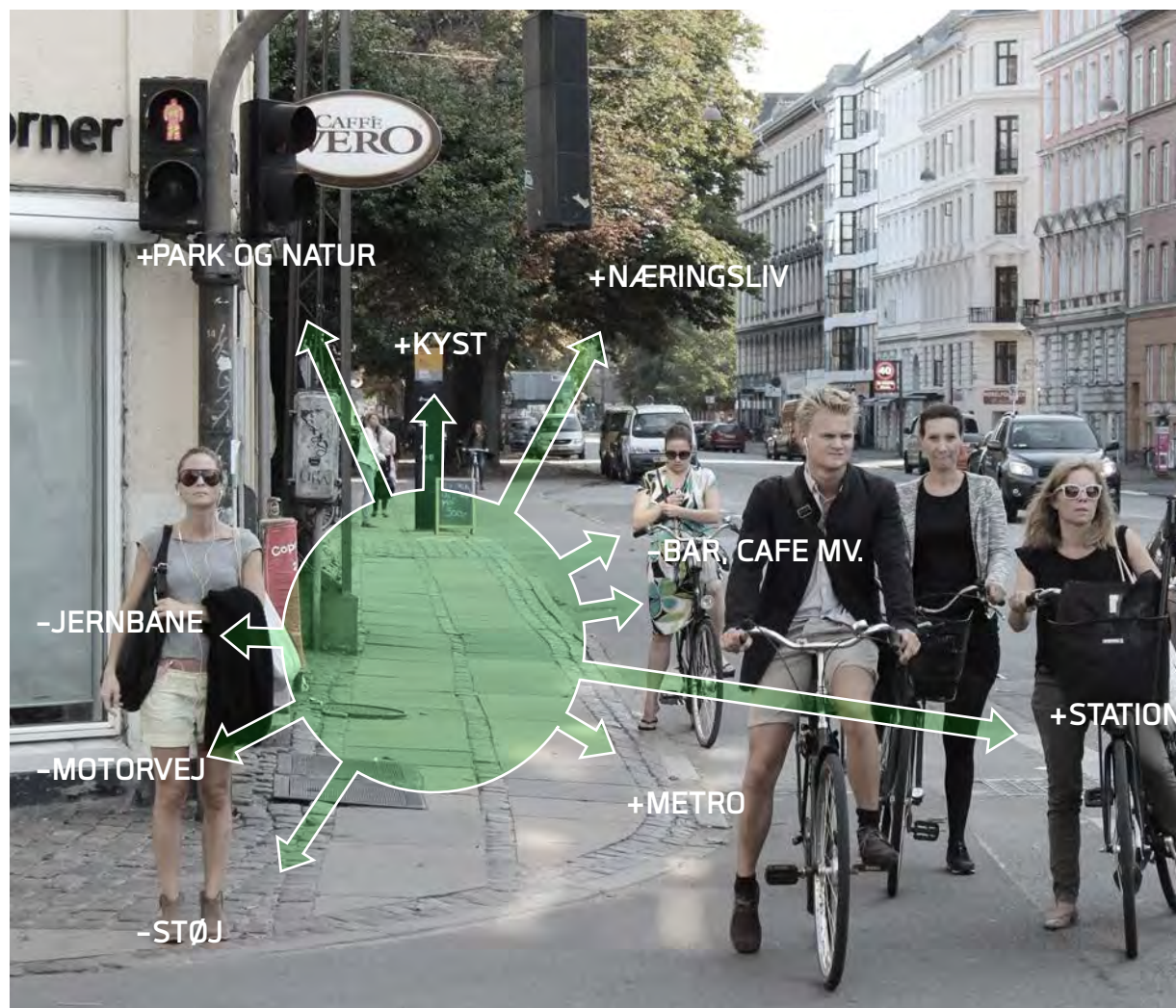
# STADSKVALITETER I ANDRA STÄDER

Spacescape och Evidens har i samarbete genomfört två tidigare stadskvalitetsstudier, i Stockholm (TMR 2012) och Halmstad (Halmstads kommun 2014). Spacescape har även genomfört en liknande studie av Köpenhamn och Århus bostadsmarknad i samarbete med Köpenhamns universitet (Köpenhamns universitet 2013). Skillnaderna i vilka variabler som skapar attraktivitet är trots städernas olika storlek inte så stora. De kvaliteter som skapar värde i en stad skapar även värde i en annan.

## FLERBOSTADSHUS I HALMSTAD, KÖPENHAMN OCH ÅRHUS

En jämförelse av analysresultaten för Göteborg och Halmstad visar att samtliga variabler som förklarar stadens attraktivitet i Göteborg även är gångbara i Halmstad, förutom närhet till kollektivtrafik och tillgång till urbana verksamheter. Att dessa variabler inte får genomslag i Halmstad beror på att variationen i tillgängligheten till kollektivtrafik är såpass liten samt att tillgången till urbana verksamheter är så högt korrelerad med den centralitetsvariabel (avstånd till stadskärnan) som använts i modellen. En viss skillnad är också att radiemåtten är kortare i Halmstad vilket innebär att bostaden måste ligga närmare en park för att parken ska skapa ett värde.

Även studien av Köpenhamn visar på resultat som liknar de i övriga studier. Tillgång till urbana verksamheter, parker och närhet till kusten påverkar bostadspriserna positivt. Även spårbunden kol-



STADSKVALITETER I KÖPENHAMN

lektivtrafik har betydelse. I de danska städerna Köpenhamn och Århus påverkar även olika störande verksamheter bostadspriserna. Precis som i småhusstudien av Göteborg är lägen nära motorvägar och järnvägar mindre eftertraktade. Buller har liknande effekt. Att bo precis invid restauranger och barer, det vill säga närmare än 100 meter, påverkar också priserna negativt.

### FLERBOSTADSHUS I STOCKHOLM OCH GÖTEBORG

Resultaten för Göteborg och Stockholm är även de lika. En viktig lägesvariabel för att förklara attraktivitet är i båda studierna närhet till stadskärnan. Vikten är dock större i Stockholm och dessutom betyder förändringen i avstånd mer i Stockholm. Om avståndet till stadskärnan ökar med 100 meter betyder detta i Göteborg att priserna minskar med 65 kr/kvm och i Stockholm med 120 kr/kvm. I Stockholm betyder närhet till spårstation en ökad attraktivitet vilket liknar resultaten i Göteborg med skillnaden att även närhet till expressbuss spelar roll.

Den stadskvalitet som har starkast påverkan på attraktiviteten i Göteborg är urbana verksamheter. Även i Stockholm väger denna stadskvalitet tungt, endast slagen av närhet till stadskärnan. Både i Stockholm och i Göteborg har tillgång till park påverkan på attraktiviteten men i Göteborg är dock både vikten och värdet betydligt starkare. Föga förvånande är närhet till vatten attraktivt i båda regionerna. Om avståndet till vatten ökar med 100 meter innebär det att priserna i Göteborg minskar med 120 kr/kvm medan de i Stockholm minskar med 150 kr/kvm.

## GÖTEBORG



## STOCKHOLM



STADSKVALITETERNAS VIKT I STOCKHOLM OCH GÖTEBORG, RANGORDNAT EFTER VARIABLERNAS VIKT I MODELLEN

Eftersom dataunderlaget är något olika i de två modellerna ska vikterna sinsemellan läsas med viss försiktighet.

## SMÅHUS I STOCKHOLM OCH GÖTEBORG

Vilka stadskvaliteter som ökar värdet på småhusmarknaden skiljer sig inte mycket åt mellan Stockholms- och Göteborgsregionen. Tillgänglighet till arbetsplatser har en stor betydelse i båda regionerna. Till skillnad från flerbostadshusmarknaden så har tillgänglighet med bil en positiv påverkan på priset. Givetvis har även tillgänglighet med kollektivtrafik betydelse i båda regionerna. En intressant skillnad är att tillgängligheten med bil har större betydelse än tillgänglighet med kollektivtrafik i Göteborg, även om båda variablerna är tydligt signifikanta i modellen, medan sambandet är det omvända i Stockholm.

Urbana verksamheter påverkar attraktiviteten i de båda miljöerna. I Stockholm har antalet urbana verksamheter en tydlig påverkan på attraktiviteten, det vill säga till exempel två restauranger är bättre än en. Även om samma förhållande troligtvis gäller i Göteborg har det inte varit möjligt att modelltekniskt påvisa. I Göteborg är det i stället servicemångfalden som har betydelse, det vill säga det är viktigare att ha flera olika typer av serviceetablissemang snarare än många av en enskild typ.

Närhet till vatten är viktigt i båda regionerna, men det har större betydelse i Göteborg. Detta kan bero på att det är just närhet till hav som får genomslag i Göteborg medan det i Stockholm är närhet till vatten i allmänhet.

Grönyta har en signifikant påverkan på attraktiviteten i båda regionerna. Variabeln är dock betydligt starkare i Göteborg än i Stockholm vilket skulle kunna ha sin förklaring i att Stockholmsmodellen är skattad på hela länet medan Göteborgsmodellen

baseras på centrala staden och mellanstaden. Delar av Stockholmsregionens periferi har naturligtvis väldigt gott om grönyta men lägre priser än övriga regionen.

## KONTOR I STOCKHOLM OCH GÖTEBORG

Den variabel som har allra starkast påverkan på kontorshyrorna i både Stockholm och Göteborg är tillgängligheten till nattbefolkning, det vill säga hur många som kan ta sig till kontoret inom 30 minuter. Biltillgängligheten har en viss betydelse i Göteborg vilket den inte har i Stockholm. Den näst starkaste variabeln är tillgång till serviceetablissemang. Dock mäts dessa något olika i båda modellerna. Däremot är avståndsvariabeln densamma, 1000 meters gångavstånd.

Modernitet, mätt som byggår i Göteborg och värdeår i Stockholm, har en positiv påverkan på priset. Ett tio år modernare kontor ger knappt 70 kr/kvm och år högre hyra i Göteborg medan hyresnivån ökar med cirka 170 kr/kvm och år i Stockholm. Den fjärde variabeln som har en påverkan på kontorsmarknaden i både Göteborg och Stockholm är hur stor koncentration av kontorssysselsatta det finns i området, en klustervariabel.

I det här kapitlet diskuteras vad analysresultaten kan innebära för Göteborgsregionen vidare stadsutveckling. Vilka är de gemensamma värdena för bostäder, kontor och handel? Vad innebär det för planeringen av infrastruktur? Vilka värden och vilka hinder finns för blandstad och social integration?

## **DISKUSSION OCH SLUTSATSER**

# VILKEN STAD VÄRDESÄTTIS I GÖTEBORGSREGIONEN?

## DEN TILLGÄNGLIGA, TÄTA, GÅVÄNLIGA OCH REKREATIVA STADEN

Städer finns för att de skapar närhet – närhet till jobb, service, kultur, rekreation och andra människor. Stadsforskningen bekräftar att det är närheten som avgör ekonomisk tillväxt, social segregation och miljöbelastning. Denna studie av lägesefterfrågan i Göteborgsregionen avspeglar i hög grad detta. Med olika typer av närhetsfaktorer kan bostadspriiser, hyresrättsköer, kontorshyror och handelsomsättning förklaras till mellan åttio och nittio procent. Det är alltså närhet som styr bostadsmarknad, kontorsmarknad och handelsmarknad. Detta gäller även Stockholm, Köpenhamn och Halmstad som analyserats med liknande metodik.

I den här studien kallar vi de olika närhetsfaktorerna för stadskvaliteter. I Göteborgsregionen kan stadskvaliteterna delas in i fyra kategorier: 1) Tillgängligt 2) Tätt 3) Gåvänt 4) Rekreativt. Tillgänglighet, täthet och gåvänlighet påverkar alla marknader, medan rekreation bara finns inom bostadsmarknaden.

**1) En tillgänglig stad** är en stad som det är lätt att ta sig runt i. Den har en effektiv infrastruktur som bidrar till regional och lokal tillgänglighet. Det som visat sig mest avgörande är avståndet till centrala staden, det som kan kallas centralitet. Detta avstånd är ett enkelt mått på den regionala tillgängligheten med alla trafikslag: gång, cykel, kollektivtrafik och



bil. Kollektivtrafiken har fått särskilt stort genomslag i den regionala tillgängligheten för bostads- och kontorsmarknaden. I det lokala betyder det gångavstånd till spårstation eller hållplats för expressbuss. Tillgänglighet handlar också om hur stadsmiljön är utformad. För boende i flerbostadshus är det också mer efterfrågat att bo i en stadsmiljö där gatorna kantas med bebyggelse med entréer mot gatan. Det skapar en trygg och levande stadsmiljö. På småhusmarknaden är det väl utvecklade gatunät med låga hastigheter som ökar tillgängligheten för gående och cyklister.

**2) En tät stad** är en grundläggande förutsättning för närhet. Ju tätare bebyggelse desto mer service, handel, restauranger och kultur, något som efterfrågas av både de som söker bostad och kontorsmarknaden. För kontorsmarknaden är det viktigt att ligga nära andra kontorsföretag. Att ligga i kontorskluster är högre värderat, precis som handel som gärna ligger i handelskluster. Detta innebär att tätheten av kontor eller handel skapar närhet mellan kollegor respektive handlare och kunder, vilket skapar förutsättningar för verksamhetsutveckling.

**3) En gävänlig stad** är en stadsmiljö som är lätt och trivsamt att gå i. Denna kvalitet hänger ofta också ihop med cykelvänligheten. En gävänlig stad har ett sammankopplat nät av gångbanor och gator så att det lätt att ta sig runt i och mellan stadsdelar. För att gåmiljön ska vara attraktiv så måste den vara trygg och säker från ett trafikalt perspektiv. Det betyder i praktiken låga hastigheter och måttliga mängder fordonstrafik. Gävänligheten i stadsmiljön är också starkt avhängig omgivande byggnaders utformning.

Attraktiva stadsgator kantas av levande bottenvåningar som antingen är öppna aktiva verksamhetslokaler eller bostäder med många fönster och entréer mot gata. Det är viktigt att entréer ligger tätt längs med gator, då det bidrar till en upplevelsetäthet och även ökad trygghet. En levande lokalgata kan också vara kantad av privata uteplatser om det finns en tydlig gräns mellan privat och offentlig mark.

**4) En rekreativ stad** är en efterfrågad kvalitet av de som söker bostad, men inte för kontor och handel. Med en rekreativ stad menas en stad som har god tillgång till parker, grönområden och vatten. För lägenheter visar det sig att det är särskilt de grönområden som är utvecklade för rekreation och lek, med andra ord bra parker, som uppskattas. En annan viktig stadskvalitet har i alla städer visat sig vara närhet till vatten. Finns både tillgång och utsikt blir bostäder särskilt eftertraktade. En rekreativ stad är särskilt viktig för barn och barnfamiljer eftersom den skapar tillgång till lek och uteaktiviteter.

Studien visar att de som söker bostad uppskattar att ha grönområden och vatten inom promenadavstånd. Det är alltså återigen närheten som är viktig. Den rekreativa staden ska inte ses som motsättning till den täta staden utan snarare är de ömsesidigt beroende av varandra. Parker och tillgängliga strandområden i täta miljöer innebär att fler människor har nära till rekreativa kvaliteter. Och för att parker och kajlägen ska vara levande och väl omhändertagna behövs många boende i närheten.

## HÅLLBAR STAD EFTERFRÅGAS I GÖTEBORGSREGIONEN

De kvaliteter som uppskattas i Göteborgsregionen är också kvaliteter som i stor utsträckning bidrar till en långsiktigt hållbar stad.

Att ha nära till rekreation, handel och service, och nära mellan bostad och arbetsplats innebär att en större andel av transporter kan ske hållbart. Tätheten innebär också att mindre yta upptas av bebyggelse vilket gör att värdefull mark kan sparas.

Långa transporter innebär inte bara en negativ påverkan på miljön utan också höga kostnader, både för individen och för samhället. För en medelinkomsttagare motsvarar en restid på 30 minuter enkel väg arbetstid värd cirka 3300 kronor i månaden. Att bygga och underhålla infrastruktur är också en stor samhällsekonomisk kostnad. En studie har visat att ett hushåll i en tät stad kostar 15 000 kronor per år i samhällsservice medan ett hushåll i gles stad kostar 34 000 kronor per år (Thompson, D 2013). En ny studie i Köpenhamn visar att det är sex gånger dyrare för samhället om du tar bilen än om du tar cykeln (Gössling, S 2014).

En tät och tillgänglig stad innebär att människor lever nära varandra, det vill säga i praktiken motsatsen till segregation. Genom att människor med olika bakgrunder och ekonomiska förutsättningar ges möjligheter att dela samma stadsrum finns fysiska förutsättningar för integration.

## GER STADSKVALITETSMODELLEN ETT RECEPT PÅ DEN GODA STADEN?

Stadskvalitetanalysen fångar ett antal kvaliteter som efterfrågas i Göteborgsregionen idag. Analysresultatet visar att det finns vissa grundläggande kvaliteter som det idag råder brist på. Med tanke på att dessa kvaliteter dessutom är väl förenade med hållbar stadsutveckling ligger det nära till hands och påstå att de funna stadskvaliteterna utgör ett recept för framgångsrikt stadsbyggande.

Detta är dock en alltför förenklad slutsats. De kvaliteter som analysen fångar handlar i grunden om närhet till stadens utbud. Men utöver dessa lägesvariabler finns givetvis ett stort antal variabler som är av stor betydelse för upplevelsen av stadsmiljön men som det saknats data för eller har varit av för detaljerad grad för denna studie.

En annan begränsning är att stadskvalitetstudien inte fångar de värden som är jämnt distribuerade i staden. Viktiga målpunkter som skolor, livsmedelsbutiker och vårdcentraler finns idag nästan överallt och får då heller inget genomslag på variationen av bostadspriser eller kontorshyror. Givetvis bör även närheten till dessa målpunkter utgöra en viktig grund i vidare stadsbyggnad.

Ytterligare en aspekt att ta hänsyn till är att modellen enbart analyserar den stad vi har idag. Framtida trender, så som ökat antal tysta elbilar, skulle exempelvis kunna förändra bostadspriserna nära motorvägar, likväl som generellt ökade energipriser skulle kunna leda till en större marknadstryck på kollektivtrafknära lägen.



Bältesspännarparken.



# STADSKVALITETER OCH VÄRDET AV INFRASTRUKTUR

**Stadskvalitet handlar i grunden om närhet. Närhet skapas av infrastruktur: gång- och cykelvänliga gator och väl utbyggd kollektivtrafik. Därför är infrastrukturen stadens skelett, blodomlopp och nervsystem samtidigt.**

Kvaliteten och utbudet av infrastruktur – gator, vägar, spår, stationer, cykelbanor och trottoarer – är fullständigt avgörande för en stads funktionalitet och konkurrenskraft. Detta visar sig även när det gäller förekomsten av stadskvaliteter. Alla stadskvaliteter som identifierats i denna studie är helt beroende av en fungerande infrastruktur. Bostadspriser och lokalhyror är direkt relaterade till platsens rese- och transportkostnader. Det betyder att allt värdeskapande inom bostadsmarknad, kontorsmarknad och handelsmarknad styrs helt och fullt av vilken infrastruktur som är utbyggd. Det finns således, eller borde finnas, en stor betalningsvilja från fastighetsägare och fastighetsutvecklare för infrastruktur, den infrastruktur som idag stat och kommun i hög grad finansierar. Med tanke på att kommunen är en stor mark- och fastighetsägare så handlar denna betalningsvilja även om förvaltning och utveckling av det egna beståndet. Det anmärkningsvärda med resultatet från denna studie är i vilken mån som olika infrastruktur värderas, och hur bristen och utvecklingsbehov upplevs för olika trafikslag. All typ av infrastruktur värderas nämligen inte lika högt.



Brunnsparken .

## HUR VÄRDERAS OLIKA TYPER AV INFRASTRUKTUR?

Genomgående i de tre marknadsanalyserna är att regional tillgänglighet kommer högt upp i värderingen. Oavsett om man är boende, företagare eller handlare så är tillgängligheten till övriga regionen av stort värde. Det som är anmärkningsvärt och som också framkommit i liknande analyser av Stockholm och Köpenhamn är att regional tillgänglighet i stort motsvaras av centralitet, det vill säga hur nära stadens centrum man är. Externa regionala centrum har därför svårt att utvecklas om det inte samtidigt finns kapacitetsstark infrastruktur i form av snabb spårbunden kollektivtrafik eller expressbussar.

---

**“En arbetsplats eller ett boende som endast kan nås med bil tappar bostadsköpare och företagskunder eftersom det skapar mindre valfrihet och rörelsefrihet.”**

---

Biltillgängligheten har såklart betydelse för värdet men den är bara värdeskapande för småhus och kontor och då i mindre utsträckning än kollektivtrafiken. En orsak till detta kan vara att vägnätet i Göteborg redan är väl utbyggt så att alla adresser i praktiken kan nås med bil inom rimlig tid. En annan orsak kan vara att näringslivs- och bostadspreferenser allt mer går mot bilberoende. (TMR 2012, Leinberger, C., Lynch, P. 2014). En arbetsplats eller ett boende som endast kan nås med bil tappar

bostadsköpare och företagskunder eftersom det skapar mindre rörelsefrihet. Denna stadskvalitetstudie visar inte att bilinfrastrukturen saknar värde utan på att marknaden främst efterfrågar mer och bättre kollektivtrafik.

## GATUNÄTET SKAPAR NÄRHET

Närheten till urbana verksamheter, parker, kollektivtrafik, kontor och vatten inom nära gångavstånd skapar stora värden. Den närheten avgörs dels av bebyggelsens utformning och innehåll men främst av gatunätets tillgänglighet.

---

**“Det är möjligheten att nå målpunkter med korta avstånd som värderas högt.”**

---

Ett väl sammankopplat gatunät där korsningstätheten är hög och stadsdelar sammanlänkade ger bäst rörelsefrihet. Stadens gatunät består av en hierarki av gator och stråk där ofta längre kontinuerliga gator, huvudstråk, knyter samman större stadsområden med varandra. Det är längs dessa gator som utåtriktade verksamheter, som butiker och restauranger, men även företag med stora kundflöden, helst lokaliseras sig. Huvudgator har ofta högre flöden av alla trafikslag och här går oftast buss- och spårvagnslinjer. Det är därför viktigt att dessa gatumiljöer utformas med särskild omsorg för gående och cyklister. På så sätt kan gatans ekonomiska potential optimeras.

När det gäller lokalgator och gårdsgator så har de också en viktig roll i staden. Denna studie visar att lugna tysta gator med låga hastigheter värderas högre än gator med hög trafik och höga hastigheter.

## VEM FINANSIERAR INFRASTRUKTUREN?

Eftersom infrastrukturen är avgörande för värdeskapande inom både bostadsmarknad, kontorsmarknad och handelsmarknad kan det vara rimligt att se över möjligheterna för medfinansiering från fastighetsägare och fastighetsutvecklare. Olika modeller för detta finns genomfört i exempelvis London, New York och Hong Kong.

## INFRASTRUKTURENS BETYDELSE I OLIKA STÄDER

De marknadsanalyser och stadskvalitetstudier som tidigare genomförts visar att det inte finns någon anledning att tro att infrastrukturen skulle ha olika betydelse för bostads- och kontorsmarknaderna i de olika städerna. Kollektivtrafiken är stommen i den regionala tillgängligheten och stadens täthet avgör i vilken grad som kollektivtrafik kan utnyttjas. Tätheten avgör även gång- och cykelvänligheten. I jämförelse med Malmö som har en tätare och mer kompakt infrastruktur har det glesare Göteborg troligen större behov av att investera i kollektivtrafik i relation till befolkningens mängd. I jämförelse med Stockholm, som historiskt gjort stora investeringar i kollektivtrafik, har Göteborg också en tuffare utgångspunkt.

# STADSKVALITETER OCH BLANDSTAD

Studierna visar att bostads- kontors- och handelsmarknaderna är sinsemellan beroende av varandra. En slutsats av studien är där igenom att det krävs en blandad stad med både boende, arbetande och urbana verksamheter för att skapa värden på alla dessa tre marknader.

## SAMMA STADSKVALITETER FÖR BOENDE, KONTORSFÖRETAG OCH HANDLARE

Flera stadskvaliteter efterfrågas av både boende, kontorsföretag och handlare, vissa direkt och andra indirekt. Centrala och tillgängliga lägen attraherar både kontor och boende. Stadsgator och stads- kvarter är attraktivt för boende, men driver också restaurang- och sällanköpsmarknaden. Närheten till många urbana verksamheter är attraktivt för både boende och kontorsföretag.

Detta innebär att det i lägen som innehåller alla dessa kvaliteter finns potential för att skapa blandstad. Men också att det kan finnas konkurrens mellan olika marknader om vissa lägen.

## ÖMSEIDIGT BEROENDE

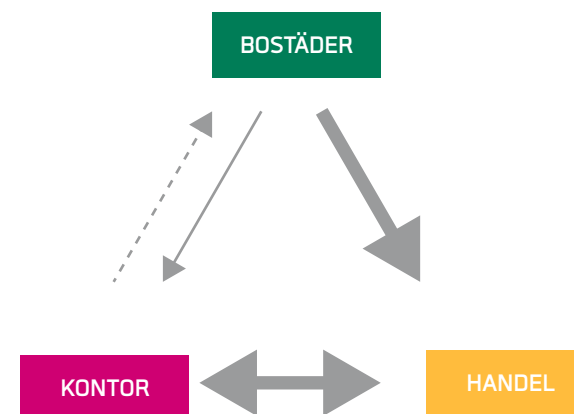
De tre marknaderna är sinsemellan beroende av varandra. Bostäder vill ligga nära handel och behöver också närheten till kontor för att skapa ett utbud av urbana verksamheter. Kontor och handel behöver varandra: handeln behöver närheten till kontorsanställda och kontorsmarknaden drivs i stora delar av

närheten till urbana verksamheter. För kontor är det attraktivt att ha nära till en stor boendebefolkning.

## HANDELNS KVALITETER STÅR DELVIS I MOTSÄTTNING TILL ÖVRIGA MARKANDER

Samtidigt visar analysen att handeln efterfrågar miljöer med en hög koncentration av dagbefolkning, men att nattbefolkningen spelar mindre roll. Här drar handeln åt ett annat håll än bostadsmarknaden och delvis också kontorsmarknaden. Ytterligare en motsättning finns i handelns önskan om tillgång till parkeringsplatser. För att både skapa tillgång till parkering och samtidigt uppnå tillräcklig täthet och möjlighet att skapa stadsgator och stads- kvarter behöver parkering planeras ytterst effektivt, helst i parkeringsgarage och annars i parkeringshus med andra verksamheter i bottenvåningen. Tillgången till parkeringsplatser ökar också bilresandet vilket är negativt för hållbarhetsmålen, och som också påverkar andra stadskvaliteter negativt. Ska gator och vägar byggas för stora bilflöden ökar ytbehovet vilket minskar möjligheten att uppnå tillräcklig täthet. Bilanpassade vägar står också i motsättning till de kvaliteter som efterfrågas i kvartersstaden, med slutna gaturum och utåtriktade entréer. För småhusmarknaden är bilorienterade stadsrum också negativt: höga hastigheter och närhet till motorvägar drar ned värdet på småhus.

För att optimera stadskvaliteterna för samtliga marknader är det viktigt att det i planeringen finns



BLANDSTADEN ÄR ETT SVAR PÅ DET ÖMSEIDIGA BEROENDET MELLAN BOSTÄDER, KONTOR OCH HANDEL

en motkraft till handelns efterfrågan på monofunktionalitet. Bostadsmarknadens efterfrågan på mycket urbana verksamheter ska inte heller likställas med en efterfrågan på verksamheter med hög omsättning. Naturligtvis måste det finnas en ekonomisk hållbarhet för handeln men sett till stadskvaliteterna från ett helhetsperspektiv finns det framför ett behov av mindre, lokala verksamheter som klarar sig i mer blandade miljöer.

## KLUSTER - EN MOTSÄTTNING TILL BLANDSTAD?

Samtidigt som blandstaden är en förutsättning för stadskvalitet visar studien också att både kontor och handel attraheras av kontors- och handelskluster. De klustermåtten som har störst betydelse för kontorspriser respektive handelsomsättning är dock kluster inom väldigt korta avstånd. För kontor är det attraktivt att ha många andra kontor inom 250 meter, och för handel är måttet 100 meter. Det innebär att det räcker med mindre kontors- och handelskluster. Det är alltså inte främst stora ensartade kontors- eller handelsområden som skapar värden.

## BLANDNING AV TÄTT, BLÅTT OCH GRÖNT

Blandning behöver inte bara handla om att blanda boende, arbetande och urbana verksamheter utan också om en blandning av urbana och rekreativa kvaliteter. På bostadsmarknaden är det uppenbart att båda dessa kvaliteter behövs. Att bara ha nära till grönområden och vatten räcker inte för att skapa attraktiva bostäder, varken för flerbostadshus eller småhus.

## BLANDNING SKAPAR VÄRDEN MEN VEM BETALAR?

Svårigheter med att skapa blandstad har konstaterats tidigare (Hagson, A., Klasander, A., Linn, E., Tornberg, 2013). Delvis handlar det om branschkultur och organisationsformer. Byggbolagen har organisationer renodlade för handel, kontor och bostäder. När stadsdelar planeras med stora fastigheter eller marktilldelningar skapar det svårigheter för blandstad.

Ett annat problem handlar om att vinsterna med



blandstad inte är alltid är uppenbara för de enskilda aktörerna. Blandstad handlar till stor del om värden som skapas på kvarters- eller stadsdelsnivå. Att ha nära till urbana verksamheter är till exempel lika attraktivt om de ligger i grannfastigheten som om de ligger i ens egen. Men riskerna med eventuellt olönsamma lokaler ligger uppenbart på den enskilda fastighetsägaren. Här är utvecklingen av tredimensionell fastighetsbildning en möjlig lösning.

Den här studien visar tydligt på värdet av blandstad, och kan också komma att utgöra ett viktigt kunskapsunderlag för att visa vilka värden som kan skapas om byggbolag och kommuner klarar av att skapa en finskalig blandning.



# STADSKVALITET OCH SEGREGATION

**Utifrån funna effektsamband i stadsbyggnadsforskningen finns många skäl till att jämna ut de stora skillnaderna i stadskvalitet mellan stadsdelarna i Göteborgsregionen.**

De stadskvaliteter som efterfrågas i Göteborgsregionen är också de kvaliteter bostadsköpare betalar mest för. Metoden i den här studien bygger just på att undersöka relationen mellan lägesvariabler och bostadspriser. Samtidigt visar enkätstudien att de stadskvaliteter som förklarar prisvariation också är de mest betydelsefulla för helhetsintrycket av stadsdelen, oavsett inkomstnivå och boendeform. Studien visar också att bostadspriser och kötider för hyresrätter hänger väl samman – det vill säga lägen med höga priser på bostäder har också långa kötider för hyresrätter. De flesta människor efterfrågar alltså liknande grundläggande kvaliteter: det ska vara lätt att ta sig till vardagsmålpunkter, stadsmiljön ska vara trevlig och trygg och det ska finnas mycket rekreation nära.

Som diskuterats tidigare fångar de identifierade stadskvaliteterna stadens själva kärnvärde, nämligen närhet. De som söker bostad vill ha nära till stadskärnans utbud, nära till rekreativområden, handel och service, nära till spårstationer som minskar avståndet till resten av staden, och gator som gör att det är enkelt att ta sig mellan målpunkter.

Brist på närhet behöver kompenseras med längre transporter och i regel med en högre andel av resorna



med bil. Sambandet mellan läget i staden, reselängd och färdmedelsfördelning är väl dokumenterat i forskningen. En ny amerikansk studie visar också på intressanta effektsamband mellan hushållens transportutgifter och var bostaden ligger i staden (Ewing et al 2016). En bostad i stadens utkant kan ha lika höga eller till och med högre transportkostnader än boendekostnader. En pendlingstid på 30 minuter enkel väg kostar 3 300 kronor i månaden för en medelinkomsttagare i förlorad arbetstid. Siffran för transporter stiger avsevärt om man dessutom räknar med att man i vissa perifera lägen behöver bil.

Lägen med få stadskvaliteter – alltså lägen med stora avstånd till stadens utbud – innebär högre kostnader för individen. Detta är givetvis först och främst ett problem för mer resurssvaga grupper med små möjligheter att lägga pengar på transporter och som i mindre grad än andra har möjlighet att bo i lägen med lägre transportkostnader, vilket skulle innebära ett större ekonomiskt överskott till andra utgifter.

Genom att planera staden så att en allt större andel människor får möjlighet att bo i lägen där närheten är god till såväl stadens utbud av service, rekreation och kollektivtrafik, skulle en generell ökad ekonomisk hållbarhet i Göteborgsregionen kunna utvecklas. Fler människor skulle få en större ekonomisk buffert för andra utgifter, efter att transportkostnaderna räknats av.

De stora skillnaderna i stadskvalitet mellan olika områden i Göteborgsregionen kan också sägas ha bidragit till den sociala segregationen. I synnerhet

är det problematiskt att många hushåll med en låg socioekonomisk nivå också bor i stadsdelar med låg närhet till staden och därigenom också större potentiella transportkostnader.

Vid sidan av den ekonomiska konsekvensen är också de stora skillnaderna i närhet till staden problematisk utifrån ett hälsoperspektiv. I rapporten "Skillnader i livsvillkor och hälsa" (Göteborgs stad 2014) beskrivs hur central en jämlik folkhälsa är för städernas sociala hållbarhet. I rapporten beskrivs hur den allmänna folkhälsan har ökat i Göteborg men parallellt har skillnader i hälsa mellan stadsdelar ökat. I Folkhälsoinstitutet kunskapssammanställning från 2007 (FHI 2007) visar sig stadsdelarnas promenadvänlighet ha stor betydelse för fysisk aktivitet. Då funna stadskvaliteter till stor del överensstämmer med promenadvänlighet skulle en jämnare fördelning av stadskvalitet i Göteborgsregionen då också kunna bidra till mer jämlika livsvillkor.

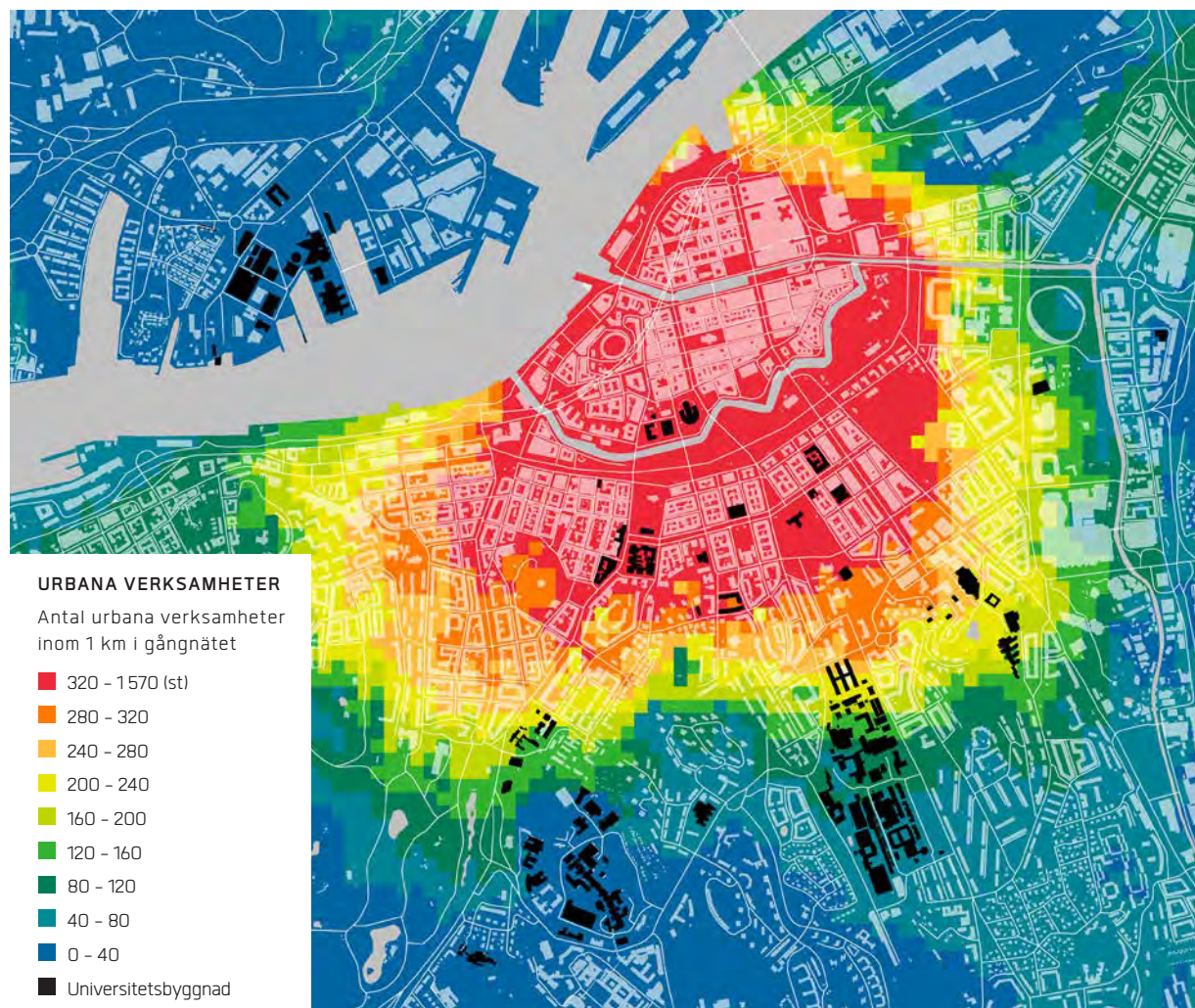
I någon mån skulle också ett ökat utbud av stadskvalitet i stadsdelar som idag saknar dessa kunna bidra till att jämna ut prisskillnaderna mellan stadsdelarna, vilket i förlängningen skulle kunna leda till att människor med olika socioekonomiska nivåer i högre grad än idag bor och arbetar i samma stadsdel. Denna samnärvaro har inom sociologin och stadsbyggnadsforskningen uppmärksammat som en viktig del av begreppet social integration (Legeby 2015). Med andra ord finns flera goda skäl till att öka och jämna ut skillnaderna i de funna stadskvaliteterna för att på så vis öka den sociala hållbarheten i Göteborgsregionen.

# UNIVERSITETETS STADSKVALITETER

Närheten till Universitetsbyggnad har funnits med i analysen av både bostadspriser, kontorshyror och handelsomsättning men har inte visat sig påverka i någon större utsträckning. Relationen mellan antal studenter och förekomsten av till exempel restauranger och caféer har inte heller gått att analysera på grund av bristande dataunderlag. Det är dock inte orimligt att det finns en relation däremellan. Om detta kan bekräftas i andra studier kan det vara ytterst relevant att lokalisera universitetens lokaler i lägen där det finns ett behov av mer urbana verksamheter.

Göteborgs universitet och Chalmers ligger centralt placerade i staden. Det skapar ett värdefullt utbyte mellan universitetslivet och staden. Studenter bidrar i hög grad till en levande stadsmiljö. Omvänt ger utbudet av effektiv kollektivtrafik och urbana verksamheter stora värden till Universitet och Chalmers. Ett stort utbud av urbana verksamheter, såsom caféer, gym och bokhandlare leder till att Universitetet och Chalmers lokaler kan spara lokalyta istället för att själva erbjuda den servicen. Centrala lägen och närhet till kollektivtrafik leder också till låga transportkostnader för studenter, vars betalningsförmåga är relativt låg.

Utifrån dessa två variabler finns det idag stora skillnader mellan institutionernas läge i staden. På följande två sidor redovisas varje enskild institutions tillgång till urbana verksamheter och närhet till snabb kollektivtrafik.



URBANA VERKSAMHETER OCH UNIVERSITETEN

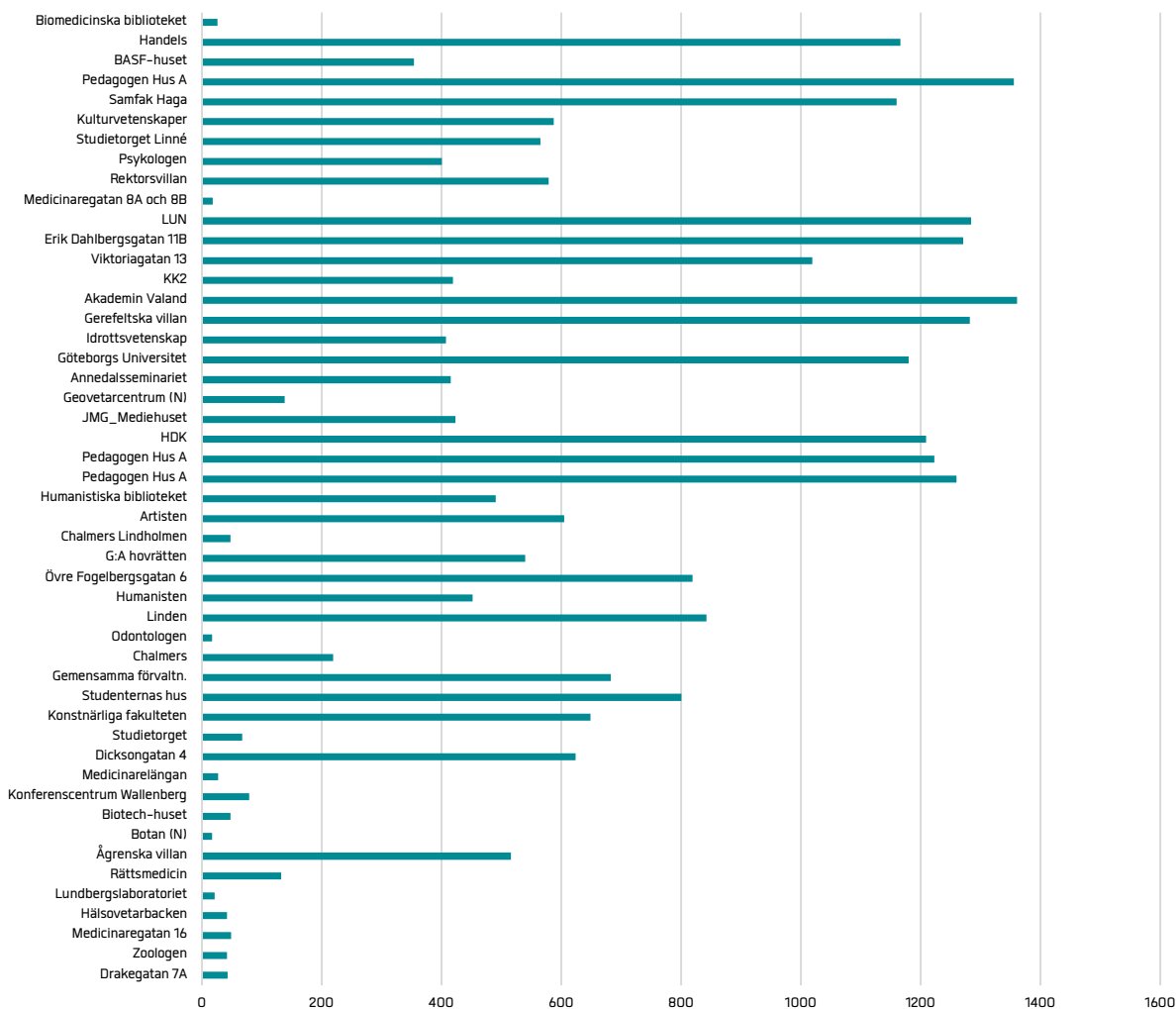


# TILLGÅNG TILL URBANA VERKSAMHETER

**Skillnaderna i tillgång till urbana verksamheter är idag stor. Det största utbudet har Konstskolan Valand och Pedagogen. Minst utbud har institutionerna på Medicinareberget.**

I tabellen till höger redovisas antal urbana verksamheter (sällanköpshandel, kulturverksamheter, restauranger och caféer) inom 1 km mätt i gångnätet.

Tabellen visar tydligt på hur institutionerna kring Medicinareberget ovanför Sahlgrenska men också Geovetarcentrum i Guldheden och Drakegatan i Gårda har ett betydligt lägre utbud av urbana verksamheter.



## KÄLLA

Gångnät: Spacescape/Göteborgs stad

Service: Göteborgs stad/Mölnåls kommun

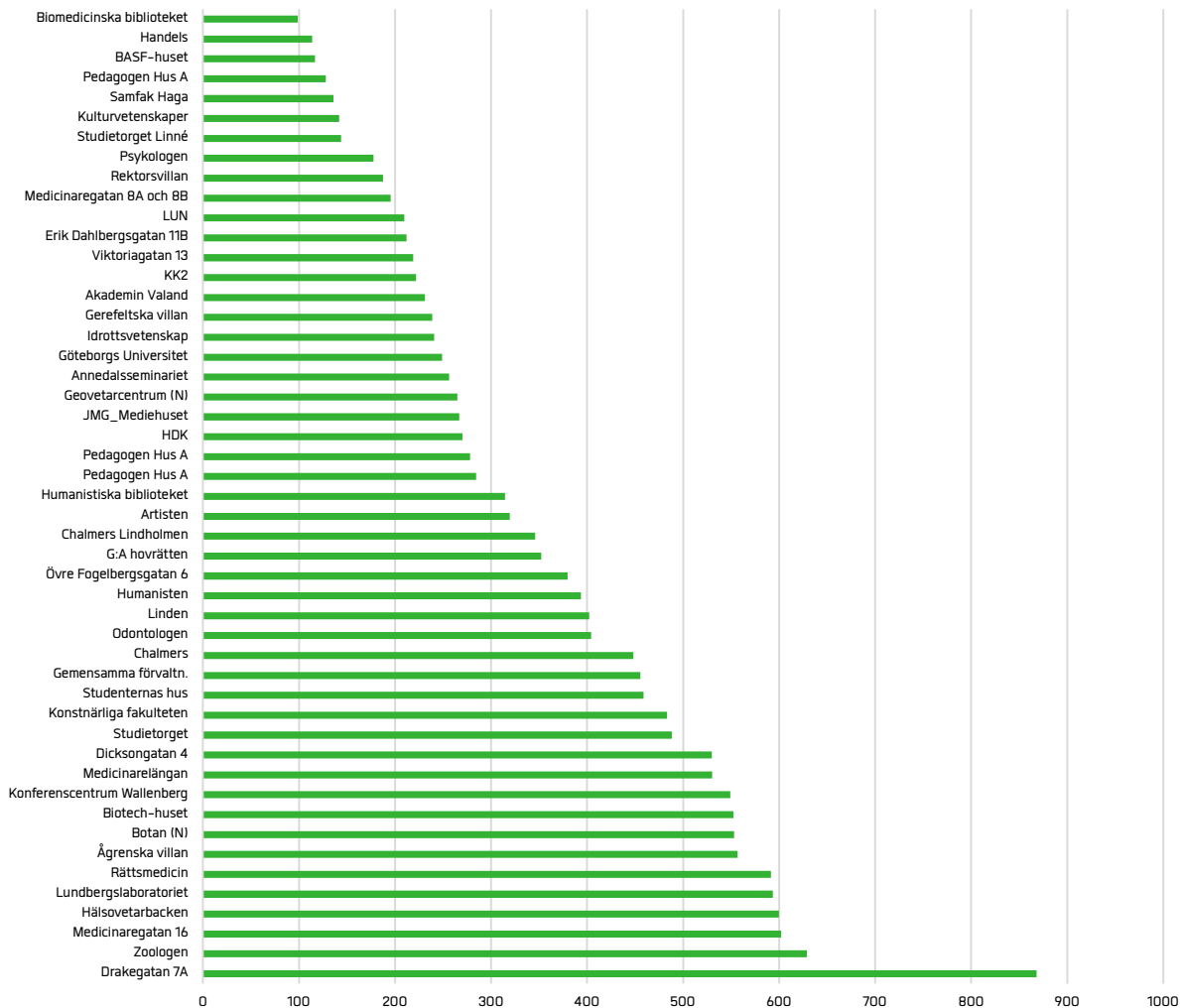
# NÄRHET TILL KOLLEKTIVTRAFIK

## Skillnaderna i närhet till hållplatser med högt värderad kollektivtrafik är idag stor.

I tabellen till höger redovisas avstånd till närmsta kollektivtrafikhållplats med spårvagn, pendeltåg och expresshållplats mätt via gångnätet.

Tabellen till höger visar på att i stort sett alla institutioner, har mindre än 600 meter via gatunätet till närmaste hållplats med högt värderad kollektivtrafik i stads kvalitetsstudien. Mer än hälften har mindre än 300 meter.

Även här utmärker Medicinareberget negativt i förhållande till övriga delar av Universitetet.



## KÄLLA

Gångnät: Spacescape/Göteborgs stad

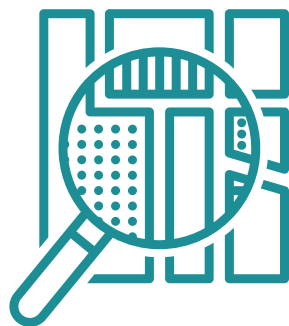
Hållplatser: Västtrafik

Stadskvalitetmodellerna är ett kunskapsunderlag för vad som skapar attraktiv stadsbyggnad i Göteborg. De kan också fungera som verktyg för att analysera kommande förändringar i regionen. Här presenteras några exempel på hur tidigare studier har använts.

# ANVÄNDNINGSSOMRÅDEN FÖR MODELLEN

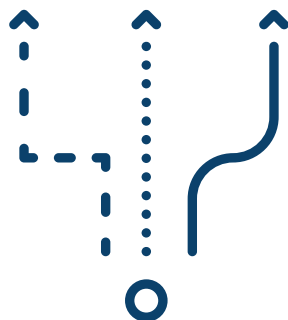
# HUR KAN MODELLEN ANVÄNDAS?

Ett viktigt syfte med den här studien är att ta fram konkreta verktyg för att analysera hur stadsbyggnad kan skapa värden. Modellen kan användas i olika skeden, och för att analysera värdeskapande för både privata och offentliga aktörer.



## NULÄGESANALYS

Modellen kan användas för att analysera befintliga stadskvaliteter. En sådan analys kan till exempel visa var det finns behov att förändra stadskvaliteter, var det finns ett marknadsstryck för att bygga (exempel 1) eller visa på hur stadskvaliteter är fördelade mellan olika stadsdelar i regionen (exempel 3).



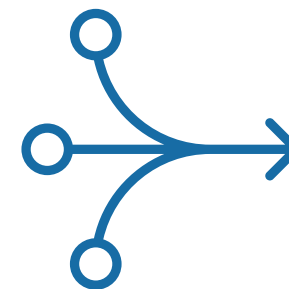
## PLANANALYS

Modellen kan användas för att utvärdera i vilken mån planer och skisser bidrar till stadskvaliteter. Detta kan i sin tur användas för att beräkna ekonomiska värden, både för enskilda fastighetsägare och offentliga aktörer. Modellen kan till exempel bli ett viktigt redskap för att studera om de offentliga investeringar som krävs för att uppnå stadskvalitet är ekonomiskt hållbara (exempel 2 och exempel 5), eller för att studera hur en förändring av stadsmiljön påverkar omkringliggande fastigheters värden (exempel 4).

Göteborgsregionen står inför flera stora stadsomvandlingsprojekt där en utvärdering av framtida stadskvaliteter kan bidra till att utveckla projekten.

Hur påverkar till exempel stationerna på Västlänken omgivande stadsdelar? I vilken grad spelar kvartrens form roll för framtida fastighetsvärden och

byggvärden i Forsåker i centrala Mölndal? Vilka förutsättningar finns för urbana verksamheter i Frihamnen?

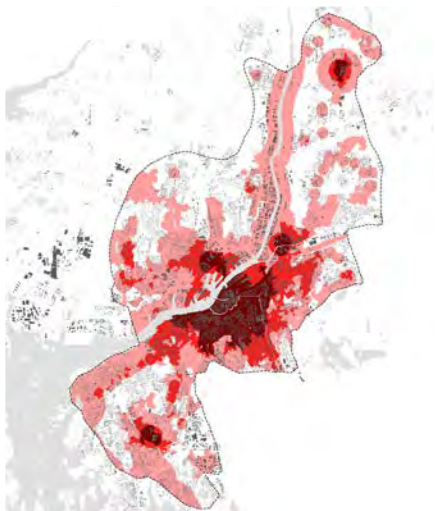


## STRATEGI

Att utgå från stadskvalitetmodellen när strategier och policydokument tas fram är ett viktigt verktyg för att uppnå en attraktiv stad. En trafikstrategi som har som mål att förutom att lösa framtidens trafikutmaningar också öka stadskvaliteten uppnår ett annat stadsbyggande. På samma sätt kan en förtättningsstrategi som utgår från stadskvalitetmodellen bidra till en mer attraktiv stad. I Stockholm har stadskvalitetstudien fått stor betydelse för att skapa en samsyn kring hur framtidens stad ska byggas (exempel 6).

### EXEMPEL 1. VAR VILL MARKNADEN BYGGA?

Göteborgs stad vill förtäta i Mellanstaden, den sammanhängande staden utanför kärnan. För att undersöka förtätningspotentialen genomfördes en stor GIS-analys som resulterade i att byggbara ytor identifierades. En viktig del i analysen handlade om att identifiera marknadens drivkrafter för förtätning, och som underlag för detta användes analysresultaten från en tidigare stadskvalitetsstudie. Liknande förtätningsanalyser har genomförts i bland annat Stockholm, Mölndal och Varberg.



SAMMANLAGDA DRIVKRAFTER FÖR FÖRTÄTNING.

Analysen tar hänsyn både till marknadens drivkrafter (mätt med stadskvalitetsmodellen) och kommunens mål.

### EXEMPEL 2. LÖNAR DET SIG ATT ÖVERDÄCKA EN MOTORVÄG?

Centrala Lidingö genomkorsas av en stor motorväg. Kommunen vill bygga mer centralt och också dra in spårväg till Lidingö centrum. Fem framtidsbilder togs fram med olika lösningar på överdäckning, kollektivtrafik och bebyggelsestruktur. Med hjälp av den tidigare genomförda studien av värdering av stadskvalitet i Stockholm kunde framtidsbilderna analyseras utifrån vilka fastighetsvärden de skapade för både ny och befintlig bebyggelse.

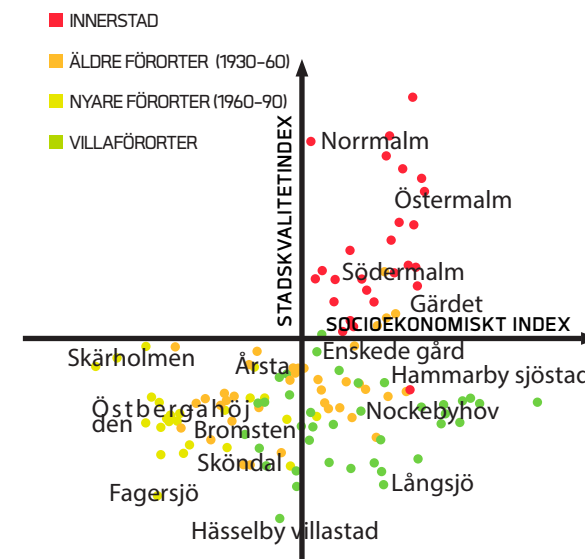


FÖRSLAG MED MAXIMAL ÖVERDÄCKNING

Fastighetsvärdena i omgivningen ökar med 2200 kronor/kvm jämfört med minimalalternativet.

### EXEMPEL 3. HUR SER SKILLNADER I STADSKVALITETER UT MELLAN OLIKA STADSDELAR?

På uppdrag av Stockholms stads kommission för social hållbarhet analyserades skillnader i tillgång till stadskvaliteter mellan olika stadsdelar. Analyserna visar att det finns stora skillnader inom kommunen. Innerstaden och vissa närförorter har en väsentligt större tillgång till stadskvaliteter än framförallt perifera ytterstadsstadsdelar.

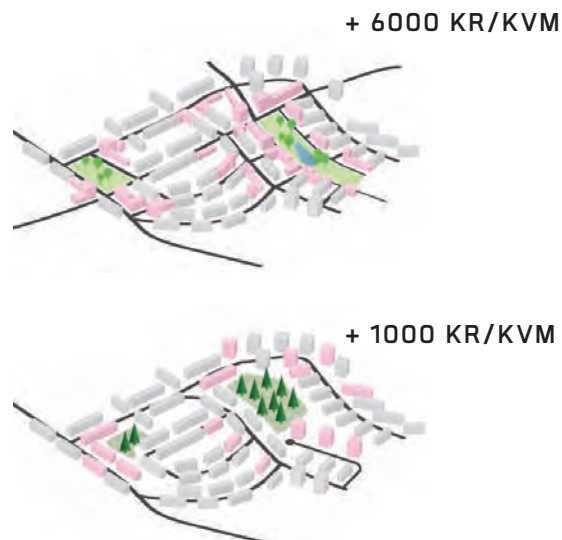


SOCIOEKONOMI OCH STADSKVALITETER

Diagrammet beskriver olika stadsdelars relation mellan socioekonomi och stadskvaliteter.

#### EXEMPEL 4. HUR PÅVERKAS VÄRDET PÅ NYA OCH BEFINTLIGA BOSTÄDER AV OLIKA UTVECKLINGSRIKTNINGAR?

Täby utanför Stockholm planerar för att de centrala delarna av kommunen ska utvecklas till en tät stadsdel. För att pröva möjliga utvecklingsriktningar ritades två olika scenarier fram: en med tyngdpunkt på utveckling av det offentliga rummet med bland annat ökade parkkvaliteter, sammanhängande gatunät och underlag för lokal service och ett med fokus på att bygga där det finns få begränsningar och utan större offentliga investeringar. Med hjälp av stadskvalitetmodellen beräknas värdeökningen till 6 000 kr/kvm för det förstnämnda scenariot och 1 000 kr/kvm för det sistnämnda.



#### OLIKA UTVECKLINGSRIKTNINGAR

I den övre bilden maximeras stadskvaliteten i området medan stor hänsyn till begränsningar tas i den undre bilden.

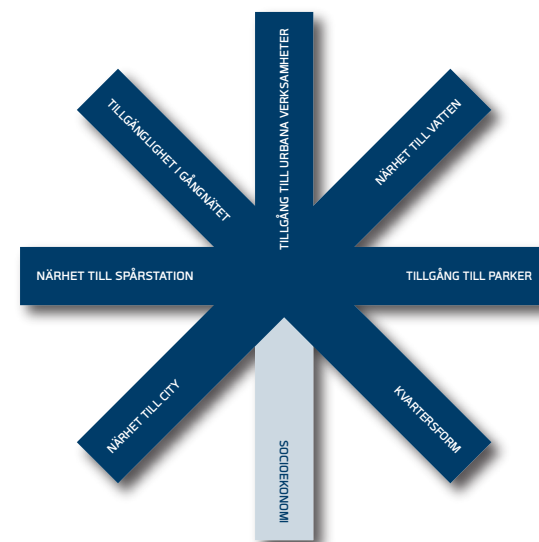
#### EXEMPEL 5. LÖNAR DET SIG ATT INVESTERA I TUNNELBANA?

Planerna på att bygga tunnelbana till Nacka analyserades utifrån vilka stadskvaliteter som skulle skapas. En förslagsskiss med ny bebyggelse, förändrat gatunät och nya tunnelbanestationer analyserades i GIS och med hjälp av stadskvalitetsmodellen. Resultatet visade tydligt att tunnelbana till Nacka skapar stora fastighetsvärden. Analysresultatet var avgörande för beslutet att påbörja processen med en ny tunnelbanelinje.

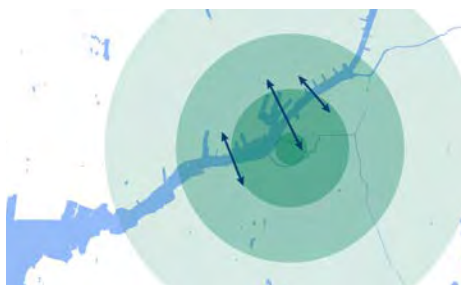


#### EXEMPEL 6. HUR SKA FRAMTIDENS STAD BYGGAS?

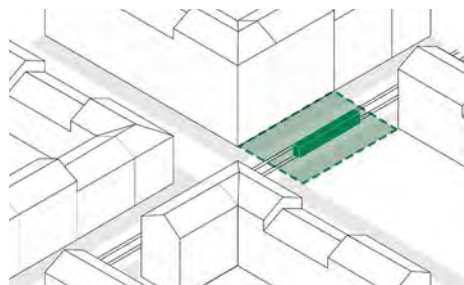
Den första stadskvalitetsstudien genomfördes 2011 och handlade om bostadsrätter i Stockholmsregionen. Den följdes ett par år senare av studier av småhus- och kontorsmarknaden. Resultatet av studierna har gett en precision i beskrivningen av attraktiv stadsbyggnad och skapat en samsyn bland aktörer inom byggande och planering för vilken stad som skapar värden. I och med studierna etablerades också begreppet stadskvalitet som sedan har används i flera policydokument.



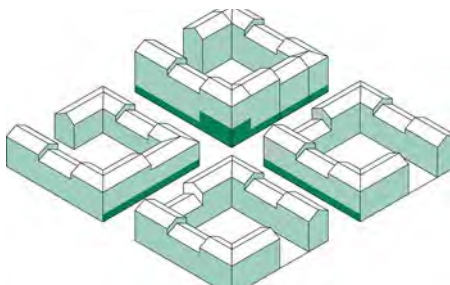
# STADSBYGGNAD FÖR ÖKAD STADSKVALITET



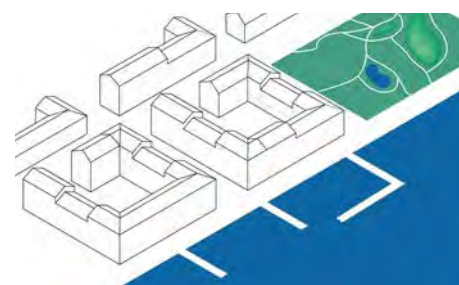
Bygg bostäder och arbetsplatser centralt, och öka tillgängligheten till centrum



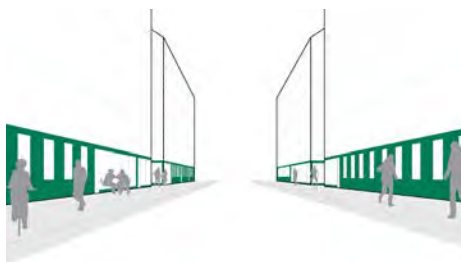
Bygg nära bra kollektivtrafik – och bygg mer snabb och pålitlig kollektivtrafik



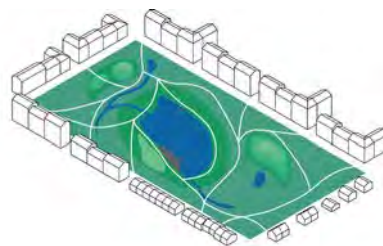
Skapa förutsättningar för urbana verksamheter genom täthet, stadsgator och kluster.



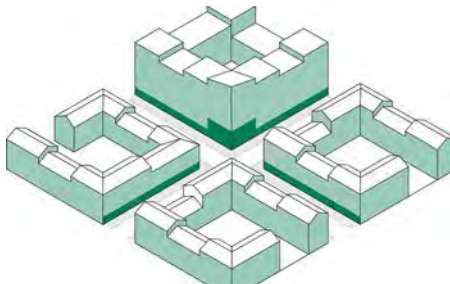
Förbättra tillgängligheten till vattnet och utveckla vattennära lägen



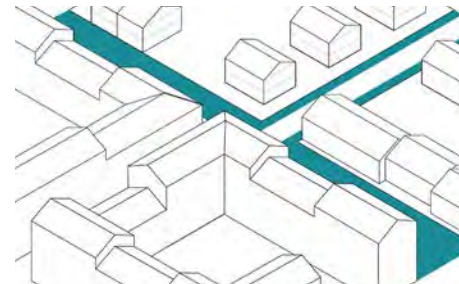
Forma gaturum med levande bottenvåningar, tydliga gränser och utåtriktade entréer.



Utveckla stora parker och grönområden med kvalitet



Skapa kluster med kontor och handel – men blanda med bostäder



Skapa gång- och cykelvänliga gator med låga hastigheter och utforma byggnader som bullerskydd. Blanda småhus och flerbostadshus.

**KÄLLOR**



Göteborgsregionens kommunalförbund, 2013. *Hållbar tillväxt. Mål och strategier med fokus på regional struktur*. Göteborg.

Gössling S, 2014. Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles. *Ecological Economics*. 113: 106-113

Hagson, A., Klasander, A., Linn, E., Tornberg, J. 2015. *Vad hindrar respektive möjliggör tät och blandad stadsutveckling?* Centrum för Management i Byggsektorn. Chalmers tekniska högskola. Göteborg

Halmstads kommun, 2014. *Bostadskvaliteter i Halmstad*.

Köpenhamns universitet, 2013. *Værdisætning af bykvaliteter- fra hovedstad til provins*. Institut for Fødevarer- og Ressourceøkonomi, Københavns Universitet.

Leinberger, C., Lynch, P. 2014. *Foot Traffic Ahead, Ranking Walkable in Americas Largest Metros*. School of Business, The George Washington University.

O'Sullivan, A. 2007. *Urban Economics*. Singapore: McGraw-Hill.

Thompson, D. 2013. *Suburban Sprawl: Exposing hidden costs, identifying innovations*. Sustainable Prosperity. Ottawa.

TMR, 2012. *Värdering av stadskvaliteter i Stockholmsregionen*.

**KARTBILAGA**

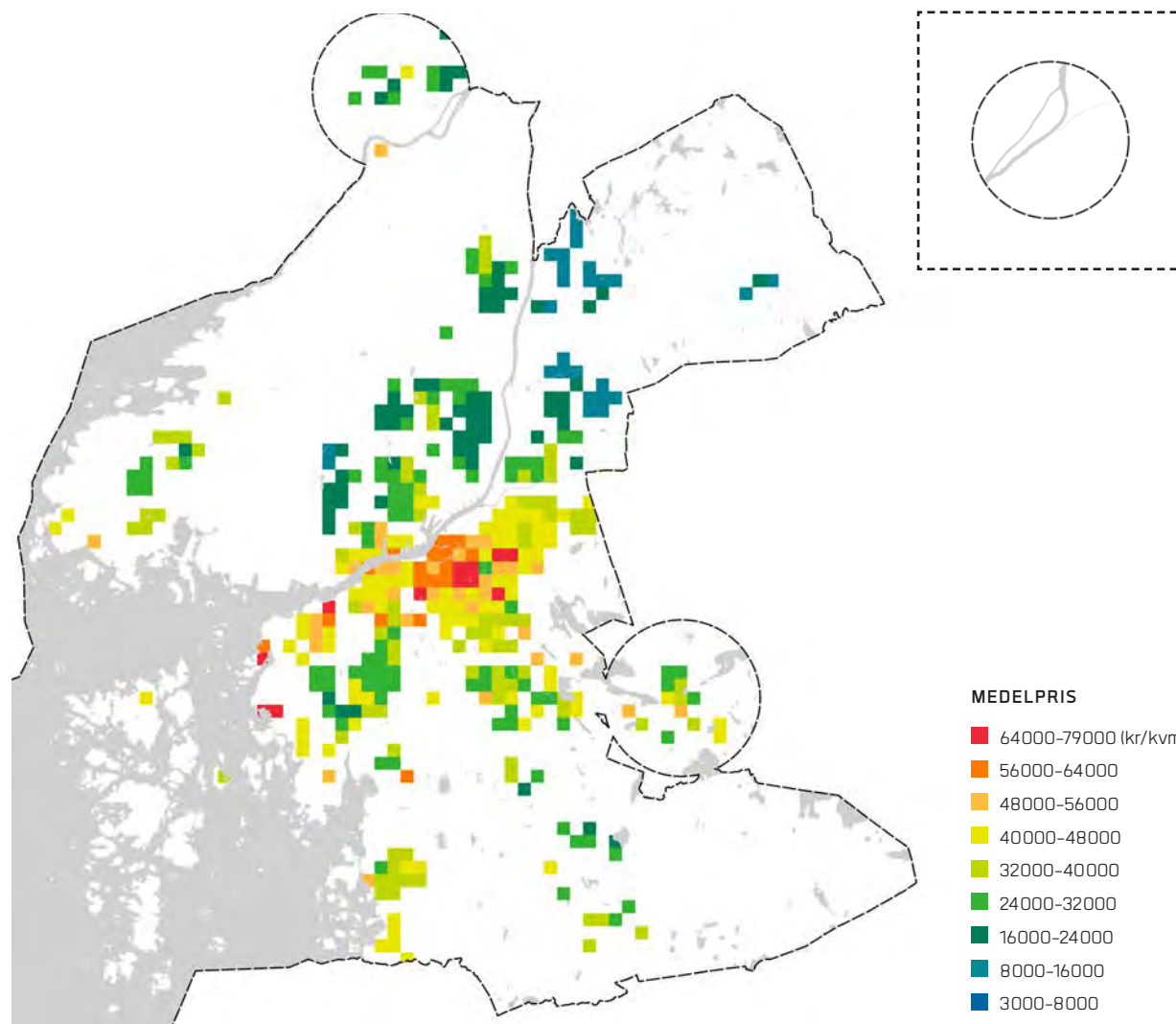
# KARTOR

---

|  |     |
|--|-----|
| Bostadsrättspriser .....                           | 91  |
| Småhuspriser .....                                 | 92  |
| Avstånd till spår- eller expressbusshållplats..... | 93  |
| Biltillgänglighet, 45 minuter .....                | 94  |
| Biltillgänglighet, 15 minuter .....                | 95  |
| Mångfald av urbana verksamheter.....               | 96  |
| Områdeseexploatering .....                         | 97  |
| Analyserade parker .....                           | 98  |
| Närhet till kusten .....                           | 99  |
| Lugna gatan-index.....                             | 100 |
| Socioekonomiskt index.....                         | 101 |
| Kontorshyror.....                                  | 102 |
| Tillgänglighetsindex.....                          | 103 |
| Omsättning sällanköp .....                         | 104 |
| Omsättning restauranger .....                      | 105 |

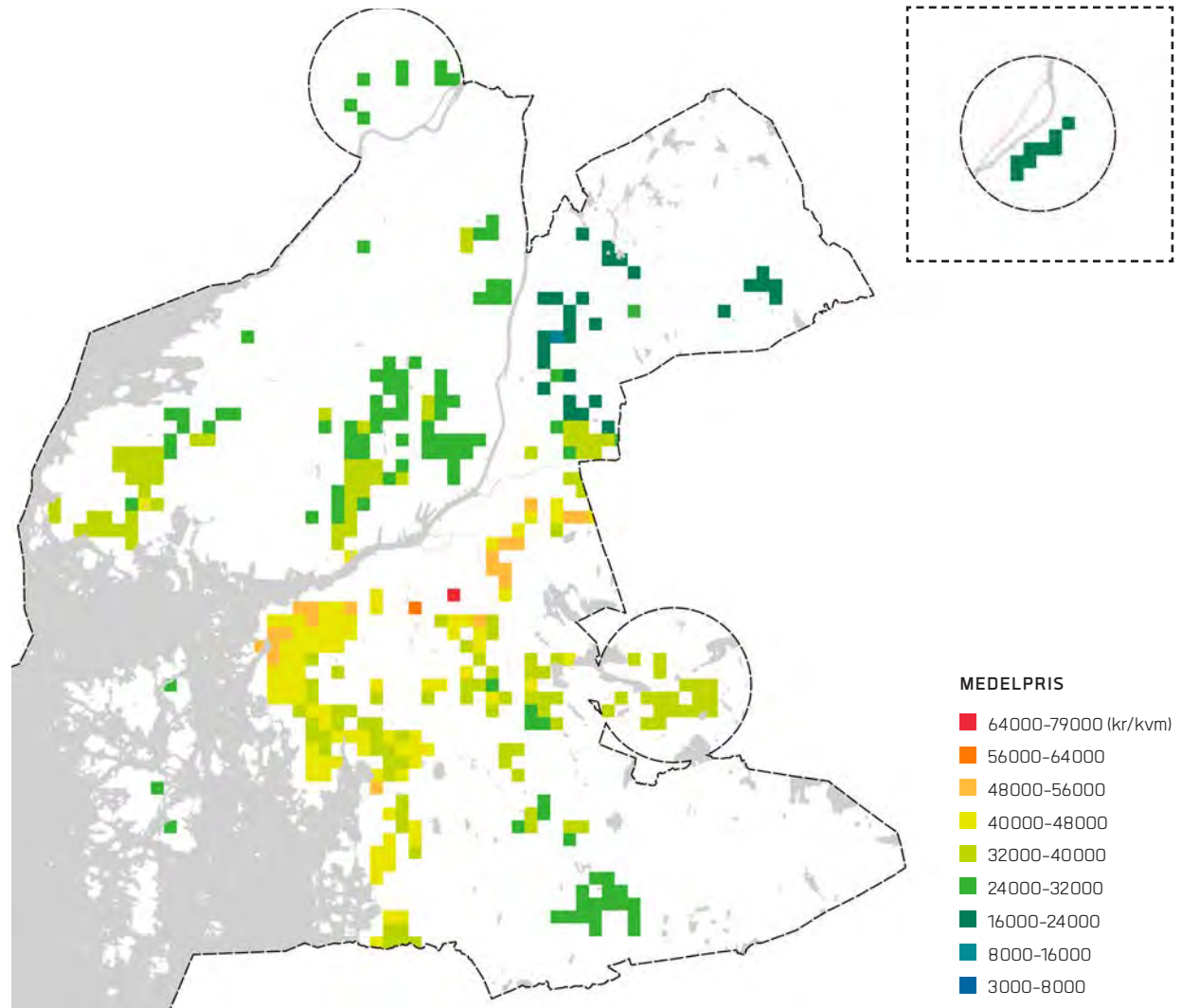
# BOSTADSRÄTTSPRISER

---

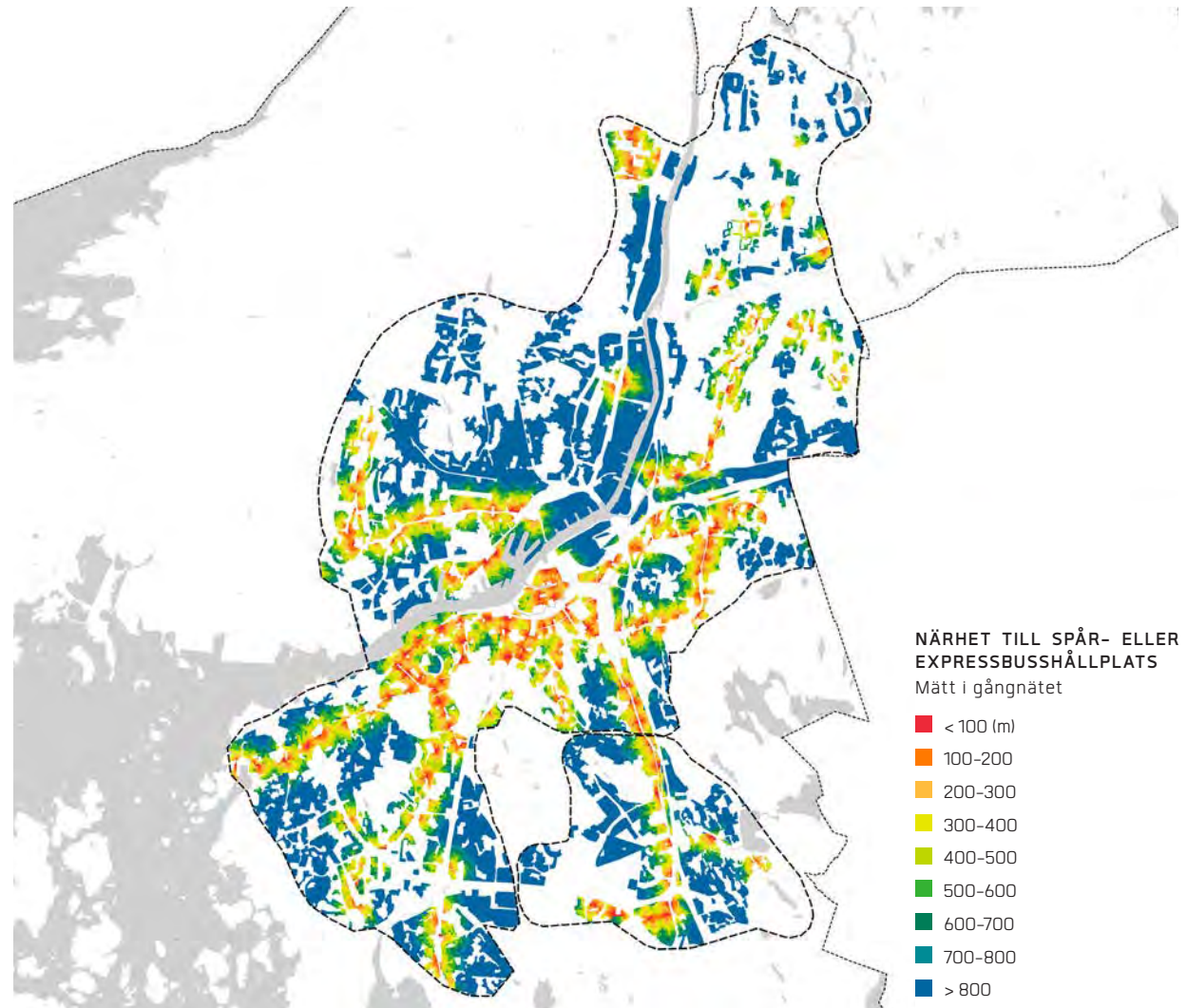


# SMÅHUSPRISER

---

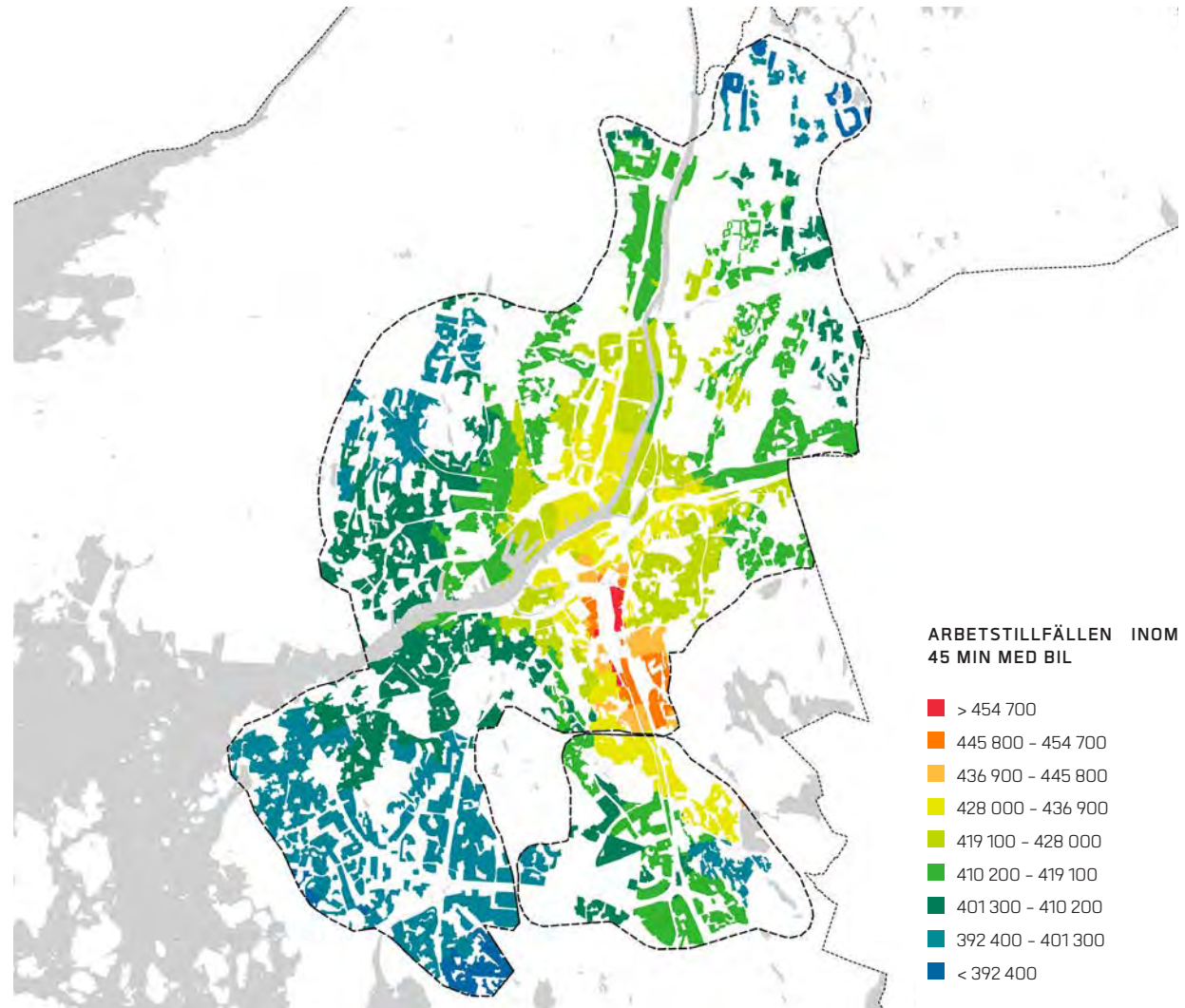


# AVSTÅND TILL SPÅR- ELLER EXPRESSBUSSHÅLLPLATS

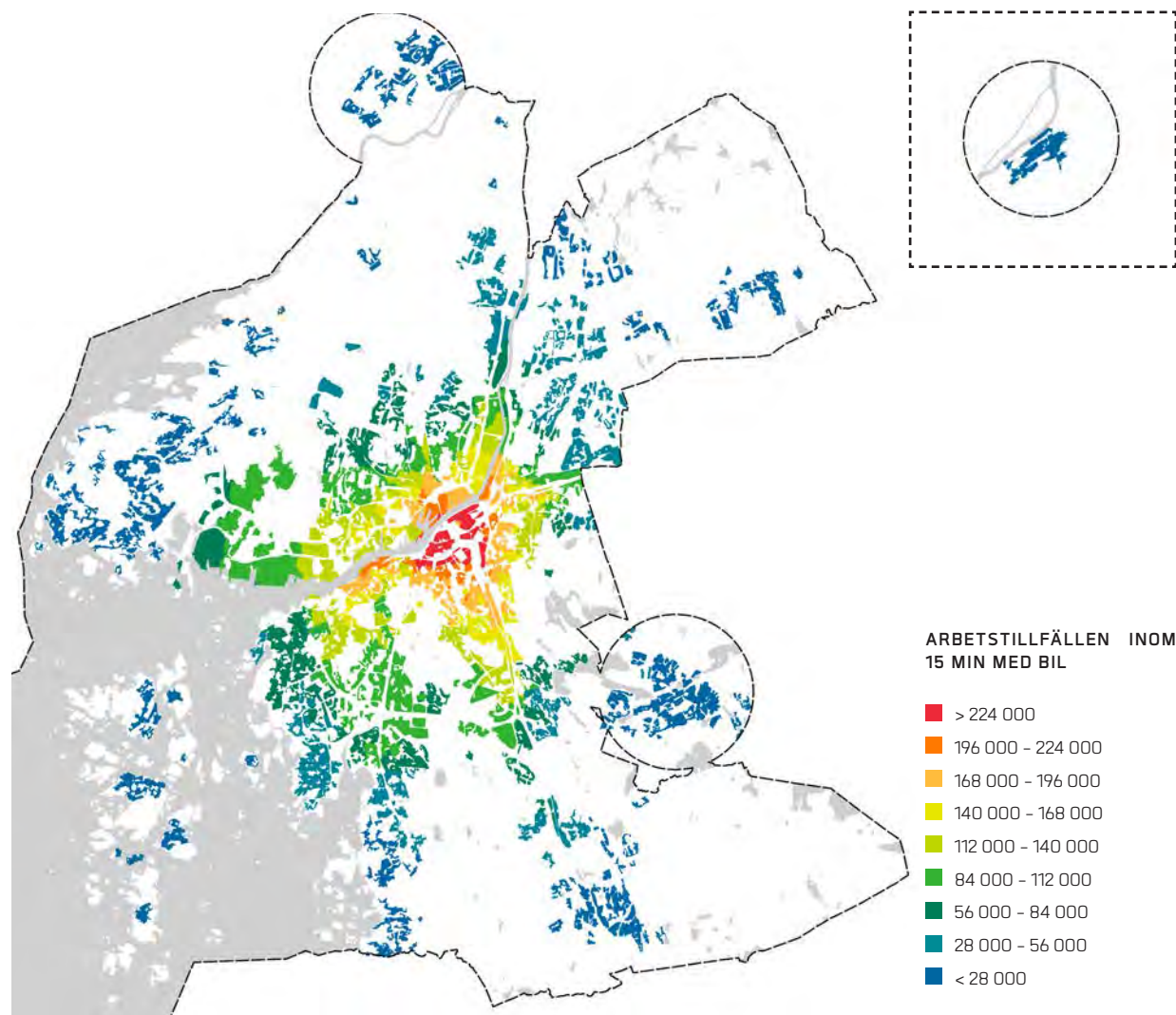


# BILTILLGÄNGLIGHET, 45 MINUTER

---



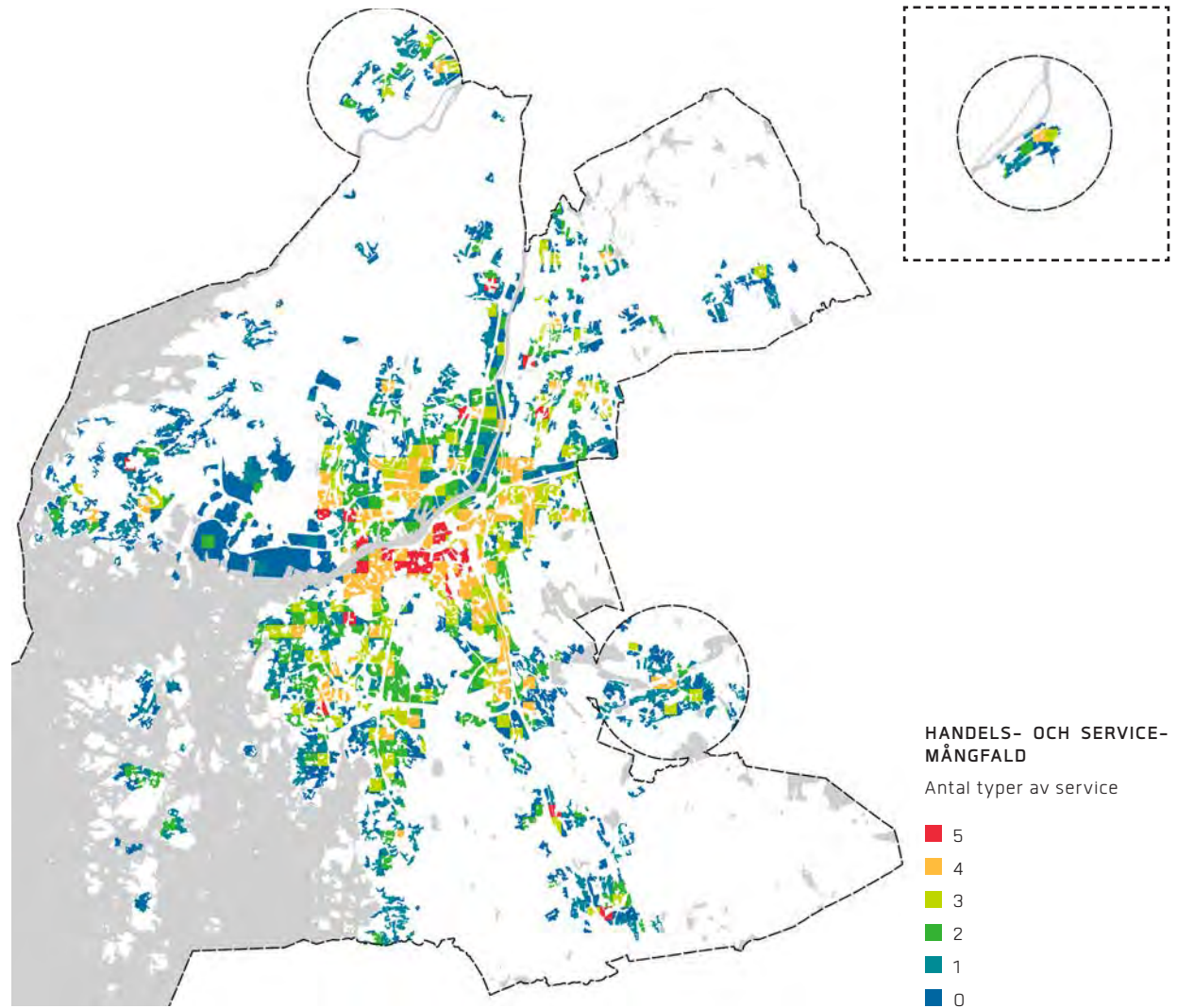
# BILTILLGÄNGLIGHET, 15 MINUTER





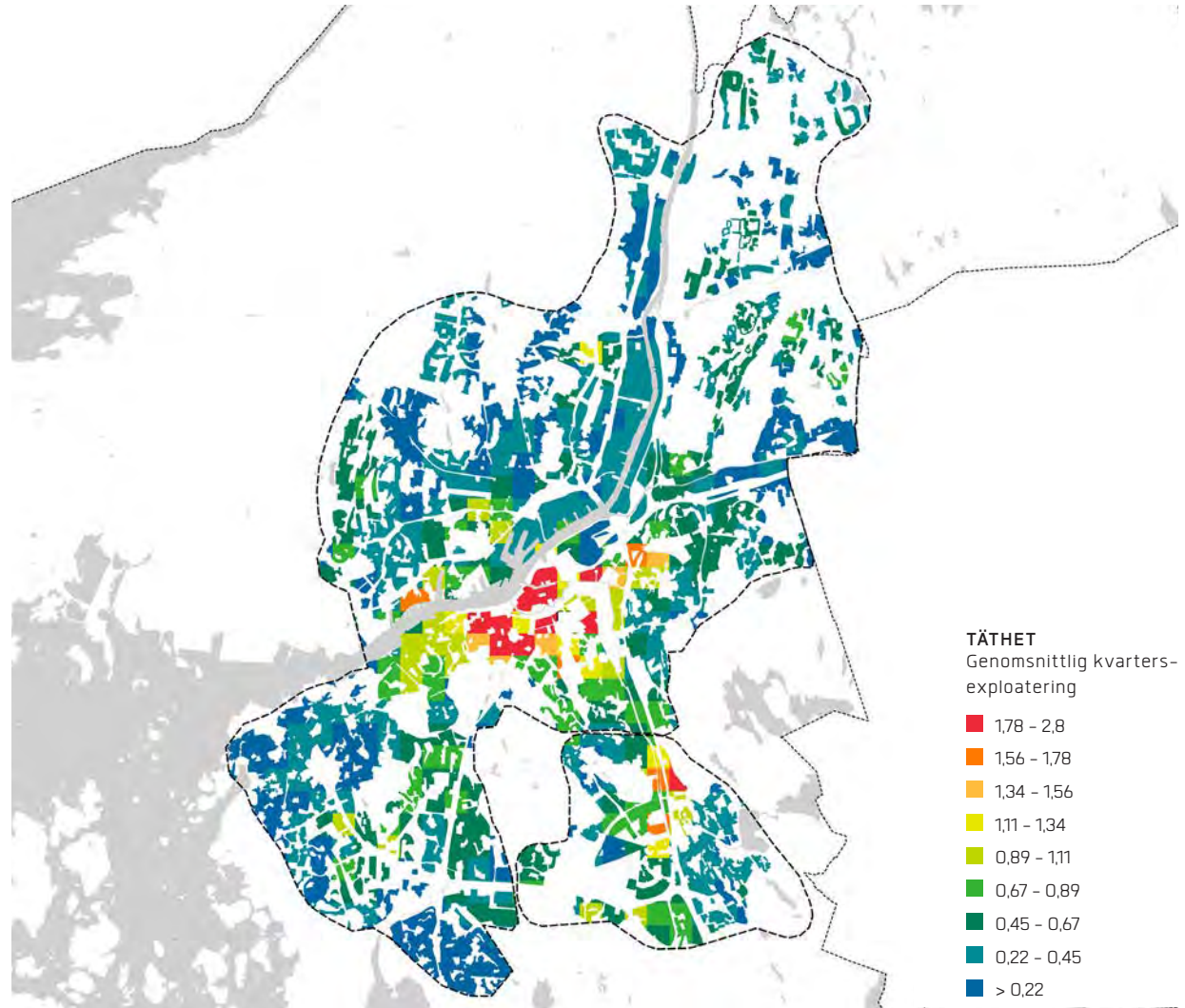
# MÅNGFALD AV URBANA VERKSAMHETER

---



# OMRÅDESEXPLOATERING

---



# ANALYSERADE PARKER

Parklagret för Göteborg består av utvalda ytor från sociotopkartan, Open street map samt grönstrategin.

Här följer en metodbeskrivning för hur parklagret har sammanställts.

1. Sociotoper med värdet grön oas och picknick, men utan värdet naturupplevelse, väljs ut. Vissa ytor sorteras bort manuellt, utifrån framförallt beskrivningarna under Kommentar. Ytor som sorteras bort har mer naturkaraktär eller utgör impediment runt vägar.

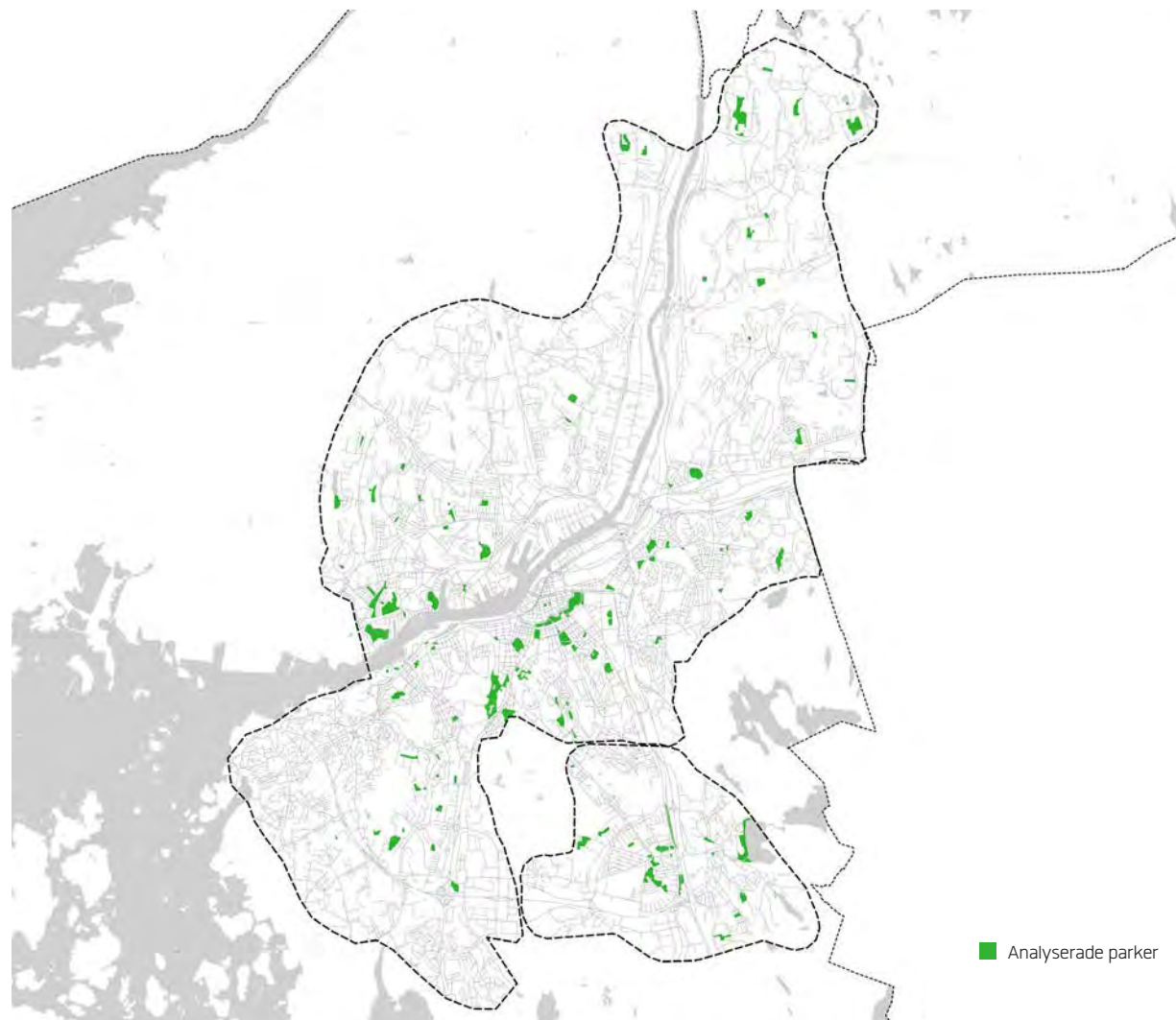
2. Ytor från Open street map med värdet Leisure: Park har valts ut. Ytor mindre än 0,25 ha tas bort

3. Ytor från steg 1-2 överlagras med ytor med värdet stadspark eller stadsdelspark från grönstrategin. Ytor från grönstrategin som saknas i lager 1-2 väljs ut om de verkar ha parkkaraktär (klippt gräsyta).

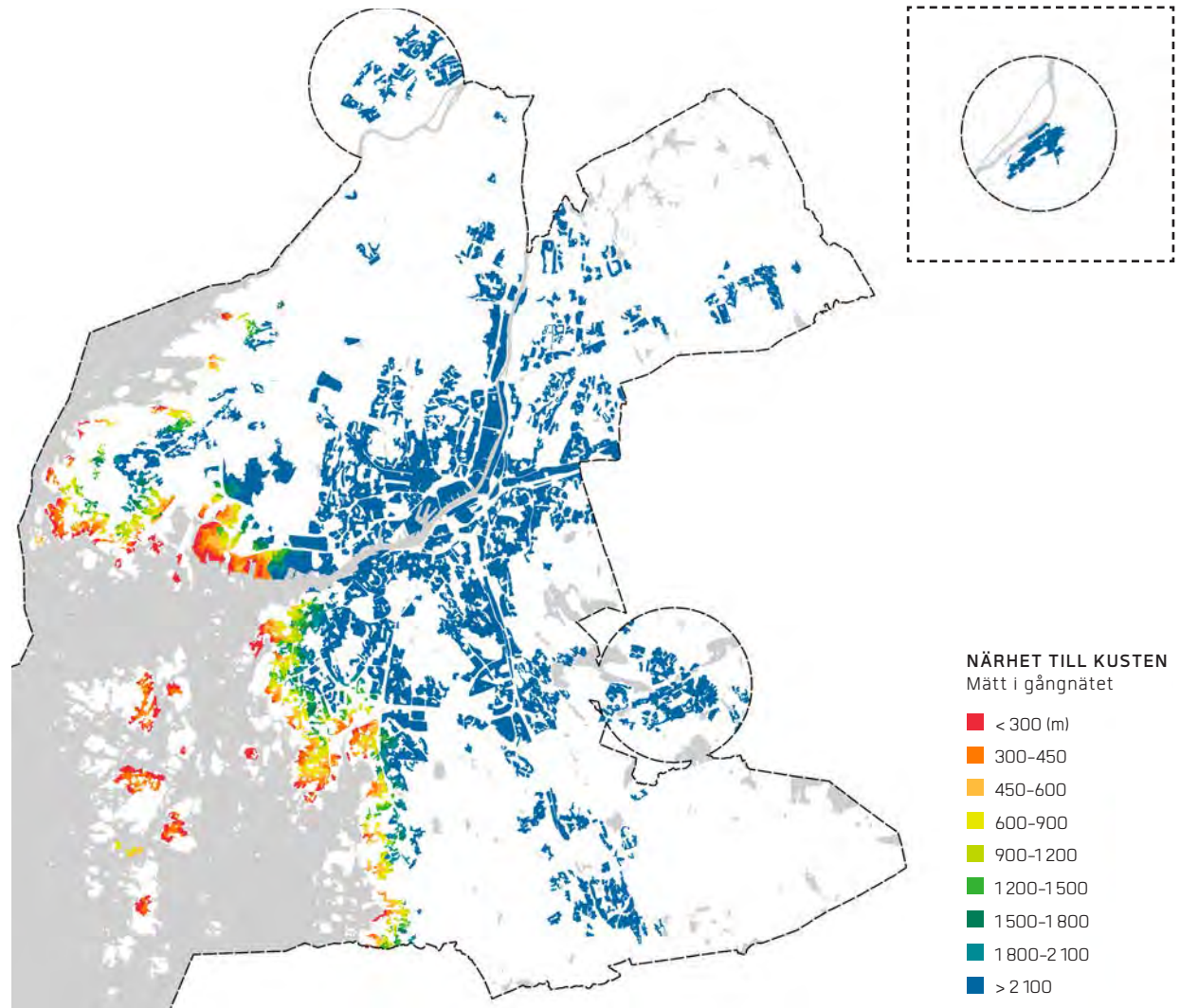
Ytor som innehåller både gräsytor och naturmark modifieras så att bara gräsytan finns kvar

4. Ytorna slås ihop. Ytor smalare än 20 m och mindre än 0,25 ha tas bort

Parklagret för Mölndal består av typer stadspark och stadsdelspark. Ytor smalare än 20 m och mindre än 0,25 har tagits bort

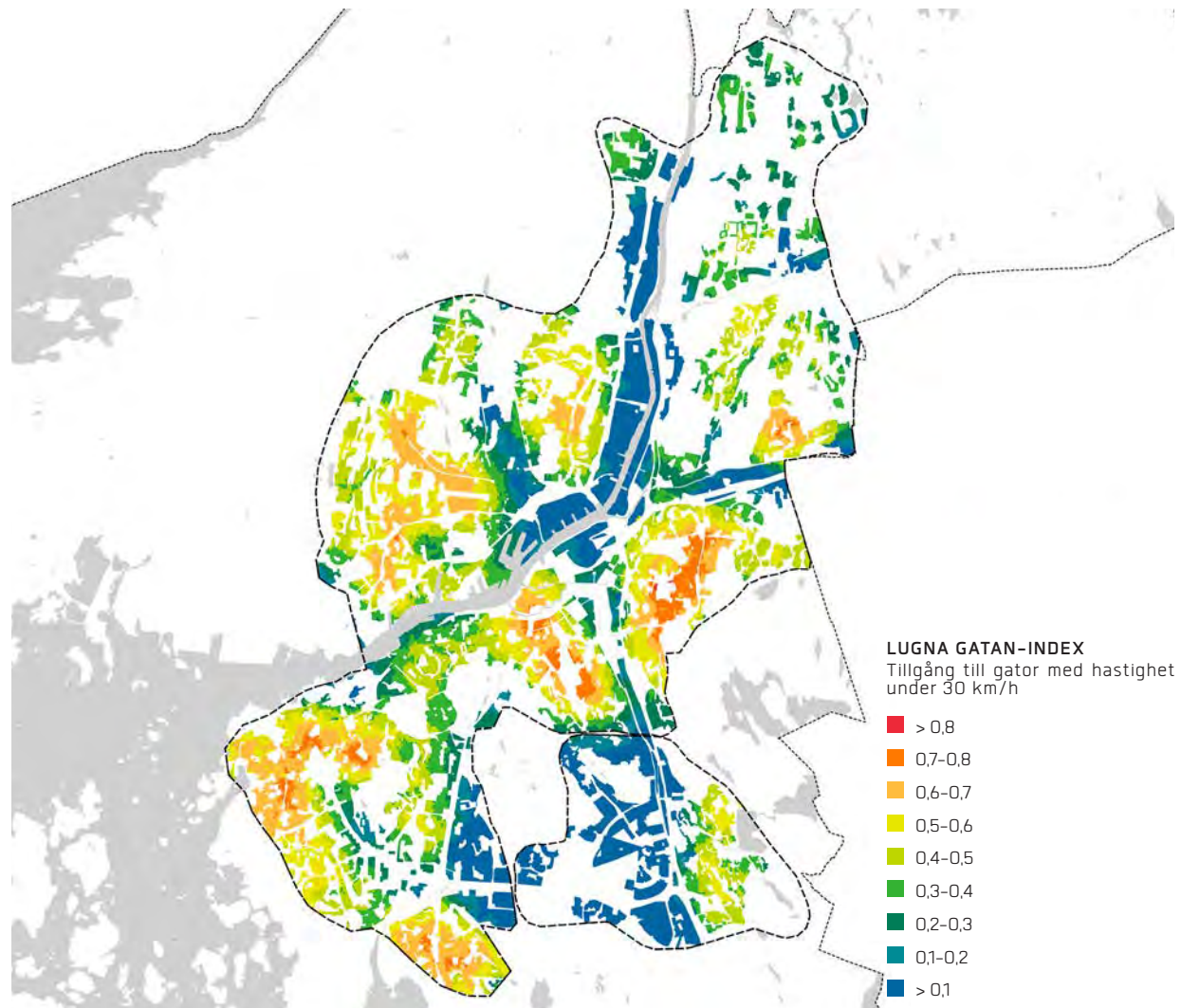


# NÄRHET TILL KUSTEN



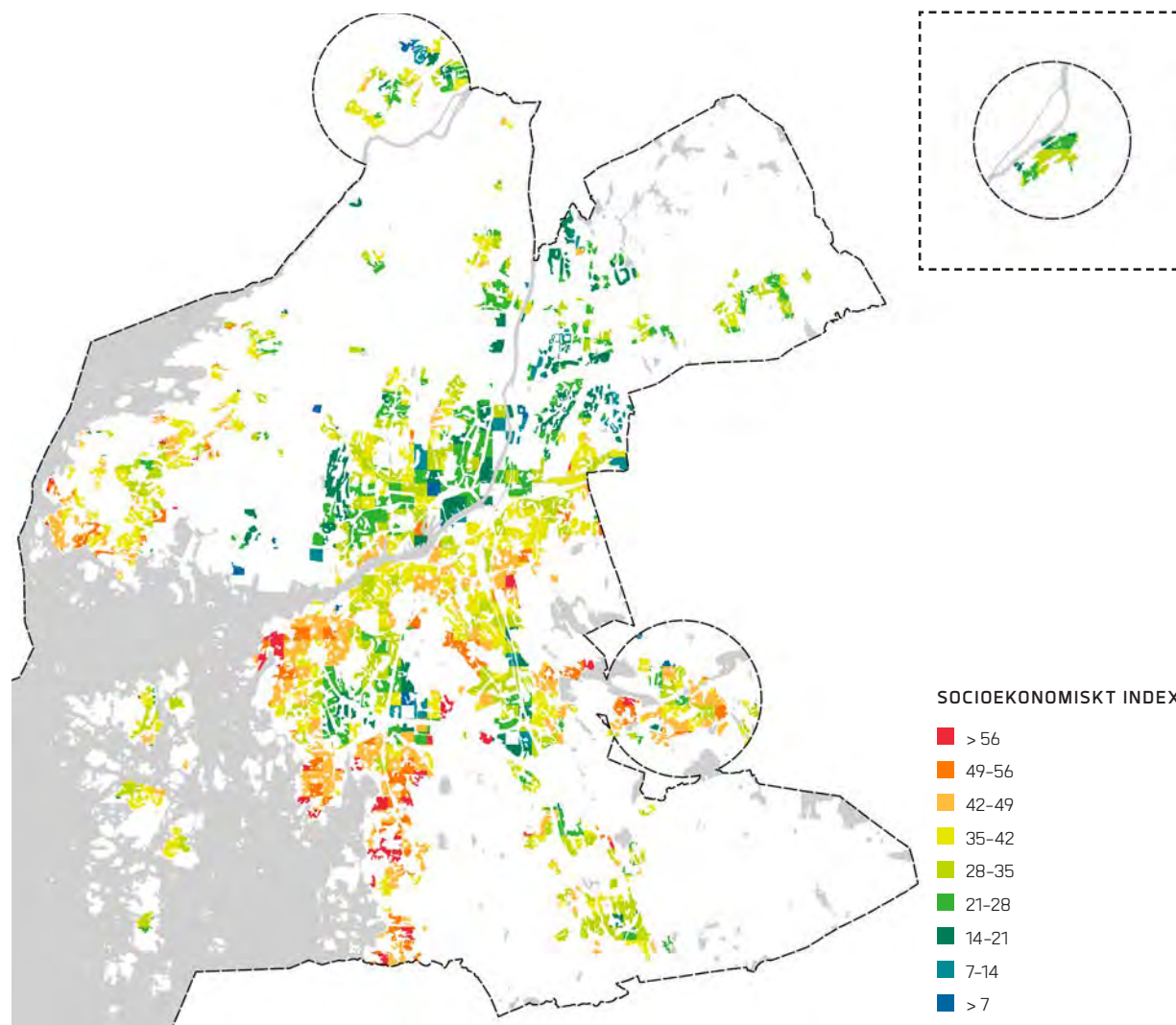
# LUGNA GATAN-INDEX

---



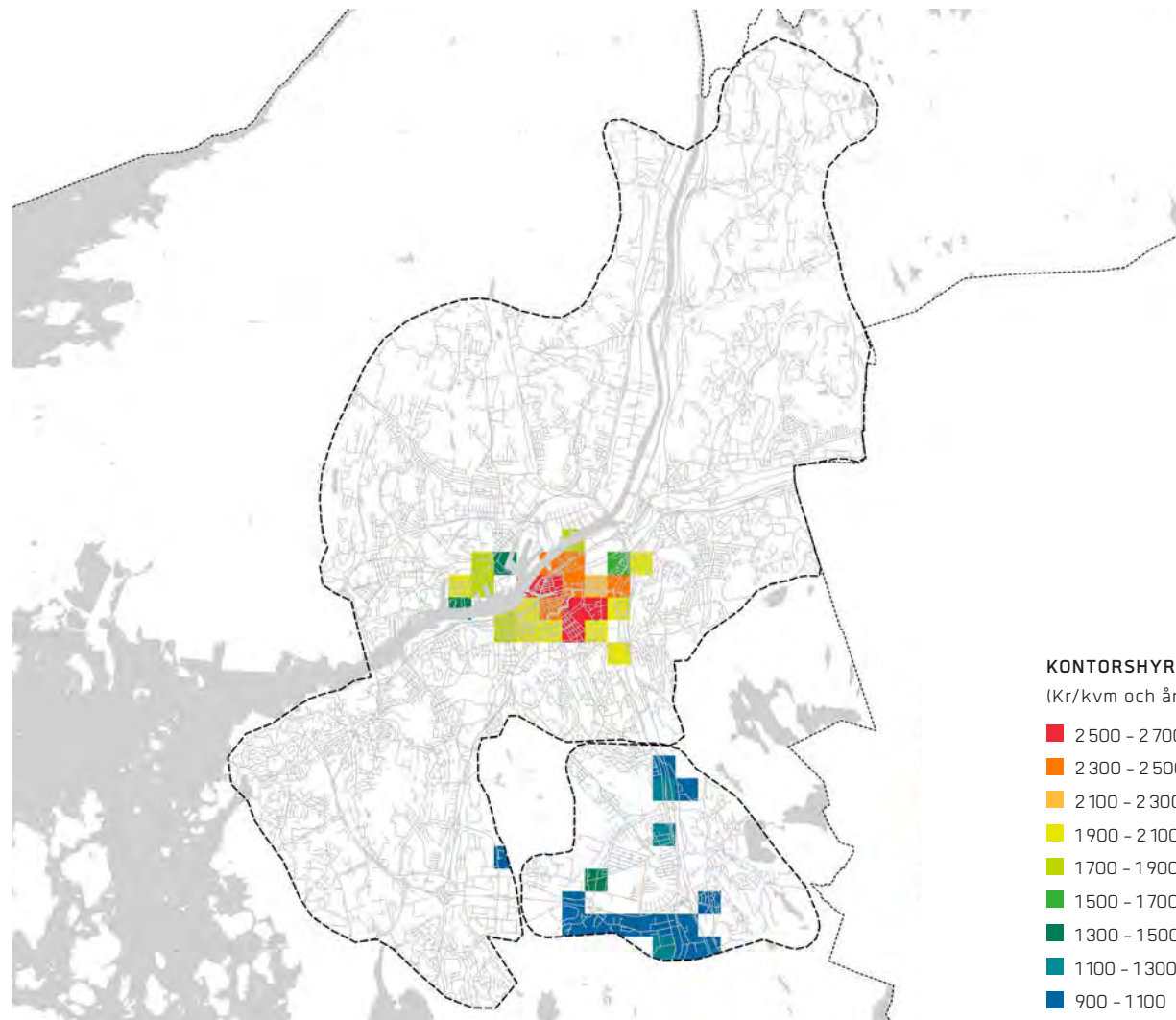
# SOCIOEKONOMISKT INDEX

---



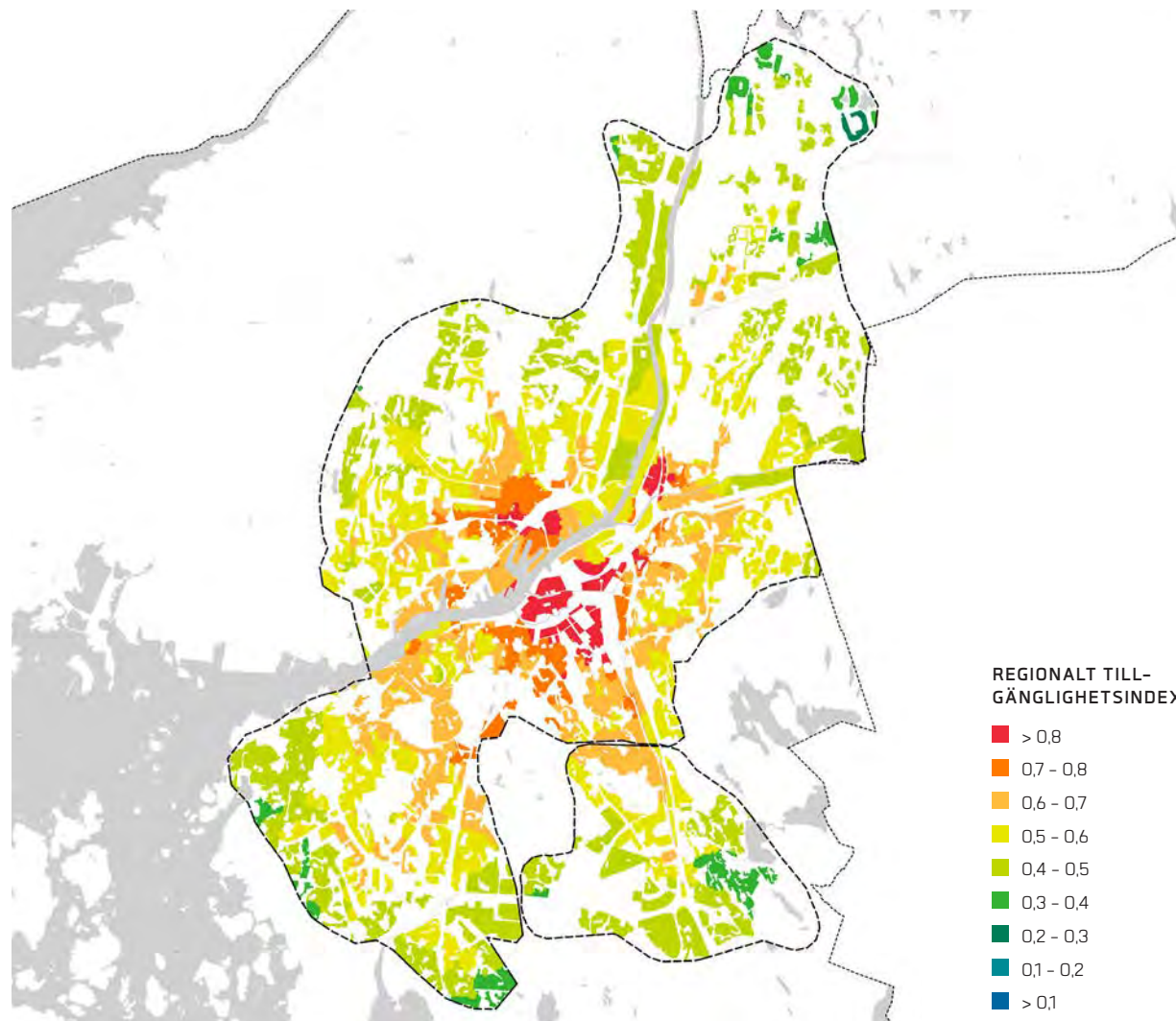
# KONTORSHYROR

---



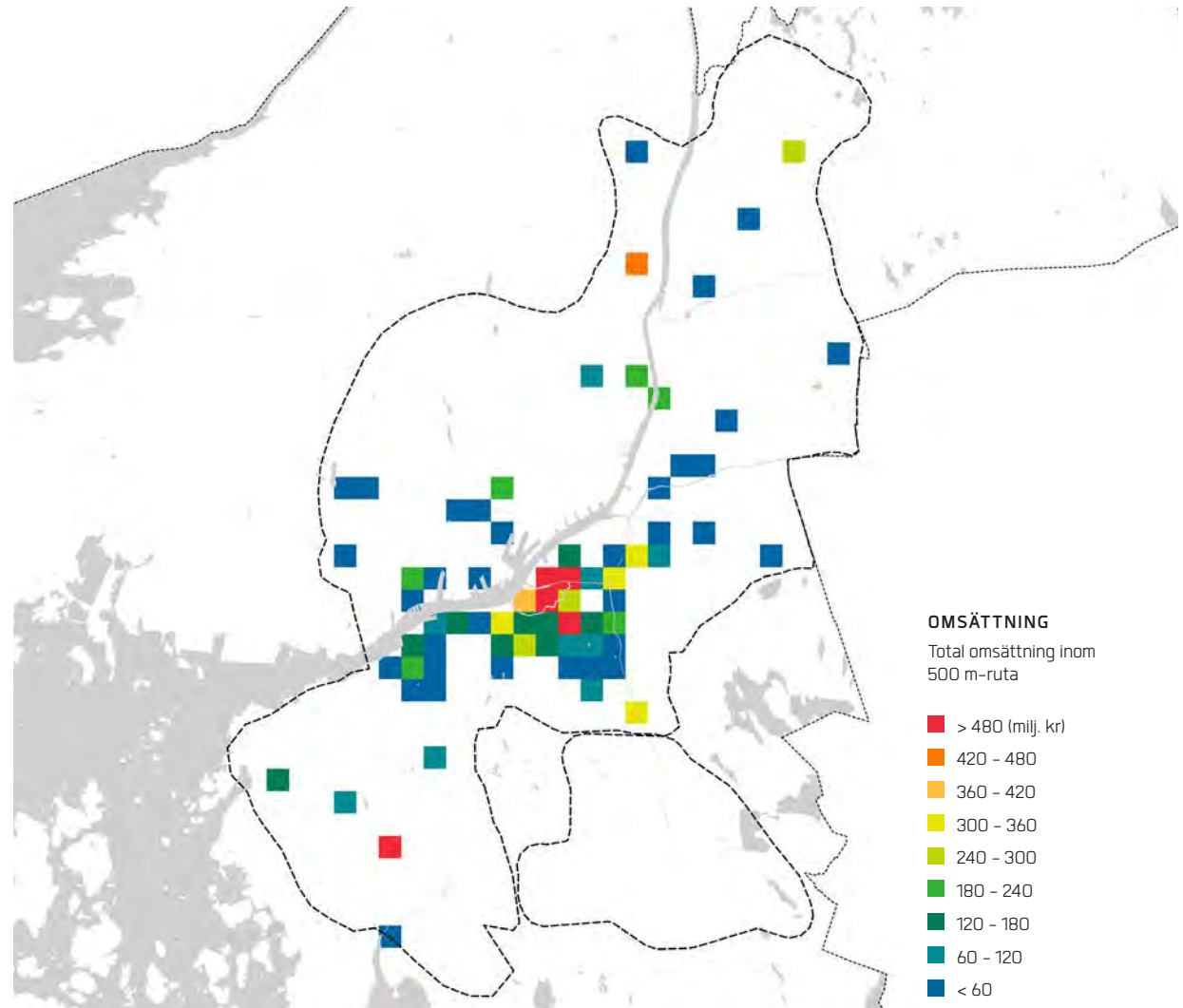
# TILLGÄNGLIGHETSINDEX

---

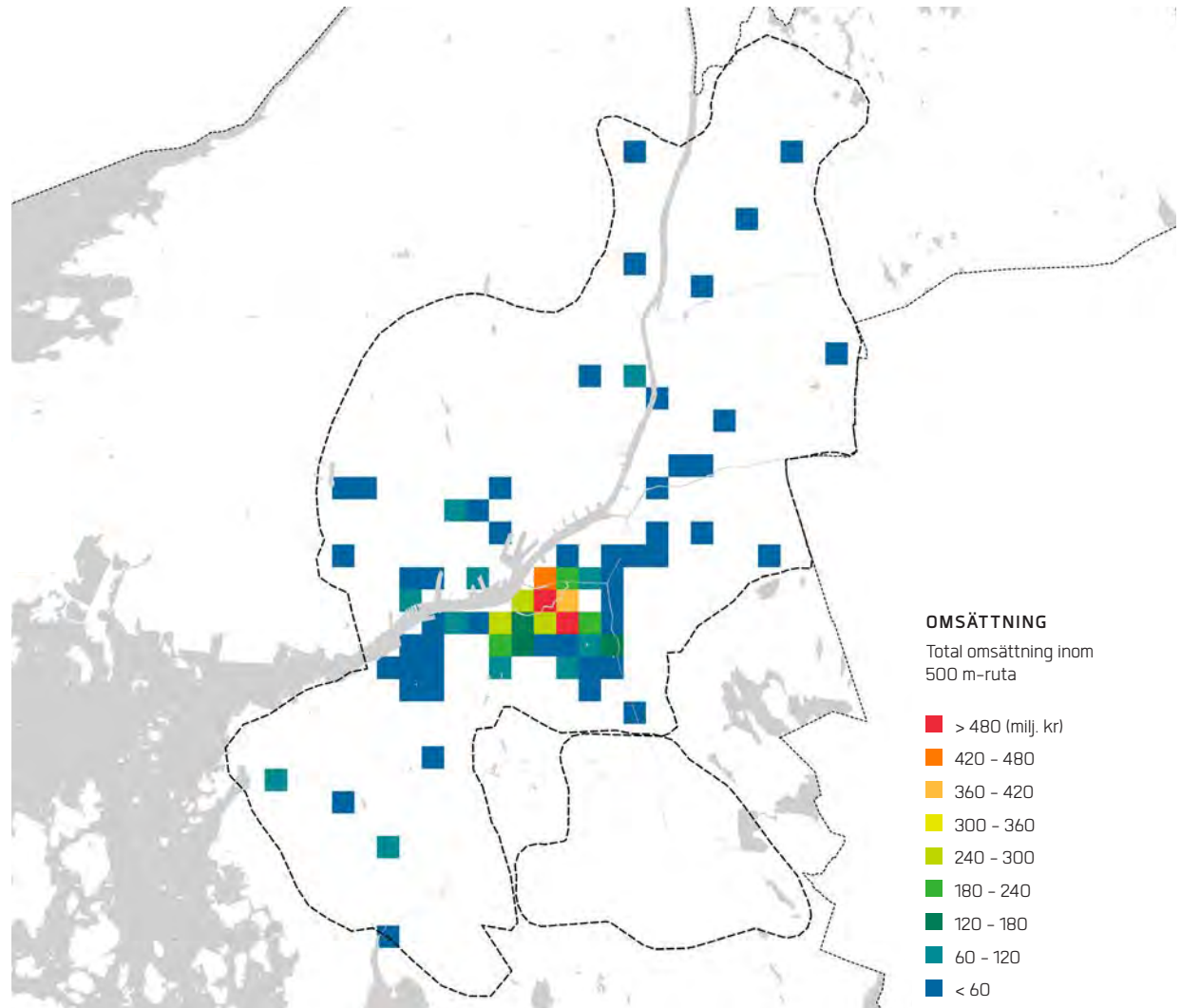




# OMSÄTTNING SÄLLANKÖP



# OMSÄTTNING RESTAURANGER



**SPACESCAPE**

Spacescape AB / Östgötagatan 100 / Box 4700 / SE-116 92 Stockholm / Sweden  
Tel +46 8 452 97 67 / [www.spacescape.se](http://www.spacescape.se) / [info@spacescape.se](mailto:info@spacescape.se)