

Stadskvaliteter efterfrågas

I stadsbyggnadsdebatten efterfrågas ofta ”de boendes perspektiv”. Vad är det i en boendemiljö som uppskattas mest, vad är det som egentligen efterfrågas? Detta är frågor som våra politiker och planerare ställer sig varje dag, och som bygg- fastighets- och mäklarfirmor måste känna till för att kunna bedriva sin verksamhet. Om man letar efter systematiska undersökningar om detta kan man förvånas av hur lite som faktiskt finns, varken inom forskning eller inom branschen. Det måste betyda att det som byggs och planeras idag baseras på en mängd hypoteser. Är det inte märkligt att det tas så stora risker givet de enorma summor som läggs i den byggda miljön? Är det verkligen hållbart att fortsätta bygga och planera på denna vaga kunskapsgrund?

Mot denna bakgrund fick konsultföretagen Spacescape och Evidens hösten 2010 ett gemensamt uppdrag från Regionplanekontoret, Stockholms stad, Nacka kommun, Lidingö stad och Haninge kommun att utreda relationen mellan boendemiljö och betalningsviljan för boende, genom att studera sambanden mellan stadsstruktur och bostadsrättspriser. Den enkla modellen är således att mäta attraktivitet genom att studera priset på olika boendemiljöer. Den statistiska analysen innefattar en regressionsanalys av 7000 bostadsrättsköp från våren 2010. Tidigare studier visar att betalningsvilja för bostadsrätter är samma som för hyresrätter, vilket gör studien relevant för lägenhetsboende i flerbostadshus generellt. 1 000 olika analyser av tillgänglighet, attraktioner och bebyggelseform i Storstockholm genomfördes i GIS på en stor detaljeringsnivå. Omfattningen är unik och har inte kunnat genomföras tidigare varken i Sverige eller internationellt.

Analysresultaten visar på betalningsviljan givet dagens värderingar och vad som finns på bostadsmarknaden idag, och är alltså ett svar på dagens utbud och efterfrågan. Detta kan självklart ändras i framtiden. Resultaten visar att man med åtta variabler kan förutsäga prisvariationen på bostadsrätter med mer än 90% säkerhet. Sju av variablerna består av rena stadsbyggnadsfaktorer och den åttonde är en kontrollvariabel som är ett socioekonomiskt index. De sju stadsbyggnadskvaliteterna som alla ger ett unikt bidrag till priset är

1. NÄRHET TILL CITY
2. NÄRHET TILL SPÅRSTATION
3. TILLGÅNG TILL GÅNG-GATUNÄTET
4. TILLGÅNG TILL KULTUR, BUTIKER, RESTAURANGER
5. TILLGÅNG TILL PARK
6. NÄRHET TILL VATTEN
7. KVARTERSFORM

Alla dessa kvaliteter är säkert kända för de som arbetar med stads- och fastighetsutveckling. Det är inga nyheter. Men, det som gör studien unik är att dessa kan värderas och viktas. Invändningar kan självklart göras att detta inte omfattar alla kvaliteter som man kan finna i en stad, att det finns andra rumsliga eller arkitektoniska nyanser, men oavsett detta så kan faktiskt modellen förutsäga nästan hela prisvariationen på bostadsrätter, vilket är anmärkningsvärt. Det som studerats är sk.

bytesvärden och inte det som man inom nationalekonomin kallar existensvärden eller bruksvärden. Detta är inget ”recept” på stadsbyggande, och visar inte att det finns ETT sätt, snarare ger det vägledning i vad som värderas, vilket kan ges arkitektonisk form på ett oändligt antal sätt, platsanpassas och målgruppsanpassas. För det finns självklart skillnader mellan olika individers eller grupper värderingar, vilket inte har studerats här. Studien motsäger inte heller behovet av lokal dialog och lokala brukarundersökningar inom enskilda plan- och byggprojekt.

Invändningar kan göras att värderingen är ett uttryck för de med högst betalningsförmåga, vilket är teoretiskt möjligt. Men, då kan man fråga sig om det är det sannolikt att de som har lägre inkomster inte vill ha tillgång till park, vatten, spårstationer, handel, kultur, egna gårdar osv? Det ser vi inte som särskilt sannolikt. Invändningar kan, enligt liknande resonemang, göras att studien favoriserar innerstaden. Studien visar att och varför innerstaden är attraktiv och eftertraktad men studien visar också hur attraktiviteten skiftar inom ytterstaden. De starka sambanden mellan stadsbyggnad och pris består även om vi tar bort innerstaden i modellen. Många lovordar modernismens öppna byggande, men frågan som ställs på sin spets här är – har vi precis så mycket av sådana miljöer som efterfrågas? När vi ska bygga ut staden, ska vi bygga mer av denna sort eller mer av något annat?

Det finns ju en mängd faktorer som testats som inte gett utslag på priset. Hushöjden är en sådan. Vi tror heller inte att det är tätheten i sig som är attraktiv utan det faktum att den bidrar till en ökad tillgång till kultur, restauranger och butiker. Vår förklaring till att grönyta och natur inte får större utslag kan inte vara annat än att park står för grönområden med stor användbarhet. Att tillgång till skola, vård, omsorg och dagligvaruhandel inte heller hade signifikant påverkan på priset tror vi beror på att dessa målpunkter i stort sätt är jämnt distribuerade i flerbostadsområden idag. De skapar således ingen direkt skillnad mellan bostadsadresser i Stockholm. Samma sak kan gälla biltillgänglighet och bilframkomlighet som inte slagit mer positivt än tillgång till gång- och gatunätet och närhet till spårstation.

Det är anmärkningsvärt att mindre gång- och cykelvänliga miljöer är signifikant oattraktivare. Studien kan därför ses som ett bevis för att ”Promenadstaden” är eftertraktad och att gång- och cykeltrafik borde prioriteras i planeringen, vilket också Stockholms stadsbyggnadsborgarråd bekräftat. Det är inte långsökt att säga att studien inte direkt stödjer höjda p-tal, trafikseparering och stora vägprojekt. Därför välkomnades studien också av Miljöpartiets företrädare i Stockholm. Att studien också överensstämmer med agendan för intresseorganisationen Alternativ Stad borde ge alla som lättvindigt polariserar stadsbyggnadspolitik, och målar upp en enkel motsättning mellan förort och innerstad, en tankeställare. En viktig poäng är det stora genomslaget för det offentliga rummet i form av gator, parker, vatten och spårstationer, vilket bör ge alla planerare starkt självförtroende i arbetet för dessa stadsbyggnadselement i hela staden.

Den viktigaste slutsatsen är att alla stadskvaliteter samverkar och att alla krävs för att skapa attraktivt boende. Det går således inte att optimera en var för sig. Själva meningen med stadsutveckling är att få närmare till allt, samtidigt. Om stadskvaliteterna görs till mål för planeringen så betyder de att kan göras tillgängliga för fler, och att de därmed blir billigare på marknaden och inte som idag, exklusiva för några få. Många invändningar kan göras men de som är i grunden kritiska till denna typ av studie måste också kunna svara på med vilka mått som samhällets ekonomiska markresurser annars ska fördelas, och hur vi på annat sätt ska förstå

efterfrågan och attraktivitet. Studien i sig svarar inte på hur stadskvaliteterna bör fördelas eller finansieras, inte heller på vilket sätt som staden bör planeras - marknadsstyrt eller politikerstyrt. Studien svarar på vad som efterfrågas, idag, och är ett bidrag till kunskapen om ekonomisk hållbar stadsutveckling.

Alexander Ståhle, Spacescape