

Hur påverkar pendeltågstrafik Trelleborgs bostadsmarknad?

Av: Gustav Forsberg

Bostadsrätter fick i genomsnitt en signifikant värdeökning på 7,4% efter annonserandet av den nya tågtrafiken 2010 och därefter ytterligare en ökning på 6,1% efter pendeltågstrafikens uppstart 2015. För småhus kunde inte samma resultat identifieras.

Att offentliga investeringar i transportinfrastruktur kan bidra till en värdeökning för fastigheter är ett gängse antagande. Detta är även utgångspunkten i lagen om värdeåterföring som trädde i kraft 2017. Genom denna lag gavs kommuner möjlighet att förhandla fram en medfinansieringslösning i exploateringsavtal med exploatören, vars fastighet med skäl kan antas öka i värde till följd av en infrastruktursatsning. Därför har jag i mitt examensarbete undersökt effekten som transportinfrastruktur kan ha på en pendlingsorts bostadsmarknad och om värdeåterföring är ett lämpligt finansieringsalternativ för liknande projekt i framtiden.

Resultaten från min studie visar att bostadsrätterna i Trelleborgs tätort har fått en statistisk signifikant värdeökning till följd av persontågtrafikens tillkomst, både efter annonserandet och efter det att persontågen började trafikera järnvägen. Samma tydliga effekt hittades inte för småhusen, efter annonserandet sjönk värdet med -3,4 % för att sedan öka med 4,2 % när stationen öppnade. Således är en av mina slutsatser att det vid värdeåterföring bör göras skillnad på om det är småhus eller bostadsrätter som aktualiseras i exploateringsavtalet.

En annan tydlig slutsats som kan dras från mina resultat är att effekten på fastighetsvärdet är negativt för bostäder med närhet till stationen, upp till cirka 1 000 meter. Både bostadsrätter och småhus inom detta avståndintervall sjönk i värde efter annonserandet. Den största värdeökningen återfanns därmed för bostäderna längre bort än 1 000 meter från stationen för både bostadsrätter och småhus.

Detta kan göra det möjligt för kommuner att inkludera förhandling angående värdeåterföring i sina detaljplaner för de områden som är längre bort från stationen. För att få inkludera värdeåterföring i kommunens detaljplan måste det kunna antas att fastigheten kan öka i värde. Finansieringsandelen från värdeåterföring kan således öka i de infrastruktursatsningar som förekommer i kommunen.

Utifrån mitt resultat kan man argumentera för att värdeåterföring är ett lämpligt finansieringsalternativ för liknande framtida projekt. Det återfinns en generellt positiv värdeökning i hela tätorten för bostadsrätter, vilket gör det möjligt för kommuner att använda värdeåterföring i förhandlingen om exploateringsavtal. Samtidigt finns det också argument som talar emot värdeåterföring, exempelvis att antalet nybyggnationer riskerar att minska i staden.

Den analyserade tidsperioden i studien är från 2005 till 2019. Det insamlade materialet är gällande för Trelleborg och 24 andra kommuner i Skåne. Metoden som har använts har utgått från regressionsmodeller, vilka inkluderade hedoniska variabler och fixa effekter. Detta är en statistisk metod som analyserar sambandet mellan en beroende variabel och en eller flera förklarande variabler. Inom detta område kan då bostadsfastighetens försäljningspris förklaras av bostadens egenskaper. Fixa effekter används i regressionsmodellerna för att fånga upp de konstanta effekterna för tid och kommuner, exempelvis att en kommun är belägen intill havet medan andra inte är det. Detta gör det möjligt att utvärdera huruvida det förekommer någon effekt av införandet av tågtrafiken eller om prisfluktuationerna istället beror på andra faktorer på bostadsmarknaden i Skåne.