



Prisförändringar på bostadsmarknaden då infrastrukturen förändras

Hagalund och Mattby kluster

Felix Rostedt

EXAMENSARBETE	
Arcada	
Utbildningsprogram:	Företagsekonomi
Identifikationsnummer:	4976
Författare:	Felix Rostedt
Arbetets namn:	Prisförändringar på bostadsmarknaden då infrastrukturen förändras
Handledare (Arcada):	Siv Relander
Uppdragsgivare:	-
<p>Sammandrag:</p> <p>Detta examensarbete är en kvalitativ fallstudie om prisförändringar på bostadsmarknaden då infrastrukturen förändras. Studiens ändamål är att igenkänna variabler som orsakar en prisförändring i samband med infrastrukturell utveckling och de faktorer som möjliggör de infrastrukturella förändringarna och utvecklas till kluster. Arbetet fokuserar på Hagalund och Mattby kluster var Västmetrons två största stationer finns. Syftet är att skapa en djupare uppfattning om de faktorer som skapar en prisförändring på dessa två bostadsområden, och således hjälpa mig med mitt framtida arbete inom fastighetsbranschen. Den teoretiska delen presenterar först general- och detaljplaneringen som möjliggör den infrastrukturella utvecklingen, allmänt om fastighetsmarknaden samt prisbildning på bostäder. Därefter går den djupare in på Hagalund och Mattby kluster och deras prisutveckling. Metodvalet för arbetet är en kvalitativ fallstudie. Jag intervjuar två personer som jobbar inom fastighetsbranschen samt tre personer som är bostadsägaren inom Mattby kluster genom semi-strukturerade intervjuer. Resultatredovisningen visar att Västmetron tillsammans med en ökad servicenivå är den ledande anledningen till att det sker en gradvis prisökning på Hagalunds och Mattbys bostadsområden. Västmetron i samband med alla de infrastrukturella förändringarna har lett till att det skapats kluster, och bostäder på närliggande områden till Hagalund och Mattby kluster har ökat i värde under de senaste fem åren.</p>	
Nyckelord:	Infrastruktur, bostadsmarknad, prisutveckling, kluster, fallstudie
Sidantal:	79
Språk:	Svenska
Datum för godkännande:	

DEGREE THESIS	
Arcada	
Degree Programme:	Business Administration
Identification number:	4976
Author:	Felix Rostedt
Title:	Price fluctuation on the real estate market when the infrastructure changes
Supervisor (Arcada):	Siv Relander
Commissioned by:	-
<p>Abstract:</p> <p>This thesis describes price fluctuation on the real estate market when changes are made to the infrastructure. The underlining purpose is to find out which factors causes the price fluctuation and enables the development of clusters. The theoretical part of this thesis opens up with describing the planning process that enables infrastructural changes and then goes on to the development of clusters from which it goes deeper into the areas of Tapiola and Matinkylä residential areas and their price fluctuation for the last five years. The study method used for this thesis is a qualitative case study. Five interviews were conducted where I interviewed two real estate agents and three home owners from the Matinkylä residential area. The empirical part of this thesis concludes that there has been a significant rise in apartment prices during the last five years in Tapiola and Matinkylä cluster area due to the new metro and increased level of services available. The process begins with the city planning enabling for infrastructural changes which then goes on to form clusters, after which older apartments situated inside the cluster have increased in value.</p>	
Keywords:	Infrastructure, real estate, price fluctuation, cluster
Number of pages:	79
Language:	Swedish
Date of acceptance:	

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Inledning	6
1.1	Syfte & Problemområde	7
1.2	Avgränsningar	8
1.3	Definitioner	9
2	Faktorer som möjliggör prisutveckling	10
2.1	Allmänt om general- och detaljplanering	10
2.1.1	<i>General- och detaljplan för södra Esbo</i>	12
2.1.2	<i>General- och detaljplan för Hagalund och Mattby centrum</i>	12
2.1.3	<i>Esbo markområde</i>	15
2.2	Från planering till kluster	15
2.2.1	<i>Hagalund och Mattby kluster</i>	16
2.3	Allmänt om fastighetsmarknaden och prisutveckling	17
2.3.1	<i>Hagalund och Mattby prisutveckling</i>	18
2.3.2	<i>Olars och Esbo centrums prisutveckling</i>	21
2.4	Tidigare prisutveckling av gamla metrobanan	22
2.4.1	<i>Kampens och Fiskehamnens prisutveckling</i>	22
2.5	Sammanfattning av teorin	24
3	Metodik	25
3.1	Forskningsmetod	25
3.2	Val av metod	26
3.3	Datainsamling	27
3.4	Personerna som intervjuades	28
3.5	Analysmetod	29
4	Prisutveckling då infrastrukturen ändras	30
4.1	Infrastrukturens påverkan på prisutvecklingen	31
4.2	Prisutveckling och bostäder inom kluster	32
4.3	Prisutveckling i Hagalund och Mattby kluster	33
4.4	Västmetron som investering och prisutveckling i framtiden	34
4.5	Sammanfattning av intervjuerna	35
5	Diskussion	36
5.1	Arbetets begränsningar	39
5.2	Förslag på vidare forskning	39
6	Avslutning	40

Källor	42
Litteraturkällor	42
Elektroniska källor	42
Tidningsartiklar	44
Databaser	44
Bilagor	45
Intervjuguide	45
Transkribering.....	46
<i>Intervju 1</i>	46
<i>Intervju 2 & 3</i>	53
<i>Intervju 4</i>	61
<i>Intervju 5</i>	73

Figurer

Figur 1 Processen av hur en detaljplanering går till (Esbo Stad 2016).....	11
Figur 2 Karta över Hagalund och Mattby generalplanering (Esbo stad 2016)	13
Figur 3 Detaljplanerad karta över Hagalund kluster (Esbo stad 2016).....	14
Figur 4 Detaljplanerad karta över Mattby kluster (Esbo stad 2016).....	14
Figur 5 Ström-tillgångsmodellen (Lönnqvist & Vaattovaara 2004).....	18
Figur 6 Sammanfattning av egenskaper som påverkar prisutvecklingen	25
Figur 7 Analysram för att uppskatta en prisutveckling.....	30
Figur 8 Gamla bostäders prisutveckling i Esbo (Hintaseurantapalvelu 2016)	37

Tabeller

Tabell 1 Sammansatt tabell av kvadratmeterpriser för höghus i Hagalund och Mattby (Hintaseurantapalvelu 2016 & Länsiväylä 2016)	20
Tabell 2 Sammansatt tabell av kvadratmeterpris för gamla bostäder i Olars och Esbo centrum (Hintaseurantapalvelu 2016).....	21
Tabell 3 Sammanfattning av kvadratmeterpris och prisförändringar i Fiskehamnen och Kampen (Hintaseurantapalvelu 2016)	24
Tabell 4 Primära skillnaderna mellan de två forskningsmetoderna (Bryman & Bell 2007:418)	26
Tabell 5 Sammanfattande tabell av intervjuerna	35

1 INLEDNING

Enligt södra Esbos generalplan kommer invånarantalet i Esbo att stiga till 300 000 år 2030. Längs med den nya metrobanan kommer ca 100 000 invånaren att bosätta sig, dvs. en tredjedel av hela Esbos befolkning. De nya bostäderna som byggs intill Hagalund och Mattby metrostationer säljer bra, med ett genomsnittligt kvadratmeterpris på 5300-9000 euro, beroende på bostadstypen. Med tanke på den ekonomiska situationen är detta något av ett mirakel, gamla bostäder på samma områden är till salu för nästan halva priset (Hs 2015, Länsiväylä 2016 & Hintaseurantapalvelu 2016).

Byggandet av Västmetron inleddes år 2009, både i Helsingfors och i Esbo. Planen är att den 21 km långa Västmetron ska gå från Gräsviken till Stensvik och således förena Finlands två största städer med ett pålitligt och smidigt transportmedel. Ifall metron skall fortsätta från Stensvik är inte ännu fastställt (Hbl 2016).

Metrotrafiken skall inledas sommaren 2016. Den sista delen skall vara slutfört 2020 som omfattar hela den planerade ruten från Helsingfors centrum ända fram till Stensvik. Den slutliga ruten består av 13 nya stationer. Första delen av Västmetron är 14 km lång och löper från Gräsviken till Mattby och skall tas i bruk 15.8.2016. Den existerande metron togs i bruk 1982 och slutfördes 2007 då Fiskehamnens station blev färdig (Apu 2015 & HSL 2016).

Under de kommande tio åren investeras det ca 5 miljarder euro i bostäder, service, verksamhetslokaler, förbättring av infrastruktur m.m. Detta enbart inom T3 området, som består av Otnäs, Kägeludden och Hagalund. I Mattby har det investerats 430 miljoner euro och i Hagalund 560 miljoner euro för den infrastrukturella utveckling som sker i samband med byggandet av Västmetron. Kostnaderna för Västmetron är beräknade att stiga upp till en miljard euro och fortsätter att växa tills projektet är slutfört (Esbo stad 2011 & Hs 2016).

I Mattby centrum byggs det ett flertal nya höghus, en stor parkeringsanläggning, affärslokaler, en nio perrongers bussterminal, simhall och skola. Även shoppingcentret Iso Omena kommer att expandera för att tillfredsställa den förväntade ökningen av nya invånare och kunder. Hagalund genomgår den mest omfattande förnyelsen av alla de nya

stationerna för fas 1 i bygget av Västmetron. Hagalund återupplivas med hjälp av nya shoppingcenter, bussterminal, affärslokaler, bostadslokaler, underjordisk parkeringsanläggning, ökad servicenivå och allmänt trevligare omgivningar i form av nya landskap och modern arkitektur. Förnyelserna i Mattby beräknas vara färdiga 2017, medan Hagalund förväntas vara färdig 2019, då fas två av shoppingcentret Ainoa är klart (Kundtidning för Hagalundsregionen 2016 & Hs 2016).

1.1 Syfte & Problemområde

I arbetet kommer jag att undersöka hur Västmetrons utvidgande skapar förändringar i infrastrukturen, som påverkar den allmänna prisutvecklingen, på både gamla och nya bostäder på närliggande områden. Med närliggande områden menar jag bostäder inom samma postnummer, t.ex. 02230 för Mattby och 02100 för Hagalund. Felmarginalen som uppstår p.g.a. skillnader mellan bostädernas egenskaper inom samma postnummer berör alla bostadsområden. Detta betyder att resultaten kan generaliseras och jämföras sinsemellan då de har likartad felmarginal. Förändringar i infrastrukturen betyder inte enbart byggandet av metrobanan, hit hör även allt som metron för med sig i form av nya investeringar som shoppingcenter, butiker, elnät, parkeringsplatser, tjänster, avlopp, bostäder, affärslokaler, högre servicenivå, m.m.

Slutarbetet är specificerat kring två av Västmetrons stationer, Hagalund och Mattby. Dessa två stationerna bildar sina egna kluster och båda hör till fas 1 av Västmetron. Hagalund och Mattby stationers utveckling är likartade i kapacitet och planering, med nästan lika stora finansiella investeringar. Enligt Statistikcentralen och Esbo detaljplan är existerande bostadsområden i Hagalund och Mattby likt varandra, med många höghus från 60-, 70- och 80 -talet. Genom att tolka och jämföra priserna på flera områden istället för ett, når jag ett mera omfattande slutresultat. Genom att jämföra två liknande områden lyfter jag på kredibiliteten av den sammansatta informationen (Esbo stad 2016, Hintaseurantapalvelu 2016 & Statistikcentralen 2016).

Jag valde denna rubrik då jag själv för tillfället jobbar som fastighetsförmedlare och digital assistent för Kahdeksas päivä Oy i Helsingfors centrum. Jag är intresserad av vad Västmetrons förnyelser för med sig till bostadsmarknaden. Möjligtvis vore arbetet någonting man skulle kunna dra nytta av i företaget och i det egna arbetet.

Fastighetsbranschen är otroligt krävande och förutsättningar för att överleva i branschen är att man ständigt utvecklar och utbildar sig själv.

Frågeställningen är inte endast intresseväckande ur ett perspektiv på bostadsmarknaden, utan även med tanke på hur dessa infrastrukturella förändringar påverkar samhällsstrukturen och den övriga levnadsstandarden på dessa områden. Jag strävar att hitta en korrelation mellan respondenternas svar och den sekundär data jag plockat från databaserna. Detta för att undersöka ifall privatpersoners och fastighetsmäklarens antagande är i linje med den verkliga prisutvecklingen. I detta arbete har jag valt att klargöra följande punkter:

- Planering som möjliggör infrastrukturell förändring och ger upphov till kluster
- Allmänt om kluster, fastighetsmarknaden och prisbildning
- Nuvarande prisutveckling kring Hagalund och Mattby kluster
- Tidigare prisutveckling på jämförbara bostadsområden
- Privatpersoners uppfattningar om prisutveckling inom och kring kluster
- Fastighetsmäklarens uppfattningar om prisutveckling inom och kring kluster
- Den verkliga prisutvecklingen då det sker förändringar i infrastrukturen

Jag kommer att använda mig av ett så brett urval av tillgängliga källor som möjligt för att samla in fakta, och planerar att bli färdig med arbetet före sommaren 2016.

1.2 Avgränsningar

Teoridelens alla källor är från 2000-talet, de flesta daterar bara några år tillbaka. Alla källor jag använder i teoridelen är skrivna och publicerade i Finland. Jag använder mig av inhemska och färska källor för att kunna uppvisa en aktuell och trovärdig bild om Västmetrons nuvarande situation och framtid. Jag har avgränsat informationen till aktuella tidningsartiklar, elektroniska källor och akademiska kapitel i böcker. Jag använder sekundär data från en databas för bostadspriser och prisutveckling. Med hjälp av databasen kan jag utföra avgränsade sökningar som resulterar i statistik för gjorda affärer inom specifika bostadsområden under olika tidsintervall. Genom att jämföra statistiken kan jag tolka den verkliga prisutvecklingen. Jag har ytterligare avgränsat arbetet till att handla om Hagalund och Mattby kluster.

Statistiken på bostadspriserna som jag plockat från databaserna är avgränsade enligt bostadsområdenas olika postnummer. Faktorer som inkomstnivå, räntesats, låneutbud och sysselsättningsgrad inkluderas inte i detta arbete, även om de påverkar prisnivån på bostadsområden. Informationen är inte lätt tillgängligt och arbetet skulle bli för brett. Dessa faktorer skapar en gemensam felmarginal för alla bostadsområden, som möjliggör att jag kan generalisera och jämföra innehållet. Den empiriska delen består av primär data och är baserad på intervjuer utförda under tiden 24–26.4.2016. Respondenterna bestod av fastighetsmäklaren som har erfarenhet inom dessa bostadsområden och privatpersoner som bor högst på en tre kilometers radie från någon av de två kluster. Privatpersonerna valdes med i arbetet så jag kan studera deras uppfattning om prisutvecklingen och vad de anser vara viktigast i valet av bostad. Bostadsmäklarnas och privatpersonernas uppfattningar jämförs med teoridelen i slutet av detta arbete. Detta för att skapa en djupare uppfattning om vilka faktorer som styr prisutvecklingen på bostadsmarknaden. Valet av de intervjuade går jag närmare in på i metoddelen av detta arbete.

1.3 Definitioner

Infrastruktur:

Byggnadskonstruktion som består av stora investeringar och används dagligen. Till infrastruktur räknas olika system av transport för varor och personer, energi och information samt bebyggelser.

Generalplan:

Riktgivande plan för hurudan markanvändning är tillåten i allmänhet. Från en generalplan kan man se områdenas huvudsakliga ändamål.

Detaljplan:

Till skillnad från en generalplan styr detaljplanen starkt hur mark får användas och vilka byggnader eller anläggningar som får byggas där. Krävs speciellt för tät bebyggelse.

Kluster:

Ansamling eller koncentration av tjänster, bostäder, människor, butiker, fordon, m.m.

Anläggning:

Fast byggnadskonstruktion. Syftar på allt utom fastigheter. Exempel på anläggningar är väg, bro, tunnel, park, m.m. Klassificeras som ortnamnstyp enligt myndigheterna.

Bostadsmarknad:

Utbud och efterfrågan av bostäder, ofta inom ett specifikt område.

Bostadsaktiebolag:

En form av bostadsägande som är mycket vanligt i Finland. Dess uppgift är att äga och inneha en eller flera byggnader med lägenheter för aktieägarna (oftast de bosatta).

Servicenivå:

Detsamma som servicegrad. Att kunna erbjuda kunder tillräckligt bra servicenivå med minsta möjliga kostnader.

Matartrafik:

Trafik riktad till personer som transporteras från förort till centrum med flertal destinationer och tätare vägnät.

Samhällsstruktur:

Den politiska, sociala och ekonomiska strukturen. Tillsammans utgör de basen för ordet samhällsstruktur.

2 FAKTORER SOM MÖJLIGGÖR PRISUTVECKLING

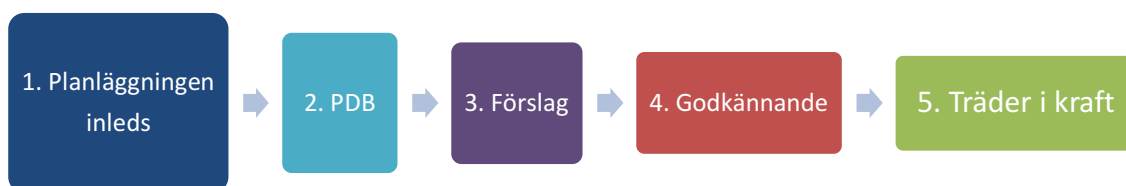
Likt Västmetron är min teoridel uppbyggd i olika faser. Den första fasen behandlar general- och detaljplanering som möjliggör utveckling och förändringar i infrastrukturen. Andra fasen innefattar fastighetsbranschen i allmänhet och hur prisbildningen brukar ske på bostadsmarknaden. Tredje fasen klargör Hagalund och Mattby kluster. Fjärde fasen beaktar vad som skett med prisutvecklingen då den tidigare metrobanan byggdes. Den sista fasen är en sammanfattande redogörelse av teoridelen.

2.1 Allmänt om general- och detaljplanering

Generalplanen kan anses som det första skedet i byggnadsprocessen, där man redogör för om projektet kan genomföras. Enligt Esbo stad är generalplanen en allmän

markanvändningsplan, som på långsikt avgör detaljplaneringen, som tillsammans möjliggör byggandet. En generalplan kompletteras av detaljerade beskrivningar, som visar hur olika områden huvudsakligen kan användas. Förutom det huvudsakliga ändamålet redogörs även om alternativa användningar, som kan genomföras parallellt med det huvudsakliga ändamålet (Esbo stad 2016).

En detaljplan krävs för tät bebyggelse. Till skillnad från generalplanen bestäms det i detaljplanen hur markanvändningen skall ske, kvarter för kvarter. I detaljplanen kan man t.ex. se hur mycket som är tillåtet att byggas på olika platser och till vilket ändamål. Detaljplanen är fylld med detaljerade bestämmelser om t.ex. hur ett hus skall se ut på ett visst område. Detaljplanen kan uppfattas som steg två i en byggprocess; är området detaljplanerat enligt det ändamål man har, och uppfyller detaljplanen kraven för ansökan av bygglov. Det är viktigt att ta i beaktande att detaljplanering sker ständigt, d.v.s. det görs hela tiden nya detaljplaner eller ändringar i existerande detaljplaner (Esbo stad 2016).



Figur 1 Processen av hur en detaljplanering går till (Esbo Stad 2016)

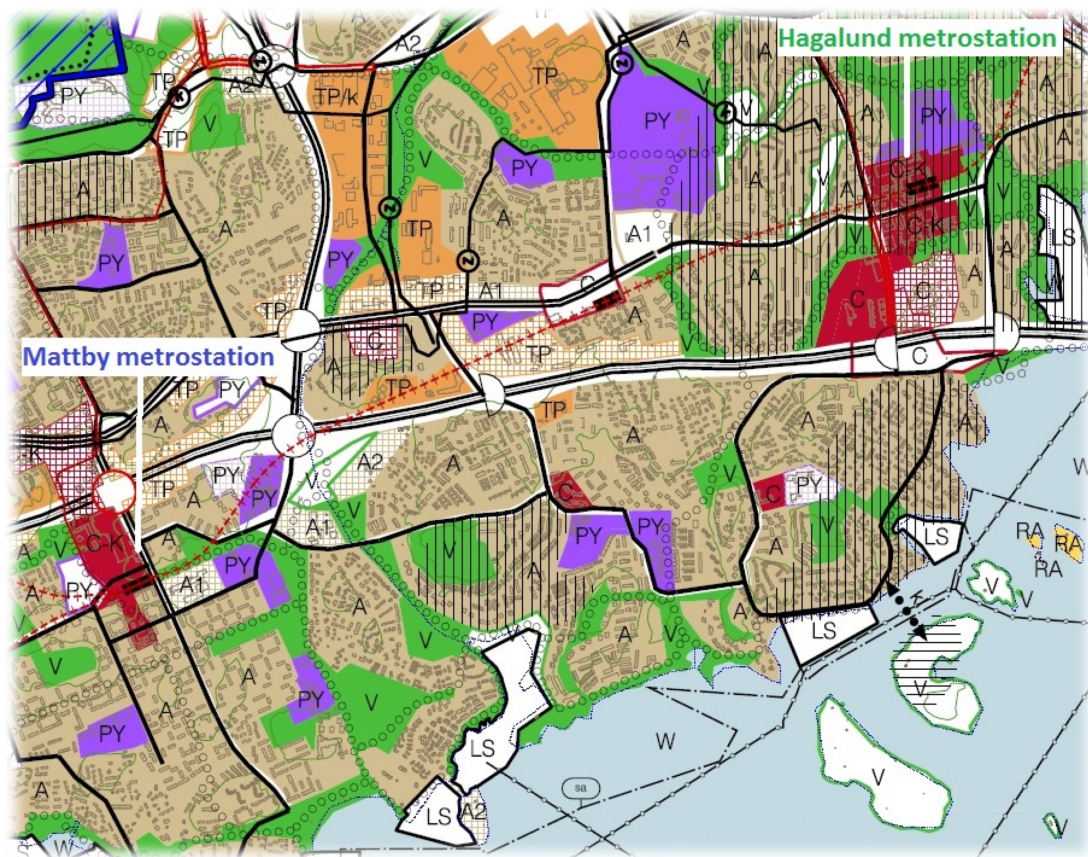
En detaljplaneringsprocess består av fem olika faser. Planläggningen inleds då det uppstår en förfrågan, varefter planläggningen påbörjas då staden anser att det är ändamålsenligt. Därefter görs det upp ett program för deltagande och bedömning, detta skede är offentligt så att allmänheten kan ge respons och bidra med åsikter. Efter detta framläggs planförslaget av stadsplaneringsnämnden, inte dock alltid offentligt p.g.a. varierande orsaker. Den nästan färdiga planen behandlas sedan på nytt av nämnden och de beslutar vad som är följande steg. Till sist träder planen i kraft ifall inga invändningar mot beslutet har gjorts och planen har kunnat godkännas. Ifall protester uppstår, behandlas de av domstolen (Esbo stad 2016).

2.1.1 General- och detaljplan för södra Esbo

Till södra Esbos generalplan hör storområdena Hagalund, Mattby, Alberga, Esboviken och Köklax. Enligt den godkända generalplaneringen som trädde i kraft 2010 räknar man med att invånarantalet i Esbo skall öka till 300 000 år 2030. Generalplanen godkändes av stadsfullmäktige 2008, men på grund protester mot godkännandet av generalplanen så behandlades den i Högsta förvaltningsdomstolen där den slutligen trädde i kraft. Enligt generalplanen satsas det mest på utvecklingszonerna i sydöstra Esbo och längs med Västerleden, dvs. i närheten av den nya metrobanan. I Esbo kan detaljplaner och ändringar godkännas av tre olika instanser, beroende på ändamålet. Nästan en tredjedel av Esbo är detaljplanerat och majoriteten av södra Esbos område är det redan (Esbo stad 2016).

2.1.2 General- och detaljplan för Hagalund och Mattby centrum

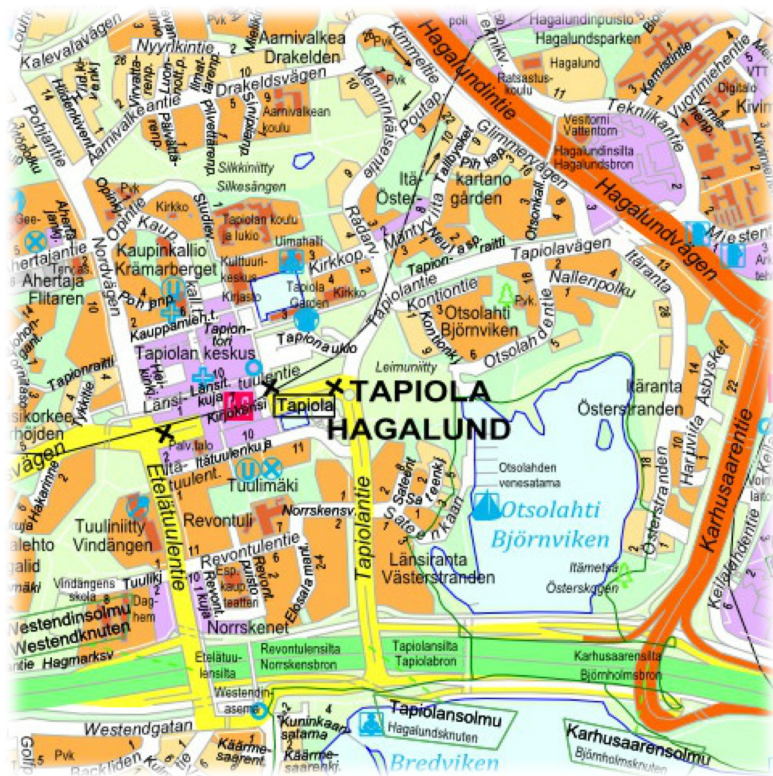
Enligt södra Esbos generalplan är Hagalunds och Mattbys centrum planerade som områden för centrumfunktioner samt på vissa områden även centrumfunktioner och närservice. Detta innebär placering av boende på området som anses vara lämpligt för ett centrum. Boende lämpligt för centrum är främst flervåningshus, med möjliga undantag i detaljplaneringen. På området får även placeras förvaltnings-, kontors-, service-, utbildnings- och butikslokaler. Avvikande från de vanliga egenskaperna får man i Hagalund och Mattby centrum placera en stor detaljhandelsenhet. I Hagalund och Mattby existerar det redan detaljhandelsenheter, som kommer att utvidgas och modifieras enligt vad Esbo stad gett bygglov till (Esbo stad 2016).



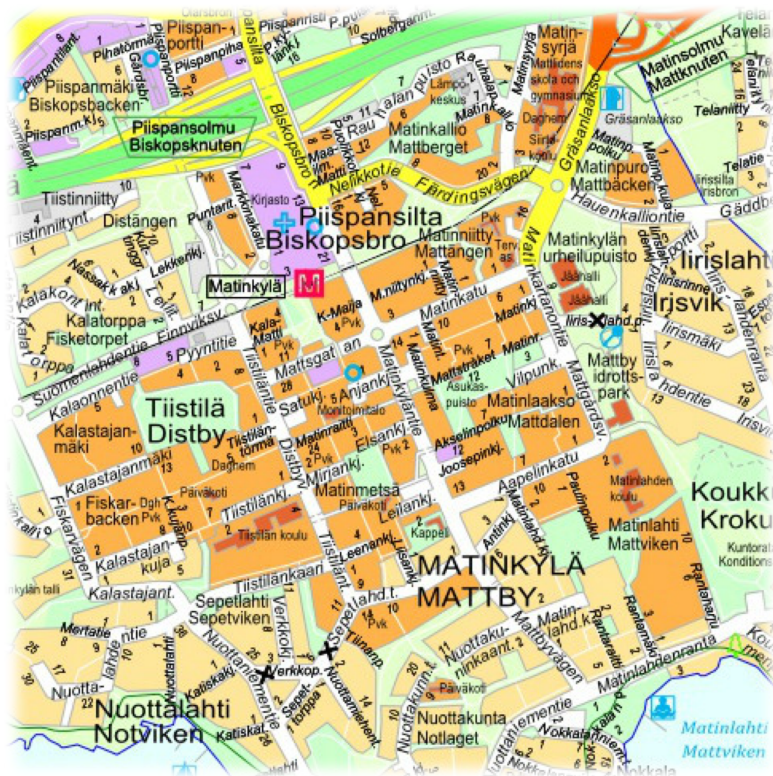
Figur 2 Karta över Hagalund och Mattby generalplanering (Esbo stad 2016)

Från ovanstående bild ser man grovt generalplanen för Hagalund och Mattby centrum. Förkortningen ”C-K” med röd bakgrund, som ses runt både Hagalund och Mattby metrostation, betyder att centrumfunktioner och närservice får planeras på detta område (Esbo stad 2016).

Enligt södra Esbos detaljplan är båda centrums epicenter detaljplanerade till områden för affärsbyggnader, med omringande höghusområden. Höghusområdet har utvidgat sig så långt att det redan når Mattby strand, som ligger ca 3 kilometer ifrån metrostationen. Hagalund skiljer sig från Mattby genom att det finns betydligt mera offentliga byggnader inom klustret i detaljplanen samt stora park- och grönområden kring klustret (Esbo stad 2016).



Figur 3 Detaljplanerad karta över Hagalund kluster (Esbo stad 2016)



Figur 4 Detaljplanerad karta över Mattby kluster (Esbo stad 2016)

Från figur 3 och 4 kan de detaljplanerade områdena för Hagalund och Mattby kluster betraktas. Bokstaven ”M” innanför den röda rutan visar var metrostationerna kommer att befinna sig. De blåfärgade symbolerna, som finns kring klustret, är olika offentliga byggnader, vilka det finns flera av i Hagalund. De lilafärgade områdena visar var affärsbyggnader får placeras, medan områden färgade med orange är för vanliga bostadshöghus (Esbo stad 2016).

2.1.3 Esbo markområde

Esbo stad är nästan alltid intresserad av att köpa ny mark. Detta eftersom staden bär på en skyldighet att försöka köpa allmänna områden, som hör till dess generalplan, både för rekreativ ändamål samt för att kunna utveckla staden i framtiden. Under de senaste åren har Esbo stad införskaffat i genomsnitt 100 hektar per år. Staden säljer vidare områden till kommunen på grund av skattebesparingar (Esbo stad 2016).

Enligt Esbo stads tekniska direktör Olavi Loukos riskanalys är metrorns årliga utgifter 22,7 miljoner euro, och inkomsterna för försäljning av stadens mark och markanvändningsavgifter är 68,3 miljoner euro. Detta innebär en vinst på 45 miljoner euro årligen. Enligt kalkyler på en mindre tillväxt kommer vinsten ändå att ligga på 17,8 miljoner (Hbl 2014).

2.2 Från planering till kluster

Enligt generalplaneraren Susa Tulikoura är lätt tillgängliga områden i de flesta fall högre värderade p.g.a. att majoriteten av befolkningen värdesätter lätt tillgänglighet. I detta kapitel kartlägger jag hur Hagalunds och Mattbys nuvarande klusterutveckling ser ut, och hur det påverkar prisutvecklingen på bostadsmarknaden. Termen kluster härstammar från fysik och kemi och betecknar en anhopning av sinsemellan mycket olika föreningar eller aggregat. Istället för ansamlingar av atomer och molekyler är det i detta arbete frågan om bostäder, tjänster, butiker, transportmedel, m.m. Enligt Hypotek förbundets huvudekonomist Juhana Brotherus är det på gång en historisk byggnadsboom i hela Finland (Nationalencyklopedin 2016, Hs 2015 & Metro 2016).

Tack vare Västmetron kommer det att bildas ett infrastrukturellt kluster runtomkring Hagalund och Mattby metrostationer. Detta innebär en stor ansamling av bostäder,

tjänster, företagslokaler, människor, butiker, fordon, vägar, etc. Allt detta tillsammans leder till att områdena evalverar till så kallade kluster. Enligt stadsdirektör Mäkelä kommer Västmetron att hämta med sig 100 000 nya invånaren till Esbo. Majoriteten av de nya invånarna kommer att bosätta sig längs med metrobanan, i närheten av metrostationerna. Enligt statistikcentralen ökade antalet bygglov, som beviljats under december- februari med nästan 15 procent från året innan (Hs 2015 & Statistikcentralen 2016).

2.2.1 Hagalund och Mattby kluster

I fas 1 av byggandet av Västmetron är Mattby station den första ändstationen. Både Hagalund och Mattby kluster spelar en viktig roll i matartrafiken för Västmetron. Hagalund och Mattby metrostationer förväntas användas av ca 30 000-35 000 passagerare dagligen. Fas 1 av Västmetron kommer att användas dagligen av 100 000 människor. Västmetron binder samman hela samhällsstrukturen och skapar en bas för nya investeringar på området. Detta skapar livs- och köpkraft åt företagaren på området (Masa 2016, Länsimetro 2016 & Kundtidning för Hagalundsregionen 2016).

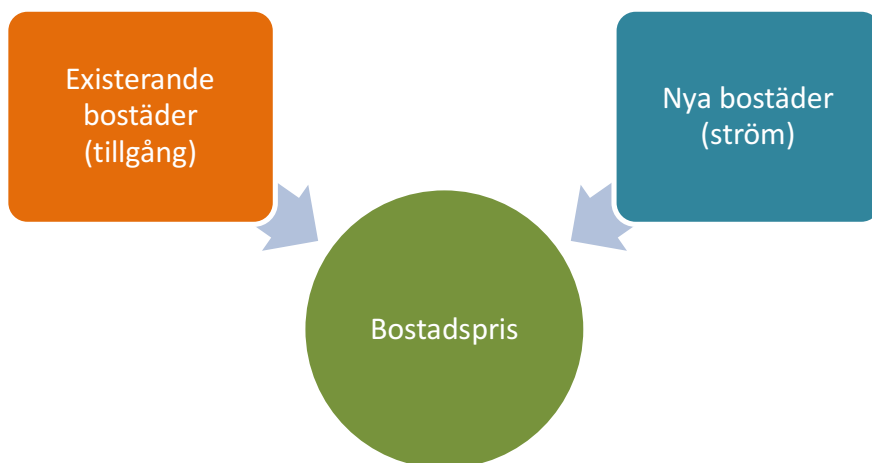
I Mattby investeras det 250 miljoner euro i att utvidga köpcentret Iso Omena. Det förväntas att Iso Omena år 2018 har sammanlagt 14,5 miljoner besökare årligen, en avsevärd ökning från det nuvarande besökarantalet som ligger på 9 miljoner besökare årligen. Målet är att förhoppningsvis fördubbla det nuvarande besökarantalet. Som jämförelse hade Kampens köpcentrum 36 miljoner besökare 2013 och 43 200 passageraren som använde metron dagligen. Byggnadsplatsen i Mattby kluster är en av de största inom hela huvudstadsregionen. Iso Omena och Västmetron spelar den största rollen i att skapa ett kluster i Mattby centrum eftersom alla transportmedel, tjänster, butiker, m.m. koncentreras runt detta område. I samband med utvidgandet av Iso Omena öppnas det ett servicetorg, som innefattar bibliotek, rådgivning, hälsostation, laboratorium, m.m., rakt ovanför metrostationen. Mattby förväntas få 12 000 nya invånare inom några år. För matartrafiken till Västmetron byggs det även en ny bussterminal och 3000 nya parkeringsplatser för de som anländer med bil. Till Mattby kluster byggs det även en ny simhall, skola, hotell och en koncentration av företag och nya arbetsplatser (Hs 2016, Hbl 2015 & Hs 2014).

I Hagalund utvecklas köpcentret Ainoa i tre olika faser. Fas ett är redan färdigt, fas två som innefattar den nya delen av köpcentret beräknas stå färdigt 2017 och den sista fasen 2019. Lähi-Tapiola har redan investerat 560 miljoner euro i byggandet och utvecklandet av Hagalunds nya kluster. Hagalund får även en ny bussterminal och 2000 nya parkeringsplatser för bilister. Det har planerats nya bostäder för 2000 nya invånare i Hagalund centrum. Vägnätet för fordon förbättras märkbart genom att implementera en stor rondell på Havsvindsvägen för att effektivera matartrafiken. Hagalunds invånarantal kommer att stiga med 5000 inom några år och därför kommer det även att byggas mera vägar enbart för fotgängare i Hagalund centrum. För den äldre generationen kommer det också att ske förbättringar genom en ökad servicenivå (Kundtidning för Hagalundsregionen 2016 & Hs 2015).

2.3 Allmänt om fastighetsmarknaden och prisutveckling

Enligt Lönnqvist & Vaattovaara finns det en enorm mängd faktorer och variabler som inverkar på efterfrågan och utbudet av bostäder. Bostadsmarknaden är alltid lokal p.g.a. att sysselsättningsmöjligheterna oftast begränsar valet av bostadsområde. Dock kan man igenkänna likadana trender i prisutveckling på två helt olika bostadsområden. Till efterfrågan av bostäder inverkar primärt inkomstnivå, räntesats, låneutbud och sysselsättningsgrad (Lönnqvist & Vaattovaara 2004).

Det enklaste sättet att klargöra bostadsmarknadens verksamhet är med hjälp av ström-tillgångsmodellen. Utgångspunkten för modellen är att bostadspriserna styrs av efterfrågan och utbud. Utbudet kommer från både gamla, existerande bostäder (tillgång) samt nya bostäder (ström) (Lönnqvist & Vaattovaara 2004).



Figur 5 Ström-tillgångsmodellen (Lönnqvist & Vaattovaara 2004)

På ett kortsiktigt tidsintervall ligger utbudet på en jämn nivå då det enbart styrs av gamla, existerande bostäder. På lång sikt kommer efterfrågan att öka till en nivå där det existerande utbudet inte räcker till. Resultatet är att nya bostäder kommer att byggas. Då bostadsmarknaden vaknar till och efterfrågan ökar, är det en klar signal för nybyggen att påbörjas. En ökad efterfrågan garanterar inte ett större utbud p.g.a. fördröjningar i nybyggena, och man kan inte heller glömma bort utbudet av mark i detta samband. Historiskt sett är bostäder i kluster mer värdefulla och priset sjunker på bostäder desto längre bort man rör sig bort från ett kluster. Priserna på gamla bostäder steg i hela landet med 0,6 procent under det första kvartalet 2016, i huvudstadsregionen steg priserna med 0,5 under samma tidsintervall (Lönnqvist & Vaattovaara 2004 & Statistikcentralen 2016).

2.3.1 Hagalund och Mattby prisutveckling

I både Hagalund och Mattby byggs det stora och nya höghus i samband med den nya metrostationen och de andra enorma byggprojekten. I Hagalund byggs bostadsaktiebolaget Kirjokansi Tapiola som är beläget på det nya köpcentret Ainoa, och i Mattby byggs det intill Iso Omena bostadsaktiebolaget Omenatorni där redan 90 % av dess 79 bostäder är sålda. Beroende på vilken våning och bostadstyp man granskar så ligger medeltalet av kvadratmeterpriset i Kirjokansi mellan 8000-9000 euro, medan det i Omenatorni är mellan 5300-8000 euro. För att söka data för gjorda affärer har jag använt mig av en avgiftsbelagd databas som heter Hintaseurantapalvelu. Avgränsningarna och sökningarna anses vara så breda att de får publiceras offentligt, men jag får inte nämna

t.ex. exakta adresser eller i vilket skick bostäderna har varit. Med hjälp av postnummer kunde jag avgränsa sökningarna till ideala områden för arbetets ändamål och samtidigt kunna presentera materialet offentligt i detta arbete. För Mattby använde jag mig av 02230 och Hagalund 02100 postnummer (Hintaseurantapalvelu 2016 & Länsiväylä 2016).

Enligt databasen för bostadsaffärer har genomsnittliga kvadratmeterpriset för nya bostäder i höghus under det senaste 2 åren i Mattby centrum varit 5 553 euro och för gamla bostäder 3664 euro, vilket innebär en prisskillnad på 1889 euro. I Hagalund har det genomsnittliga priset på nya bostäder varit 7008 euro och för gamla bostäder 4645 euro. Prisskillnaden på 2363 euro mellan gamla och nya bostäder i Hagalund är nästan 500 euro högre än i Mattby. Dessa genomsnittliga kvadratmeterpris baserar sig på verkliga affärer, inte begärda pris (Hintaseurantapalvelu 2016).

Om vi går lite tillbaka i tiden och med hjälp av databasen ser på affärer gjorda mellan 1.1.2009 och 31.12.2010, har det genomsnittliga kvadratmeterpriset på gamla höghusbostäder i Hagalund varit 3545 euro och i Mattby 2905 euro, vilket innebär att prisskillnaden har varit hälften mindre i euron än vad den varit de senaste två åren. Under denna tidsperiod har det inte gjorts affärer för nya höghusbostäder i Hagalund, endast i Mattby. Genomsnittliga kvadratmeterpriset på nya höghusbostäder i Mattby har under denna tidsperiod varit 5358 euro (Hintaseurantapalvelu 2016).

Det genomsnittliga kvadratmeterpriset för gjorda affärer, på både nya och gamla höghusbostäder sedan 1.1.2009 fram till 4.5.2016 har i Mattby varit 4142 euro, medan det i Hagalund har varit 5079 euro. Detta innebär en prisskillnad på 937 euro mellan dessa två bostadsområden (Hintaseurantapalvelu 2016).

	Hagalund (02100)	Mattby (02230)
Begärt pris - nybygge 2016	8000-9000 €/m ²	5300-8000 €/m ²
Nya bostäder 2014-2016	7008 €/m ²	5553 €/m ²
Gamla bostäder 2014-2016	4645 €/m ²	3664 €/m ²
Nya bostäder 2009-2010	Inga gjorda affärer	5358 €/m ²
Gamla bostäder 2009-2010	3545 €/m ²	2905 €/m ²
Sammanlagt 2009-2016	5079 €/m ²	4142 €/m ²

Tabell 1 Sammansatt tabell av kvadratmeterpriser för höghus i Hagalund och Mattby (Hintaseurantapalvelu 2016 & Länsiväylä 2016)

Tabellen ovan är sammansatt av genomsnittliga kvadratmeterpriser för både nya och gamla höghusbostäder i Hagalund och Mattby under olika tidsintervaller. Från tabellen kan vi se att kvadratmeterpriset har stigit på både gamla och nya bostäder inom respektive bostadsområden. T.ex. medeltalet på kvadratmeterpriset på gamla bostäder har stigit med 1100 euro sedan 2010 i Hagalund, medan det i Mattby har ökat med 759 euro sedan 2010. Från tabellen kan vi konstatera att medeltalet på kvadratmeterpriset på nya bostäder i Hagalund är 2636 euro dyrare än äldre bostäder på samma bostadsområde inom samma tidsintervall. I Mattby är samma skillnad 1889 euro för samma tidsintervall (Hintaseurantapalvelu 2016).

För arbetets bästa ändamål har sökningarna avgränsats till medeltalet av kvadratmeterpriset på gamla och nya höghusbostäder. Detta på grund av att databaserna inte tillåter exakta sökningar och det är svårt att utföra specifika sökningar som berör t.ex. bostadstyp, ålder eller storlek. Programmen tillåter inte alltid exakta sökningar eller så finns datan inte tillgänglig. Båda områdena består till majoriteten av höghus och alla pågående nybyggen är även höghus. Lönnqvist och Vaattovaara argumenterar också för att det är bäst att försöka avgränsa sökningarna till endast några kriterier och se på deras genomsnittliga kvadratmeterpris p.g.a. att det finns så många variabler att välja mellan, som helt enkelt inte går ihop med andra bostäder på samma områden (Esbo stad 2016, Hintaseurantapalvelu 2016 & Lönnqvist & Vaattovaara 2004:31).

2.3.2 Olars och Esbo centrums prisutveckling

För att kunna bevisa och argumentera en prisutveckling orsakad av de infrastrukturella förändringarna, måste det inkluderas olikartade jämförelsepunkter med samma tidsintervaller. Jag har valt att granska Olars och Esbo centrums prisutveckling för detta ändamål. Olars och Esbo centrum varierar starkt sinsemellan; Olars är ett lugnt bostadsområde utan modern infrastruktur eller framtida planer för ändringar, medan Esbo centrum har genomgått infrastrukturella förändringar de senaste fem åren. Olars är ett lugnt, eftertraktat bostadsområde intill Mattby med få tjänster, medan Esbo centrum som ligger drygt tio kilometer ifrån Mattby kluster har alla tänkbara tjänster tillgängliga i ett kluster som innefattar en järnvägsstation, bussterminal, butiker, affärslokaler, moderna vägnät, m.m. Tabellen är begränsad till gamla bostäder då det inte finns jämförelsepunkter för nya bostäder under tidsintervallen 2009-2010. För att avgränsa sökningarna har jag använt bostadsområdenas postnummer, 02210 för Olars och 02770 för Esbo centrum (Esbo stad 2016 & Hintaseurantapalvelu 2016).

	Olars (02210)	Esbo centrum (02770)
Gamla bostäder 2009-2010	2627 €/m ²	2392 €/m ²
Gamla bostäder 2014-2016	2896 €/m ²	2939 €/m ²
Procentuell ökning 2009-2016	10 %	23 %

Tabell 2 Sammansatt tabell av kvadratmeterpris för gamla bostäder i Olars och Esbo centrum (Hintaseurantapalvelu 2016)

Från tabell 2 kan man tyda medeltalet för kvadratmeterpriset under samma tidsintervall som redogjordes för i föregående kapitel om Hagalund och Mattby prisutveckling. Tabellen visar att under tidsintervallen 2009-2010 har kvadratmeterpriset i Olars varit 2627 €/m² medan det i Esbo centrum har varit 2392 €/m². Kortfattat har kvadratmeterpriset varit 235 € högre i Olars under tidsintervallen 2009-2010. Under tidsintervallen 2014-2016 har det skett en förhöjning på båda områdena, Olars kvadratmeterpris har stigit till 2896 €/m² medan Esbo centrums har stigit till 2939 €/m². Detta innebär att Esbo centrums kvadratmeterpris har passerat Olars under de senaste fem år. Den procentuella ökningen i Olars har varit 10 % medan den i Esbo centrum har varit 23 % (Hintaseurantapalvelu 2016).

I Esbo har medeltalet på kvadratmeterpriset på gamla bostäder ökat med 0,75 % under det första kvartalet 2016. Under samma tidsintervall 2015 steg bostadspriserna med 0,79 %. Mellan tidsintervallen 2009-2010 och 2014-2016 har medeltalet på kvadratmeterpriset ökat med 18,75 % på gamla bostäder i Esbo (Asuntojen hinnat 2016).

2.4 Tidigare prisutveckling av gamla metrobanan

För att kunna resonera och argumentera för den nuvarande prisutvecklingen på bostadsområden som genomgått infrastrukturella förändringar, måste vi se på tidigare prisutveckling på likartade bostadsområden. Den gamla metrobanan i Helsingfors inleddes 1982 och gick till en början från Östra centrum till Hagnäs, och några månader senare fortsatte den ända till Järnvägstorget. Kampens metrostation öppnades 1983, Sörnäs 1984, Mellungsbacka 1989 och slutfördes då Fiskehamnens station stod färdig 2007. För att kunna jämföra nuvarande prisutveckling med tidigare, och således kunna ge läsaren en djupare uppfattning om vad som tidigare hänt på bostadsmarknaden, har jag valt att i detta arbete fokusera på två metrostationer och dess prisutveckling då det sker infrastrukturella förändringar. Dessa två metrostationer är Kampen och Fiskehamnen (Apu 2015).

Kampens metrostation blev färdig 1983 och används av 43 200 passagerare dagligen. Till Kampen hör även ett köpcenter med 36 miljoner besökare årligen. Fiskehamnens metrostation öppnades 2007, men det egentliga byggprojektet att förvandla det gamla hamn- och industriområdet till ett attraktiv boendekuster nära havet inleddes först 2009 och de första invånarna flyttade in 2012. Det byggs 5000-7000 nya bostäder i Fiskehamnen och projektet planeras att vara färdigt 2035. Enligt Trafikverkets uppskattning kommer metrostationen att användas av 23 000 resenärer dagligen när projektet är slutfört 2035 (Hs 2014 & Helsingfors stad 2016).

2.4.1 Kampens och Fiskehamnens prisutveckling

För att lättare kunna tolka och jämföra prisutvecklingen på bostadsmarknaden mellan Kampen och Fiskehamnen gentemot Hagalund och Mattby, har jag valt likartade avgränsningar som i tidigare kapitel. Avgränsningsmetoderna i sökningarna är samma p.g.a. att jag inte är tillåten att använda mig av noggranna sökningar som innefattar exakta

adresser, bostäders skick, våning, m.m. Avgränsningarna innebär generella sökningar av postnummer under olika tidsintervaller.

För Kampen har jag använt postnumret 00100 och för Fiskehamnen 00580. Kampen och Fiskehamnen som bostadsområden skiljer sig inte enbart mycket sinsemellan, men de skiljer sig även mycket från Hagalund och Mattby centrum. Kampen ligger i kärncentrum av Helsingfors och är omringad av mycket gamla byggnader, medan Fiskehamnen är ett nytt bostadsområde med enbart nya bostäder. Det viktigaste är att kunna plocka fram rätt tidsintervall för de infrastrukturella förändringarna och genom det försöka bygga upp en uppfattning om dess påverkan på bostadsmarknaden (Hintaseurantapalvelu 2016 & Helsingfors stad 2016).

Fiskehamnens bostadsområde består enbart av nybyggen, och därför kommer jag inte att kunna inkludera gamla bostäder med i sökningarna eller jämförelserna. Projektet har påbörjats 2009 vilket innebär att det existerar sju års data av prisutvecklingen i Fiskehamnen som går att inkludera i detta kapitel. Sedan 2009 fram till 31.12.2011 har kvadratmeterpriset i Fiskehamnen i medeltal varit 4715 euro. Från 1.1.2012 fram till den 1.5.2016 har kvadratmeterpriset i Fiskehamnen i medeltal varit 6183 euro. Medeltalet på kvadratmeterpriset sedan nybygget påbörjades 2009 fram till 2016 har varit 5445 euro (Hintaseurantapalvelu 2016).

Kampens metrostation öppnades 1983 och Kampens köpcentrum blev färdigt 2006. Jag kommer endast att fokusera kring årtalet då köpcentret blev färdigt, detta för att få en mera färsk och relevant inblick i statistiken på prisutvecklingen under 2000-talet. Jag kommer att jämföra gamla bostäders priser med de nya bostäderna. Enligt databasen för gjorda affärer har medeltalet på kvadratmeterpriset för nya bostäder varit 6742 euro under tidsintervallen 1.1.2004–31.12.2007. Under samma tidsintervall har medeltalet av kvadratmeterpriset på gamla bostäder varit 4208 euro i samma område. Från 1.1.2004 fram till 31.12.2005 har medeltalet på kvadratmeterpriset på gamla bostäder varit 3524 euro. Under tidsintervallen 1.1.2006–31.12.2007 har medeltalet på kvadratmeterpriset varit 4383 euro (Hintaseurantapalvelu 2016 & Kamppi 2016).

	Fiskehamn (00580)	Kampen (00100)
Medeltal nya bostäder	5445 €/m ²	6742 €/m ²
Medeltal gamla bostäder	Finns inte	4208 €/m ²
Förändring nya bostäder	+ 1500 €/m ²	Finns inte
Förändring gamla bostäder	Finns inte	+ 859 €/m ²

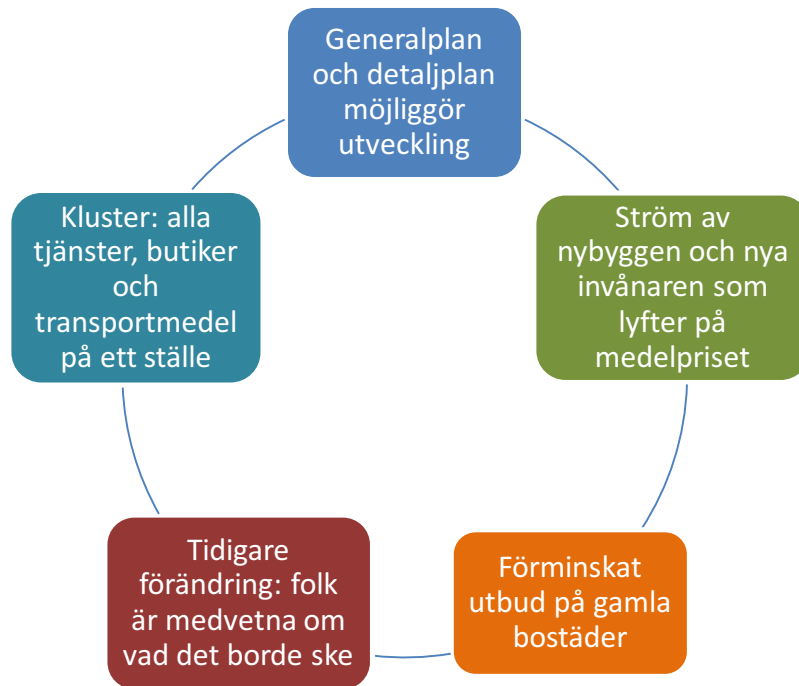
Tabell 3 Sammanfattning av kvadratmeterpris och prisförändringar i Fiskehamnen och Kampen (Hintaseurantapalvelu 2016)

Sammanfattningsvis har medeltalet på kvadratmeterpriset i Fiskehamnen stigit med nästan 1500 euro sedan 2009 då projektet började fram till 2016. Fiskehamnen, liksom de andra klustren i detta arbete har genomgått förändringar i infrastrukturen. I Kampen går det inte att jämföra medeltalet på kvadratmeterpris på nybyggen eftersom området redan från tidigare är färdigt detaljplanerat och inte har utrymme för mera nybyggen. Men om vi ser på medeltalet på gamla bostäders kvadratmeterpris, ser vi en ökning på nästan 1000 euro inom tidsintervallen då Kampens köpcenter byggdes (Hintaseurantapalvelu 2016 & Helsingfors stad 2016).

2.5 Sammanfattning av teorin

Den teoretiska redogörelsen behandlar den nuvarande prisutvecklingen i allmänhet och de faktorer som påverkar och verkligen förorsakar en prisutveckling då det sker förändringar i infrastrukturen. Teoridelen ger läsaren en mera omfattande och djupare inblick i varför en prisutveckling sker. Teoridelen förklarar förutsättningarna och orsakerna till prisutvecklingen på bostadsmarknaden.

Utgående från den teoretiska redogörelsen kan man sammanfattningsvis säga att det finns en handfull karakteristiska egenskaper som har en direkt länk med prisutvecklingen på bostadsmarknaden. De infrastrukturella förändringarna spelar en stor roll, man bör dock också ha en uppfattning om hur prisutvecklingar normalt sker för att kunna identifiera en avvikande trend i prisutvecklingen.



Figur 6 Sammanfattning av egenskaper som påverkar prisutvecklingen

Alla egenskaper och faktorer i figuren påverkar direkt prisutvecklingen på ett bostadsområde då det sker infrastrukturella förändringar. Man kan klart konstatera att en enskild förändring inte kan stå för en kraftig prisutveckling. Istället möjliggör enskilda förändringar det att andra förändringar utvecklas som i sin tur tillsammans kan leda till en kraftig prisutveckling på bostadsmarknaden.

3 METODIK

I detta kapitel presenterar jag hur jag har samlat informationen för det empiriska materialet. Jag förklarar även orsaken till vilken forskningsmetod jag använt och motiverar varför jag anser att det är det lämpligaste alternativet för min undersökning. I det sista kapitlet av metodikdelen har jag en sammanfattning om resultatet av min studie, och ifall jag anser det vara av hög reliabilitet.

3.1 Forskningsmetod

För att utföra vetenskapliga forskningar finns det två angreppssätt att välja mellan, kvantitativ och kvalitativ forskningsmetod. Metoden skall väljas på basis av problem eller

frågeställning. Enligt Widerberg används kvalitativ forskning till att förklara ett fenomenets karaktär eller egenskaper, medan kvantitativ forskning strävar till att förklara olika mängder av kvantifierbar data som t.ex. siffror. Den kvantitativa forskningsmetoden söker främst ett fenomenets förekomst eller frekvens, medan den kvalitativa forskningen söker efter djupare innebörd och mening till fenomenet. I en kvantitativ forskning är det forskaren som styr medan det i en kvalitativ forskning är deltagarnas uppfattningar som betonas (Widerberg 2002 & Bryman & Bell 2007:421).

Kvantitativ	Kvalitativ
Siffror	Ord
Forskarens uppfattning	Deltagarens uppfattning
Distans	Närhet
Teoriprovning	Teorigenerering
Statisk	Processinriktad
Strukturerad	Ostrukturerad
Generalisering	Kontextuell förståelse
”Hårda”, reliabla data	Rika, fylliga data
Makroinriktning	Mikroinriktning
Beteende	Mening
Konstlade (planerade) miljöer	Naturliga miljöer

Tabell 4 Primära skillnaderna mellan de två forskningsmetoderna (Bryman & Bell 2007:418)

3.2 Val av metod

Enligt Widerberg skall man alltid välja sin forskningsmetod på basis av problemformuleringen. Eftersom ändamålet med detta arbete är att tolka och förstå vad som styr prisutvecklingen på bostadsmarknaden då det sker förändringar i infrastrukturen, är jag av den åsikten att en kvalitativ forskningsmetod lämpar sig bäst för att kunna besvara min problemformulering. Enligt Bryman & Bell brukar en kvalitativ forskning vara ostrukturerad för att man skall kunna förstå deltagarens tankegång och samtidigt kunna uppnå begrepp som förstärker den empiriska teorin. Den grundläggande idén i arbetet är att förstå hur privatpersoner och fastighetsmäklaren uppfattar prisutveckling på bostadsmarknaden och vilks som är de styrande faktorerna. Detta går inte att forska i och

förklara enbart med hjälp numerisk data p.g.a. att det är frågan om människors personliga uppfattningar. Om man strävar att förstå människors uppfattningar av ett fenomen genom en kvalitativ forskning, så skall man välja att intervjua dem. Följande kapitel av metodikdelen går vidare in på valet av att genom intervjuer plocka ut den relevanta datan som är nödvändig för att besvara problemformuleringen (Widerberg 2002:17,65 & Bryman & Bell 2007:421)

3.3 Datainsamling

Enligt Saunders, Lewis & Thornhill är en intervju en meningsfull diskussion som skall ha ett logiskt sammanhängande med problemformuleringen för att kunna vara till nytta. Det finns tre intervjumetoder att välja på: strukturerade, semi-strukturerade och ostrukturerade intervjuer. Strukturerade intervjuer är alltid lik varandra och resulterar oftast i ja och nej svar som används i kvantitativa forskningar. I semi-strukturerade och ostrukturerade intervjuer skall man ha en klar idé om vilka aspekter man vill utforska. Semi-strukturerade och ostrukturerade intervjuer skall användas då man strävar efter en djupare uppfattning i ett annars generellt område, t.ex. orsaken till vad som styr att ett fenomen sker. Dessa två intervjumetoder används i kvalitativa forskningar då de ger en inblick till varför ett fenomen sker (Saunders, Lewis & Thornhill 2009:318 & Bryman & Bell 2011).

För att kunna få djupare och mer mångfaldiga svar som besvarar människors uppfattningar till att ett fenomen sker, har jag valt att utföra semi-strukturerade intervjuer. Intervjuguiden som använts vid intervjuerna innefattar tre på förhand klagörande definitioner och sju huvudfrågor samt utvecklande frågor. Alla huvudfrågor har utvecklande frågor som detta vid behov stöder huvudfrågan, för att kunna säkerställa att jag fått det svar som behövs eller ifall jag märker att den intervjuade inte riktigt förstått frågan rätt. Definitionerna förklarades för respondenterna före intervjun för att säkerställa att de förstått vad orden innebär och således uppfattat frågorna rätt. Frågorna skickades inte på förhand till någon av de intervjuade och sålunda kunde säkerställa integritet i svaren av alla respondenter. Intervjuguiden skall fungera som forskarens hjälpredda och resultera i önskvärda svar vid intervjutillfällena. Intervjuguiden finns i bilaga 1 av detta arbete (Widerberg 2002:68).

Fyra intervjutillfällen utfördes, dessa varierade mellan 20 till 40 minuter. Intervjuerna utfördes på två olika dagar, på tre olika platser. Första intervjun tog plats i Retro restaurangen som finns i köpcentret Iso Omena, den andra tog plats hemma hos de intervjuade, som bor i ett av höghusen beläget i anslutning till Iso Omena. De sista två intervjuerna utfördes i ett förhandlingsrum på Huom! Kahdeksas päivä Oy:s kontor på Kaserngatan i Helsingfors centrum. Intervjuerna utfördes i god anda och resulterade i varierande diskussioner och svar, som gav mig den önskvärda informationen för att sammanfatta mitt arbete. Alla intervjuer bandades med hjälp av en mobiltelefon och transkriberades på efterhand med hjälp av en dator. De transkriberade intervjuerna finns som bilaga 2 i detta arbete.

3.4 Personerna som intervjuades

För detta arbete intervjuade jag sammanlagt fem olika personer vid fyra olika tillfällen. De intervjuade valdes på basis av två kriterier; antingen måste de äga en höghusbostad inom tre kilometers radie från antingen Hagalund eller Mattby metrostation, eller så måste de ha erfarenhet av branschen och bostadsmarknaden. Jag känner alla de intervjuade från tidigare. Jag utredde vilka personer som mötte kraven. Därefter ringde jag upp dem för att komma överens om intervjutillfälle. Två av de intervjuade jobbar inom fastighetsbranschen som fastighetsmäklare. Resten av de tre respondenter bor alla inom en tre kilometers radie från metrostationen i Mattby centrum. Valet av privatpersoner kom från att jag vill skapa en djupare uppfattning om vad de anser vara viktigaste kriterierna vid införskaffandet av en ny bostad. Huom! Kahdeksas päivä Oy sysselsätter över 300 människor och har vuxit inom en kort tid till att bli en av Finlands största fastighetsförmedlingskedjor. Huom! franchising består av åtta företag och 26 kontor i Finland. Resultatet av intervjuerna jämförs med teorin i slutet av arbetet (Huom! 2016).

För att försäkra de intervjuades identitet enligt överenskommelse, kommer jag inte att nämna personernas namn i detta arbete. Jag kommer dock allmänt att berätta om de intervjuade och varför jag just valt dem för detta arbete. De intervjuade kommer att kallas för "P1", "P2", "P3", "P4" och "P5". Bokstaven "P" står för person och numren hänvisar till de olika intervjupersonerna samt ordningen i vilket de intervjuades.

Intervjuperson P1 valdes för att han tillsammans med sin sambo äger en höghusbostad på under en kilometers avstånd från Mattby metrostation. Personen har inte tidigare bott inom Mattby område och känner inte till tidigare prisutveckling. Intervjun utfördes på svenska.

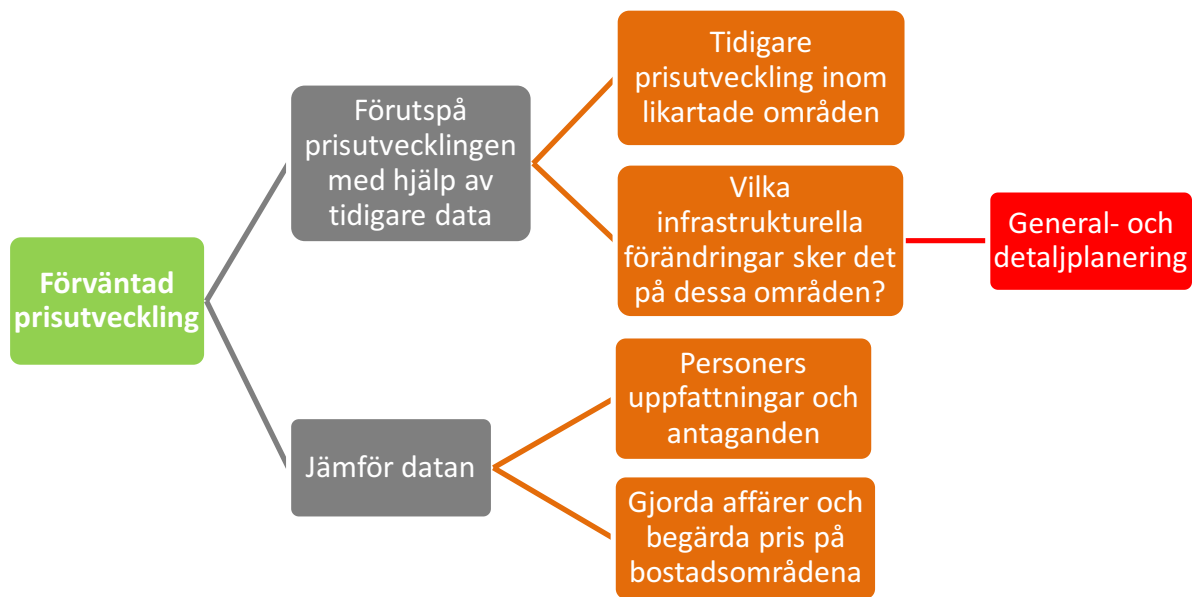
Intervjupersoner P2 och P3 är ett äldre par som äger en höghusbostad i köpcentret Iso Omena och de har bott där i över fem års tid. Jag intervjuade paret tillsammans och lät dem tillsammans svara på frågorna och stöda varandra vid behov. Paret har bott inom Mattby område i tiotals år och anser sig känna till bostadsmarknaden på detta område mycket väl. Intervjun utfördes på svenska.

Intervjuperson P4 är fastighetsmäklare och konsult på fastighetsförmedlingsbyrån Huom! Kahdeksas päivä Oy. Personen har titeln ”Partner” i företaget och bär med sig tiotal års erfarenhet med att jobba på södra Esbos bostadsmarknad och således fått följa dess prisutveckling under årens lopp. Personen har även intervjuats beträffande samma ämne tidigare av Helsingin Sanomat då Västmetron började byggas. Intervjun utfördes på finska.

Intervjuperson P5 är också en fastighetsmäklare och konsult på fastighetsförmedlingsbyrån Huom! Kahdeksas päivä Oy. Personen har titeln ”Partner” i företaget, men till skillnad från intervjuperson P4 specialiserat sig på Helsingfors regionen. Intervjun utfördes på finska.

3.5 Analyismetod

I analysmodellen har jag använt mig av det som presenterades i teoridelen av detta arbete samt intervjuerna som utfördes, för att skapa en grundläggande ram som är lätt för läsaren att uppfatta. Analysramen är uppbyggd så att den börjar från general- och detaljplaneringen som möjliggör förändringar i infrastrukturen och sedan går vidare till de fyra viktigaste faktorerna som har en direkt inverkan på prisutvecklingen på bostadsområden. De viktigaste delarna är tidigare prisutveckling, infrastrukturella förändringar, människors uppfattningar och gjorda affärer. Dessa fyra punkter är vad som i stort sett styr prisutvecklingen på bostadsområden som genomgår infrastrukturella förändringar.



Figur 7 Analysram för att uppskatta en prisutveckling

Analysramen består av fyra kolumner av nödvändig information som var för sig är ett steg närmare den förväntade prisutvecklingen. Med hjälp av intervjutillfällena kunde jag besvara människornas uppfattningar och antaganden för prisutveckling på områden som Hagalund och Mattby.

4 PRISUTVECKLING DÅ INFRASTRUKTUREN ÄNDRAS

Detta empiriska kapitel innefattar en presentation och analys av undersökningens resultat. Den empiriska undersökningen utfördes med hjälp av fyra stycken semi-strukturerade intervjuer. Idén med intervjuerna var att få en konkret uppfattning om vad folk generellt anser att ha försorsakat en prisutveckling på områden där det skett infrastrukturella förändringar, samt hur kraftigt de tror att förändringarna påverkar bostadspriserna inom dessa specifika områden. Resultat och sammanfattningar grundar sig på intervjuerna.

Syftet med detta kapitel är att ge läsaren en djupare uppfattning om vad som styr prisutvecklingen på bostadsmarknaden då det sker infrastrukturella förändringar ur fastighetsförmedlarens och privatpersoners synvinkel. Strukturen av detta kapitel baserar sig delvis på den teoretiska referensramen, dock har jag även tagit i beaktande frågorna i

intervjuguiden för att bättre kunna presentera materialet för läsaren. För att läsaren lättare skall kunna tolka resultatet har jag valt att inkludera citat från intervjuerna. De intervjuer som utfördes på finska är översatta till svenska.

4.1 Infrastrukturens påverkan på prisutvecklingen

Prisförändringen i Hagalund och Mattby har varit starkt positiv sedan Västmetron börjades byggas 2009 fram till 2016. Alla respondenter var eniga om att det sker en positiv prisutveckling på närliggande bostadsområden i samband med infrastrukturella förändringar då efterfrågan stiger och bostäderna lättare blir sålda. Majoriteten av respondenterna använde Hagalund och Mattby som exempel för att motivera sina svar. Respondent P1 som nyligen köpt en bostad i närheten av Iso Omena anser att bostadens värde redan har hunnit öka.

“Helt säkert har det ju en, en positiv inverkan. Och nu märkte vi själva, vi köpte en bostad här på sommaren i Mattby o nu har prisen gått upp jättemycket...”
(Respondent P1)

Respondenterna P4 och P5 som jobbar inom fastighetsbranschen konstaterade att prisökningen är som synligast på en kilometers radie från de infrastrukturella förändringar, då det generellt anses vara inom gångavstånd och då majoriteten av de infrastrukturella förändringarna sker inom detta område. Bostadsområdenas prisutveckling utanför detta område påverkas inte lika kraftigt som bostäder belägna inom klustret p.g.a. att de är längre ifrån de nya butikerna, tjänsterna, metrostation, bibliotek, m.m.

”Såklart det påverkas alltid av vad som är på gångavstånd från trafikförbindelserna... [...] ...Det vad gångavstånd är, det kan ju anses vara under en kilometer.” (Respondent P5)

Dock argumenterar P5 att om det finns en fungerande matartrafik från närliggande bostadsområden, kommer även de områdena att få en positiv prisutveckling. I grund och botten ansåg alla respondenter att prisökningen sker p.g.a. att servicenivån stiger, trafikförbindelserna blir mångsidigare tack vare Västmetron, det skapas nya arbetsplatser och byggs nya bostäder. Planeringen öppnar dörren till infrastrukturella utvecklingar och

sedan följer de massiva investeringarna som möjliggör byggandet. Det växande invånarantalet ökar efterfrågan på bostäder inom bostadsområden, som i sin tur leder till att det byggs nya bostäder och således sker det en positiv prisutveckling på bostadsområdet då medeltalet på kvadratmeterpriset ökar.

4.2 Prisutveckling och bostäder inom kluster

Alla respondenter är av den åsikten att prisutvecklingen på närliggande bostadsområden i samband med infrastrukturella förändringar sker gradvis från projektets början till slut. Den allmänna prisökningen på bostadsområden som respondenterna alla håller med om, ökar mot slutet av att projekten slutförs och allting börjar bli klart.

”Men det aktiveras nog mera då metron börjar bli färdig... då stiger det mera.”
(Respondent P3)

Respondenterna P1 och P4 är båda av den åsikten att det även sker en kraftig prisökning redan då informationen om planering av infrastrukturella förändringar offentliggörs, varefter den gradvis fortsätter att stiga mot slutet av projektet.

”... till exempel här i Mattby område nu på grund av den där metron så då när dom när, dom gjorde, eller slog fast att dom börjar bygga på metron så nu var det ju en stor ökning, liksom direkt och sen efter det har varit liksom mera gradvist...”
(Respondent P1)

”När det görs ett beslut, eller mera faktiskt i planeringsfasen början så är nog denna marknadsekonomi sådan att vi genast tar det...” (Respondent P4)

Respondenterna är sams om att bostäder inom ett kluster med alla tjänster, trafikförbindelser, butiker, service, m.m. i närheten generellt är mera värdefullare än bostäder som inte är belägna inom ett kluster. Dock är flera av respondenterna av den åsikten att det är en komplicerad fråga som inte har ett enkelt svar p.g.a. att det finns ett flertal bostadsområden som har andra värdefulla egenskaper som uppskattas mera av andra köparen. Det är svårt att jämföra, men generellt är bostäder inom kluster mera eftertraktade och håller sitt värde bättre än bostäder som är belägna utanför klusterområdet. Detta fenomen förstärks i samband med byggandet av Västmetron.

”Det är just när allt finns här nära, så många människor som är äldre flyttar då närmare den här metrostationen, att de inte skall behöva ta buss först och sen till metro och så vidare” (Respondent P2)

Vissa värdesätter egen gård, havsområden och lugn och ro mera än att vara i närheten av alla butiker, tjänster och snabba trafikförbindelser. Eftertraktade och uppskattade glesbebyggda bostadsområden med god matartrafik till ett kluster genomgår en prisökning.

4.3 Prisutveckling i Hagalund och Mattby kluster

Majoriteten av respondenterna anser att det under de senaste fem åren skett en prisökning inom centrum av Hagalund och Mattby bostadsområden. Prisökningen på bostäderna har varierat mellan 10-30 procent, beroende på närheten till metrostationen. En direkt kraftig prisökning anser inte alla respondenter att det skett i Hagalund och Mattby p.g.a. att de existerande gamla bostäderna är föråldrade och kräver dyra reparationer och saneringar som jämnar ut på prisutvecklingen.

”... bostäderna som är helt bredvid metrostationen så har säkert höjt lite mera men, men det här, jag skulle säga tjugo, trettio procent är säkert en ganska bra gissning till medelpriserna.” (Respondent P1)

”Tio procent... det är ganska lågt räknat det.” (Respondent P3)

”Men jag tror inte att de har ökat så hemskt mycket därför för att allt är så halvfärdigt. Så människor vill inte flytta före de ser hur det är när det är helt färdigt.” (Respondent P2)

Orsaker till prisökningen på närliggande bostadsområden i Hagalund och Mattby är att pendlandet till Helsingfors blir lättare, det byggs mycket nya bostäder som lyfter på det genomsnittliga kvadratmeterpriset, trafikförbindelserna överlag förbättras och det flyttar in massvis med nya invånaren. Prisökningen har varit som kraftigast i början och slutet av de infrastrukturella utvecklingsprojekten.

”Vad var det, sju år sen som dom berättat att metron kommer och dom slog fast det. Att jag tror att det är liksom från det så har det börja öka kraftigt och sen har det varit lite långsammare här senaste åren, men förstås ökat ännu...” (Respondent P1)

Respondent P5 var inte villig att ge ett exakt svar eller spekulationer på prisökningens storlek då dessa två bostadsområden inte hör till hennes repertoar, dock är hon av den åsikten att det skett en positiv prispförändring inom Mattby kluster.

”Vi vet ju nog att priserna har stigit i t.ex. Mattby när vi vet att metron kommer och Iso Omena, och allt det här...” (Respondent P5)

”... vi säger nu såhär, Esbo är inte mitt hektiska kärnområde så vi lämnar nu svaret på den här nivån.” (Respondent P5)

4.4 Västmetron som investering och prisutveckling i framtiden

Även om Västmetrons nota löper på över en miljard euro och bussnätverket har fungerat, var alla respondenter enade om att Västmetron är en nödvändig investering, med tanke på framtiden för Helsingfors och Esbo kommun. Respondent P2 är tveksam om Västmetrons kostnad och ifall det var något fel på det existerande bussnätverket. Västmetron minskar på trafikstockning till och från Helsingfors, minskar på utsläppen av fordon och är ett snabbare och smidigare alternativ samtidigt som projektet sysselsätter folk på olika sätt. Det är viktigt för vårt lands nationalekonomi att den offentliga sektorn fortsätter att investera och utveckla vår infrastruktur.

”Om man tänker på framtiden så är det nog säkert. Trenden är ju den att ditåt går vi ju, det kommer mera människor och då behövs det. Det blir fullt på landsvägar och gator.” (Respondent P3)

”... min åsikt är att den är definitivt nödvändig... över huvud taget skall offentliga sektorn investera i infra...” (Respondent P4)

Respondenterna var alla av den åsikten att framtida, likartade investeringar i infrastrukturen kommer att lyfta på prisen till närliggande områden i samma klass som det hittills gjort. Som exempel kommer Esboviken att genomgå en kraftig positiv prispförändring då fas två av Västmetron blir klar 2020. Dock argumenterade majoriteten

av respondenterna om bostadsområdets utgångspunkter är avgörande för hur kraftig prisökningen kan vara på bostadsområdet. T.ex. i Esboviken kommer prisökningen inte att vara lika kraftig som den varit i Hagalund eller Mattby p.g.a. att områdets normala prisnivå är något lägre samt p.g.a. att Esboviken är beläget längre ifrån Helsingfors vilket också inverkar på att priset inte kan öka lika kraftigt.

”... tror att det kommer på grund av transporten så öka, öka priset, men inte lika mycket som vid Mattby eller Hagalund på grund av avståndet.” (Respondent P1)

Distansen till Helsingfors och investeringarnas storlek är faktorer som inverkar på bostadsområdenas framtida prisutveckling i samband med likartade infrastrukturella förändringar. Allmänt stiger medeltalet på kvadratmeterpriset desto närmare Helsingfors man kommer.

4.5 Sammanfattning av intervjuerna

RESPONDENT	P1	P2	P3	P4	P5
Bostäder i kluster mera värdefulla?	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Hagalund och Mattby prisökning senaste 5 år	Ja, 20-30 %	Svag	Ja, 10 %	Svag	Ja
Västmetron en nödvändig investering?	Ja	Tveksam	Ja	Ja	Ja
Förändringar i infrastrukturen som påverkar prisutvecklingen?	Metro och ökad servicenivå	Metro, tjänster, ökad servicenivå	Metro, tjänster, ökad servicenivå	Metro, ökad servicenivå, nybygge	Metro, nybygge, ökad servicenivå
Sker prisutvecklingen snabbt eller gradvist	Kraftigt i början, sedan gradvist	Gradvist	Gradvist, kraftigt i slutet	Kraftigt i början och slutet	Gradvist

Tabell 5 Sammanfattande tabell av intervjuerna

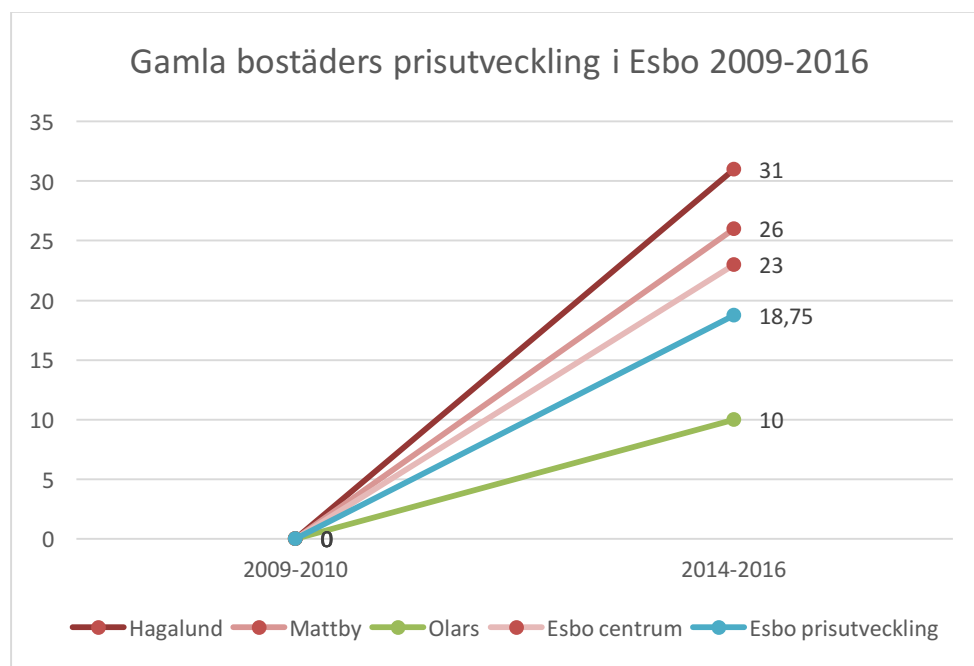
Tabell 4 är en sammanfattande presentation av respondenternas svar från intervjuerna. Tabellen är avgränsad till de mest relevanta frågor och svar. Majoriteten och minoriteten av svaren från de intervjuade är färgkodade så att läsaren lättare kan tolka vad majoriteten och minoriteten av respondenterna är av för åsikt. Gröna färgen är för majoriteten och röda färgen är för minoriteten.

5 DISKUSSION

Arbetets syfte är att förstå hur bostadsmarknadens prisutveckling reagerar på specifika områden då det sker infrastrukturella förändringar. För att kunna förstå hur fenomenet uppstår, måste man kunna identifiera de faktorer som inverkar på bostadsmarknadens prisutveckling och vad som möjliggör utvecklingen i infrastrukturen. I detta sammanfattande kapitel diskuteras resultaten av undersökningen, arbetets begränsningar samt förslag på vidare forskning.

Generellt sett har prisutvecklingen på de två bostadsområden som undersökts i detta arbete varit positiva sedan Västmetron började byggas 2009. Som det i teoridelen konstaterades har Hagalund och Mattby centrum bostadsområden genomgått infrastrukturella förändringar som förbättrat på den allmänna samhällsstrukturen genom bättre trafikförbindelser, nya bostäder, tjänster, butiker, osv. Dessa infrastrukturella ändringar gör bostadsområdena mera eftertraktade på bostadsmarknaden. I undersökningen kan man se att det som presenterades i teoridelen överensstämmer med respondenternas åsikter och antaganden. Det har verkligen skett en prisökning på alla bostadsområden som granskats i detta arbete. Majoriteten av de intervjuade anser att prisökningen på dessa två bostadsområden har skett p.g.a. Västmetrons ankomst kombinerat med en ökad servicenivå och nya tjänster. Resultatet är allmänt inte överraskande, då jag har erfarenhet av att sälja bostäder på båda bostadsområdena varvid kunderna framfört liknande åsikter och antaganden. Det som fascinerar mig i undersökningen är att endast fastighetsmäklarna anser att de nya bostäderna hör till de tre viktigaste faktorerna som påverkar prisutvecklingen. Med erfarenhet av branschen vet jag att nybyggen med ett högre kvadratmeterpris automatiskt lyfter på den allmänna prisnivån och således skapar en prisökning även på gamla bostäder. Fenomenet verkar än idag något

okänt för de flesta, vilket jag upplever vara mycket bisarrt då det skrivs om ämnet rätt ofta i t.ex. dagstidningar (Hintaseurantapalvelu 2016 & Apu 2015).



Figur 8 Gamla bostäders prisutveckling i Esbo (Hintaseurantapalvelu 2016)

Från den sammanfattande figuren ovan kan man se hur stor den procentuella prisökningen varit från tidsintervallen 2009-2010 fram till 2014-2016. De röda linjerna representerar Hagalund, Mattby och Esbo centrum där det skett infrastrukturella förändringar. Den gröna linjen representerar Olars där det inte skett infrastrukturella förändringar, och slutligen den blåa linjen som representerar Esbos sammansatta prisutveckling. Siffrorna till vänster visar den procentuella ökningen av kvadratmeterpriset medan årtalen som ligger vågrätt visar de två olika tidsintervallen som granskades i detta arbete. Gällande bostadsområdena där det skett infrastrukturella förändringar tar Hagalund vinsten med en procentuell ökning på 31,03 %, Mattby andra plats med en procentuell ökning på 26,13 % och tredje plats går till Esbo centrum med en ökning på 23 %. Olars procentuella prisökning på 10 % ligger t.o.m. under Esbos genomsnittliga prisökning på 18,75 %. Som det presenteras i teoridelen och i figuren ovan, finns det en tydlig trend i prisökningen då det sker infrastrukturella förändringar. Alla de tre områden som genomgått infrastrukturella förändringar under denna tid har haft en prisökning som ligger väl över den normala prisutvecklingen inom Esbo. Resultatet stämmer ihop med majoriteten av respondenternas antagande om att det skett en kraftig, 10-30 % prisökning i Mattby.

Hagalunds kraftiga prisökning kan förklaras med respondenternas svar. Desto närmare man kommer till Helsingfors, desto värdefullare är bostäderna. Av alla bostadsområdena i grafen är Hagalund beläget närmast Helsingfors (Asuntojen hinnat 2016 & Hintaseurantapalvelu 2016).

För att infrastrukturella förändringar skall kunna ske, krävs det att general- och detaljplaneringen tillåter det. Som i teoridelen konstaterades, möjliggör general- och detaljplanen tillsammans ändringar i infrastrukturen. Generalplanen bestämmer områdets huvudsakliga ändamål medan detaljplanen bestämmer markanvändningen mycket detaljerat. I Hagalund och Mattby är centrumen planerade för centrumfunktioner, närservice och detaljenheter. Detta är vad som leder till bildandet av kluster. Kluster diskuteras ofta i arbetet och innebär en tät ansamling av bostäder, tjänster, butiker, trafikförbindelser, invånaren, m.m. Hagalund och Mattby centrum har nu formats till kluster som bl.a. består av metrostation, stort köpcenter, god servicenivå, flertal olika tjänster, butiker, trafikförbindelser, parkeringshus och nya höghus. Alla av respondenterna var av den åsikten att bostäder inom kluster är mera värdefulla än bostäder som är belägna längre utanför. Detta förstärker min egen tro i att bostäder inom kluster är generellt mer värdefulla och håller sitt värde bättre. Det är ju rent logiskt om man tänker efter, att ha alla tänkbara trafikförbindelser, tjänster, butiker, osv. i närheten, som märkbart underlättar på det dagliga livet. Som det konstaterades i intervjuerna är det inte enkelt att generalisera och jämföra bostadsområden då det t.ex. finns bostadsområden med andra attraktiva egenskaper eller köparen som värdesätter att ha sin bostad nära havet där man får vara i lugn och ro och troligtvis i en större lägenhet för samma pris. Distansen till Helsingfors är enligt respondenterna en avgörande faktor för hur mycket bostäder inom ett kluster kan genomgå prisökning. Detta påstående stämmer ihop med den statistik som presenterats. Hagalund som är beläget närmast Helsingfors har genomgått den kraftigaste prisökningen på 31 % (Esbo stad 2016 & Hintaseurantapalvelu 2016).

Även om Västmetrons nota löper på över en miljard, var endast en av respondenterna tveksam ifall Västmetron verkligen är en nödvändig investering. Respondenterna är på rätt spår, förutom att förbättra på trafiken och göra livet lättare för så många som pendlar mellan Esbo och Helsingfors, kammar Esbo stad in 45 miljoner euro i vinst enbart av försäljning av stadens mark och markanvändningsavgifter. Vi vet från tidigare infrastrukturella utvecklingar som t.ex. Kampen och Fiskehamnen att det har gett en

positiv inverkan på närliggande bostadsområden. Som en av respondenterna uttryckte sig; det är nödvändigt att den offentliga sektorn investerar i infrastruktur. (Hbl 2014).

5.1 Arbetets begränsningar

Som det nämndes i teoridelen av arbetet, finns det en enorm mängd faktorer och variabler som påverkar prisutvecklingen av bostäder. De begränsningar jag använde i arbetet bör därför diskuteras och elaboreras för läsaren (Lönqvist & Vaattovaara 2004).

För att kunna skapa en allmän uppfattning om vilka infrastrukturella förändringar som påverkar prisutvecklingen, använde jag mig av fem olika respondenter med anknytningar till västmetrons två största stationer, Hagalund och Mattby. Jag är av den åsikten att på basis av svaren från respondenterna går det att skapa en generalisering om vad som främst orsakar en prisutveckling på de specifika områdena. Bland respondenternas svar kan man se starka likheter som ger orsak att tro att de flesta har liknande uppfattningar om prisutvecklingen kring de infrastrukturella förändringarna. Som det nämndes i metodkapitlet används semi-strukturerade intervjuer för att ge en inblick i varför ett fenomen sker (Bryman & Bell 2011).

5.2 Förslag på vidare forskning

Examensarbetet behandlar prisutvecklingen på bostadsmarknaden då det sker infrastrukturella förändringar. Ämnet är samtidigt såväl mycket specifikt som brett och ger läsaren en allmän uppfattning om vilka som är de viktigaste faktorerna som orsakar fenomenet. Som förslag på framtida forskning i ämnet föreslår jag att försöka specificera undersökningen till endast områden som är starkt likartade i prisnivå, bostadstyper och invånaren samt infrastrukturella utvecklingar under samma tidsintervall. Även genom att intervjua fler personer som inte är bekanta med områdena skulle kunna förstärka den allmänna uppfattningen om prisutveckling då det kan variera starkt mellan olika individer. Det alternativa förslaget skulle ge en mera specifik och trovärdig bild om den egentliga prisutvecklingen för likartade bostadstyper och områden. Som det nämndes i teoridelen av arbetet är det bästa alternativet att försöka avgränsa sökningarna till endast några kriterier då det finns så många variabler att välja mellan som helt enkelt inte går ihop med andra bostäder på samma områden (Lönqvist & Vaattovaara 2004:31).

6 AVSLUTNING

För mig har examensarbetet varit en intresseväckande expedition som lärt mig mycket om vad som styr prisutvecklingen på bostadsområden i närheten till infrastrukturella förändringar. Jag anser att arbetets syfte har kunnat uppnås, vilket innebär att jag har en allmän uppfattning om de avgörande faktorerna till att en prisutveckling sker i samband med infrastrukturella förändringar. Det jag lärt mig av arbetet kommer med största sannolikhet att vara till nytta i min fortsatta karriär inom fastighetsbranschen då jag har en djupare uppfattning om vad som styr prisutveckling. Detta kan jag använda i att t.ex. prissätta bostäder, uppskatta prisutveckling på likartade områden, motivera pris i försäljningsprocessen och fungera som konsult vid olika uppdrag.

Skrivandet av slutarbetet var aningen trögt i början då jag insåg den komplicerade och tidskrävande processen jag hade framför mig. Den utsatta tidsramen var kort med två arbetsplatser vid sidan om skrivandet. Jag bestämde mig för att sätta i en ny växel och slutföra examensarbetet före sommaren så att jag skulle kunna ägna mera tid åt det egna företaget och mitt andra arbete. Efter att ha kommit igång med teoridelen började uppläggningsen av arbetet klarna för mig, då hittade jag den rätta motivationen för att kunna slutföra processen. Det överlägset mest krävande i arbetet var teoridelen. Jag vågar säga att majoriteten av den tid jag lagt ner på detta arbete gick åt till teoridelen. Att hitta relevant litteratur, vetenskapliga artiklar och att gå igenom databaserna för att skapa olika rapporter verkade till en början som en nästan omöjlig uppgift. Brist på tidigare studier inom samma problemområde försvårade situationen, det fanns inte allt för mycket tillgängligt material.

Överlag är ämnet något som intresserar mig vilket hjälpte att motivera mig i skrivandet. Intervjutillfällena fick jag lätt arrangerade då jag redan före arbetets början hade bestämt vem jag ville intervjua och redan varit i kontakt med dem på förhand. Det svåraste med intervjuerna var att få ut den information som skulle besvara frågorna jag ställt. De flesta respondenter verkade inte alltid förstå frågan och således spårade respondenterna snabbt ut till något som inte var relevant. Antalet respondenter och variationen mellan dem anser jag ha varit tillräcklig för det önskvärda resultatet. Jag anser dock att frågorna skulle ha kunnat vara enklare och haft en mer klar uppläggnings som möjligtvis skulle ha kunnat ge bättre svar och minskat på tiden ägnad åt att transkribera alla intervjuer.

Avslutningsvis är jag nöjd med resultatet och arbetet som helhet samt vill tacka alla respondenter som ställde upp och min handledare Siv Relander för goda råd, tålamod och stöd genom hela arbetets gång!

KÄLLOR

Litteraturkällor

Lönnqvist, Henrik & Vaattovaara, Mari, 2004. Asuntomarkkinoiden vuoristorata, ovatko kaikki alueet samalla radalla? Helsingfors stads faktacentral.

Widerberg, Karin, 2002. Kvalitativ forskning i praktiken, Studentlitteratur.

Bryman, Alan & Bell, Emma 2007. Företagsekonomiska forskningsmetoder, andra upplaga, Liber Ab.

Bryman, Alan & Bell, Emma 2011. Business research methods, 3rd edition, Oxford University Press.

Saunders, Lewis & Thornhill, 2009. Research Methods for Business Students, fifth edition, Pearson Ltd.

Elektroniska källor

Länsimetro teettää selvityksen itsestään – miten kustannukset paisuvat miljardiin euroon? Helsingin Sanomat. Tillgänglig: <http://www.hs.fi/kaupunki/a1458185917637>
Hämtad 19.4.2016

Länsimetron rakentaminen Tapiolassa. Tillgänglig:
<http://www.tapiolankeskus.fi/fi/Tapiola-uudistuu/L%C3%A4nsimetro-ja-bussiterminaali>
Hämtad 19.4.2016

Detaljplanering för Esbo, Esbo stad. Tillgänglig: http://www.esbo.fi/sv-fi/Boende_och_miljo/Planlaggning/Detaljplanering
Hämtad 20.4.2016

Generalplan för Södra Esbo, Esbo stad. Tillgänglig: http://www.esbo.fi/sv-fi/Boende_och_miljo/Planlaggning/Generalplanering/Gallande_generalplaner/Generalplan_for_sodra_Esbo
Hämtad 20.4.2016

Kaupunginjohtaja Jukka Mäkelä: Hyvinvointi ja kilpailukyky syntyvät yhteistyöllä, Esbo stad. Tillgänglig: <http://www.espoo.fi/fi->

FI/Kaupunginjohtaja_Jukka_Makela_Hyvinvoint Hämtad 20.4.2016

Kubikvolymen för beviljade bygglov ökade under december-februari, Statistikcentralen.

Tillgänglig: http://www.stat.fi/til/ras/2016/02/ras_2016_02_2016-04-22_tie_001_sv.html Hämtad 7.5.2016

Aktiebostadspriser, Statistikcentralen. Tillgänglig:

http://www.stat.fi/til/ashi/index_sv.html Hämtad 7.5.2016

Huom! 2016. Tillgänglig: <https://www.huom.fi/> Hämtad 6.5.2016

Länsimetro, Helsingin seudun liikenne. Tillgänglig: <https://www.hsl.fi/lansimetro/metro>

Hämtad 20.4.2016

"kluster", Nationalencyklopedin. Tillgänglig:

<http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/kluster> Hämtad 3.5.2016

Tietoa yrityksille, Kamppi. Tillgänglig: <https://www.kamppi.fi/yrityksille> Hämtad

6.5.2016

Kaupunki hankkii alueita ensisijaisesti vapaaehtoisin kaupun, Esbo stad. Tillgänglig:

<http://www.espoo.fi/fi->

FI/Asuminen_ja_ymparisto/Rakentaminen/Tontit_ja_maaalueet/Maaalueiden_hankinta

Hämtad: 1.5.2016

Fiskehamnen, Helsingfors stad. Tillgänglig:

<http://www.uuttahelsinkia.fi/sv/fiskehamnen/> Hämtad 6.5.2016

Hemstadsstigar i Esbo centrum, Esbo stad. Tillgänglig: <http://www.esbo.fi/sv->

FI/Boende_och_miljo/Stadsdelar/Hemstadsstigar/Esbo_centrum Hämtad 23.5.2016

Esbo centrum, Esbo stad. Tillgänglig: <http://www.esbo.fi/sv->

FI/Boende_och_miljo/Stadsdelar/Esbo_centrum Hämtad 23.5.2016

Asuntojen hinnat, Esbo stad. Tillgänglig: <http://www.espoo.fi/fi->

FI/Espoon_kaupunki/Tietoa_Espoosta/Tilastot_ja_tutkimukset/Asuminen_rakennukset_ja_rakentaminen/Asuntojen_hinnat%28556%29 Hämtad 23.5.2016

Tilastot – Espoo, Asuntojen hinnat Suomessa. Tillgänglig:

<http://www.asuntojenhinnat.fi/myytyjen-asuntojen-tilastot/kunta/Espoo> Hämtad

24.5.2016

Tidningsartiklar

Salmela, Marja. 16.12.2014, Matinkylän kuopasta nousee jättiläinen. Helsingin Sanomat

Salmela, Marja. 17.2.2016, Länsi saa jättiostoskeskuksen. Helsingin Sanomat

Kivilaako-Wellman, Eva. Helmikuu 2016, Metrolla mennään Tapiolaan sekä Matinkylään ja myös kuuden muun metroaseman palvelut avautuvat 15.8.2016. Tapiolan Lähi-seudun Asiakaslehti

Korkman, Seppo. 27.1.2016, Koti metroaseman päällä houkuttaa. Länsiväylä

Heiskanen, Juha. 21.1.2015, Metro yhdistää idän ja lännen. Apu-lehti

Länsimetro-hankkeen tiedotuslehti, kevät 2016.

18.3.2016, Unikt servicetorg tar form på Mattby metrostation. Hufvudstadsbladet

Käkelä, Seppo. 1/2016, Metro-, meri- ja kauppakaupunki. Matinkylän Huolto Oy:n Asiakaslehti

18.5.2016, Hypo: Suomessa on rakennusbuumi. Metro, Helsinki

Databaser

Hintaseurantapalvelu, kvkl. Tillgänglig: <https://hintaseurantapalvelu.fi/#/login>

Lantmäteriverket. Tillgänglig: <http://www.maanmittauslaitos.fi/kauppahintatilastot>

Statistikcentralen. Tillgänglig: http://www.stat.fi/til/index_sv.html

eCity | ARSKA, Esbo stad. Tillgänglig: <https://arska.espoo.fi/map.aspx?source=maps>

BILAGOR

Intervjuguide

Huvudfrågor	Tillägg	Utvecklade frågor
1. Hur mycket tror du att stora förändringar i infrastrukturen påverkar prisutvecklingen i närliggande bostadsområden?	Med närliggande menar jag bostäder på en 0-3 km radie från dessa förändringar. Som exempel Hagalund eller Mattby.	I procent? Var går gränsen?
2. Brukar prisförändringar ske snabbt eller är det frågan om en gradvis utveckling?	Kom gärna med exempel.	Vad tycker du är en snabb utveckling?
3. Tror du att bostäder inom ett kluster generellt anses vara mer värdefulla än bostäder som är belägna längre ifrån?	Motivera ditt svar. Mattby eller Hagalund som exempel.	Håller också bostäderna sitt värde bättre inom ett kluster? Områden med andra värdefulla aspekter?
4. Tror du att priserna på bostäder i närheten av Hagalund och Mattby centrum har ökat kraftigt under de senaste fem år?	Ge den intervjuade exempel på något bostadsområde eller enskild bostad.	Procentuell ökning? Vad anser du att är en kraftig ökning?
5. Hur tror du att framtiden ser ut för prisutveckling på bostadsområden som kommer att genomgå likartade förändringar i infrastrukturen?	T.ex. Stensvik där metron är färdig 2020.	
6. Tror du att västmetron är en nödvändig investering?	Kostnad estimerad på en miljard.	Fungerar inte bussnätverket? Matartrafik? Framtiden?
7. Lista tre (3) förändringar i infrastrukturen som du tror att inverkar mest på att det sker en positiv prisförändring?	Västmetro, servicenivå, butiker, nybygge, etc.	Som exempel detaljhandelscentrum i Mattby och Hagalund.

Infrastruktur: Byggnadskonstruktion som består av stora investeringar och används dagligen. Till infrastruktur räknas olika system av transport för varor och personer, energi och information samt bebyggelser.

Bostadsmarknad: Utbud och efterfrågan av bostäder, ofta inom ett specifikt område.

Kluster: Ansamling av tjänster, bostäder, människor, butiker, fordon, m.m.

Transkribering

Intervju 1

F: Fråga nummer ett. Hur mycket tror du att stora förändringar i infrastrukturen påverkar prisutvecklingen i närliggande områden? Med närliggande områden menar jag bostäder på en upp till tre kilometers radie från dessa förändringar.

P1: Nå alltså... nu sker det ju helt säkert någonting prisförändringar, att om vi ser på till exempel Mattby och Hagalund område var senaste fem åren har dom nu byggt den där metron så att var det nu ren sju år sen när dom sa att nu börjar att eller dom skall i något skede tänka på en metrolinje hit så nu börja dom ju direkt och lyfta prisen på bostäder... att nu är det ju direkt transport och nya service som kommer att höja på priserna. Helt säkert har det ju en, en positiv inverkan på det. Och nu märkte vi själva, vi köpte en bostad här på sommaren i Mattby o nu har prisen gått upp jätte mycket jämfört med t.ex. sen vissa... .. vissa människor som jag känner som har köpt en typ tio, femton år sen bostad härifrån så priset har gått upp mellan trettio och femtio procent, så det är ganska stor förändring o största delen har ju varit nu på grund av metron...

F: Tack för det svaret vi går över till fråga nummer två; Brukar prisförändringar ske snabbt eller är det frågan om en gradvis utveckling? Ge gärna exempel på ditt svar.

P1: Nå jag har nu lite svårt att säga nå konkret på det där men jag sku nog säga att en mera gradvist om tänker på att hur jag själv anser att priset har gått upp till exempel här i Mattby område nu på grund av den där metron så då när dom när dom gjorde, eller slog fast att dom börjar bygga på metron så nu var det ju en stor ökning, liksom direkt och sen

efter det har varit liksom mera gradvist att nu börjar ju metron då på hösten va färdig och jag vet inte riktigt hur... hur kommer den sen, kommer där va nå stort bump igen på priset eller är det ännu också det här att gradvist... ha projektet redan hittat... taket eller liksom prisnivån som, som den då ger. Att jag skulle nog säga det är i början är det säkert snabbt men sen blir det mera sådär gradvist.

F: Så det så att säga stagnerar mot... desto närmare vi kommer till att projektet blir färdigt så där börjar det då...?

P1: Joo för jag tror inte det liksom på en gång utan det, det är också liksom människorna vet redan från tidigare så du betalar liksom i förväg för det där projektet och inte då när det blir färdigt

F: Okej

P1: Sku jag tro åtminstone

F: Joo

P1: Nu skulle jag vara nöjd om priset sku fara ganska redigt upp ännu... som bostadsägare... troligtvis inte.

F: Det här är en uppföljningsfråga, köpte ni er bostad på grund av dess läge till västmetron?

P1: Nå det var... jag skulle inte säga läget till västmetron är kanske det viktigaste utan det var att kanske en kombination, alltså det att vi har service här nära o just till exempel det här köpcentrumet och förstås transport är lätt o, lätt o det här mm... komma till Helsingfors här från med buss och i fortsättningen med västmetron också att det ända som vi blev lite missnöjda med är att, att vi tänkte hela västmetron kommer liksom som ett tillägg till transportion till bussar, men tydligen så att den kommer istället för bussar att dom kommer att sluta många linjer...

F: Joo, tack för det

F: Nästa fråga, Tror du att bostäder inom ett kluster generellt anses vara mera värdefulla än bostäder som är belägna längre ifrån? Motivera gärna ditt svar.

P1: Det där är en svår fråga, jag tror inte det är liksom på grund av att är det ett kluster eller är de längre ifrån varandra...jag tror men det att, att om du har lägenheter som är i ett stort kluster har ett mycket större chans att ha alla servicar där bredvid...vilket jag skulle säga är större inverkan på priset än, än själva liksom byggnaderna att, att om du far lite längre bort så joo du har liksom frihet och du har lite större gårdar och såhär större mellanrum mellan husen, men sen igen måste du ge bort av servicarna.. att dom kommer inte att bygga nå köpcentrum mitt i ingenstans, utan förstås bygger dom köpcentrum där var människor är och det brukar ju va förstås där var klustren är...att på det sättet så förstås, så helt säkert är det liksom, mer kluster, men... det är inte liksom bara på grund av det utan det är mera då liksom det att där är så mycket mer människor.

F: Kan man då säga att du anser att bostäder är mer värdefulla då dom är i närheten av olika servicar?

P1: Joo, precis... och förstås sen nu finns det ju vissa områden som, som, om dom är till exempel nära, nära sjön, nära havet, så... så kolla på till exempel Westend så nu är det ju liksom... inte finns där service på det sättet men det är sen igen det där hela havsområdet och sånt här som lyfter priset... att, att det är lite både och, och troligtvis så nu är det ju på något sätt också... beroende lite på att, att hurdana människor det är som flyttar dit, att nu är ju Westend till exempel så, fast där inte finns service, så där bor igen sen jätte mycket rika människor som då förstås... husen blir snyggare och större och priserna går på det sättet upp... men det, det är en svår fråga... men såhär liksom i normala, normala skeden skulle jag nog ändå säga att det är kluster som, och just service som är det som lyfter priset.

F: Om vi ännu fortsätter på samma, samma ämne... Tror du bostäder i kluster, ursäkta nära servicar håller sitt värde bättre än bostäder som inte är nära servicar? Om du skulle få bestämma... du har möjligheten att köpa en bostad här nära ett kluster var vi är nu eller nära stranden till samma pris, så vilket bostad tror du skulle hålla värdet eller till och med öka inom de kommande fem åren?

P1: Nå inom kommande fem åren tror jag det är mer kluster, men sen om man tänker på ett ännu längre perspektiv så... så, på grund av urbaniseringen så nu kommer dom ju liksom och... dom här klustren blir större och större, och vi blir mera såna här metropol område som då till exempel nå London och Tokyo, såna här stora, på riktigt stora städer

så jag tror inte att det kommer att finnas om en tjugo år så finns inte säkert så jätte mycket såna här liksom... egnahems områden mera här, helt nära Helsingfors, att man får nog gå lite längre bort i det skede. På det sättet tror jag, att på långt perspektiv tror jag att det kommer mervärde i dom som, som är vid sjön och har sitt liksom större områden för dom kommer att bygga dit i fortsättningen, att dom kommer nya små centrum dit.

F: Okej, tack för det

F: Joo, fråga nummer fyra. Tror du att priserna på bostäder i närheten av Hagalund och Mattby centrum har ökat kraftigt under de senaste fem åren?

P1: Helt säkert, som jag sa där tidigare så tror det har börjat redan före fem år att det är, vad var det, sju år sen som dom berättar att metron kommer och dom slog fast det. Att jag tror att det är liksom från det så har det börja öka kraftigt och sen har det varit lite långsammare här senaste åren, men förstås ökat ännu... att nu är det ju, det... det är stort projekt det här hela, hela metron och kommer nu liksom och hjälpa pendlare sen till Helsingfors... helt säkert har det skett en ökning.

F: Hur stor tror du att ökningen har varit, om vi, om vi nu... vad skall vi ta för... kvadratmeter pris... nä... en procent ökning på sju år. Om vi skulle ta en, en sjuttio kvadratmeters trea i gott skick... som exempel i det här fallet.

P1: Nå jag tänker på vad vi själva betala för vår... kanske en fyrtio... skall vi säga att kanske något mellan tjugo och trettio procent skulle jag tippa på. Det är säkert ganska bra medeltal, att förstås liksom bostäderna som är helt bredvid metrostationen så har säkert höjt lite mera men, men det här, jag skulle säga tjugo, trettio procent är säkert en ganska bra gissning till medelpriserna

F: Joo, tack för det...

F: Sen nästa fråga... Hur, hur tror du att framtiden ser ut för prisutveckling på bostadsområden som kommer att genomgå likartade förändringar i infrastrukturen? Det vill säga om vi nu ser här på till exempel Mattby var vi är nu, så vi har till exempel Sökövik och andra bostadsområden som vi vet att kommer att genomgå likadana förändringar inom kommande fem år... tror du att prisutvecklingen likadan på dom områdena?

P1: Jag tror nog att den kommer att öka, men inte lika kraftigt... vi måste ändå tänka på det att, att Sököviken och, och...

F: Om vi i stället för att fixera på ett ställe tänker generellt

P1: Ja, jaa... men jag tänker nu på det att, att tror att priserna kommer att vara ganska, ganska nära, eller liksom... kommer att vara inverkad av det hur snabbt man kommer till Helsingfors, på det sättet att, att... Sököviken till exempel, eller som ett exempel nu, så när metron kommer så nu kommer det liksom och lätta pendlandet till Helsingfors, vilket åtminstone för mig och tror för ganska många andra också så ger förstås mervärde då åt det här, bostäderna jämfört med till exempel dagen, att sen om vi tänker på nå, vad skulle vara lika långt borta... Backas eller nå sånt här i Vanda, som har service, tänker på Jumbo till exempel som är ett köpcentrum, men sen det att du kommer inte till Helsingfors nära heller lika lätt mera, som med till exempel en metro... så jag tror, tror att det kommer på grund av transporten så öka, öka priset men inte lika mycket som vid Mattby eller Hagalund på grund av avståndet.

F: Om vi då följer ännu på samma ämne här... och tar en tillägsfråga att, tror du att bostadspriserna är högre, eller stiger dom desto närmare man går Helsingfors?

P1: Helt säkert.

F: Helt säkert? Du tror inte... nu talar vi inte endast om hållet den linje som den här kommande metrobanan kommer att gå, utan att även om vi tittar till exempel mot Vanda, tror du att den här prisutvecklingen stiger gradvist desto närmare man kommer Helsingfors i samma mått, oberoende varifrån... vilket håll du kommer

P1: Beroende på att vad... att om dom skulle bygga en... jag tänker nu på det sättet att om dom skulle bygga en metrolinje härifrån direkt till whatever, någonstans i Vanda, så på samma sätt skulle jag säga att priset växer mera desto närmare man kommer Helsingfors... men förstås ha en positiv inverkan på allt... jag vet inte hur liksom, dom byggde ju nu det där tågstationerna och den där pisararata som det heter... så tror att... jag vet inte hurdan inverkan den har haft på priserna där då... jag skulle nog tippa på att det är ändå positivt för, det är ändå lättare... lättare och komma till Helsingfors nuförtiden, att om vi tänker nå Kivistö till exempel som hade förra året dom här, dom här bostadsmässan, så jag tror

att... priset på området har säkert gått upp på grund av att dom har nu en tågstation där, jämfört med vad det har varit tidigare.

F: Okej, tack för det. Så går vi till näst sista frågan... vilket är en ganska bred fråga i sig...

F: Tror du att Västmetron är en nödvändig investering?

P1: Det här är en ganska svår fråga... nödvändig investering... alltså om jag tänker på mig själv så nu ser jag det som en mycket bra investering, men problemet... vad jag sa ren tidigare är just det att där var vi trodde att den skulle öka transporten, eller transporten hit eller härifrån till Helsingfors, så det har bara blivit... blivit ett alternativ för transporten... att busslinjer slutar och metron kommer sen istället, så... på det sättet joo... nu har det varit en nödvändig, eller inte... svår fråga, jätte svår fråga...

F: Vi tänker att Västmetron löper tillfället på en, på en nota som överskrider en miljard

P1: Det är just det jag tänker på... haha, att priset, över huvud taget hela projektet har ju liksom, det har varit ganska svårt för det vad dom i början tänkte att det skulle kosta har överskridits med jag vet inte hur många hundra miljoner på grund av olika orsaker, så... det är inte helt positivt det heller att det skadar ju skattebetalarna, som i mån mån, eller viss mån måste betala... att jag ser nog att det ger mervärde skall vi säga såhär... just det här att hur nödvändigt det är, jag skulle klara mig utan Västmetron, men förstår är det liksom ett bra plus att ha det.

F: Som du sa här tidigare så köpte ni en bostad här i närheten, om vi... om inte Västmetron skulle ha, eller ni skulle inte ha vetat om Västmetron är på kommande hit, skulle ni ändå ha köpt den här bostaden?

P1: Troligtvis joo, alltså... vi hade tänkt på vissa områden... Mattby, sen det här Niittykumpu... Ängskulla?

F: Ängskulla

P1: Ängskulla, och Hagalund... att det vi, vi ville flytta någonstans nära Västleden att det, det är inte bara på grund av den där metron, men mera, mera just på grund av att det kommer så mycket busslinjer också, att det är lätt att komma till Helsingfors. Det var inte endast Västmetron, men förstås så är det ett ganska bra bonus. Att nu så har vi ungefär tre, fyrahundra meter till metron från vår egen lägenhet så... det är nog helt positivt.

F: Okej, tack.

F: Sen går vi till sista frågan... det vill säga, lista tre förändringar i infrastrukturen som du tror att inverkar mest på att det sker en positiv prisförändring. Om vi i det här fallet skulle kunna ta då Mattby som ett exempel...

P1: Joo

F: Så vilka, vilka tre förändringar tycker du att är dom största som inverkar på att det sker en prisförändring?

P1: Alltså... jag skulle säga att... att det finns egentligen bara två som jag tror att, som liksom positiv inverkan... och det är, nummer ett transport som just Västmetron och bussar och allt möjligt annat just på grund av att det är så mycket lättare och komma sen till Helsingfors och runt om i det här området också, och sen andra är service... och det ser vi ju också att, att just det här Iso Omena blir ju mycket större här i samband med att metron kommer... det skall ju bli ett av Finlands största köpcentrum. Och sen om jag tänker på andra såna här infrastruktur ändringar, så nå... energi och nå liksom hälsovård och sånt här liksom, jag tror inte... jag tror inte att dom så stor påverkan, eller inte har påverkan på det här... huspriset, att där emot att om vi har liksom, om dom skulle börja bygga nå... vad skulle vi hitta på... ström, eller nå såna här power plants i området så tror jag att det sku... människor skulle flytta bort, bara på grund av, på grund av det, det skulle vara liksom ha en negativ inverkan på priset istället... över huvud taget så har vi, i Finland så har vi, speciellt här på Helsingfors område, så har vi ju liksom all annan infrastrukturen i så bra skick att inte ser jag riktigt att man skulle kunna, kunna göra saker så mycket bättre...

F: Okej

P1: Nu är det service och transporter dom två saker...

F: Det är dom två viktigaste?

P1: Helt, helt... helt säkert. Och sen för vissa människor är det här liksom hälso, men sen liksom, vi har hälsocentral här på området och sen finns ju jorv... dit ut men... inte ser jag det som ett problem.

F: Om vi skulle fortsätta på det här då att du anser att service och transport är det viktigaste, så ifall du skulle måste välja... om vi skulle nu se på Mattby som ett exempel, du får välja mellan att Västmetron byggs eller att Iso Omena byggs ut, vilket anser du att skulle ha en mera positiv effekt på er bostad?

P1: På vår bostad?

F: Ja, med att priset ökar. Tror du att Västmetron eller Iso Omena...

P1: Jag tror att Västmetron, helt på grund av att nuförtiden så... så det här... om vi tänker på nå butiker sånt här så... största, största delen av... köpen flyttar mer och mer mot det här nätet, så jag tror inte... butiker har på det sättet liksom inte likadan inverkan på priset, förstås är det då liksom lättare att du har all service i ett ställe än... inte kommer det och påverka priset på samma sätt som, som då just metron, att om vi tänker på nå... vad skall jag hitta på.... Till exempel i Tammerfors tänker vi på Lielähti, inte Lielähti utan... vad heter det här... Ideapark, som är då en tio kilometer från, från det här Tammerfors, så inte tror jag att, att på grund av Ideapark... liksom centret så, har priset växt så mycket på det där området, men sen igen om dom skulle bygga därifrån en metrostation mellan Tammerfors och Ideapark så tror jag att priset skulle vara helt annat, att det skulle ha ett mycket positiv inverkan... på det området.

F: Okej... jag tror det var det, tack för dina svar!

P1: Varsågod, hoppas du får något ut av det, haha!

Intervju 2 & 3

F: Om vi börjar då med fråga ett... Hur mycket tror du att stora förändringar i infrastrukturen påverkar prisutvecklingen i närliggande bostadsområden? Och med närliggande menar jag bostäder på en tre kilometers radie från förändringarna. Så om vi nu t.ex. ser här på Mattby var vi är nu, så hur mycket du att alla dom här förändringar som nu sker inverkar, inverkar på bostadspriserna?

P2: Det kommer nog att inverka på det viset att priserna stiger och de blir lättare sålda, när det är nära till allt.

F: Joo

P2: Både i Hagalund och Mattby.

F: Okej joo, tack. Då går vi till fråga nummer två ifall du inte hade något att tillägga?

P3: Nej, alltså... man kan ju se att priserna stiger säkert med över tio procent.

F: Men anors är du av samma åsikt? Tycker du att dom blir också lättare att sälja när allt det här händer?

P3: Joo, joo. Absolut.

F: Att det finns mera köparen på marknaden?

P3: Utan vidare.

F: Okej, fråga nummer två. Brukar prisförändringar ske snabbt eller är det frågan om en gradvis utveckling? Och ifall någon har exempel, så kom gärna med exempel... att tror ni om vi nu tänker på till exempel vad som händer här nära västmetron så... så tycker ni att den här prisutvecklingen har skett sakta under tiden som västmetron har byggts, eller hände hela, all förändring genast då när det publicerades att det kommer nu en metro?

P2: Jag tror att det har skett småningom...

F: Småningom, okej

P2: Inte sådär att det genast...

F: Inte över natt liksom? Fast alla visste om det...

P2: Joo, nej. Inte tror jag att det steg priserna genast på det viset.

P3: Men det aktiveras nog mera då metron börjar bli färdig... då stiger det mera.

F: Okej, anser du... ja den stiger mera mot slutet av att den börjar bli klar?

P3: Jaa, just så... den skall ju vara färdig i oktober, var det så? Det här året.

F: Joo den femtonde oktober skall den gå.

P2: Är det inte den sextonde Augusti?

F: Nej femtonde augusti! Ja så är det.

P3: Men det stämmer inte ändå.

P2: Nå nu tror jag att det blir färdigt det där...

F: Jaa nå det får vi se sen.

P2: Och alla det här förändringar här i Iso Omena så de skall väl vara färdiga den elfte augusti... där är stora plakat...

F: Joo det kommer jag ihåg att jag läste. Så ni är sams om det är en stegvis ökning och ökar kraftigare mot slutet av projektet?

P2: Joo

P3: Ja

F: Om jag kan ta här en tilläggsfråga; tror ni att den... när allt det här egentligen är färdigt, så tror ni att den där prisutveckling kommer att stagnera, att den slutar öka helt enkelt och kommer att hållas på en ganska jämn nivå efter det... eller tror ni att den kommer att fortsätta att öka ännu efter det?

P3: Jag tror att den kommer att fortsätta... och hit kommer bara mera och mera folk och bostäderna är värdefulla just därför att den där metron är här mitt i Mattby.

F: Joo det var bra, hade du något att tillägga?

P2: Nej, jag tycker samma... de här som bor nära metron... i de här bostäderna.

F: Joo

P2: Men de som bor lite längre bort här, från Mattby så vissa har besvär med buss hit och dit... får se hur det blir.

F: Joo, jag tror det kommer faktiskt här... jag kommer att fråga ännu om det där.

F: Det är faktiskt nästa fråga; tror du att bostäder inom ett kluster, så som vi är nu i Mattby kluster, generellt anses vara mera värdefulla än bostäder som är belägna längre ifrån?

P3: Joo

P2: Joo

F: Motivera gärna ditt svar. Varför är det då så?

P3: Nå därför att det är närmare till allting, metro, butiker och saker.

P2: Det är just när allt finns här nära, så många människor som är äldre flyttar då närmare det här metrostationen, att de inte skall behöva ta buss först och sen till metro och så vidare

F: Följesfråga på den här då att; om vi då tänker på t.ex. områden här som är... bostäder som är belägna nära till exempel havet, det har ju också ett slags värde...

P3: Joo

P2: Joo

F: Men tycker ni det här är mera värdefullt att ha en bostad här, om vi nu ser på kvadratmeterpriset, än att ha en bostad där nära stranden?

P3: Just nu när det blir färdigt metron så är det också nymodigt liksom... därför är det liksom värdefullare.

F: Hur är det om man ser då lite längre framåt i framtiden och tänker på att den här urbaniseringen kommer ju att fortsätta säkert en god tid, vilket betyder såna där glesbebyggelsen kommer i princip att lite försvinna...

P3: Joo precis. Just det.

F: Så det kommer ju att troligtvis även öka värde på dom bostäderna, men inte nu för tillfället när det inte händer...

P3: Joo, just det

F: Tycker du, eller?

P2: Jaa

P3: Och liksom vid stränderna byggs det ju inte sånahär höghus till exempel, utan...

F: Nää nå det är såklart svårt att jämföra bostäder när bostäder är olika storlekar och till olika ändamål och köparna är olika... joo, det stämmer, det är svårt att jämföra.

P2: Men nu är det ju höga priser vid de bostäder som är vid havet liksom, att där är man i lugn och ro. Det är oroligare här när det byggs så mycket tätt... alla hus...

P3: Joo, men majoriteten kommer hit i alla fall

P2: Naturen finns ju inte alls här, det är hus och hus och hus

F: Man kan säga att båda har ändå sina fördelar, men att den här fördelen är värdefullare än att vara belägen vid ett hav?

P2: Nå kanske...

F: Som ett exempel.

F: Då fortsätter vi, fråga nummer fyra.

F: Okei fråga nummer fyra; tror du att priserna på bostäder i närheten av Hagalund och Mattby centrum har ökat kraftigt under de senaste fem åren?

P3: Absolut på båda ställen, att det byggs ju hemskt mycket nu i Hagalund och Mattby också. Till och med så mycket att det stör trafiken.

P2: Men jag tror inte att de har ökat så hemskt mycket därför för att allt är så halvfärdigt. Så människor vill inte flytta före de ser hur det är när det är helt färdigt.

P3: Jaa men det byggs helatiden

P2: Joo det byggs...

F: Ja det byggs, men om vi ser på priserna, om vi endast tänker på bostadspriserna så i samband med byggandet så stiger priserna?

P2: Joo dom stiger, men inte har dom stigit så hemskt kraftigt tror jag

P3: Tio procent... det är ganska lågt räknat det.

F: Fråga nummer fem; hur tror du att framtiden ser ut för prisutveckling på bostadsområden som kommer att genomgå likartade förändringar i infrastrukturen? Här kan jag genast ge ett exempel om vi tar Stensvik, vart det är då på kommande den här västmetron, västmetron kommer att fortsätta. Så tror ni att det kommer att ske en likadan prisutveckling som det har skett här eller i Hagalund till exempel...

P3: Likadan, men kanske inte så mycket... så höga höjningar.

P2: Jag tror att metron, när skulle den komma dit till Stensvik? 1920? Nej, 2020!

F: Ja

P2: Om tidtabellen stämmer och pengarna räcker till. Nu stiger priserna där också, att...

F: Men inte på samma nivå?

P2: Nä, kanske inte... det blir längre bort.

F: Okej, nå om jag tar där en till fråga; varför tror ni inte att den stiger på samma nivå som den har stigit här och i Hagalund? Kan det... har det något att göra med distansen eller är det bara själva området eller servicerna, eller... vad kan det vara?

P3: Nå allt samman. Distans är ju en sak.

F: Okej, jaa. Är det då distans till centrum, eller vart?

P3: Ja, till vart som helst, till Helsingfors också. Och inte tror jag att dit kommer varuhus och såna där... köpcentrum som...

P2: Jag tyckte det stod nån gång att det skall bli något sånt där

P3: Nå en kommer det säkert att komma dit men, men inte så mycket som här.

F: Så investeringar kommer inte att vara på samma nivå?

P3: Nä, nä.

F: Okej, hade du något ännu att tillägga?

F: Okej, fråga nummer sex; tror du att västmetron är en nödvändig investering?

P3: Västmetron...? eller metro i allmänhet?

F: Ja alltså den här västmetron som nu löper en nota på över en miljard för tillfället

P3: Om man tänker på framtiden så är det nog säkert. Trenden är ju den att dit åt går vi ju, det kommer mera människor och då behövs det. Det blir fullt på landsvägar och gator. Dom kommer från Kitee hit liksom, haha.

F: Vad tycker du? Skulle vi ha klarat oss med bussar?

P2: Ja, jag tycker att det är en del som har skrivit om det här att så dyrt det har blivit med den här västmetron... med den här metron... att bussarna har ju funkat bra? Att nu skall dom byta från det ena till det andra för att komma med metron, och det går inte rakt buss till Helsingfors. Vad skall de använd dedär vägarna till när det inte går någo bussar mera, på det här stora, dyra, fina vägarna...

P3: Bilar.

P2: Men så vill det att vi skall sluta åka med bilarna och avgaserna?

F: Inte kommer alla ändå att sluta, det är ju frågan att dra ner på den här aamuruuhkan och iltaruuhkan, att det står ju helt stilla i Helsingfors.

P3: Det kommer att ändra på precis samma sätt som det har hänt i Stockholm och London, Moskva och var metron behövs...

P3: Sjunde och sista frågan; lista tre förändringar i infrastrukturen som du tror att inverkar mest på att det sker en positiv prisförändring. Så nu kan vi igen se på Mattby, och så kan ni lista tre förändringar som har hänt här som ni tror att inverkar mest på att det sker en positiv prisförändring. Om ni båda ändå var av den åsikt att prisen har ökat så... positiv prisförändring har skett, men vad tror ni att är dom tre viktigaste förändringar som har lett till att det här priserna har stigit här?

P3: Nå metro är ju förstås det viktigaste. Det liksom, det inverkar på alltsammans kan man säga.

F: Ja dom går lite hand i hand?

P3: Jaa

F: Men om vi skulle tänka så att ni skulle få välja, av allt det som har hänt här nu och så skulle ni måsta välja tre av dom viktigaste med tanke på att ni vill öka på priset på den här bostaden, så då skulle det vara metron och vad annat? Vilka två andra skulle det kunna vara? Är Iso Omenas utvidgande någonting som inverkar positivt på den här bostadens pris?

P2: Joo om man tänker på den här bostaden, så det inverkar ju nog mycket

F: Så servicenivån kan vi ju tala om, det kommer ju att stiga

P3: Joo här kommer ju terveyskeskus här

F: Så vi kan säga generellt att en ökad servicenivå är något som ökar på priset på den här bostaden?

P2: Joo det gör det ju, för man kan ju byta till Mattby om man rymms dit sen, till det här Iso Omena...

F: Hur är det sen, annat som har skett här? Om vi ännu skulle behöva en tredje... vad som inverkar positivt på det här priset

P2: Det, alltså om det gäller den här lokalen så tviver och talar mycket om att det kommer mycket såna här små restauranger och caféer, så då kan man liksom gå och testa olika

P3: Inte behöver du säga den här lokalen, utan alla här

F: Joo, alla, hela det här området. Om vi tittar på det här klustret här, allt som finns på ungefär en tre kilometers radie härifrån

P2: Joo se det blir ju också för alla här kring också, så då börjar det komma mera hit... en del kan ju komma med metron hit också

F: Men hur tycker ni, om vi tänker då på butiker och restauranger, men så finns här också en massa nybyggen och det kommer säkert att komma ännu till. Tror ni att dom här butikerna och restaurangerna har större inverkan på bostadspriserna här än vad dom här nybyggen har?

P2: Jaa...

P3: Joo nå nu tror jag det

P2: Nu kan det hända att det har mycket, säkert

F: Joo nå det är vad ni tycker

P3: Här kommer ju femtio stycken restauranger och caféer

F: Så i princip hela den där Iso Omenas, nå vi talar ju om service och allt annat så... hela utvidgande av Iso Omena

P2: Joo så nu är det ju ett stort plus

F: Okej nå jag tar ännu en följdfråga till det här; tror ni att nybyggen inverkar... jag var ren inne på det här, men tror ni att nybyggena inverkar på kraftigt på bostadspriserna. Att nu till exempel här byggs den här, vad heter den nu...

P2: Jaa, fjorton våningar...

F: Ja, nå det här huset som är här bredvid. Att den kommer säkert... eller tror ni att den kommer att lyfta på medelpriset här i hela området? Om vi tänker på...

P3: Joo

P2: Joo nu tror jag att det kommer att inverka.

P3: Och samma händer det i Hagalund.

F: Okej, tack för det här! Vi är faktiskt klara här

P3: Tack!

P2: Tack!

Intervju 4

F: Mennään sitten suoraan kysymyksiin. Kysymys numero yksi; Paljonko uskot suurten infrastruktuuristen muutosten vaikuttavan ympäröivien asuinalueiden hintakehitykseen? Ja ympäröivillä asuinalueilla tarkoitan asuntoja jotka sijaitsevat kolmen kilometrin säteellä muutoksista.

P4: Mä uskon itse vaikuttavan asuntojen hintoihin nostamalla, riippuen kuinka paljon riippuu voimassa olevasta infrastruktuurista, että jos... mutta ehdottomasti. Nousevan yllisen markkina... miten markkina muuten kehittyy. Nostamalla sen alueen hintoja asunnoissa.

F: Joo, kiitos. Mites tota... tossa kysymyksessä on se kolmen kilometrin säde, niin missä sä luulet että se niin sanottu maaginen raja kulkee? Että, kun näitä hintamuutoksia tapah-

tuu... tapahtuu tällaisia isoja hankkeita ja muutoksia infrastruktuurissa, niin missä sä uskot että se raja menee sitten siihen että se hintakehitys... että asuinalueen hintakehitys ei vaikutu siitä infrastruktuurin muutoksista... uskotko sä että toi kolme kilometriä..

P4: Se on, se on vaikeata ottaa kantaa siihen, tuota... just Espoon alueella missä tässä kysymyksen asettelulla ollaan tultu... niin... niin, se saattaa olla hyvinkin oikea kun tässä mielessäni karttaa mietin niin tuota, niin saattaa hyvin olla. Voi olla että esimerkiksi Mäntynkylän alueella niin, sitten kun mennään kolme kilometriä sinne pohjoiseen niin aletaan käyttää muita liikennevälineitä... että mennäänkö sitten junan puolella? Että se on aika lähellä... Sanotaan että tietysti se hinnan nousu siellä ydinalueella, kilometrin sisällä on varmasti niin kun, en tiedä pystyykö vielä tutkimaan mutta aika lailla ne sinne tulee, sinne se rakentuminen keskittyy että sillä pystytään vielä ratsastamaan, sillä tulevalla metrolla... paremmilla tota, paremmilla liikenneyhteyksillä, mutta tota... mitä pidemmälle mennään sitä vähemmän se nousu tulee olemaan, sehän on aika loogista ajatella näin.

F: Selvä, mennään sitten seuraavaan kysymykseen; Tapahtuuko hintakehitys nopeasti vai onko muutos asteittainen? Anna mielellään esimerkkejä, sekä kerro mikä sinun mielestä on nopea hintakehitys.

P4: Joo, mä olen tuota, oikeastaan tässä sillain että... mä olen toiminut tuolla Espoossa silloin kun nämä päätökset on aikanaan tehty ja, ja, toista kertaa minua haastatellaan tästä, haha... edellinen oli Helsingin Sanomat joka kyseli mielipiteitä... Kun tehdään päätös, tai oikeastaan enemmän kun suunnitteluvaiheessa aletaan niin kyllä tää markkintalous on sellainen että kyl me otetaan heti se niin kuin; ”mahdollisesti tähän tulee sitten metro” tyyppisillä tota noin käytännön esimerkillä niin tuota noin niin, me myydään ja yritetään saada parempaa hintaa, ja se on sellainen potentiaalinen mikä tulee tulevaisuudessa... mä olen sitä mieltä että tuota noin niin... tämä menee vähän asteittain toki että sitten kun se päätös tulee, ja, ja alkaa olla niin kun... kaupunki tekee sen päätöksen ja saa rahoituksen kuntoon, ketä kaikki sitä maksaa... kaupunki ja valtio ja tota noin, niin kyllä silloin tulee sellainen piikki, et tulee aika lailla paljon sellaisia piikkejä, et mä olen sitä mieltä että tota noin välittömästi nämä alkaa nousee ja ne heti niin kun, vähän sen trendin yläpuolelle menee mutta tuota... mulla on vähän sellainen mielipide että sitten kun se vihdoin ja viimein, metro nyt sitten valmistuu niin kyllä se sitten vielä enemmän, tulee taas sellainen

uudentyyppinen piikki siinä, että tuota... että sitä myydään kyllä sillä metrolla sitä asuin-
aluetta, jaa, jaa, jaa voi olla että tuota, osa, osa tuota noin niin kaupasta siirtyy niin kun...
häviäjänä on ne jolla ei ole samanlaista, samanlaista tuota... samanlaisia liikenneyhteyk-
siä sitten... suuntaan, erityisesti Tapiolassa niin varmasti niin... se on moneen kertaa
kyllä niin kun, kaikki tietää et nyt se tulee, ja nyt sit kun se tulee niin, se on noussut
varmasti arvostus jonkun verran siitä... mutta tuota nyt kun tämä vihdoon ja viimein se
aukeaa niin se varmasti vielä nostaa, vielä, mä uskon että se nostaa vähän lisää.

F: Missä vaiheessa uskot että se hintakatto tulee vastaan sitten, että ei vaan... riippumatta
siitä mitä sinne enää tulee ja rakennetaan ja jatketaan sitä hanketta, niin se hintakatto
varmaan tulee vastaan jossain vaiheessa, mutta missä vaiheessa se sitten oikeasti on?
Onko se siinä vaiheessa, nytten tässä esimerkkinä jos katotaan Tapiolaa niin, onko se siinä
vaiheessa kun nyt 2019 suunnilleen kun toi kauppakeskuksen viimeinen vaihe on valmis
ja metro kulkee ja on jo vähän niin kun sillai että alkaa tilanne rauhoittumaan...

P4: Joo, tietysti paljon muutkin asiat vaikuttavat näihin hintakehityksiin kun pelkästään
tämä, mutta jos specifisti keskitytään tähän näin niin... kyl mä luulen et siellä mennään
maksimihinnalla koko ajan et tota... et, et, Tapiola suurin osa siitä kaupoista viime ai-
koina on ollut niin kun uusia asunto kauppoja jotka on kyllä, kyllä tota... niin varmasti,
varmasti ei olisi niin kalliita jos ei sitä... että en osaa vielä vastata tuohon kysymykseen
itse asiassa...

F: Okei

P4: Tarkalleen sanoen. Et tuota, mun mielestä se on jo aika lailla... aika lailla hintakatto
on kyllä siellä saavutettu, et kyllä siellä on kallista tällä hetkellä, todella, todella, huomata-
tavan kallista... mut et johtuuko se sitten tästä rakenteesta et siellä myydään niin... et jos
kaikki kaupat, muutkin kun käytettyjen asuntojen kauppa niin kyllä tapiolan hinnat on
tällä hetkellä todella korkeita.

F: Selvä

P4: Ja ne on todella korkeammat niissä uudiskohteissa kun sellaisissa paikoissa joissa
niitä ei ole... mut et onks sit Tapiolan alueellinen sijainti sit myöskin, et koetaan kuitenkin
vähän niin kun Espoon arvoalueeksi... no varmasti Tapiola on kallein käsitteekseni niin
kun ei meren rannalla olevista asuinalueista... Espoossa.

F: Selvä, kiitos. Tuota, mennään kolmanteen kysymykseen; Uskotko että asunnot klusterin sisällä yleisesti ottaen arvokkaampia kuin asunnot jotka sijaitsevat kauempana? Tässä vielä sitten jos voit perustella vastauksesi, haha...

P4: Joo, uskon että tuota noin niin, tietysti kun mihin metropysäkit tulee... tuota noin niin, se on oikeastaan sitten aika lailla myös se kaavoitus mikä liittyy siihen et siihen tulee aika paljon siihen lähialueelle myös uudisrakentamista joka tietysti automaattisesti verrattuna vanhempiin kohteisiin nostaa sitä tuota noin niin... ne on kuitenkin niin kun, kuitenkin paljon arvokkaampia kuin käytetyt talot, tuota noin niin... niin, niin sitä pääsis oikeastaan sitä kautta, tuota mun mielestä se rakentaminen on jonkun verran keskittynyt näihin metro... Espoo on keskittänyt kaavoituksen lähelle metroasemia ja siihen lähialueelle... niin, niin se oikeastaan vastaa itse itsessään tuohon kysymyksen asetteluun... Ja kyllä varmasti Espooseen tulee jäämään sellaisia... sellaisia, tuota noin niin, asuinalueita mistä tuota noin niin... liikenneyhteydet eivät valitettavasti ole lähellekään tätä tasoa koska toi tulee olemaan tosi hyvä juttu että, paljonko työpaikkoja tulee näitten tuota noin niin, näitte tuotan pysäkkien ympärille... aika moni haluaa asua lähellä niitä paikkoja, mut kyl se rakentaminen on se vastaus mikä niin kun näille alueilla, mikä mun mielestä vastaa tähän kysymykseen... et ne on huomattavasti arvokkaampia.

F: Mites jos tota... otetaan vaikka Tapiola sitten esimerkkinä; siellä on sitä uudisrakentamista siellä... niin kun mihin metro siis tulee... paljon, ja hinnat nousee, keskineliöhinta on jo melkein katossa niin kun sanoit, tai on jo katossa, et se ei siitä nouse niin, uskotko sinä et se vaikuttaa... otetaan vaikka Westend joka on siinä kuitenkin hyvin lähellä, uskotko sinä että se vaikuttaa negatiivisesti siihen Westendin hintaan, tai alueen hintakehitykseen?

P4: Mun mielestä Westend on niin erillään kuitenkin...

F: Et onko se ostajakunta niin erilainen Westendissä kuin Tapiolassa?

P4: Kyllä mä sanoisin näin, kyl mä sanoisin... ehdottomasti sitä mieltä et en usko että tällaisilla... on kuitenkin pieniä poikkeuksia niin kun tällaista, infrastruktuurin muutoksista... totta kai, kyllä hän ne Westendiläiset... nuoret, sieltä lapset jotka haluaa keskustaan niin kyllä ne metrolla yhä menee et ei ne taksilla vieläkään mene tai linja-autolla tai autolla... on aika lailla sitten... aika lailla tuota noin niin... eri, eri markkinat kuitenkin...

mä, mä en näkis että tuota... mä otan vaikka toiselta puolelta, tuota noin niin Itä puolelta tuota... en mä usko että Kulosaaren hinnat noussut koska metron takia, et ne on vaan aina, se paikka on, vähän niin kun muita ominaisuuksia... kun tätä liikenneyhteyksiä muualle... ja vaikka sama Westendi ehkä Haukilahtikin, jotka kuitenkin molemmat tulevat... mut kyllä ne hyötyy paljon siitä että tuota noin niin... totta kai, mä en osaa sitä hinta yhteyttä sanoa, siellä on aina ollut kallista...

F: Mitä jos vielä jatketaan tuolla samalla kysymyksellä, ja jatketaan tuota... mites toi arvon säilyvyys noissa asunnoissa, niin uskotko sinä että... säilyykö arvo paremmin klusterin sisällä?

P4: Ehdottomasti, joo.

F: Jos nyt jatketaan tätä Tapiola Westend esimerkkiä...

P4: Joo kyl se... kyl se tota yhä aina vielä tolle kuluttajalle, kuluttajalle kuitenkin myyntiargumenttina tässä että metrolle on lyhyt matka... tota, aika lyhyestikin et tota... et, et, kuitenkin se houkuttelevaisuus et kun on hyviä liikenneyhteyksiä lähellä niin se aina auttaa, aina auttaa myyntiprosessia, ja, ja se ei nyt poistu siitä mihinkään et tuota noin niin... oikeastaan niin kun jo metrosta tulee jotain negatiivista aikanaan, niin kun että metroasemien läheisyys... tulee ongelmia, tuollaisia, niin ne on oikeastaan ainoat mitä vois kuvitella että tuota noin niin... mitkä voisi jollain tavalla niin kun haittaa sitä... meluhaittoja siitähän ei tuu, en tiedä et onko sit esteettisesti haittoja kun juna... mä en ihan tarkkaan tiedä miten se... miten se liikkuu siellä, siellä tuota noin niin, mutta... tuleeko vähän niin kun, onko... saako metroasemilla turpiin ja muuta et se voi olla sellainen asia niin kun mikä voi jonkun verran... en, en tiedä tuleeko sit, sitä ongelmaa olemaan tuota noin niin... Espoohan on Suomen turvallisin kaupunki eilen just luin et tutkimuksen...

F: Jos mietitään Westendiä ja Tapiolaa niin tuota siellähän on sit taas se sosiaalinen status esimerkiksi Westendin kanssa että, ostetaan sieltä asunto koska siinä on tietty sosiaalinen status, ja sit jos mietitään aluetta mikä on lähellä metroa niin uskotko sinä et se sitten se, sosiaalinen status siellä, onko se hyvä vai huono? Jos mietitään millaisen... mihin päin me ollaan menossa, että hyvä harva käyttää autoa nykyään, ja haluaa olla ekologinen, ja näyttää sitä muillekin. Niin eikös silloin... tarkoittaako se sitä että nämä alueet jotka ovat metroasemien lähellä... niin kysyntä tulee vaan nousemaan vielä entisestään, ei vaan sen

takia et siellä on helppoa asua vaan myöskin sen takia et siellä on sosiaalinen status että sinä asut hyvien liikenneyhteyksien lähellä jotka ovat ekologisia käyttöä.

P4: Riippuu aika paljon tuosta liikennepolitiikasta, että mitä tulee olemaan... mitä maksaa bensat tällä hetkellä; se ei maksa mitään... tosi pieniä asioita, mutta tuota noin niin... mut, mut, kyllä mä olen niin kun, koen joka tapauksessa niin kun ensimmäiseen vastaukseen että tuota noin niin... asuntojen hinnat jotka ovat lähellä hyvien liikenneyhteyksien niin ne kestää paremmin ja ne nousee korkeammalle, että tuota vastaan... politiikkamaisesti perus vastuksella.

F: Asia selvä, kiitos. Neljäs kysymys; uskotko että asuntojen hinnat Tapiolan ja Matinkylän keskustassa ovat nousseet vahvasti viimeisen viiden vuoden aikana?

P4: Ei ne musta vahvasti ole nousseet, että tuota noin... et jos lähdetään vanhoja asuntoja kauppaa niin tuota noin... johtuen siitä ikärakenteesta mikä tuota, se mikä se rakennuskanta on, täytyy muistaa et Tapiola kuitenkin on rakennettu niin kun sellaiseen aikaan et se on ... aika vahva peruskorjaus, korjaus tuota noin niin... joko edessä tai niitä joudutaan tekemään tällä hetkellä, että tuota noin niin mä uskoisin että asuntojen hinnat ovat... tämä on mun mielipide, mut mun mielestä... alueen keskihintaa on nousseet sen vahva uudisrakentamisen takia.

F: Niin se johtaa siihen että alueen keskineliöhinta...

P4: Kyllä! Oli se sit tuhat kauppaa mitä siinä tehdään ja sit ne uudet tulee sieltä tolla uudella kovalla hinnalla niin nostaa sitä keskiarvoa. Mut tuota noin, kyllä se totta kai niin kun... yhä vielä, tääl on hyvät liikenneyhteydet lisännyt sitä kysyntää myöskin näissä vanhoissa totta kai, mutta tuota noin... mutta, tuohon hinnan nousuun siihen mä en usko... kun sitäkin tässä jonkun verran tutkinut niin tiedän että siellä on, siellä on oikeastaan, siis kun... sukupolven vaihdossa se nyt on isoissa näissä rivitaloissa mitä alueella on, ne on nytten ne jotka on sinne muuttanut sinne 60-luvulla, 70-80 vuotiaat on siirtynyt noihin uusiin taloihin siellä mitä alueella on helpompaa... helpompi tuota noin niin, ehkä vähän yleistäen mutta tuota, on haluttu muuttaa niistä omakotitaloista ja isoista kahdensadan neliön rivitaloista koska lapset on muuttanut jo kauan, kauan sitten pois kotoota, niin... ei ole enää tarvetta niin isolle tilalle... niin, niin tää segmentti on oikeastaan siirtynyt niihin uusiin taloihin alueella, ne haluaa kuitenkin pysyä alueella, mut ne haluaa

uuteen taloon ja ne haluaa sen 90 neliöisen tuota noin niin... kenties merinäköalaa laulavaa asuntoa sieltä Tapiolasta ja, ja maksaa itsensä kipeäksi, mutta tuota noin niin... mutta siinä on taas sitä hinnannousua alueelle.

F: Kyllä. Tuota mennään seuraavaan kysymykseen; Miltä usko hintakehityksen tulevaisuuden näyttävän asuinalueilla jotka kokevat samankaltaisia muutoksia infrastruktuurissa? Tässä voitaisiin käyttää esimerkkinä esimerkiksi Kivenlahti... sinne suunnitellaan, tai siis tulee länsimetro 2020, mennessä pitäisi olla valmis... niin luuletko että siellä tapahtuu samanlainen hintakehitys kun täällä... täällä, täällä minä tarkoitan Tapiolaa ja Matinkylää.

P4: Joo, tuota... varmaan tuota noin, varmaan niin kun se myyntinsä helpottuu sillä lailla että tuota... tietysti niin kun jokaisella, jokaisella alueella on joku oma lähtötilanne mistä mennään, niin Kivenlahti on tietysti niin kun kahta esimerkkialuetta... mihin hinta laskee kun mennään länteen päin, mutta tuota... kyllä se varmasti tuota helpottaa, tuota noin niin... en näkisi että ihan samanlaista buumia tulee, myöskään sinne ihan saman vertaa kuitenkaan tulla rakentaa sitä uudisrakentamista, niin tuota... hintataso varmasti pysyy kohdallaan, tai ei siis... ei tule suuria menetyksiä, että siellä on aika lailla sama tilanne, et Kivenlahti on pikkasen tuorempaa asuinaluetta kun nämä kaksi edellä mainittua, että Espoohan on käytännössä Tapiolasta lähtenyt, tuota noin niin kasvamaan, niin tuota... niin, niin, kyllä se auttaa hinnan, hinnan pitävyydessä että Kivenlahdessa tehdään myös tosi paljon näitä peruskorjauksia nyt, niin tämä on tietysti tietty apu sille että ainakaan täysin hinnat ei romahda, mutta tuota mä en kuitenkaan uskoisi samanlaista niin kun hinnannousua ja samanlaista hintatasoa tule... eikä ole tälläkään hetkellä, että tuota, mutta kyllä tietysti patterihan näyttäisi että jos tulee metro viereen niin kyllä se helpottaa sen asunnon myyntiä, että tuota verrattuna vaikka moneen muuhun paikkaan.

F: Mites tuota kun sanoi että siellä on kuitenkin huomattavasti halvempaa kuitenkin... halvempaa tällä hetkellä, niin jos mietitään prosentuaalinen kasvu mitä siellä tulee, ehkä tapahtumaan...?

P4: Joo, vaikea spekuloida mutta todennäköisesti tullaan prosentuaalisissa luvuissa olemaan ihan samoissa luokissa, et mä en kyllä tosiaan niin kun, en ole käynyt niin kun hintakäppyrää tuota... mitä yleensä, trendiin verrattuna niin kun mitä näitten asuinalueitten hinnat on metropäätöksien aikana noussut, että tuota noin niin... ehkä mulle tuli vähän

tällainen subjektiivinen mielipide kun minä en henkilökohtaisesti Kivenlahden aluetta viihtyvyydestä niin kun pidä... että tuota... mutta, mutta mun veljeni asuu siis Saunalahdessa, tuota noin niin... asuu siinä... uusi alue joka on rakennettu, siihen tulee myöskin, tai metro vaikuttaa myös siihen paljon, Espoohan on sinne rakentanut paljon uusia taloja, ja sieltä kaikki liikkuu autolla Helsinkiin niin voisinkin kuvitella että sen myytävyyttä tulee olemaan samalla lailla kun tää kaikki muu tulee... nämä hyvät liikenneyhteydet tulee paranemaan, että, että...

F: Selvä, kiitos. Seuraava kysymys; Uskotko Länsimetron olevan tarpeellinen investointi?

P4: Joo ehdottomasti, olen kyllästynyt katsomaan kun Espoolaiset ajavat sieltä Runeberginkadun läpi aamusta... ja sit kun lähdän töihin. Todella kiva, ehdottomasti, pitäisi olla enemmän tätä metroa!

F: Mitä mieltä sinä olet siitä että Länsimetroa jatkettaisiin esimerkiksi Kirkkonummea päin sitten... onko se sinun mielestä tarpeellinen investointi...?

P4: Kirkkonummi on vähän kaukana, en tiedä miten, paljonko tulee kustannuksia... enhän minä osaa niitä laskea ollenkaan, mutta tuota... Sarfvikiin jos menisi niin olisi hyvä, minäkin voisin mennä metrolla pelaa golfia, haha... no enkä menisi. Mä toivoisin että tulisi tuohon etelä-pohjois suuntaan metroa, esimerkiksi munkkiniemeen... et se ratikka kestää 40 minuuttia keskustaan, että tuota...

F: Että tuota länsimetroa sit esimerkkinä kritisoiitiin hyvin paljon ja... ja tällä hetkellä mitä yli miljardia maksanut, varmaan tulee vielä jatkaa... tuota kasvua, rakentamista ja laskuja tulee lisääntymään hiukan, niin tuota... kyllähän se tuo sitä takaisin sitä rahaa, enemmän kuin mitä siihen on investoitu kuitenkin... että onko se sit kaikki vaan tämmöinen niin kun... vähän niin kun turhaa, että ihmiset valittaa sitten vaikka ne ei oikeastaan tiedä faktoja, ja sit se oikeastaan johtaakin siihen että kaupungit ja muut joutuvat sitten miettimään uudelleen noita investointeja ja laittaa turhaa aikaa tommoiseen selittelyyn ja muuhun joka taas hidastaa näitä hankkeita.

P4: No en mä, mun mielestä se on ehdottomasti tarpeellinen... ylipäättänsä niin julkisen talouden pitää investoida tuota infraan koska siinä on aika paljon muutakin kuin tuota...

no totta kai tämä hyödyt on mun mielestä ihan ehdottomat, että itse kun Helsingin keskustassa asuu niin mä mielellään näkisin tuota noin ihmiset... liikkuvan vähemmän autoilla, ensimmäinen se ja toiseksi tämä on aika hyvin työllistänyt Suomea mikä on parempaa, tuota noin... sit on tietysti se että jos liikenne määrät vähenee niin tuota noin autoliikenteessä niin kyllä meillä on aika paljon kaikilla mukavampaa sählätä ja ylipäättänsä tällä pääkaupunkiseudulla... sitten aika moni, eihän kaikki tarvitse liikkua neljällä pyörällä tuolla ja katsoa sitä länsiväylän ruuhkaa, niin se on kyllä... että, että pääsee, ei tarvitse... veljeni asuu saunalahdessa ja käy tuossa nordealla töissä aivan tuolla Hakaniemen pysäkin vieressä, niin saa nähdä käykö poika metrolla töihin, haha...

F: Mites sitten sinun kanssa, luuletko sinä että tulet vaihtamaan autoa metroon?

P4: Ei. Minulla ei ole minkäänlaisia... mä en liiku sillä akselilla oikeastaan ollenkaan. Tammisaareen se ei kuitenkaan mene... mökille.

F: Mutta sinä luulet yleisesti että ihmiset tulevat siirtymään sitten enemmän autoilusta siihen että käyttävät metroa?

P4: Erittäin hyvin jos työpaikka siirtyy sinne niin, varsinkin... se on, se on toivottavasti nopeampaa... se on tuota... mä toivon ainakin niin, saadaan vähän autoja pois keskustakin.

F: Okei, mennään sitten viimeiseen kysymykseen; Listaa kolme infrastruktuurista muutosta joiden uskot vaikuttavan eniten positiiviseen hintakehitykseen ympäröivissä asuinalueissa. Ja ympäröivissä asuinalueissa on se kolmen kilometrin haarukka mikä oli tuossa aikaisemminkin... mitkä ovat sinun mielestä ne kolme tärkeintä jotka vaikuttaa siihen hintakehitykseen?

P4: No totta kai kun rakennetaan tuollaiselle alueelle paljon, sitten kuitenkin... mulla ainakin sellainen käsitys että aika hyvin keskittynyt tähän että metrot ja paikat on katottu hyvin selkeesti... selkeesti, että missä ihmiset liikkuu ja missä tuota noin niin... missä ihmiset, asuvat ja työskentelevät ja tuota mistä liikutaan, niin, niin... Alueelle tulee palveluita, usein tulee näitä pysäkkejä... terveyskeskuksia ja kirjastoja ynnä muuta ja ihmisten on helpompi liikkua ja hakea näitä palveluita... päiväkoteja tulee aika paljon, moni varmaan kun menee vaikka Matinkylään metrolla niin tuota noin niin... vie päiväkotiin joka on kohtuullisen lähellä tai alueella... lapsen, ja sitten tuota noin niin, sitten, sitten,

tuota noin niin... sitten jatkaa tuota noin niin, sillä kulkuvälineellä työpaikalle. Mä toivon että nää tekevät tarpeeksi autopaikkoja ihmisille jotka... Espoosta, nöykkiöstä... ei kukaan sinne metroasemalle kävele, se on aivan varma, mut saadaan kuitenkin sitä liityntäpysäköintiä paljon, että tuota... sitä on jonkun verran tuossa noin, mä aina tossa ihmettelen kun käy ruoholahden citymarketissa ja siellä on kymmenen kerrosta liityntäpysäköintiä... niin mä toivon että sitä liityntäpysäköintiä pystytään saamaan tuonne, tai sitäkin rakennetaan, että ihmiset kuitenkin ei lähtisi omilla autoilla vaan oikeasti käyttäisivät... jos kaikki, tai ihmiset käyttäisivät paljon metroa, niin tuota noin mä luulen et sieltä... toimis, toimis vielä vähän paremmin. Mä en toisaalta haluaisi sellaista niin kun että sinne olisi vaikeata päästä, niin kun näihin metroihin. Et se olisi niin kun helppoa, että sä tulet sieltä vaikka tuota noin niin... tuota noin niin, lähialueelta niin saat autosi parkkiin ja sun on helppo hypätä siitä, sun ei tartte mennä tohon q-parkkiin stockmannille joka on ihan täynnä, vaan tuota... ja sitten sä pääset helposti pois., toivottavasti vaunuihin tulee tilaa että siellä on niin kun tarpeeksi tilaa... mä olin oikeastaan hong-kongissa metrossa ja voin sanoa että huhu.... Haha, niin paljon ihmisiä en ole nähnyt ikinä... sainko siihen jo kolme?

F: Ehkä, tuota mitäs jos vielä tehdään sillain että otetaan esimerkkinä Tapiola, niin siellä on nytten hinnat katossa ja... niin kuin sanoit tuossa aikaisemmin... ainakin lähelle sitä kattoo, niin tuota mitkä kolme, sillä alueella, mitkä on ne kolme tärkeintä infrastruktuurista muutosta jotka on vaikuttanut siihen hintakehitykseen? Ja sitten jos laitat ne vielä tärkeysjärjestykseen... mikä on se numero yksi? Onko se länsimetro vai onko se, se että Ainoa kauppakeskus sitten uusitaan ja toinen puoli rakennetaan vähän isommaksi... tai tulee korkeampi palvelutaso, vai mikä se oikeasti on? Mikä on se mistä se lähtee?

P4: No Tapiola on tällainen puutarhakaupunki että, se nyt varmasti on yksi tällainen että... maine ja tuota noin niin... Tapiola on oikeastaan Espoon kannalta niin sijaitsee aika hyvin niin kun... aika hyvin niin kun... siellä on mun mielestä niin kun kaikki. Siel on teatterit, leffateatteria siellä ei taida olla...? En tiedä lopettiko se bio Tapiola... Mutta... verotoimisto... Tapiolan lähettyvillä on mun mielestä kaikki sellaiset mitä niin kun, se on kuitenkin tosi lähellä Helsingin keskustaa, että sieltä on helppo mennä Helsinkiin. Nyt varmaan vielä enemmän korostuu se että... mä en nyt tiedä monta minuuttia siinä menee... metron kanssa, mutta sä olet kuitenkin käsittääkseni vähän yli kymmenessä minuutissa Helsingin keskustassa, että siinä voi sit sanoa että se metro sit auttaa

paljon. Mut kyllä mun mielestä Tapiola, mekin käydään itse asiassa joskus aikanaan käyty Tapiolassa kymmenisen vuotta sitten niin kyllä se jo silloin oli hyvä, että tuota siellä on stockmanni, siinä on kaikki niin kun oikeasti, 200-300 metrin lähetyvillä... toisaalta ihan samanlaista kun käyt Helsingin keskustassa pyörimässä... viime aikoina ei olla käyty että nyt en osaa tarkalleen sanoa, mut Tapiola on ihan kiva paikka et siis uimahalli, ollaan käyty tosi paljon lasten kanssa siellä uimassa aikanaan... niin kyllä siellä melkein kaikki löytyy...

F: Okei, mites sitten tuollainen uudisrakentaminen, vaikuttaako se kuinka paljon hintakehitykseen?

P4: Siis se nostaa ihan automaattisesti, mä olen aina ollut sitä mieltä... tuota noin, se jopa nostaa niitten käytettyjen asuntojen hintaa koska tuota noin niin... se vain jotenkin tuo, tuo niin kun... okei, mul ei ihan ole varaa tuohon 100 neliöiseen 800 tuhatta maksavaan, mut mä voin ostaa ton 100 neliöisen 450 tuhatta maksavan, ja... Tapiolahan on sinänsä, taloyhtiöt on hyvällä paikoilla ja siellä on merinäköaloja ja ynnä muuta, niin ne on sitten aina olleet kalliita ja haluttuja, että tuota noin niin... sitten kun tulee uutta asumista ja tietysti just tuollainen sosionominen... et kun tulee paljon asumista niin... on tullut vähän eri olo Espoossa kuin Helsingissä... tämä metroalue että kyllä ne nostaa arvostusta... aluearvostus nousee ja tuota noin, sillä on tällainen kovan rahan asunnon hinta pitää paikkansa, tai... ne on haluttuja ja silloin ne menee myyntiin ja silloin tehdään lisää oikeastaan, yksinkertaista... meillä on tässä toiselta puolelta Helsinkiä vähän erilaisia kokemuksia, että tuota...

F: Mitä jos... sinä puhuit äsken tuosta, tai no siis katsotaan nyt Tapiolaa ja Westendiä jotka ovat aika lähellä toisiaan, mutta kuitenkin sosiaalinen status näillä kahdella alueella on erilainen... nyt sitten kun länsimetro tulee, niin mitä sinä uskot että se tulee muuttamaan? Luuletko sinä että esimerkiksi Westendiläiset saattavat alkaa muuttamaan sitten Tapiolaan kun siellä vähän vaihtuu se sosiaalinen status kun siellä on kalliit asunnot, et sinun pitää olla aika varakas pystyt sieltä ostamaan hienon asunnon ja sitten jokseenkin se että nykyään myös ekologisuus on sosiaalinen status, tai se vahvistaa sitä...

P4: Niin mä en tiedä paljon ne tekee sitä merenranta tyyppistä näkymillä olevilla asuntoja, tai se on itsestään selvä että Westendistä jonkun verran se... Westendissa on paljoo van-

hoja... Westend on käytännössä 60-luvun lopulta, 70-luvulla tehty että aika sama kehitystä sielläkin on kun Tapiolan omakotitalo ja rivitalo asumisessa, mitä nyt on vähän verrattuna westendiin, että totta kai ne houkuttelevimmat uudiskohteet... high-end uudiskohteet, löytyy kuitenkin Espoosta niin tällä hetkellä Tapiolasta. Niin, niin jos sä olet arvokkaassa omakotitalossa westendissa niin jos sun niin kun ikä... sulla tulee ikää etkä sä halua enää asua pientalossa niin kyllä hän sä sitten suoraan, käytännössä tulet Tapiolaan... Että, että siinä käytännössä on se linkki mikä siinä tulee olemaan... Tuleeko nousee sen, Tapiolan status? Varmaan tulee jonkun verran, Tapiolassa niin kun se edellinen kerrostalokanta on ollut aika kauheita siinä itätuulentiellä... verrattuna siihen kun me mennään 200 metriä etelään missä Lähi-Tapiola tällä hetkellä rakentaa... mun käsittääkseni sinne on oikeasti huoneistokeskus sitä paljon myynyt, niin hyvin paljon niitten asiakaskunta tulee tuolta... Tulee, tulee, kultahammasrannikolta, elikkä tästä etelästä.

F: Mitä sinä uskot sitten... no ainakin Tapiola on ollut tunnettu siitä että siellä on paljon vanhempaa ikäpolvea... nyt sitten kun tulee metro ja sun muut infrastruktuuriset muutokset ja uudiskohteet ja niin poispäin niin... niin uskotko sinä että se tulee muuttumaan sitten...?

P4: En usko, en usko. Mä uskon vieläkin sen että Espoossa nuoret perheet perustavat... koulutetut ihmiset, ne halua kuitenkin vielä tämän vaiheen elämästään pientaloissa eikä kerrostaloissa... että mä uskon että se tulee vielä jopa korostumaankin että palveluiden ääreen tulee vanhemmat ihmiset... tämä on mun mielipide.

F: Mutta jos mietitään niin että esimerkiksi minun sukupolven ihmiset, sellaiset 20-30 vuotiaat, niin vain joka toisella on ajokortti, tai oikeastaan alle joka toinen... jos sinä otat sen huomioon tuohon mitä sinä äsken sanoit... niin heillä ei ole autoa, niin millä he sitten liikkuu perheensä kanssa sitten? "

P4: Varmaan muuttavat Helsinkiin... mutta se on ehkä mun mielipide... tulevat mielummin tähän etelä Helsinkiin. Mutta tuota sinulla on hyvä pointti siinä, en edes ajattelut asiaa... tuota noin niin... mahdollisesti.

F: Okei, se oli sitten siinä. Kiitos ajastasi ja vastauksista!

Intervju 5

P5: Olemme kasarmitorilla, eli kasarmikatu 36 ja, ja kahdeksas päivä oy:ssä

F: Kiitos. Siirrytään suoraan sitten kysymyksiin. Ensimmäinen kysymys, paljonko uskot suurten infrastruktuuristen muutosten vaikuttavan ympäröiviin asuinalueiden hintakehitykseen? *yskähdytys* Anteeksi. Ympäröivillä asuinalueilla tarkoitan asuntoja jotka sijaitsevat kolmen kilometrin säteellä muutoksista.

P5: No, tällähän on todellakin vaikutus. Sehän on eittämättä selvää että sillä on vaikutus, koska... koska kun siellä palvelut kehittyvät, sitä myöten sinne tulee työpaikkoja lisää ja jopa vanhatkin asuinalueet sitten saa tällaista virkistystä siitä. Plus että sit kun sinne tulee tietenkin ihmisiä työpaikkojen perässä ja, ja tuota, asunnot pitää löytyä niin onhan sillä iso merkitys.

F: Selvä. Mitä mieltä sä olet tuosta kolmen kilometrin säde, missä sä uskot että se maaginen raja sitten, maaginen raja hintakehitykselle menee? Että useimmiten siinä enemmän lähempänä muutoksia niin hintakehitys saattaa olla vähän kovempi. Missä sä uskot että se raja sitten kulkee? Se on ehkä vähän vaikea verrata sitten että se riippuu tietenkin paikasta ja millaiset alueet siellä on ympäri, mutta...

P5: No tietenkin siihen vaikuttaa aina se mikä on kävelymatkan etäisyydellä niistä liikenneyhteyksistä, mistä hyvistä liikenneyhteyksistä ja palveluntuottamisesta tai tuottamista, kaikki mihin siihen nyt liittyvätkään kaupat ynnä muut, vakipalvelut ja niin edelleen, ja niin edelleen. Eli se mikä kävelyetäisyys on niin kyllähän sitä voidaan pitää et on se alle kilometri.

F: Mmm...

P5: Mutta jos sit siitä lähtee hyvät tällainen lähiliikenneverkosto että esimerkiksi bussilla pääsee helposti tai että siinä kolmen kilometrin säteellä on joku houkutteleva pientalo asuinalue niin, niin sehän on vielä niin kuin vielä todella lähellä. Ja jos siellä ei edellä ole ollut tätä infrastruktuurista kaikkea... palveluntasoa, ja jos se sinne viedään niin jopa se, se kolmen kilometrin päässä oleva pienasuinalue niin varmistikin saa tästä hyödynnettä... Ajatuksena nyt ainakin sille hintatasolle jos se katsotaan et se on hyöty mutta että asuntojen arvo nousee.

F: Okei, eliikkä uskot sinä et siinä on vaatimuksena että just alueet jotka on vähän pidempänä sitten tästä kehityksestä niin siellä on kuitenkin toimiva syöttöliikenne, että sieltä kulkee esimerkiksi bussi sitten metrolle, jos...

P5: Totta kai, se on, onhan sillä mitä parempi se on se tietenkin se syöttöliikenne sieltä kun metro on se iso asia joka kuljettaa iso massa, mutta jos sieltä lähtee vielä hyvin pienillä aikavälillä sinä pääset, liikkuminen on helppoa niin totta, totta kai se nostaa sitä plus et sitten, no onhan tässä myös oman autoilukin... kohdalla et pientaloasutus alueella niin, niin jos siellä on sit hyvät parkkipaikat tälle liikennevälineelle nyt esimerkiksi metro, isoja massoja vievä niin onhan silläkin merkityksensä...

F: Mmm, selvä, kiitos. Siirrytään seuraavaan kysymykseen.

F: Tapahtuuko hintakehitys nopeasti vai onko muutos asteittainen? Anna mielellään esimerkkejä ja kerro myöskin mikä on sun mielestä nopea hintakehitys.

P5: No ei se nyt varmaan saman tien, mutta tietenkin tässä kohtaan tätä on helppo nyt verrata tähän, tai esimerkkinä nyt niin että kun tiedetään että metro tulee, ollaan me tiedetty jo monta, monta vuotta mistä se raide kulkee ja mihin se metro vie, niin onhan ihmiset pystynyt jo ennakoimaan tätä etukäteen jo ja se on näkynyt jo hinnannousuissa mun mielestä esimerkiksi Lauttasaaren tietyillä alueilla jo ihan sen takia et tiedetään mistä se metro tulee kulkemaan. Plus et jos me tiedetään et joku iso kauppakeskus rakentuu, ja se ympärille tulee vielä vaan lisää ja tulee uusia asuinalueita tai tai tulee uutta asunto sinne, esimerkiksi kerrostalo uudistuotantoa niin onhan senkin, tuleminen tiedetty etukäteen että, et kyl se nyt tietysti pikku hiljaahan se nousee mut et kuinka nopealla aikataululla niin en mä nyt siihen ota kantaa, mut ehkä mun mielestä se, se viive on suuri kuitenkin sitten siellä just jos me mennään siihen kolmen kilometrin alueelle, että tajutaan että joillekin outo asuinalue, niin se on helpompi sen jälkeen siitä tehdään arvonnousu sille että, että sä pääset jo lähelle sinne isoilla julkisen liikenteen välineillä, ja silloin saadaan sille, kauempana olevalle eliikkä kolme kilsaa sille niin kun sitä nostetta.

F: Selvä, kiitos.

F: Seuraava kysymys. Uskotko että asunnot klusterin sisällä ovat yleisesti ottaen arvokkaampia kuin asunnot jotka sijaitsevat vähän kauempana? Perustele vastauksesi.

P5: No tämän on tietysti ihan, tässä on kaksi kärkeä. Että siinä keskustassa hakevat tai siitä sisältä tai ihan sitten ydinalueelta hakee ne tietyn tyyppiset ihmiset, joillekin se on ihan issue että sulla on mahdollisimman lyhyt matka joka paikkaan. Mut siihenkin vaikuttaa tietenkin... se talo itsessään, ne huoneistot minkälaisia siellä on tarjontaa, mikä se on jos mennään kerrostaloon niiku nähtävästi tässäkin on kysymyksessä niin mikä se kerron on ja, ja mitä sieltä haetaan... mutta tota... sitten, tietenkin jos siinä sattumalta onkin joku meren ranta alue joka joka ois vaikka ollu vähän huonompikuntoisiakin vanhoja pientalo asutusalueita niin, niin sieltä saadaan se vaikutus ehkä niihin nousemaan myös vaikka ne ei olisikaan siinä keskiössä.

F: Joo... tuohon tommoinen jatko kysymys että uskotko sä että asunnot siellä klusterin sisällä myöskin säilyttävät hintansa paremmin ku ne jotka sijaitsevat sen ulkopuolella?

P5: Noo... Toi oli vähän tuohon äskeiseen niin kun perusteluun, niin ei se ole yksiselitteinen se kanta, et nyt niin kun mä äskein sanoin että siellä oleva jossakin lähellä missä ennen ei ole ollut tällaista klusteria.. haha.... Niin sille ehkä se alue ei ole ollut niin suosittu mut nyt ku se on tuotu sinne lähelle niin jos siellä esimerkiksi se asuntokanta uudistetaan tai, tai saneerataan, tai tehdään niille jotakin niin, niin silloinhan se arvo sieltä nousee ja sen mahdollisuus pysyykin sitten taas hyvänä niin on ok ja tässä taas tulee se et miten ihmiset mieltää että, suomalainen hakee silti vaikka ne haluaa et kaikki ois lähellä mut ne haluaa sitä rauha elementtiä, et joillekin se voi sit kuitenkin olla tosi tärkeä, et se ei o siinä ytimessä sen kaiken keskellä mut jos siitä on hyvät liikennekulku yhteydet niin, niin ja se paikka jotenkin antaa niin paljon enemmän, niitä efektejä että se on sit sille mieluisampi

F: okei, elikkä siinä voi myöskin sit miettiä et se asiakaskunta, tai nämä haluaa ehkä vähän eri asiakaskuntaa, että sillä on tietenkin sit...

P5: Kyllä.

F: Joo... hyvä. Mennään seuraavaan kysymykseen.

F: Uskotko että asuntojen hinnat Tapiolan ja Matinkylän keskustassa ovat nousseet vahvasti viimeisen viiden vuoden aikana?

P5: Haha, no viimeisen viiden vuoden aikana, tietenkin se et silloin kun siellä tehdään jotakin ja muutostöitä tehdään paljon ja on paljon rakennustyömaita ja kaikki on vielä

kesken niin se ne ihmiset jotka hakee sijoitukseen asuntoa niin osaa kattoo sen sieltä jo kauempaa. Elikkä siellä on varmaan sen suuntaista vaihtoa tapahtunut mutta, mutta kyl-lähän me tiedetään että siellä on asuntojen hinnat nousset esimerkiksi matinkylässä tietäen että, että metro tulee ja iso omena ja kaikki nää on siinä lähettyvillä tullu viime aikoina... mutta tota, kun ovat vahvasti viimeisen viiden vuoden aikana nousseet niin että, sanotaan nyt näin espoo ei nyt ole niin mun hektistä ydinaluetta että annetaan tää nyt vastaus olla tällä tasolla.,

F: Okei, mennään sitten seuraavaan kysymykseen.

F: Miltä uskot hintakehityksen tulevaisuuden näyttävän asuinalueilla jotka kokevat samankaltaisia muutoksia infrastruktuurissa?

P5: No, kyl mä uskon sen että tässä niinku esimerkkejä sitten taas vaikkakin äsken viittasinkin en espoon alueella niin vahvasti toimi ehkä kuin jossain muualla, mutta jos meidän itämetron on ollut jo iät ja ajat sitten, niin kylhän me tiedetään sielläkin vanhoja asuin-alueita niin se oma kantonsa on sillä metron, metron lähellä olemisella plus että esimerkkinä siellä tulee meidän iso metropolia on alkanut rakenteille myllypuroon niin aivan varmasti sen alueen hintataso nousemaan huomattavasti siitä kun se on valmis ja opiskelijat saapuu paikalle.

F: Selvä, kiitos.

F: Seuraava kysymys, uskotko länsimetron olevan tarpeellinen investointi?

P5: Siihen on helppo vastaus, että ehdottomasti uskon.

F: Miksi?

P5: Haha, no me kaikki tiedetään länsiväylän ruuhkaisuus vaikka sitä on parannettu tuhat kertaa, mutta kyllä tällä varmaan on niin kun paikkansa jo ollut jo aikaisemmin ja viimeistään nyt. Jos länsi Helsinki haluaa pysyä tässä haluamassa asemassaan.

F: Jos mietitään vähän muutakin kuin ruuhkaa, niin tota mitä sit kansantalous ja puhutaan siitä et nyt kun metro tulee niin esimerkiksi Otaniemi ja Tapiola niin sinne tulee sitten kansainvälisiä yrityksiä joilla sit on ehdollinen pakko että yritys on hyvien liikenneyhteyksien lähellä, et sinnehän rakennetaan niiku, siellä on isoja hankkeita ja paljon yrityksiä tulossa esimerkiksi Otaniemen alueelle ja keilaniemen alueelle ja niin pois päin.

P5: Niin että se vaikutus siihen, vai? Vai mitä sä kysyt siitä? Tähdennä. No mä uskon et se tarvii sen tottakai ja se että meillä jopa jo niinku suomen sisällä, haha, arvostettu aalto yliopisto siirtyy kuitenkin otaniemeen jopa opiskelijavirtakin tarvii sitä jotta se toimii helpommin, paremmin. Ei tää kaikki vaan puoltaa sitä että, että mun mielestä länsimetro on erittäin tarpeellinen

F: Selvä, kiitos. Mennään sitten viimeiseen kysymykseen.

F: Listaa kolme infrastruktuuristen muutosten joiden uskot vaikuttavan eniten positiiviseen hintakehitykseen ympäröivissä asuinalueissa. Tässä voidaan... tunnetko hyvin esimerkiksi matinkylän iso omenan? Ja mitä siellä on tapahtunut.

P5: No en mä sitä niin hirveen hyvin tiedä, muuta ku että siellä kokoajan tapahtuu lisää. Eikös se vaan laajene tällä hetkellä?

F: Joo, mut jos käytetään sitä nyt vaikka esimerkkinä niin siellä on iso omena laajentaminen johon kuuluu sitten yleisen palvelutason nouseminen, uudet kaupat, yrityksiä tulee sinne, liiketiloja lisää, asuintaloja, paljon uudisrakenteita ja sit no tietenkin itse länsimetro, niin mikä näistä, mikä, nää kulkee käsi kädessä, mutta mikä näistä on vaikuttaa eniten siihen keskineliöhintaan? Siinä lähellä oleviin alueisiin sitten, näistä kaikista muutoksista.

P5: No, siis kyl mä sitä mieltä oon ihan oikeesti että, et se vaikuttaa se, se länsimetro...

F: Se on se numero ykkönen?

P5: No... kyl mä oon sitä mieltä. Se palveluhan siellä on nyttänkin omalla lailla ja on jo nostanu tasoansa ku iso omena, niin iso omena tuli sinne. Mutta edelleenkin se että mitä sä sieltä... ajatuksena nyt vaikka ihminen joka, joka käy, jolla ei ole omaa autoa käytössä joka ehdottomasti ei halua omaa autoa käyttöönsä, niin kyl, kyl se niinku ehdottomasti lisää sitä ajatusta et sä voit käydä kaupungissa töissä vaikka sä asutkin sitten noin kaukana. Että ajallisesti, ja aikahan tekee myös että ok onhan meillä bussiliikenne varmasti toimii sieltä mutta, ihan älyttömästi en ole perehtynyt tähän minkäkin aikataulut on ja mikä kulkee mihinkin mutta tota, onhan sillä ihan eitämättä suuri vaikutus et mitä nopeemmin sä pääset siirtymään paikasta toiseen. Ei sen normaalin keskitasosen kodin ostajalle sillä täytyy olla iso merkitys.

F: Okei, eli se länsimetro olisi sitten se numero ykkönen

P5: Kyllä

F: Mitäs sitten sen jälkeen, mites uudistuotanto? sehän on tilastojen perusteella normaalisti nostaa keskineliöhintaa

P5: No kyllä varsinkin sitten, matinkylän alueella ennen iso omenaa asuntokanta kerrostalo asunnoissa on sitä 70 lukua, aika pitkälti siihen jossa on nyt sitten putkiremonttien maailma viime aikoina ja tällä hetkelläkin olemassa on varmasti vahvasti tällä alueella asumisessa ollut se hintoihin vaikuttava, alentava tai houkutteleva, uusi on ollut vähäisempää mutta uudistuotanto totta kai vaikuttaa, mutta silloin kun se uudistuotanto tulee niin kyllä se eittämättä vaikuttaa sen vanhankin asunnon hintaan siinä rinnalla... nostavasti.

F: Mitäs sitten kaupat ja palvelut ja liiketilat ja tällaiset, et luodaan uusia työpaikkoja siellä, tulee yrityksiä sinne ja sen kautta tulee sit uusia työpaikkoja niin mitäs sitten näistä kaikista jos mietitään sitä iso omenan laajennusta...

P5: Tottakai, et mun mielestä mitä me ollaan käsitelty asioita mitkä tohon vaikuttaa esimerkiksi tohon alueeseen niin, niin juuri nämä plus se äsken mainitsemani, se että, että aalto yliopistokin siirtyy, keskittyy enemmän ja enemmän otaniemeen opiskelijoiden elämään niin kyl se laajenee myös sieltäkin sit sinne, just tälle alueelle... et, et nyt kun se on ollu kaupungissa enemmän ehkä, no onhan meillä ollu otaniemi opiskelijapaikka aikasemminkin mutta, mutta että jos se kulkuyhteys on vielä helpompaa niin ehdottomasti nää kuuluu niihin alueisiin missä sitten näkyy asuntojen hinnassa ja niitten haluttavuudessa

F: Okei jos vielä kerrataan niin länsimetro olisi ykkönen, sitten meillä olisi uudistuotanto..

P5: Joo ja sitten kaikki tää että tietenkin se että, et meil on nyt niinku sä itsekin äsken kerroit keilaniemi, otaniemi alue mihin tulee paljon uutta, tulee uusii yrityksiä, tulee kansainvälisiä yrityksiä, ja opiskelijatoimintaa siirtyy sinne vielä vähän enemmän, nää kaikki tekee tonne lännelle sen oman juttu, mut kyl mä nostan siltikin mun mielestä se, sillä metrolla on iso vaikutus, saadaan pidennettyä sitä matkaa myös niille alueille jotta on helpompi tulla

F: Joo, okei. Se oli sitten siinä.

P5: Kiitoksia Felix!