

# Kan bylivet overleve i skuggen av e-handel och extern-etableringar?



Mo i Rana 150318



Vad kan den lille by  
Sonne erbjuda?

# Jerker Söderlind

Tekn Dr, Arkitekt SAR/MSA

- Stadsplanering, arkitektur  
Stadsliv AB
- Forskare, lärare  
KTH av urbana och regionala studier
- Stads kärneutvecklare  
City i Samverkan, Stockholm
- Journalist, författare
- Nackabo

**STADSLIV/AB**

*Vi ritat det folk gillar*



# Ny stadsdel med handeln i centrum



# Nybygggarland i Kungens kurva

Detaljen visar ett utsnitt av planen med Kungens Kurvas arbets- och handelsområde i bakgrunden. Bebyggelsen ligger på relativt långt avstånd från Kungens Kurvaleden med direkt öppningar ut mot Gömmarenskogen.



# Valrörelsen om befolkningen pågår året runt

Kommundet. F-3 ska finnas nära där man bor.

Viktigaste frågan i kommunalvalet:

” Jobben - satsa på arbetslinjen i Borlänge så att fler borlängebor får ett arbete!

# Varför ska jag välja kommun X?



..... om jag letar bostad eller plats för mitt företag?

# Därför ska jag välja kommun X!



..... .. därför att Sunne erbjuder den bästa bostaden eller platsen för mitt företag – baserat på värde för pengarna (plats och ekonomi)



# Mest klickade huset just nu

## Romantiskt tornhus i Skillingaryd klicksuccé

Det mest klickade huset utanför Stockholm under vecka 5 är detta hus i Skillingaryd. Varför då? Är det tornet, lugnet på landet eller möjligen den imponerande bärskörden som väcker begär?





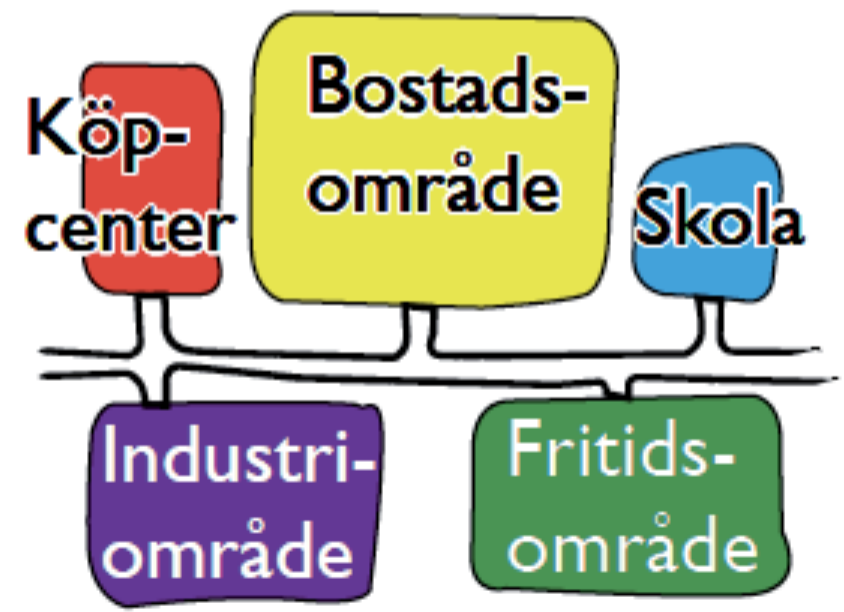
**Världens kortaste  
kurs i stadsplanering**

# Det finns två sorters städer

## Kvartersstad



## Funktionsområden

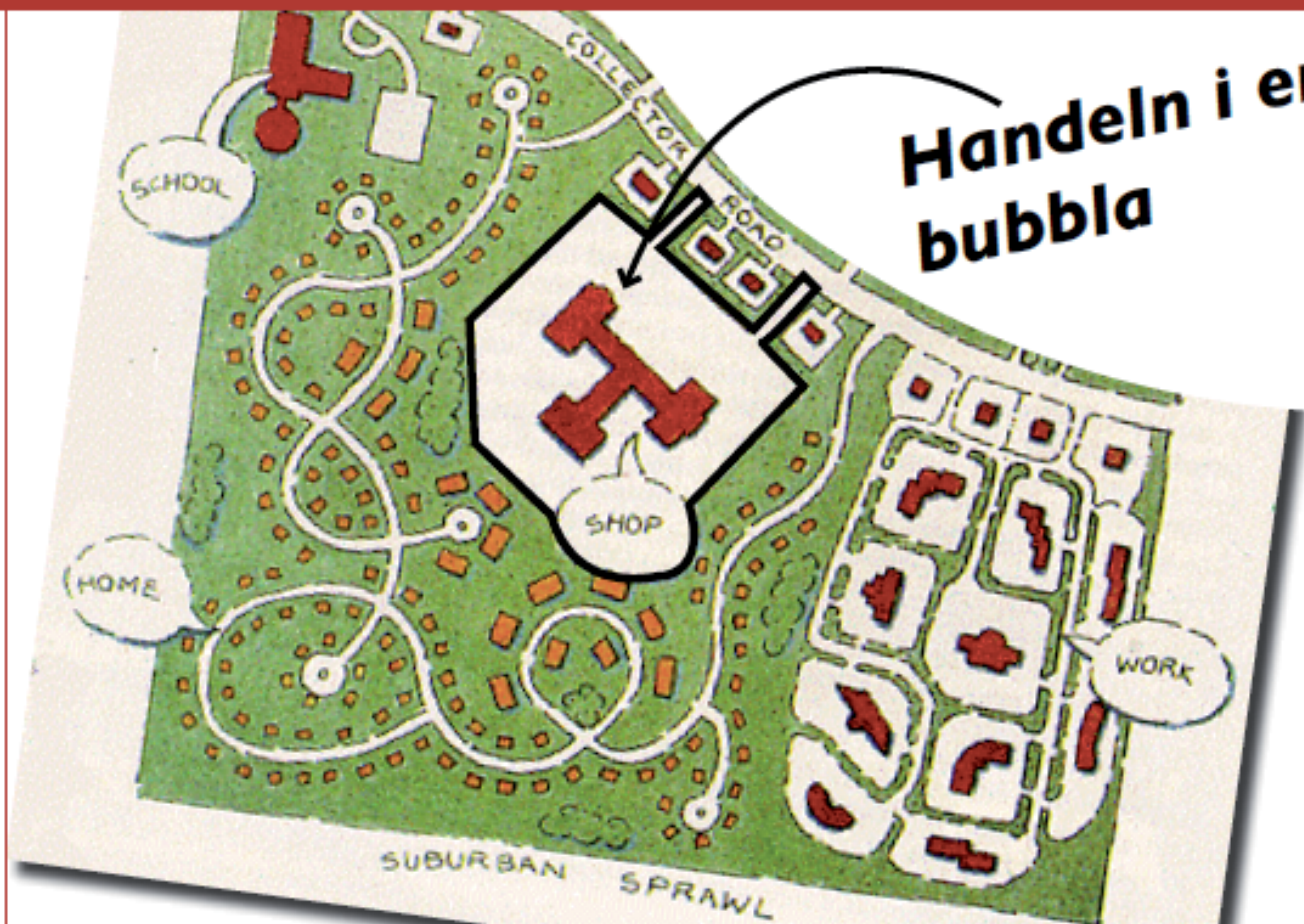


# Kvarterstad



**Handeln mitt i byn  
och staden**

# Funktionsområden





**Slut på kursen!**



# Hur bygger vi idag?









# Vad gillar experterna?











**Kvartersstad eller  
Funktions-område?**

Är det en bättre affär...

att placera  
framtidens handel  
i en Kvarterstad?



eller i ett  
Funktions-område?

# Drivkrafter i samhällsutvecklingen

attraktiv stadsmiljö förutsättning för  
tillväxt och utveckling





# Exemeplet Greenville

USAs mest attraktiva stadskärna



A composite image of Greenville, South Carolina. The top half shows a suspension bridge with people walking on it, set against a sunset sky with a rainbow. The bottom half shows a cityscape with a river and buildings. The text 'Greenville South Carolina' is overlaid in the center, and 'One of America's most dynamic downtowns' is overlaid in a box in the lower middle.

# Greenville

South Carolina

**One of America's most dynamic  
downtowns**



**Streetscape Then**

**Streetscape now**





Before



After

# RiverPlace



Before

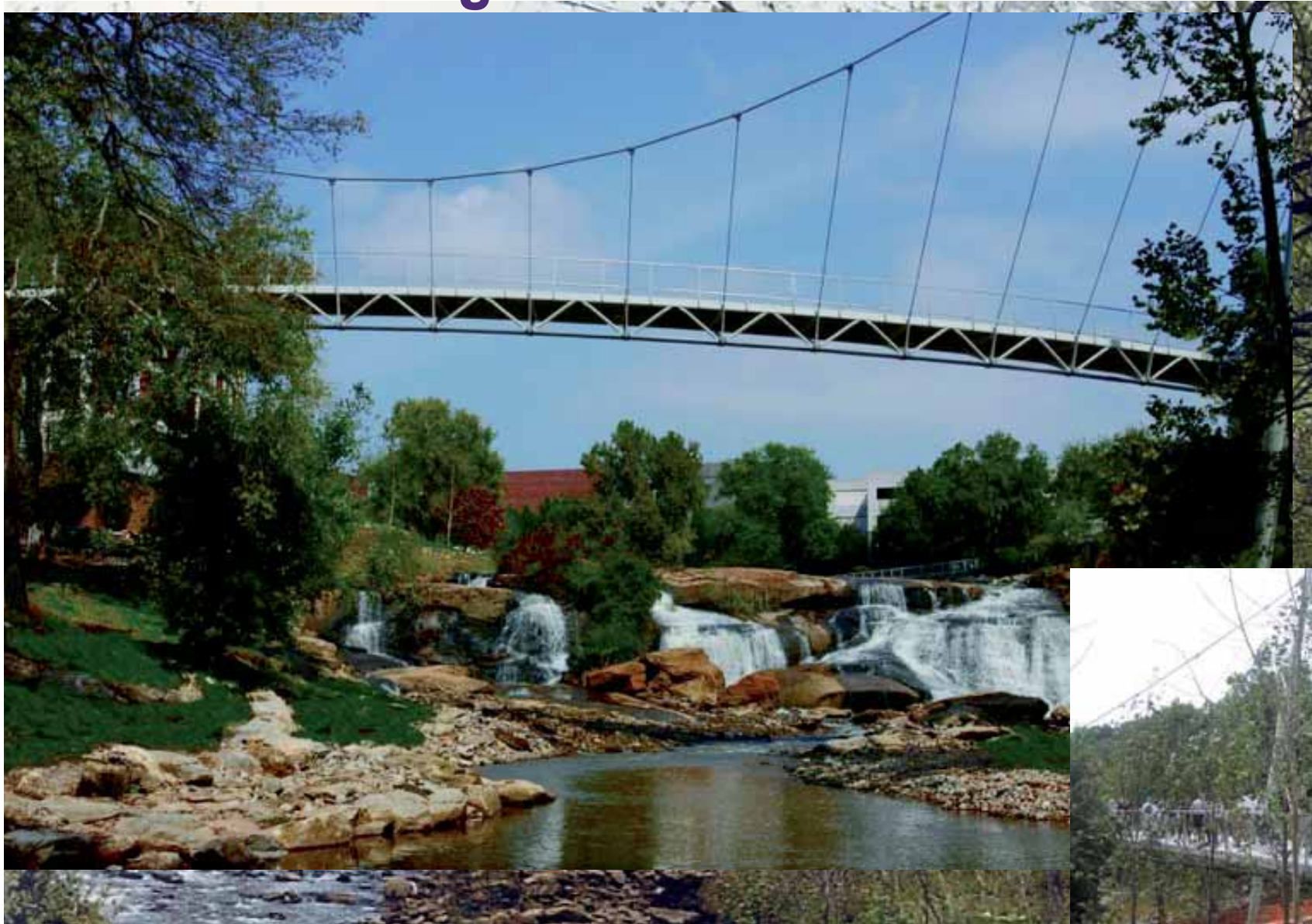


After

# Create a signature landmark



# Create a signature landmark



# Vad vill folk ha?

Ofta: den sorts hus och stadsdelar som byggdes på medeltiden och fram till ca 1950





Micke och Kenneth,  
Anläggningsbyggarna AB:





Dåligt!



Bra!



Datorkonsulten



Datorkonsulten

# Städaren:

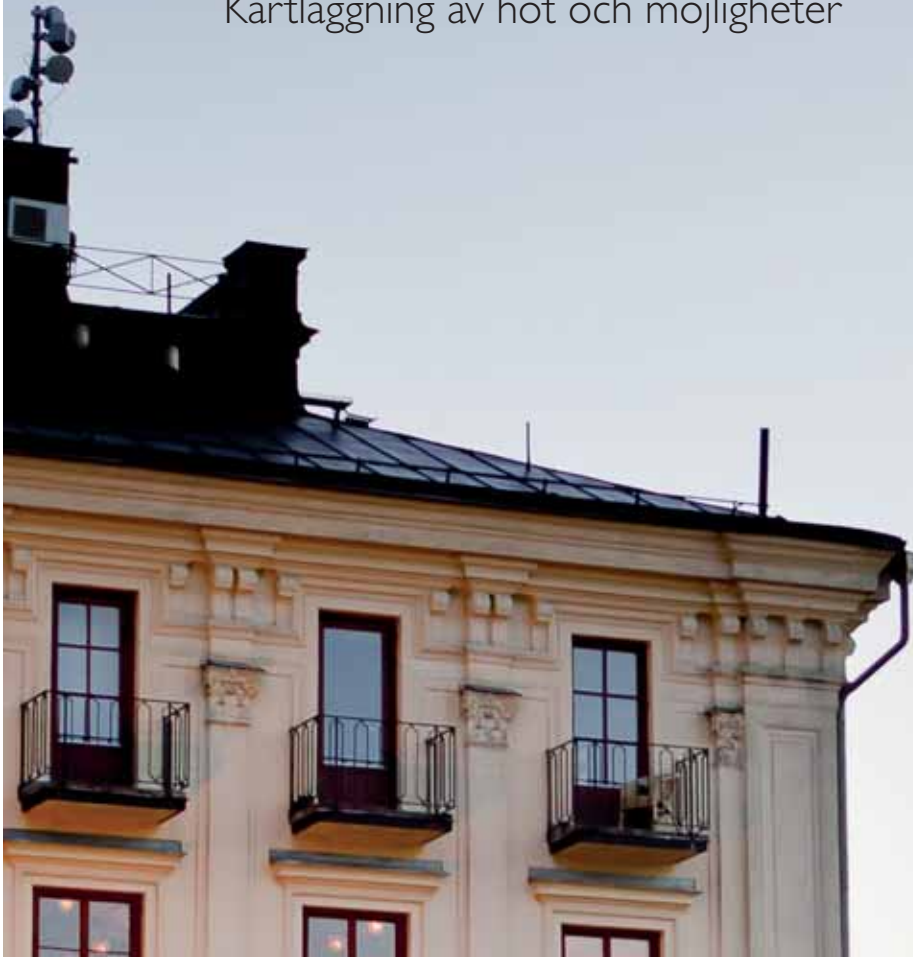


# Städaren



# Levande stadskärnor

Kartläggning av hot och möjligheter



# Hur mår de svenska stadskärnorna?

Enkätundersökning – Svenska stadskärnor

Intervjuer – viktiga aktörer

Slutsatser – samverkan för stadskärnan



Det finns inga  
enkla  
patentlösningar  
på  
komplicerade  
problem

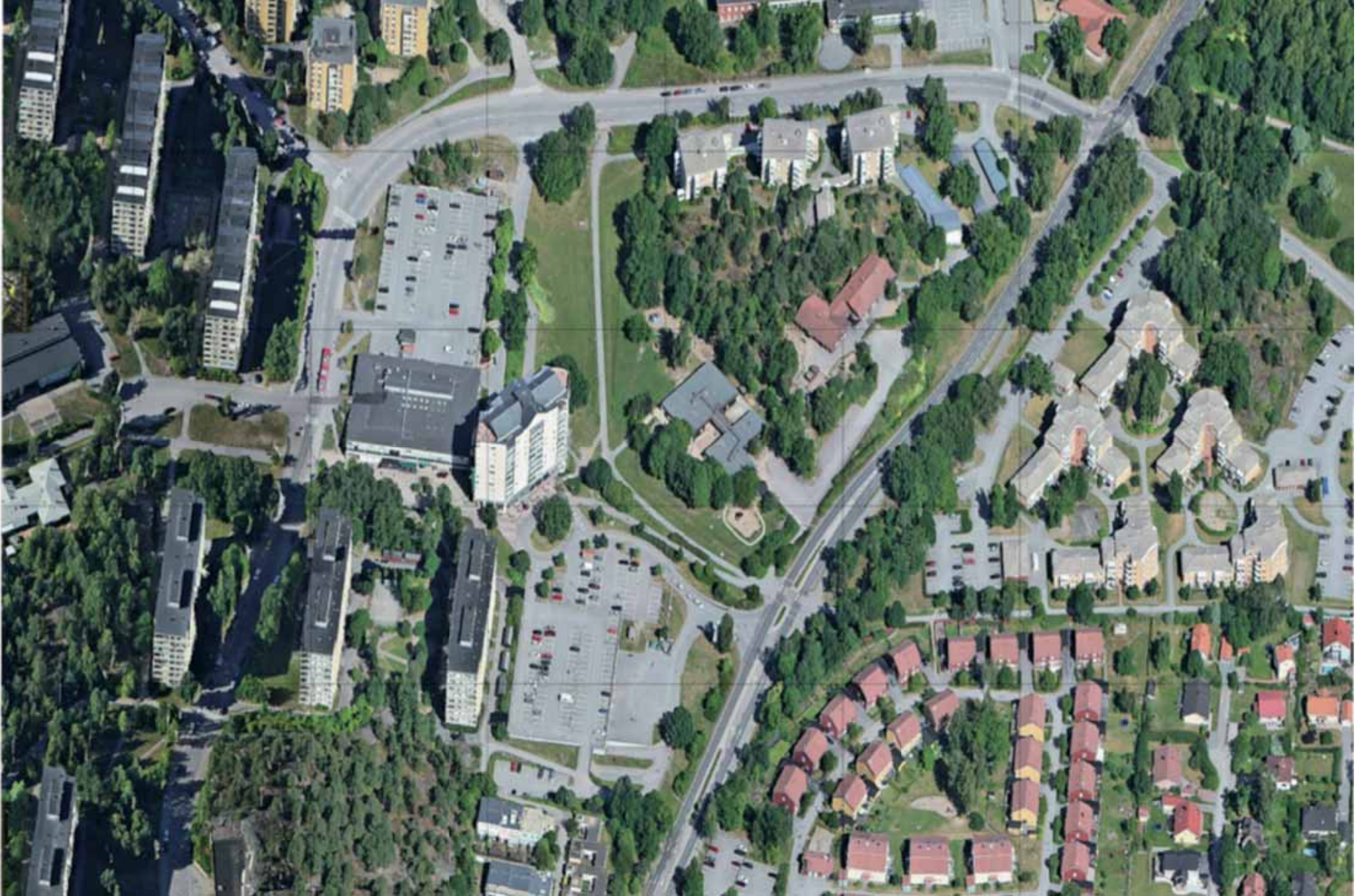
2, 14

# Nacka

Alternativ lokalisering av ny ICA-butik i Älta, Nacka kommun





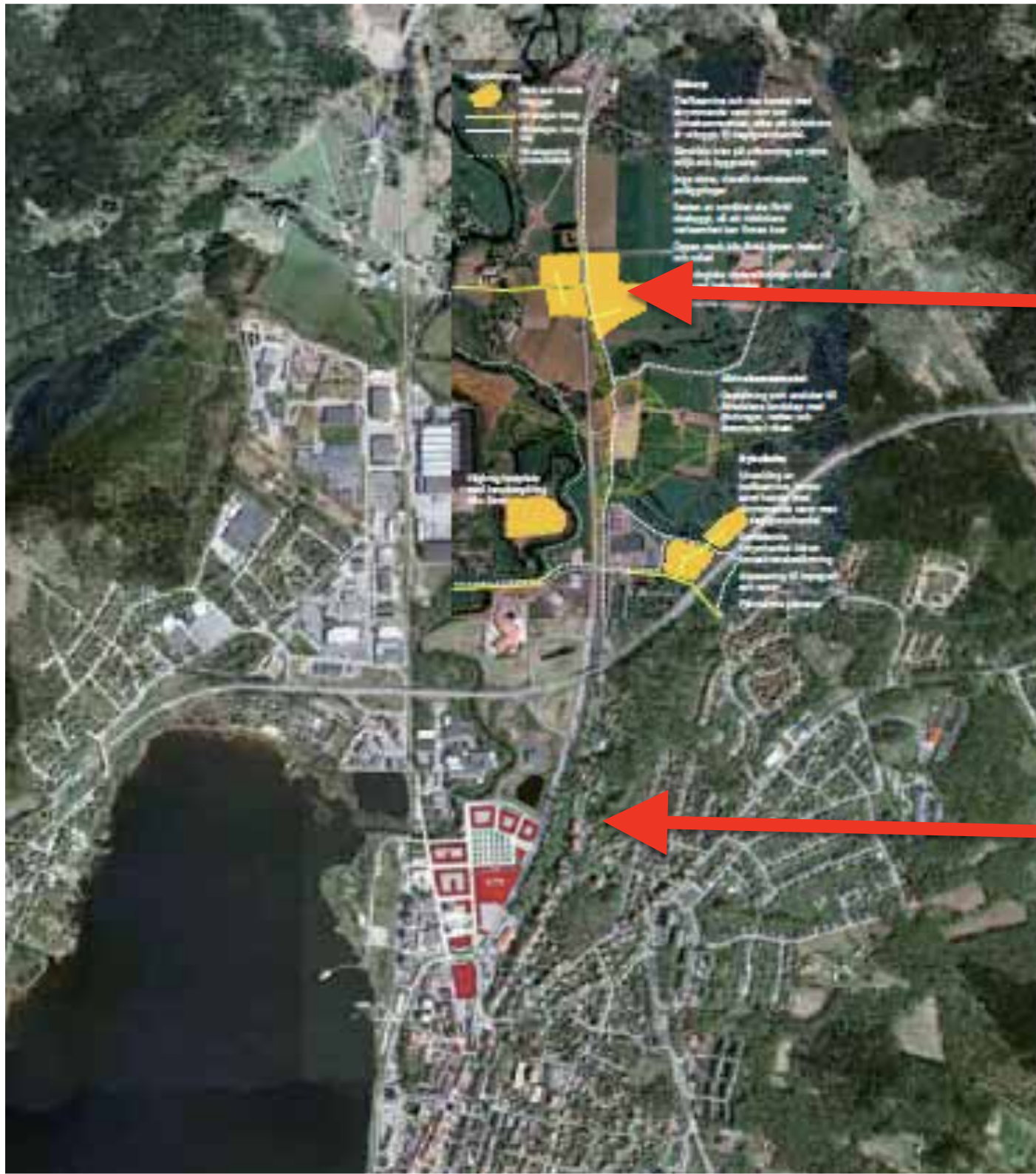


Befintlig situation



**Alternativ lösning – småstad + bevarad handel**



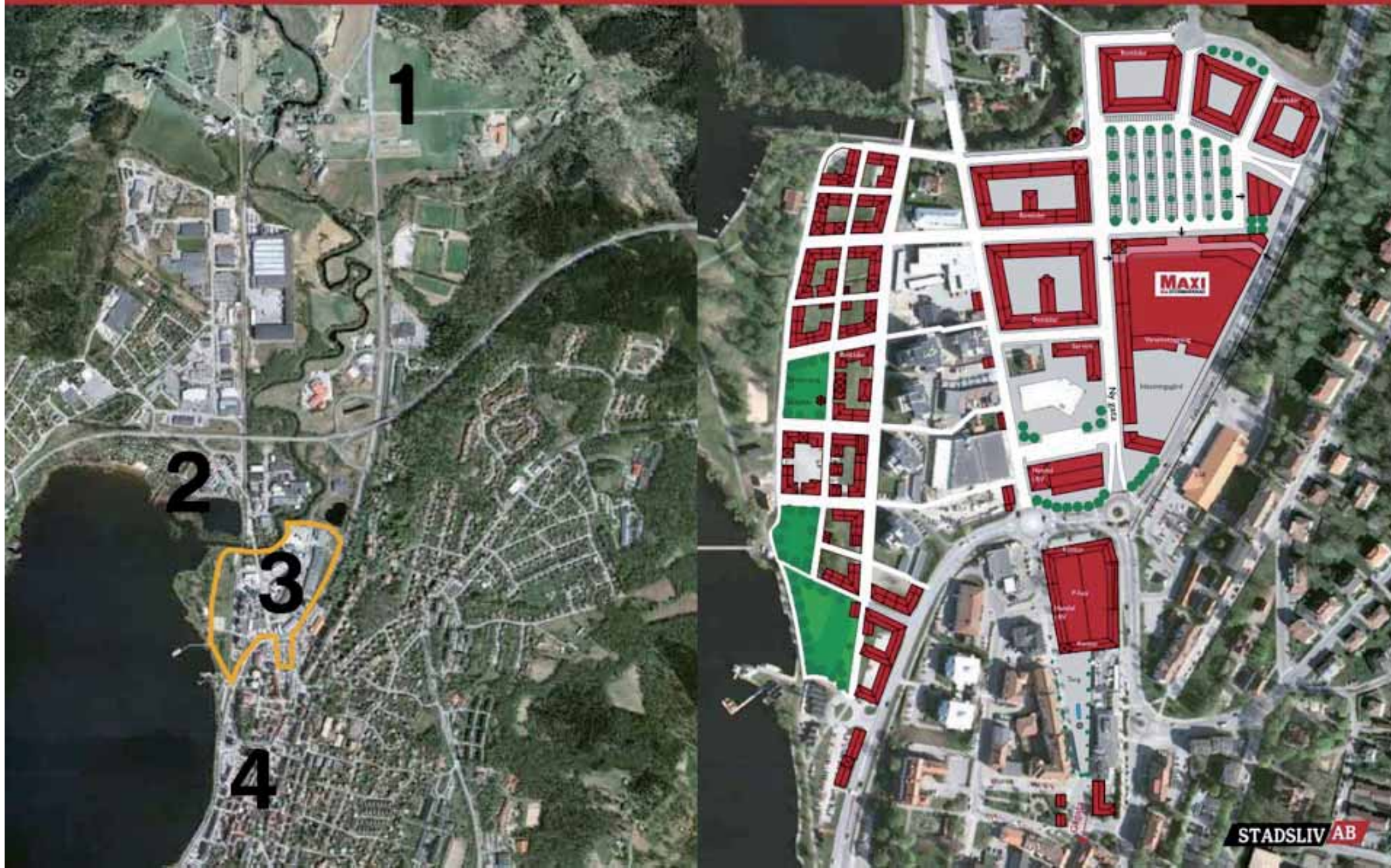


Ökat utbud  
utanför  
Ulricehamn

eller  
ökat utbud  
inne i  
Ulricehamn



# Ulricehamn: urban externhandel





Varför ska jag  
etablera en butik...



...i den trevliga  
urbana stadskärnan...



... när jag vet att mina kunder rör sig här ute vid motorvägen...



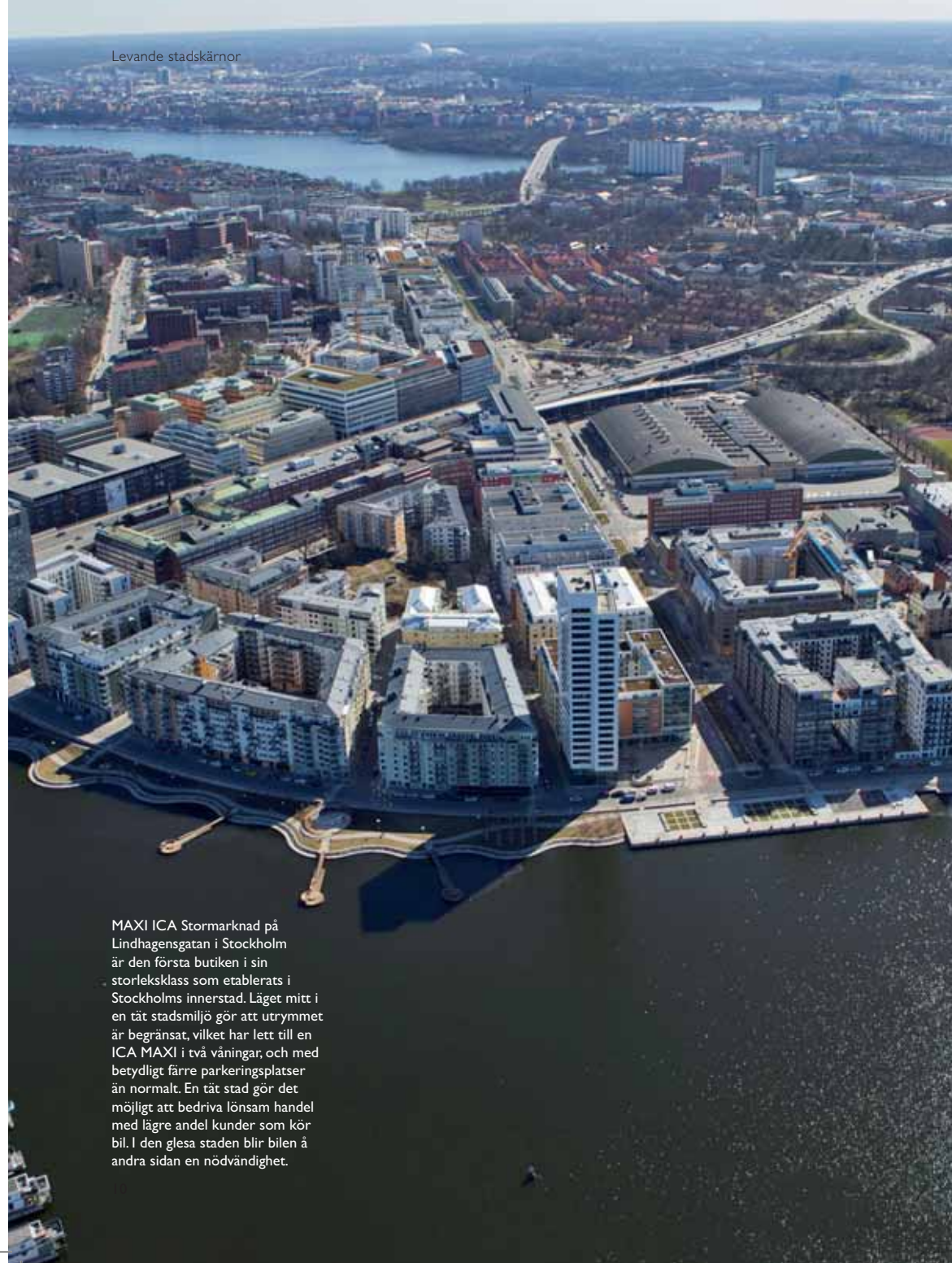
... på externcentrat med gratis parkering och massor av expansionsytor?

# Urban handel i tät stadsmiljö

## med gångavstånd till butiken

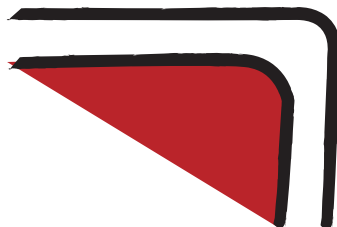
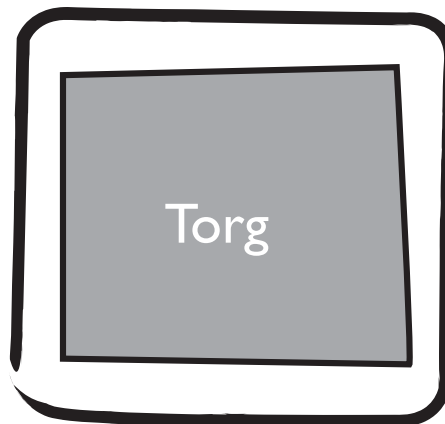
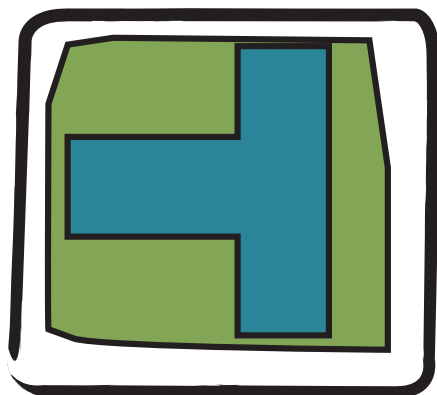
## har framtiden för sig

## Hållbart + Attraktivt



MAXI ICA Stormarknad på Lindhagensgatan i Stockholm är den första butiken i sin storleksklass som etablerats i Stockholms innerstad. Läget mitt i en tät stadsmiljö gör att utrymmet är begränsat, vilket har lett till en ICA MAXI i två våningar, och med betydligt färre parkeringsplatser än normalt. En tät stad gör det möjligt att bedriva lönsam handel med lägre andel kunder som kör bil. I den glesta staden blir bilen å andra sidan en nödvändighet.

# Kvartersstad



Extern handel  
i glesare  
stadsmiljö

med god  
biltillgänglighet

Har både  
fördelar och  
nackdelar

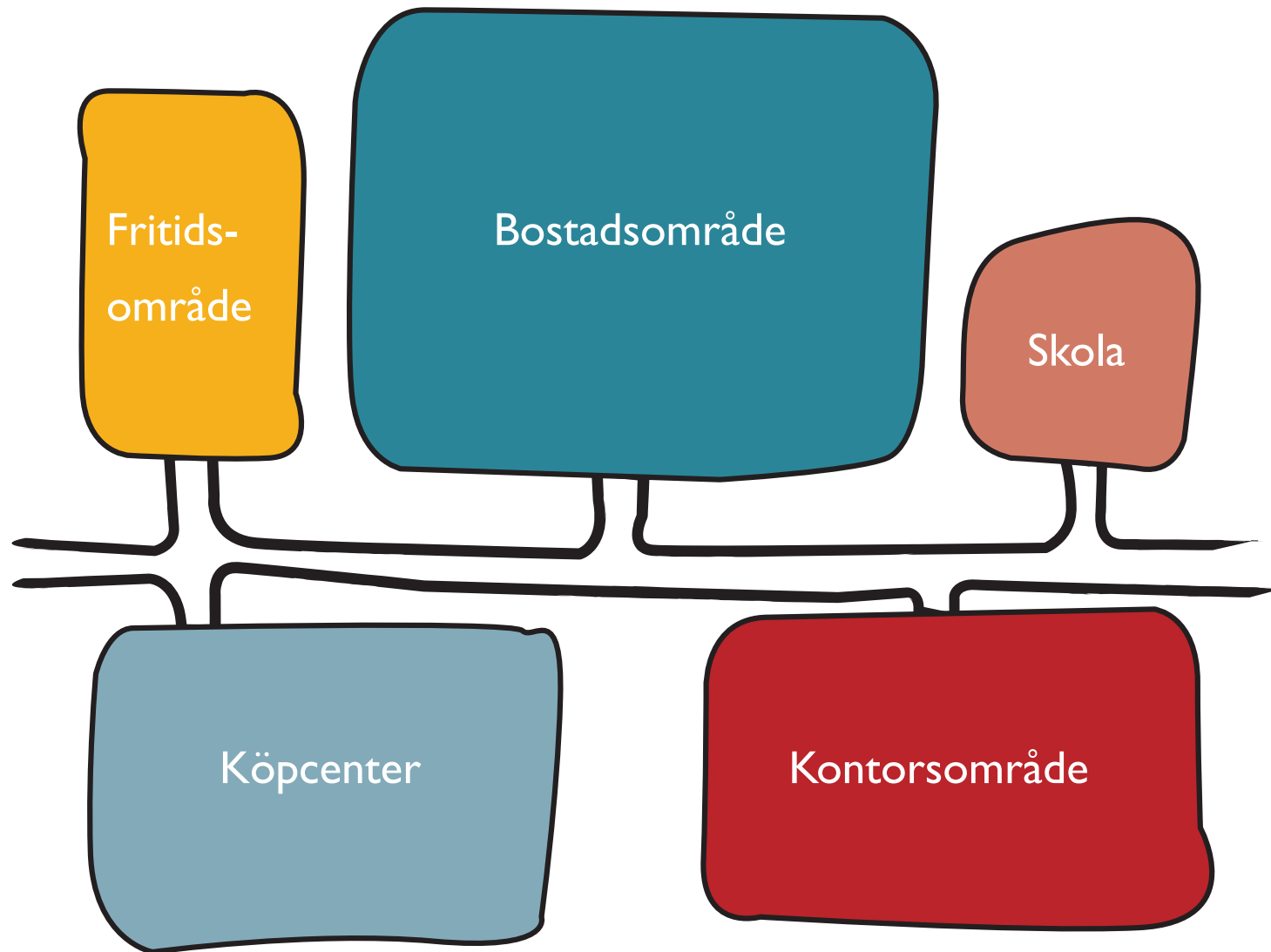
Hållbart ?  
Attraktivt ?



Uppsala Arena

Illustration: Aros Arkitekter

# Funktionsområde



Moralisera inte  
över de val  
som människor gör



# Västervik



Ljungheden

Stora Infartsvägen

Allén

Stads kärnan

Västerviks externhandelsområde  
Ljungheden ligger bekvämt  
placerat längs Stora Infartsvägen  
mot den gamla stadskärnan.

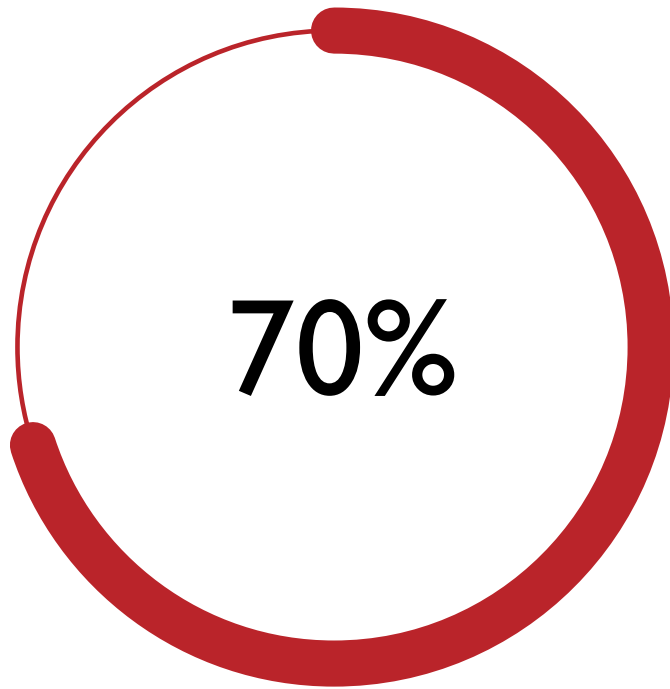
An aerial photograph of Jönköping, Sweden, showing a dense urban area with a grid-like street pattern. A large, dark, irregularly shaped area in the center is a lake. A prominent road interchange is visible on the right side. A semi-transparent red overlay covers a large portion of the city, specifically the area around the A6 Center. The text 'Östra City' is overlaid in white in the upper left, 'A6 Center' is overlaid in white on the red area, and 'Jönköping' is overlaid in white at the bottom center.

Östra City

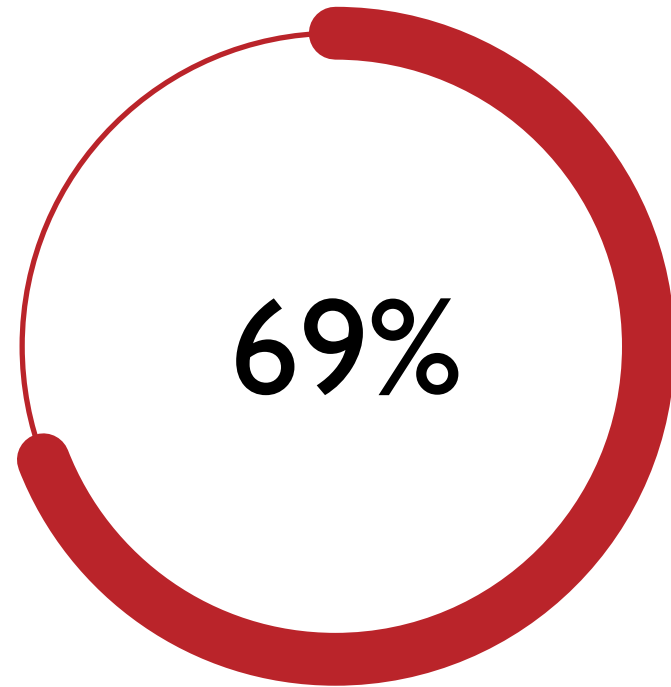
A6 Center

Jönköping

# Externhandel på gott och ont



av respondenterna menar att externhandelns tillväxt medvetet borde styras om till stadskärnor och andra blandade stadsdelar för att skapa mer urbana miljöer



av respondenterna menar att en stark externhandel är en förutsättning för ekonomisk tillväxt i kommunen

Hellre en planering  
för handeln i  
staden...

...än en planering  
mot handeln  
utanför staden

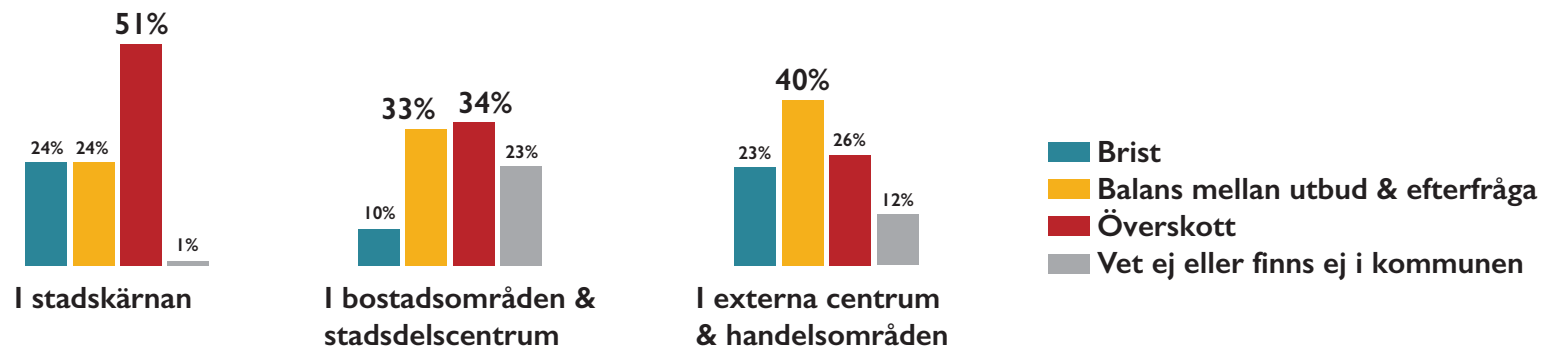


Köpmangatan, Örebro

*Bilfria stadskärnor?*

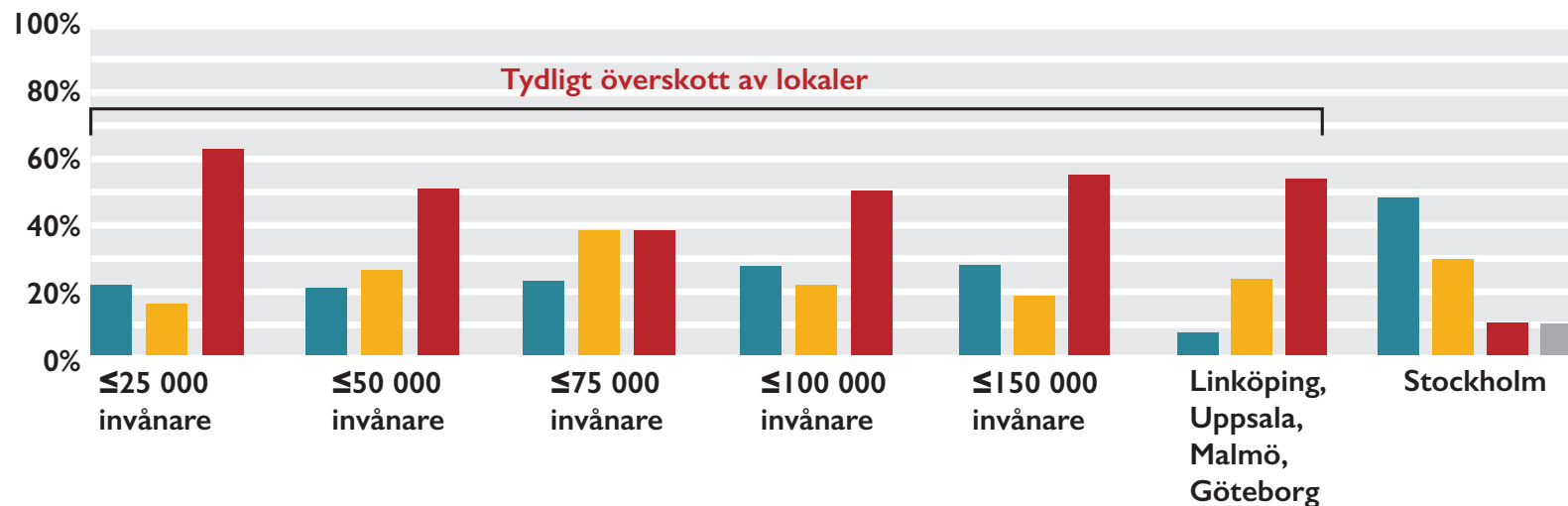
# Tomma butikslokaler i stadskärnan

Bedömning av utbud av lokaler utbud av lokaler

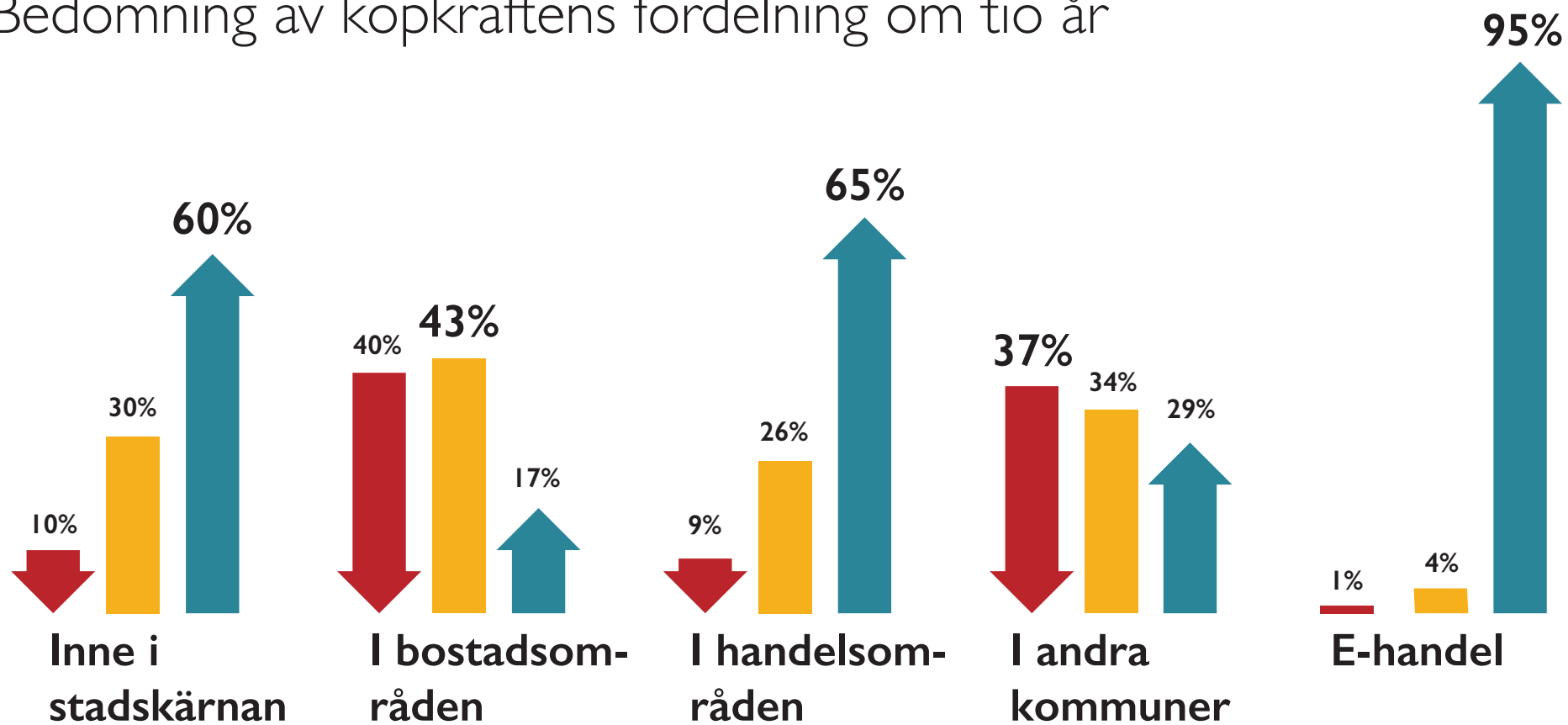


Bedömning av utbud av lokaler, redovisade efter kommunens storlek och typ av handelsplats

I stadskärnan



## Bedömning av köpkraftens fördelning om tio år



mindre del än idag



som idag



större del än idag



# Åtgärder för starkare stadskärna

Rankning av åtgärder:

- 
- Städning/skötsel
  - Kundbemötande
  - Belysning
  - Öppettider
  - Plantering
  - Stadsmiljö
  - Management
  - Marknadsföring
  - Event
  - Fastighetsägare samarbete
  - Interiörer
  - Trygghet/säkerhet
  - Bottenvåningar
  - Tillgänglighet för cykel
  - Tillgänglighet kollektivtrafik
  - Skyltning
  - Tillgänglighet för gångtrafik
  - Parkering utbud
  - Tillgänglighet för bil
  - Parkering kostnad
  - Arbets- & boendep. till besöksp.
  - Organisation
  - Mer ytor i stadskärnan
  - Lägre hyresnivåer
  - Begränsa externhandel
  - Extern parkering
  - Bilfri stadskärna

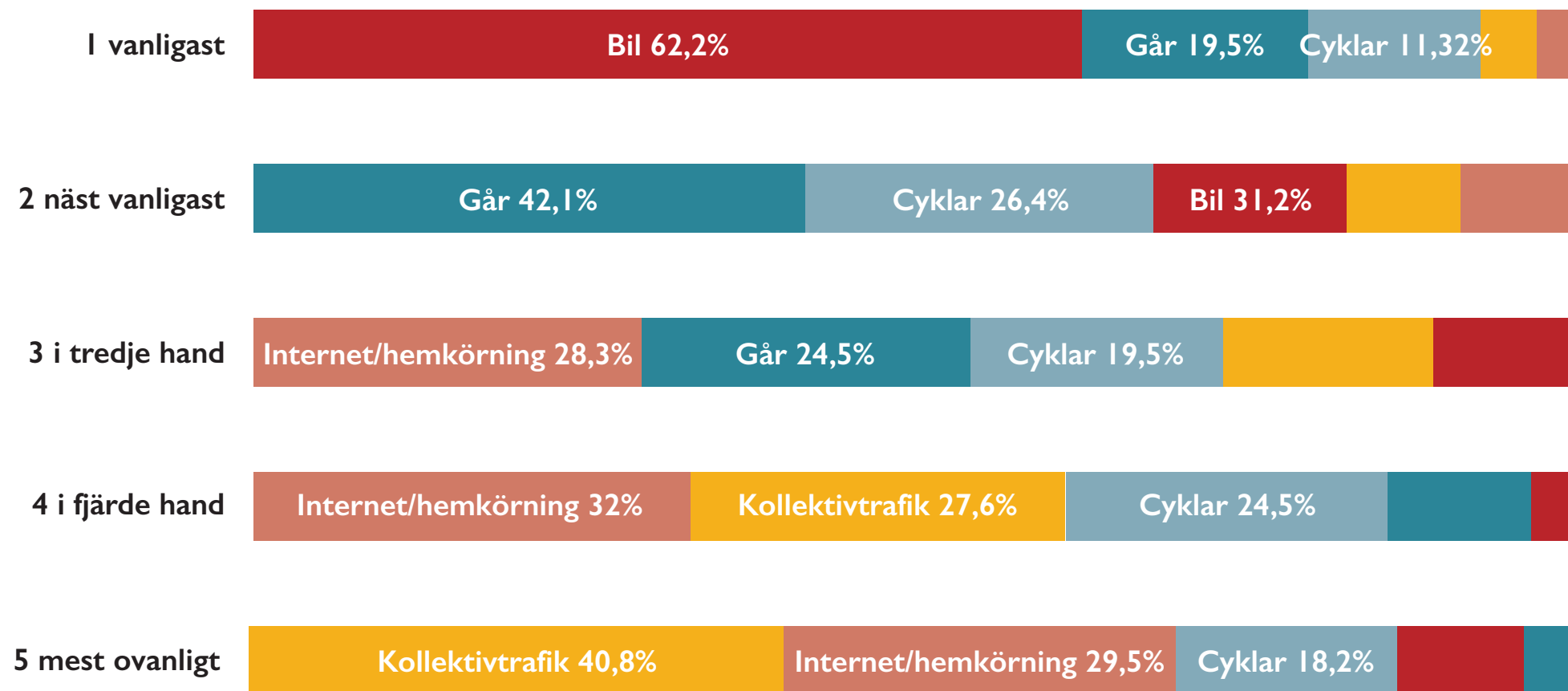
# Åtgärder i topp

- **Städning/skötsel.** Bättre renhållning av gator, torg, fasader, gatumöbler, planteringar, utemiljö
- **Kundbemötande.** Utbildning/kompetenshöjning riktad till personal i butik, restaurang, service
- **Belysning.** Upplyst och vacker stadskärna kväll/natt, fasadbelysning, skyltfönster, ljusinstallationer
- **Öppettider.** Gemensamma och förlängda öppettider för alla butiker, serveringar, verksamheter
- **Plantering.** Blomsterplanteringar, satsning på träd, buskar, parker, gröna oaser, lekplatser, gröna tak

# Åtgärder i botten

- **Mer ytor i stadskärnan.** Öppna upp fler ytor och fastigheter för handel och service i stadskärnan, inklusive gallerior
- **Lägre hyresnivåer.** Lägre hyror och avgifter för butiker, serveringar, verksamheter
- **Begränsa externhandel.** Politiskt beslut om att begränsa eller stoppa externa handelsplatsers expansion
- **Extern parkering.** Inför tidsreglering eller p-avgift även på externa handelsplatser för att skapa mer likvärdiga villkor för handeln i stadskärnan och andra handelsplatser
- **Bilfri stadskärna.** Politiskt beslut om att inrikta planeringen i riktning mot att skapa en “bilfri stadskärna”

# Bil och gång vanligast



# Den tillgängliga stadskärnan



Bättre cykelbanor/parkering!



# Bättre kollektivtrafik!



# Bättre biltillgänglighet!





Mall of Scandinavia:

Tåg, buss, pendel, T-bana, tvärspårväg

+ 4 000 parkeringsplatser



# *Handelsutvecklaren: En enkelriktad framtid*

Håkan Karlsson, VD Centrumutveckling

Det är min bestämda uppfattning att stadskärnornas andel av den totala handeln minskar, totalt sett, och att detta har skett under lång tid. Under år efter år har andra typer av handelsplatser – externa handelsområden och stora regionala köpcentrum utanför city - tagit allt större marknadsandelar. Tillväxten av detaljhandelsytor har under flera decennier helt enkelt varit mycket större utanför city än i stadskärnan. Och förskjutningen av handeln mot städernas periferi fortsätter.

# *Det går knappast att backa bandet...*

Fredrik Wirdenius, VD på Vasakronan

Jag kommer ofta i kontakt med politiska företrädare, både centralt men främst ute i kommunerna där beslut om handel och stadsutveckling sker. Ofta slås jag av att kunskapen om handelns villkor och dess betydelse för städernas utveckling är så pass lågt utvecklad. Detta trots att handeln i hög grad bidrar till att skapa attraktivitet och mötesplatser och driver den goda stadsmiljö många säger sig vilja ha.



*Handelsexperten:  
Bilen och nätet tar över*

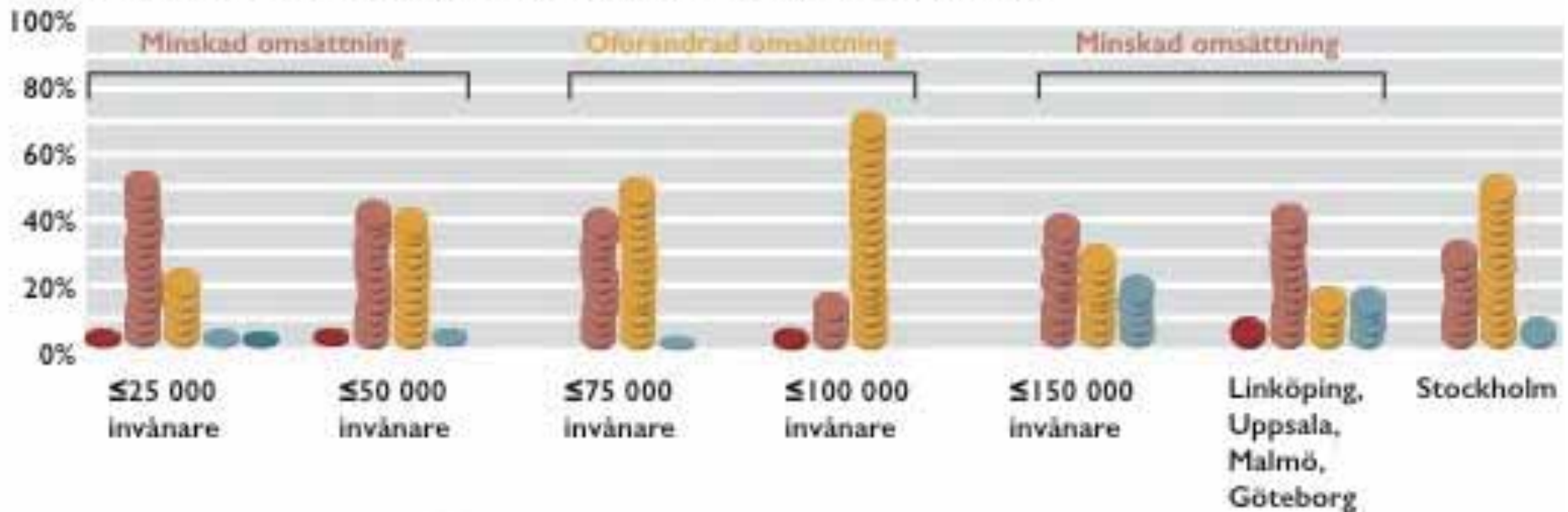
David Jansson, Analys & utveckling, Detaljhandelstidningen Market

# E-handeln framtvningar nytänkande

Bedömning av e-handels påverkan på omsättningen

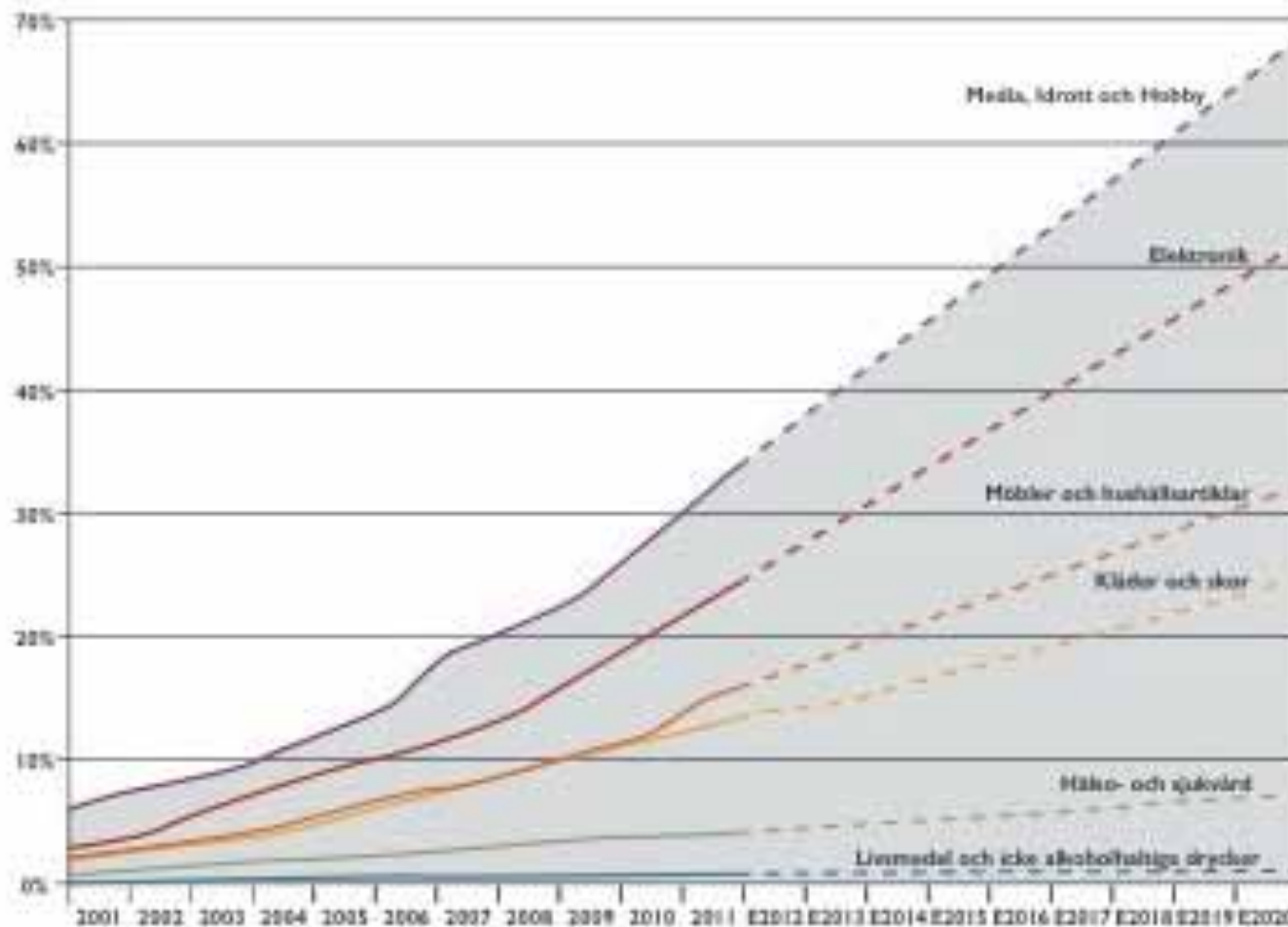


Bedömning av e-handels påverkan på omsättningen i stadskärnan



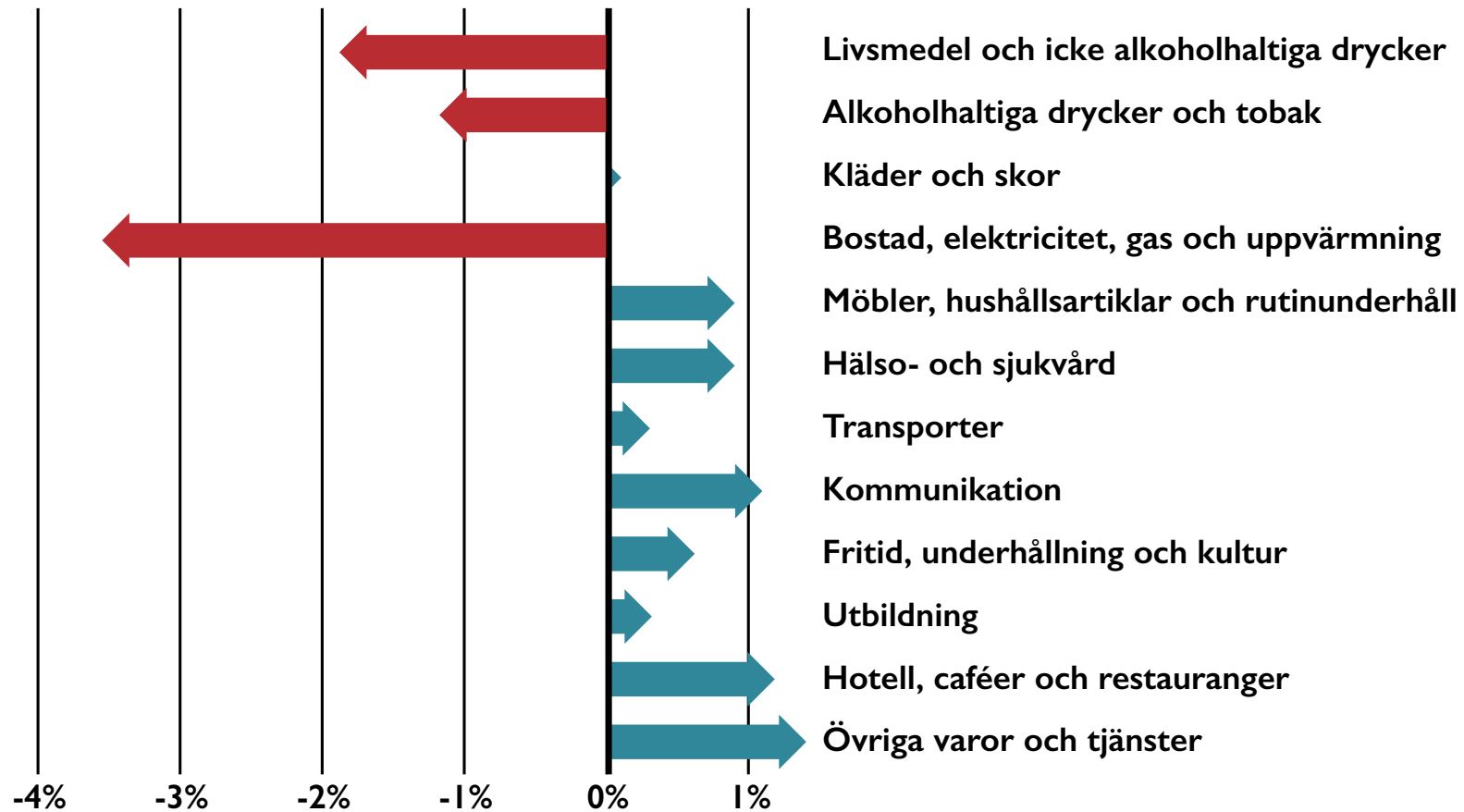
# Utmaningen från E-handeln

Procent av detaljhandels försäljning kopplat till onlineförsäljning för utvalda handelskategorier i USA (Bi Intelligence)



# Konsekvenser av E-handel (SCB)

## Konsumtionsförändringar i Sverige, 1995–2012



# Planera stadens helhet



I enkäter och intervjuer framkommer en tydlig bild: de svenska stadskärnorna har en tuff tid framför sig. I detta avsnitt har vi sammanställt resultaten i form av fem punkter. Vad kan och vad bör göras?

## Planera stadens helhet

Planering av handelns platser kan inte överlåtas till individuella handlare eller enskilda fastighetsbolag. På samma sätt som en stads trafiksystem är en helhet där alla delar måste fungera tillsammans, krävs politiska helhetsgrepp för att skapa både lönsam handel och attraktiv stadsmiljö. Slumpvis utspridning av handel till många olika platser är varken positiv för handlare, fastighetsägare eller kunder. Enskilda "marknadsaktörer", som byggare av handel, kontor, bostäder, rekreation etc är mer betjänta av en gemensam styrande plan som erbjuder goda lägen och villkor för samtliga funktioner.

Värdet på andra typer av fastigheter, som bostäder och kontor, är delvis kopplat till förekomsten av handel och service i närområdet. Bostäder med gångavstånd till butiker och service värderas i regel högre än stadsdelar med ett svagt kommersiellt utbud. Ett bredare ekonomiskt perspektiv, med fokus på det samlade värdet av stadens hela fastighetsbestånd, kan motivera starkare investeringar i stadsmiljön. Ett begränsat fokus på enskilda handelsfastigheters värde riskerar att leda till en suboptimering av staden.



# Storleken har betydelse



## Storleken har betydelse

Problem och villkor varierar med kommunernas storlek. En lösning som är självklar i den stora staden kan vara förödande i den lilla kommunen. Ökad rörlighet, på nätet och i geografin, gör att det för mindre städer kan vara bättre att slå vakt om en lönsam handel med mindre volym, i stället för att försöka konkurrera med de större städernas överlägsna utbud. Att försöka hindra "utflöde av köpkraft" från den egna kommunen, genom att anlägga nya externa handelsplatser vid kommungränsen, kan vara både kontraproduktivt och på sikt förödande för den lilla stadens attraktivitet.

Dagens analysverktyg, som handelsindex, bortser också ibland från tjänstesektorer med stora likheter med handeln. Restauranger, caféer, hotell, nöjen, dans och musik samt privat service av typen frisör, gym, hälsovård, resor, kemtvätt är verksamheter som utförs "på plats" och därför inte kan flytta över till nätet. En mer rättvisande bild av besöksrelaterad kommersiell verksamhet skulle ges genom en uppdatering av dagens mätningar av handelsindex. Detta kan med fördel göras i samverkan med företrädare för besöksnäringen. Stadskärnornas omsättning är således redan idag högre än enbart "handelsindex" visar. >

# Möt utmaningen från e-handeln



## Möt utmaningen från e-handeln

Handelssektorn står inför stora strukturella förändringar. Det är möjligt att dagens fördelning av handel, antal kvadratmeter handelsyta per person, just nu befinner sig på ett historiskt maximum. En positiv strategi för att möta handeln på nätet är att koncentrera kvarvarande fysisk handel till färre platser med ett bättre utbud. Stadskärnorna kan återta initiativet genom att satsa på en kombination av handel, service, upplevelser och mötesplatser – det som ibland kallas "night time economy".

# Positiv hantering av bilen



## Positiv hantering av bilen

En övergång från bilberoende handelsplatser till tätare städer med prioritet för gång- och kollektivtrafik är önskvärd, både ur ekologiskt och ekonomiskt perspektiv. Men "bilberoende" kan sällan avskaffas med negativa åtgärder och förbud.

Dagens "vanebilister" bör hellre inviteras till stadskärnan genom smidigare parkering och bättre kollektivtrafik och därigenom "omvandlas till gångtrafikanter". Alternativet är i många fall att bilisterna överger stadskärnorna. Detta är särskilt tydligt i mindre och medelstora städer. Vinnaren kombinerar biltillgänglighet och promenadstad.

Ekonomiska realiteter talar ofta emot stadskärnans utveckling. Stadsnära parkering är dyr. Samtidigt etableras externa handelsplatser på billig mark utanför städerna. Ett samlat grepp för att skapa välordnade gator, torg och parkeringslösningar i promenadvänliga stadskärnor är en viktig fråga för framtiden. >

# Samlat grepp och ansvar



## Samlat grepp och ansvar

Många stadskärnor har av organisatoriska skäl svårt att konkurrera med större köpcentrum och gallerior. Den viktigaste orsaken är att privata köpcentrum i regel har ett samlat ansvar och en gemensam budget, från byggande och design till management, öppettider, marknadsföring, städning, parkering, butiksmix, etc. I stadskärnor är det inte ovanligt att ansvar och genomförande hamnar på olika politiska ansvarsområden och förvaltningar, ofta även med skilda prioriteringar, synsätt och budgetar eller helt enkelt hamnar "mellan stolarna". Framgångsrika stadskärnor förutsätter en mer samlad organisation med gemensam budget och genomförandekraft.

Många städer har idag formulerat två typer av policy. Ett första mål är ofta att ny detaljhandel "i första hand skall lokaliseras till stadskärnan". Först i andra hand och vad gäller "skrymmande volymhandel" bör ny handel etableras externt. Ett andra mål är att minska bilberoendet och stärka stadskärnans tillgänglighet vad gäller gång, cykel och kollektivtrafik. Dessa mål motarbetar ibland varandra och kan leda till fortsatt expansion av "stadslös handel", dvs renodlat bilberoende handelsplatser. Mer nyanserade mål kopplade till konkreta handlingsplaner är ofta att föredra framför storstilade visioner för en avlägsen framtid.

Det politiska intresset för stadskärnan är ofta stort. För att underlätta kraftfulla och effektiva beslut, kan det vara lämpligt att inrätta ett särskilt politiskt utskott eller rent av en särskild politisk nämnd för stadskärnans utveckling. »

2, 14

# Min närmaste handelsplats





erbjuder en varm och bilfri affärsgata



med gratis parkering i garaget





	A	B	C	D	E	F	G	H
1	 <b>Statistiska centralbyrån</b> Statistics Sweden	 <b>Trafik analys</b>						
2								
3								
4								
5								
6					<b>Bilnehav per 1000-invånare</b>			
7	<b>Kommun / Län</b>	<b>1974</b>	<b>1980</b>	<b>1990</b>	<b>2000</b>	<b>2010</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
8	0 RIKET	309	347	419	450	461	466	467
9	01 STOCKHOLMS LÄN	291	301	366	392	390	391	390
10	2584KIRUNA	288	326	448	480	558	575	580
11	<b>MIN</b>	<b>288</b>	<b>301</b>	<b>366</b>	<b>392</b>	<b>390</b>	<b>391</b>	
12	<b>MAX</b>	<b>309</b>	<b>347</b>	<b>448</b>	<b>480</b>	<b>558</b>	<b>575</b>	
13								

1 000 människor = 2,14  
 467 bilar

2, 14

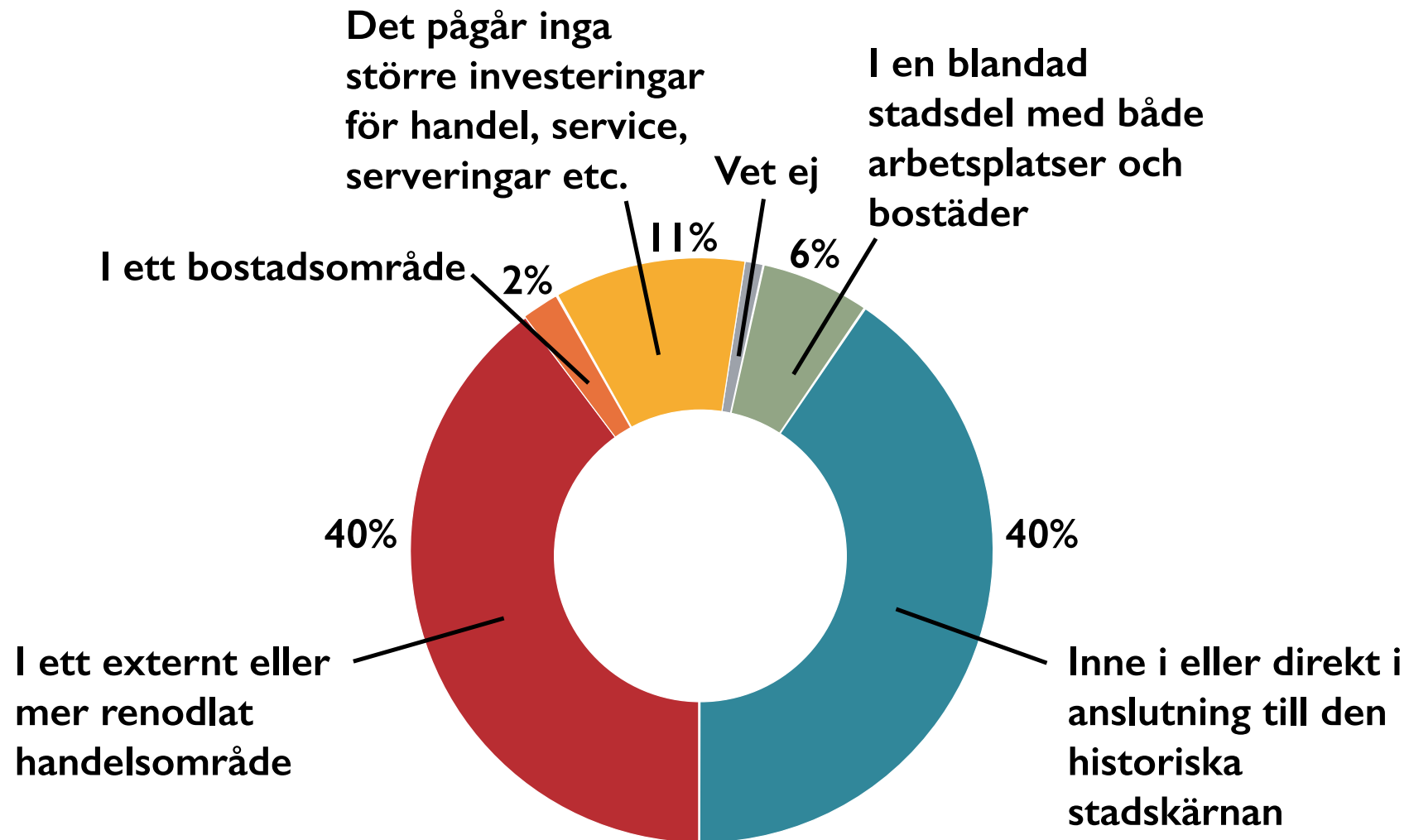
# Bilen har kommit för att stanna!



# Från ord till handling



# Investeringar för handel och service



# Värnamo stadskärna

Ren & fräsch utemiljö, ett attraktivt centrum med förnyelse.

Korta avstånd. Bra parkeringsmöjligheter.

Fin miljö och många restauranger, bankomater och bra parkeringar.

Väldigt viktigt att det fortsätter att vara lika fint i centrum med blomsterplanteringar.

Hitta det där extra (outside the box) som gör Värnamo attraktivt och modernt.

Läget, och ett levande centrum.

# Värnamo på ritbordet

## Sydsvenska Krysset 2025



**Bilen har kommit för att stanna!**



**Driv stadskärnan  
som ett bilvänligt  
köpcentrum**



Avskaffa handelsindex-jakten,  
jakten mot nollpunkten...

Lönsamma och attraktiva  
handelsplatser

Tillgängliga för alla trafikslag!

Istället för "bilfria" stadskärnor – tillgängliga stadskärnor!  
Urbana miljöer som även välkomnar de köpstarka bilisterna!

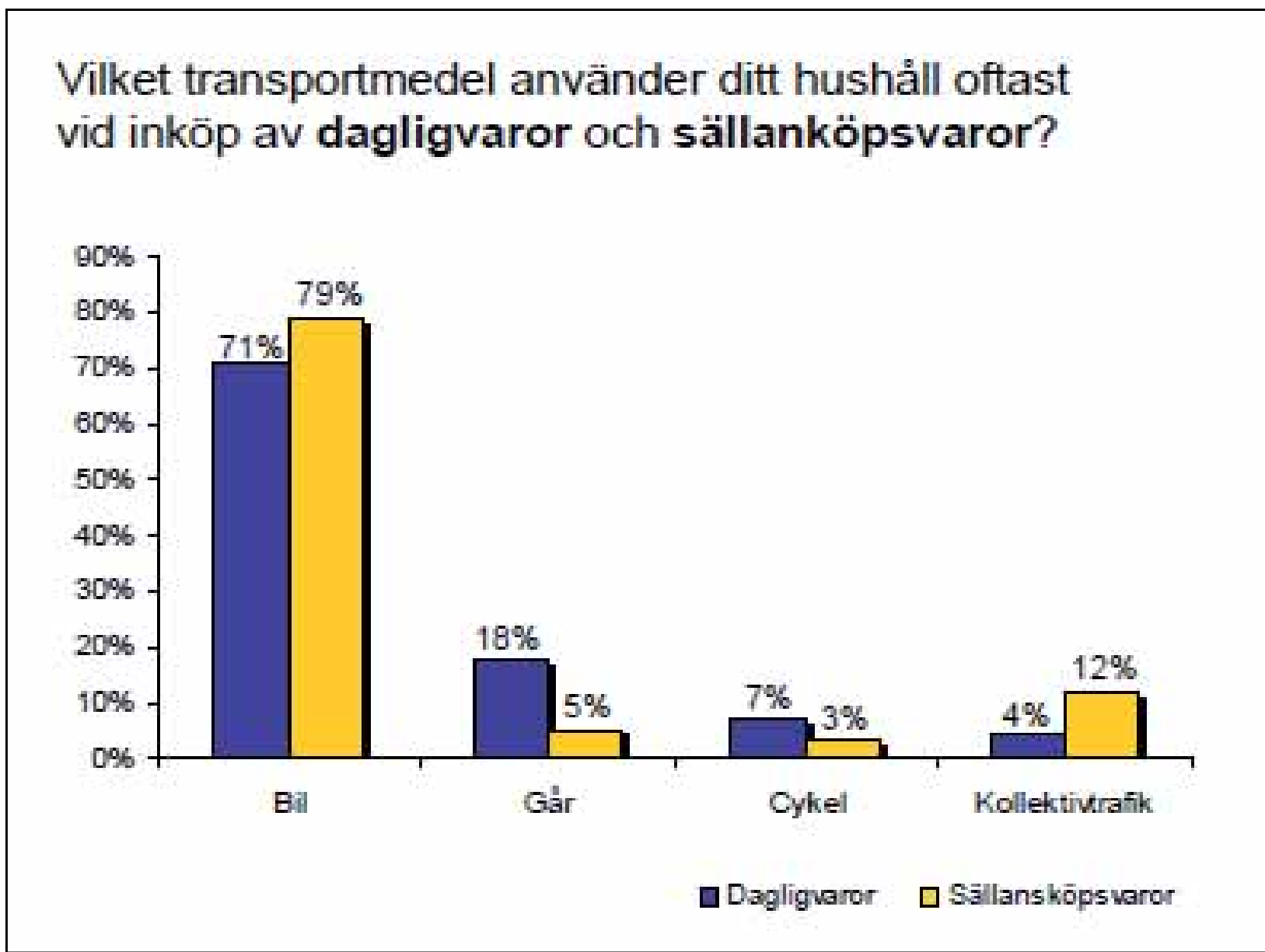
## Kvickys i Helsingör



# Bättre parkering i stadskärnan!



# Svenskarna handlar främst med bil

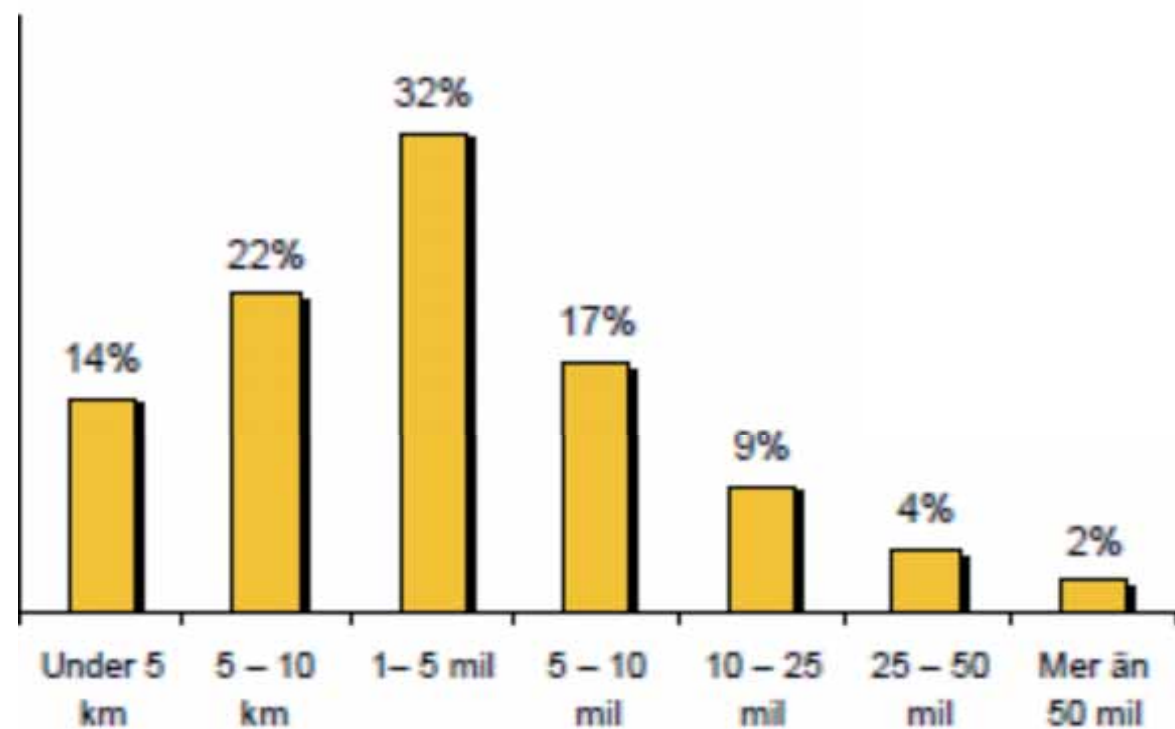


Slide  
from  
HUI

# 1 resa pa 1-5 mil

anligast vid inköp av sällanköpsvaror

ångt reser/går ditt hushåll uppskattningsvis varje gång vid inköp av inköpsvaror? Om du åker tur och retur, ange den totala sträckan.



# Den bilvänliga staden

är den hållbara  
attraktiva  
täta staden



# Invitera bilen till den täta staden



# Gradvis omvandling

Från:  
**gles bilvänlig stad**

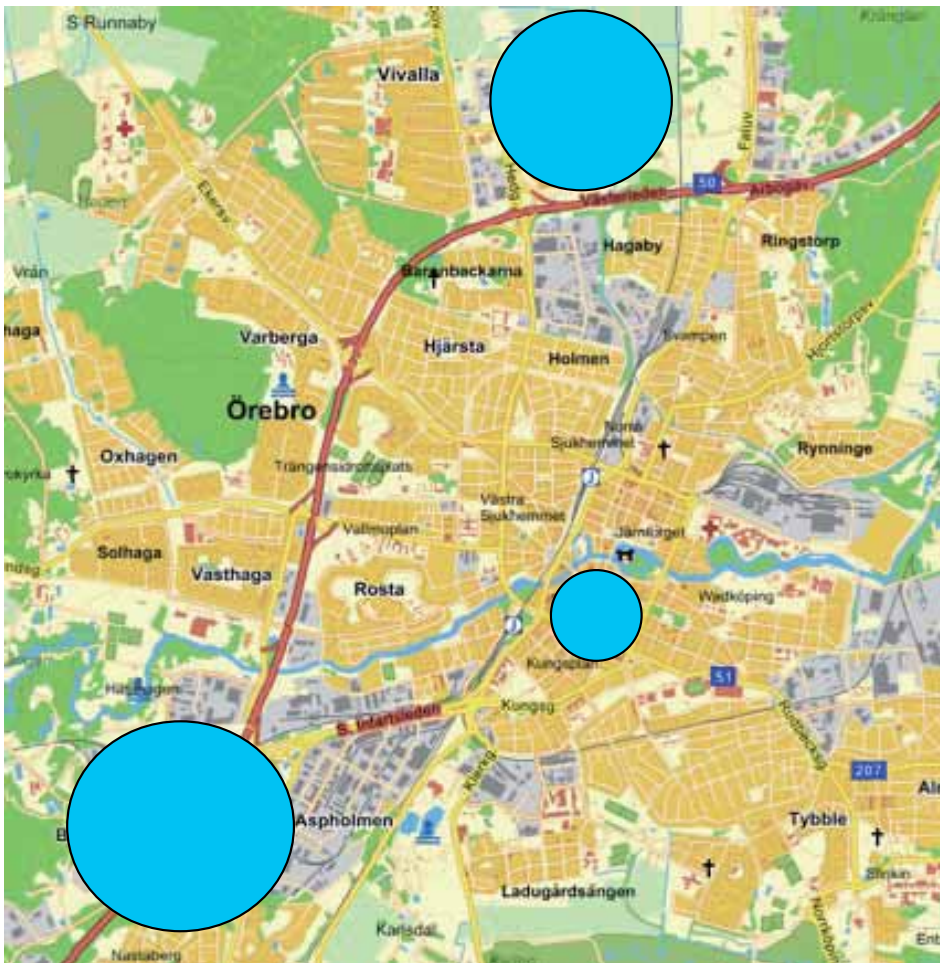
Till:  
**tät bilvänlig stad**



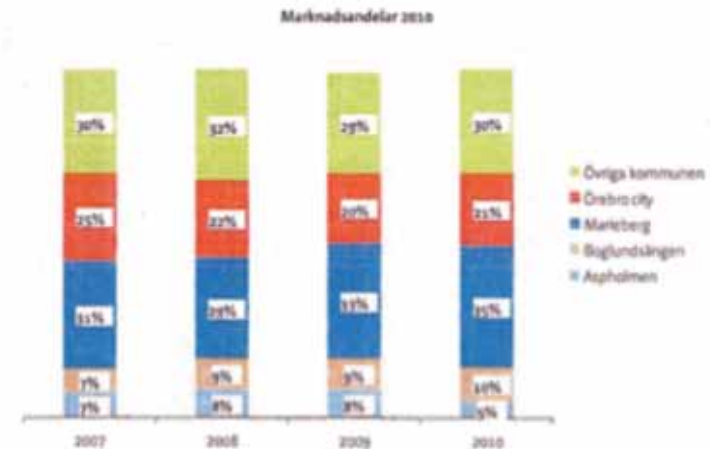


# Örebro

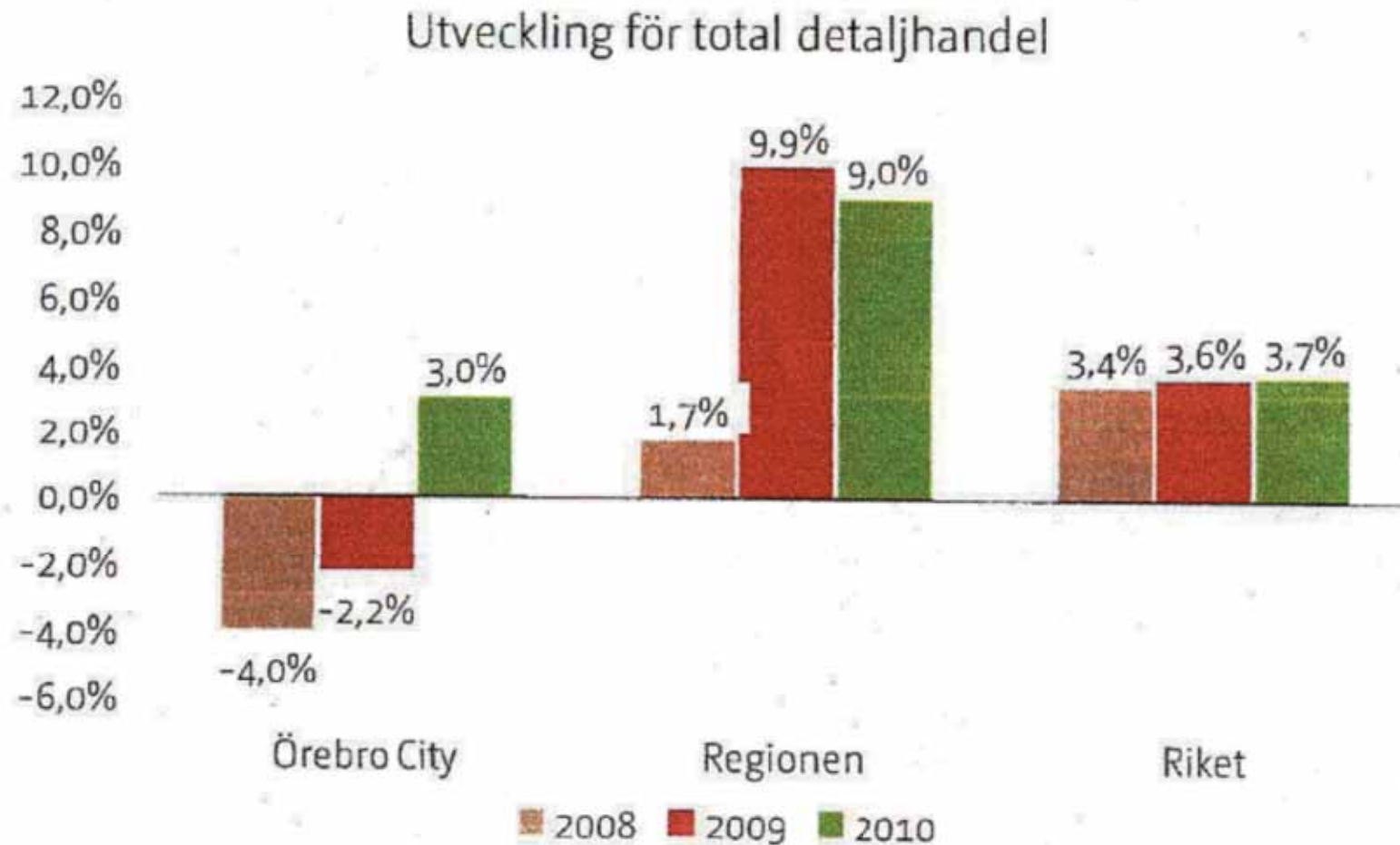
Externa bilvänliga handelsplatser  
tar marknadsandelar av City



Marieberg och Boglundsängen



# City: problem för handeln Marieberg: ökad handel



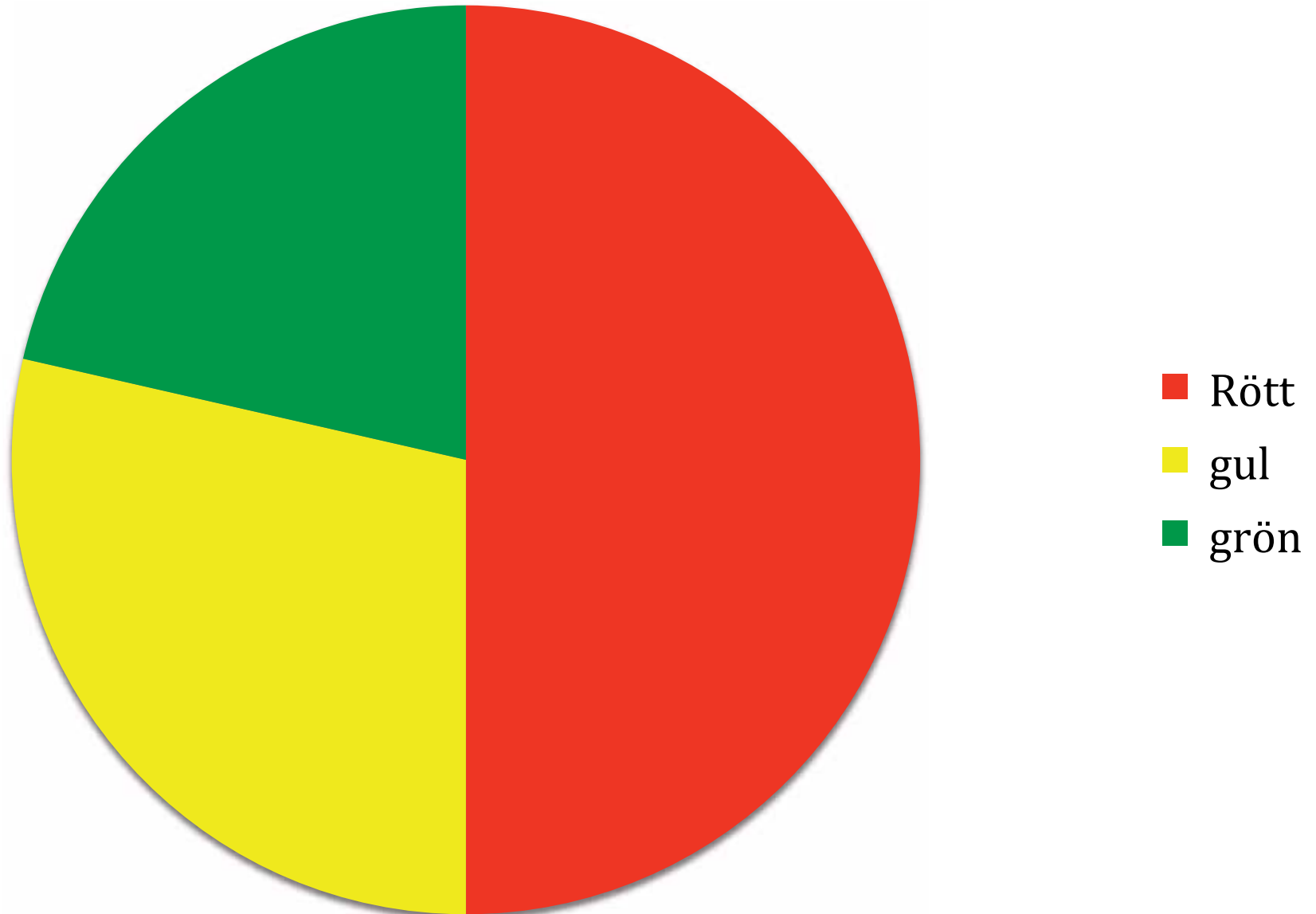
Järntorget **före** ombyggnad:  
parkering på torget, halvbra handel



# Järntorget **efter** ombyggnad: parkering ersatt av vattenkonst



# Utveckling på Järntorget:



# Förslag: urban parkering





Örebro city behöver bättre parkering  
om handeln ska överleva

# Ystad – bild driven tillväxt i utkanten



2

1



# Ystads stadskärna



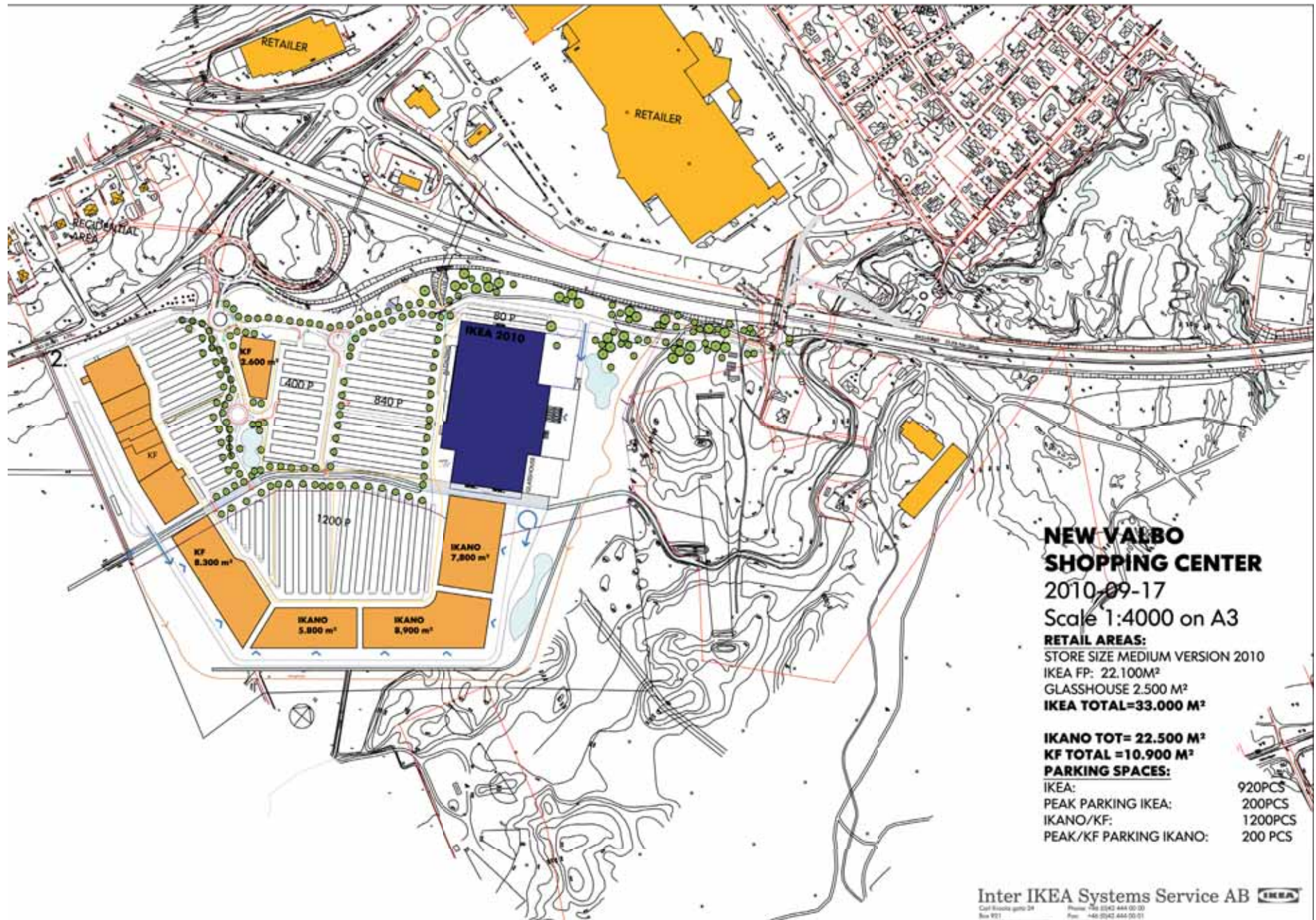
# Ystads utkant



# Stadslös handel i utkanten



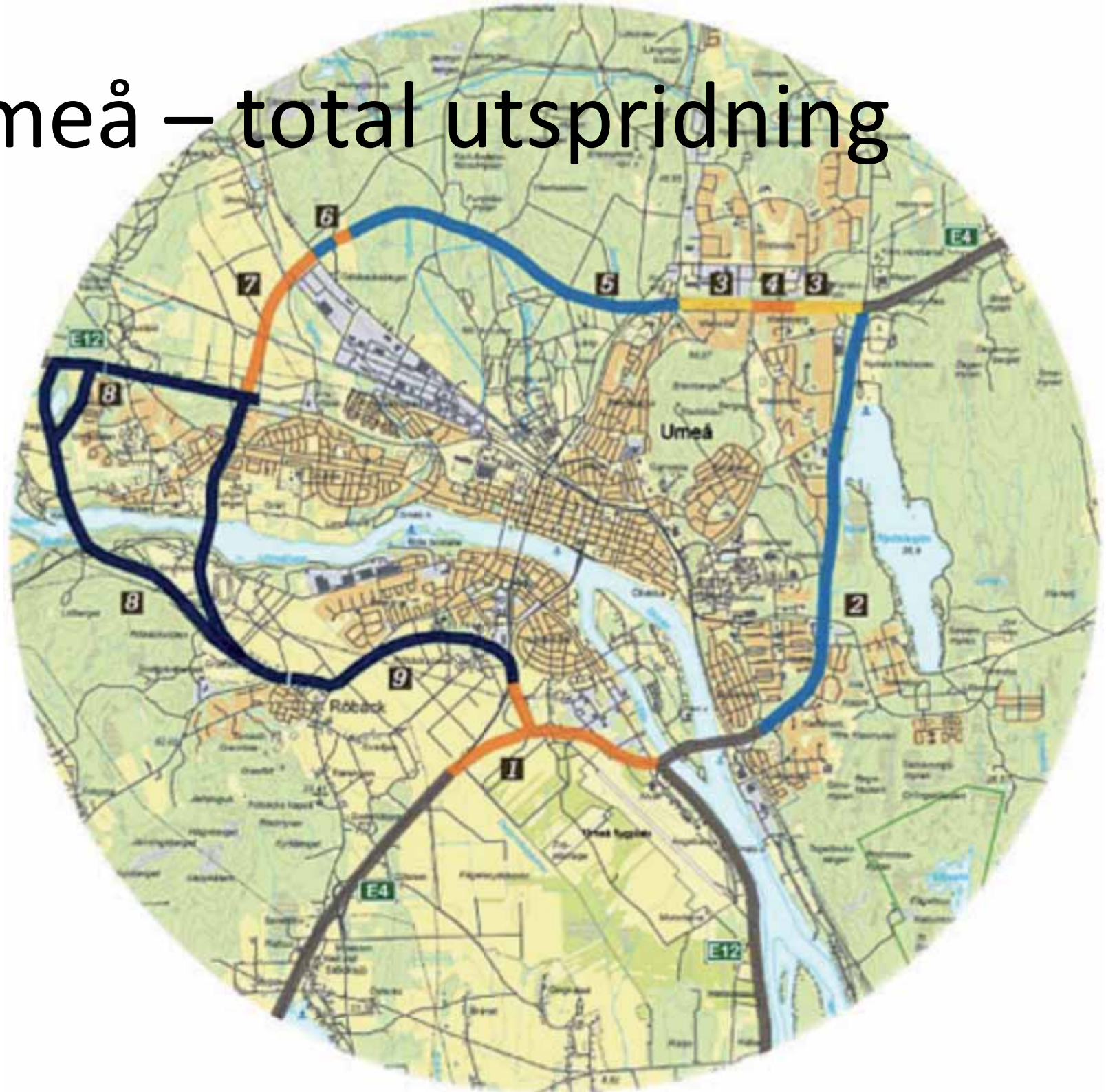
# Gävle – stadslös handelsplats



# Valbo Köpstad – "STAD?"



# Umeå – total utspridning



# Nyköping

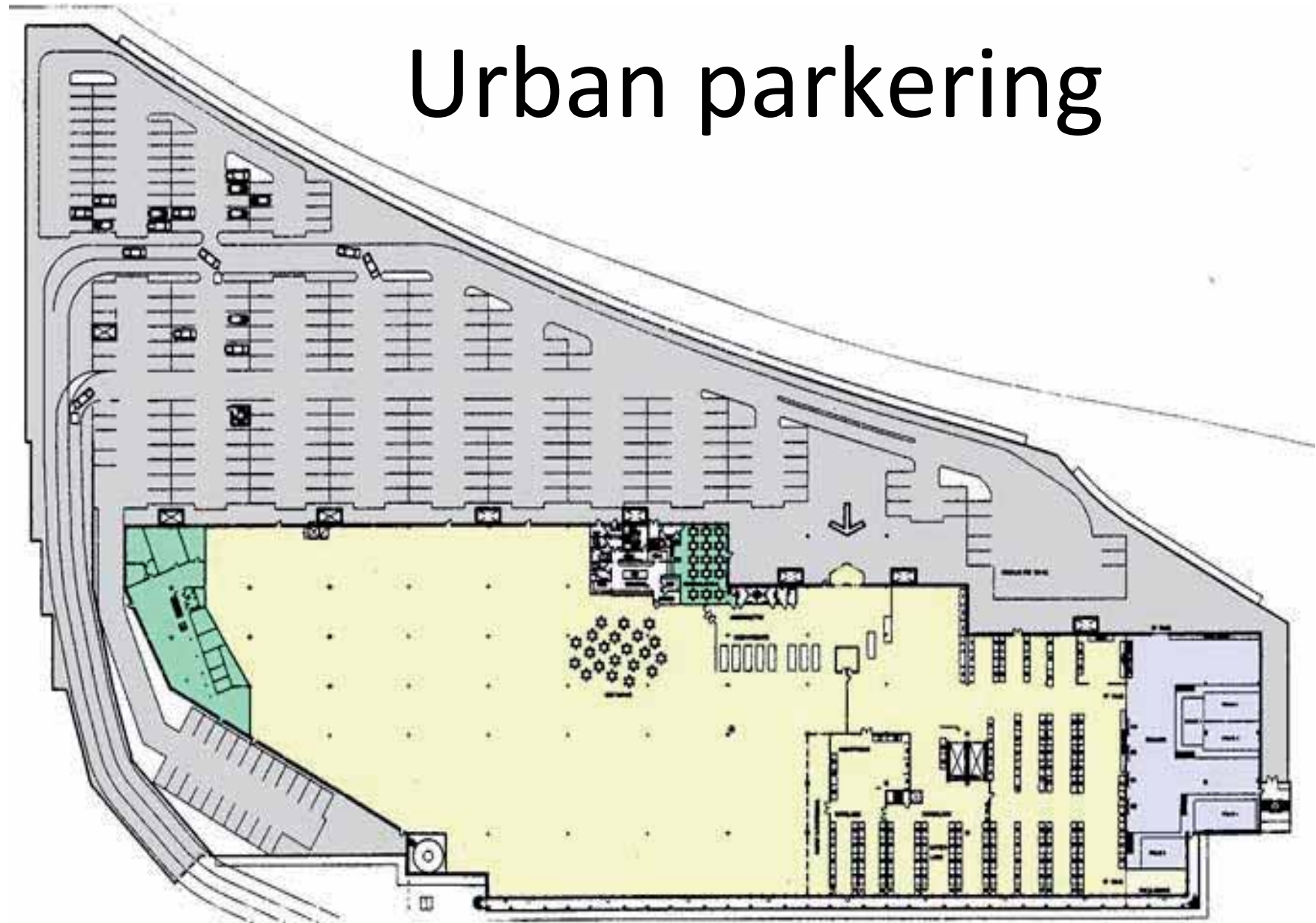


# Lund- UNDERDOSERING ÄR INTE BILVÄNLIGT

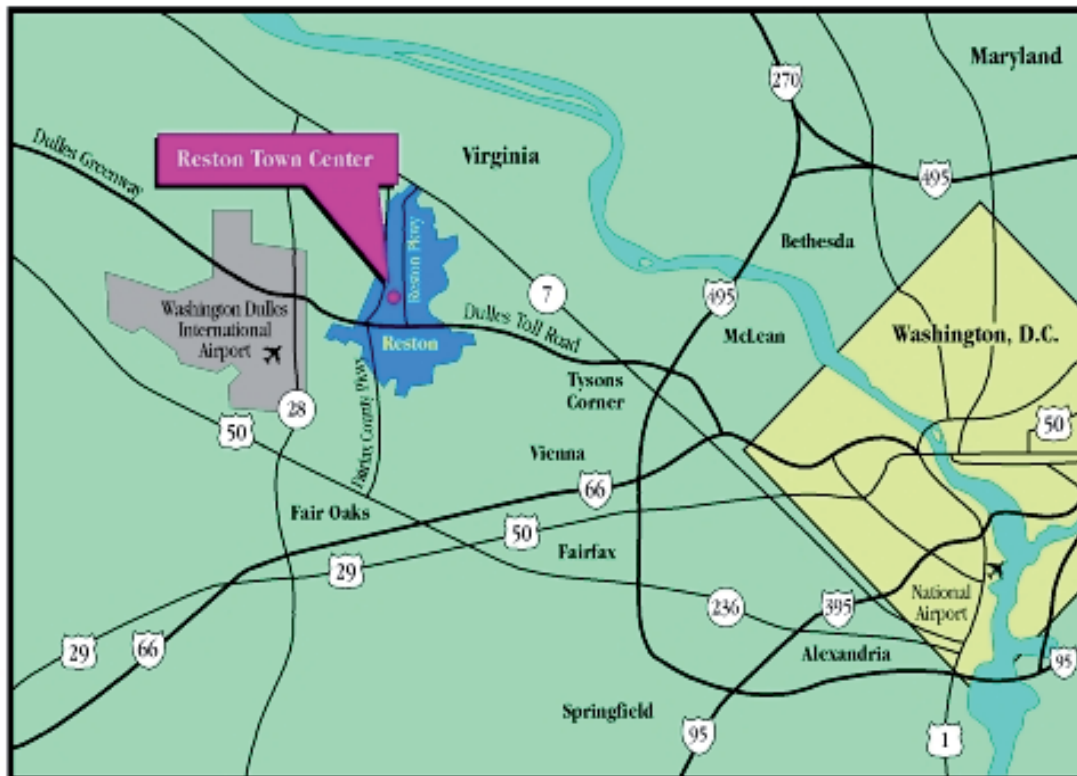




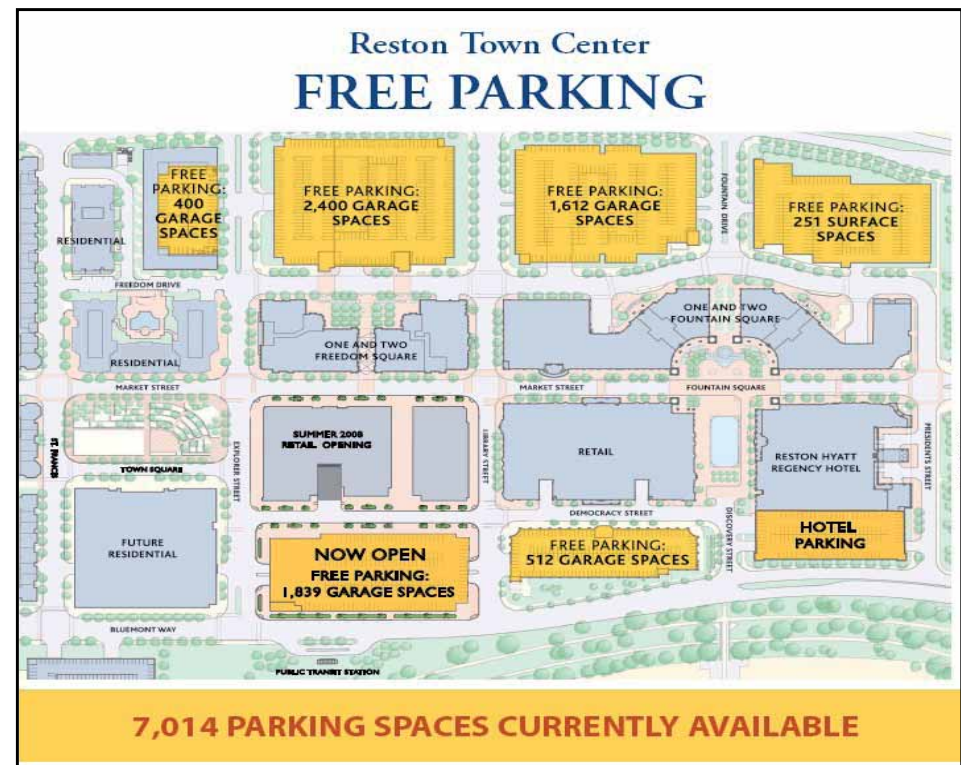
# Urban parking



# Reston Town Center, Washington



# Täthet + parkering i väntan på bättre kollektivtrafik



# THE TASTE OF THE TOWN 2008 GALLERY

Image 42 of 62 from "Reston Town Center Image Gallery"

The Taste of the Town 2008



39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57

© Copyright 2008, all images are property of The Reston Town Center and are for viewing purposes only.

# THE TASTE OF THE TOWN 2008 GALLERY

# THE TASTE OF THE TOWN 2008 GALLERY

Image 54 of 62 from "Reston Town Center Image Gallery"

The Taste of the Town 2008



39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57

© Copyright 2008, all images are property of The Reston Town Center and are for viewing purposes only.

# THE TASTE OF THE TOWN 2008 GALLERY

Image 20 of 62 from "Reston Town Center Image Gallery"

The Taste of the Town 2008



20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38

© Copyright 2008, all images are property of The Reston Town Center and are for viewing purposes only.

Image 27 of 62 from "Reston Town Center Image Gallery"

The Taste of the Town 2008



20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38

© Copyright 2008, all images are property of The Reston Town Center and are for viewing purposes only.

# Canterbury: tillgängligt med bil + buss



# Tät och bilanpassad nod



Map information: Ordnance Survey, mapping by permission of Ordnance Survey on behalf of the Controller of Her Majesty's Stationery Office. © Crown copyright, 2010/2011.

- |                       |                                     |                  |                         |
|-----------------------|-------------------------------------|------------------|-------------------------|
| Department stores     | Eating out/Food                     | Bus station      | Disabled public toilets |
| Fashion               | Mobile phones                       | Car park         | Place of interest       |
| Health and beauty     | Speciality and other stores         | Place of worship | Public toilets          |
| Jewellery and watches | Financial and professional services | Cycle parking    | Shopmobility            |
|                       |                                     | Disabled parking | Taxi rank               |

# Liverpool ONE: parking under ny park



GROUND LEVEL

Tillgängligt med alla trafikslag  
– särskilt bra för de som inte åker bil...

