



**KTH Arkitektur
och samhällsbyggnad**

Handeln och servicens strukturomvandling – konsekvenser på stadsutvecklingen

Mathias Wärnhjelm, KTH och Trafikverket



KTH Arkitektur
och samhällsbyggnad

Studiens upplägg och omfattning

- Fokus på halvcentrala mångfunktionella handelsetableringar
- Hållbarhet ?
- Inledande omvärldsanalys



KTH Arkitektur
och samhällsbyggnad

Bakgrund (1)

- Grannskapen upphör alltmer som stadsdelar med basservice på gång- och cykelavstånd.
- Bostadsområden utan handel och service
- På vägen från arbetet eller samlat i handelsetableringar.
- Kompletteringshandeln/ servicens andel, lokalisering och roll?



KTH Arkitektur
och samhällsbyggnad

Bakgrund (2)

- Stads kärnans roll?
- Ökat bilberoende och minskad tillgänglighet för de utan bil.
- Trender: internethandel



Express

Leffs!

RÄNTE FRITT
13,24 månads

Vardag 7-20

Lördag 9-18

Söndag 10-18



KTH Arkitektur
och samhällsbyggnad

Utvecklingen till idag (1)

- Industrialiseringen gör att självförsörjningsgraden minskar och butikssystemet växer fram.
- Förpackningsindustrin rationaliserar hanteringen av livsmedel vilket underlättar för
 - självbetjäningsbutiker
 - att distribution av varor kan flyttas till kund



KTH Arkitektur
och samhällsbyggnad

Utvecklingen till idag (2)

- Andelen kyl/frys ökar snabbt bland hushållen → lagren flyttas från butik till kund
- Andelen hushåll med bil ökar snabbt → kunden tar mer av distribution och avståndet mellan butiker ökar.
- Självbetjäningsbutiker införs efter andra världskriget. Kedjevaruhusen sprider sig. Under 1960 och 1970-talet ersätts de små butikerna av större butikskoncentrationer.



KTH Arkitektur
och samhällsbyggnad

Utvecklingen till idag (3)

- Mellan 1975 och 1990 minskar antalet enheter med 2000. Tilltagande extern etablering.
- Service-, trafik-, lågprisbutiker och stormarknader utvecklas
- Handeln regionaliseras vilket ger konkurrens mellan kommuner.
- Kommunal tro på halvcentrala etableringar.



KTH Arkitektur
och samhällsbyggnad

Konsekvenser (1)

- Takamis sammanfattning;
 - Förfall i vissa stadskärnor
 - Ökat biltrafikarbete
 - Trängselproblem hos biltrafiken
 - Negativ markanvändning
 - Minskad tillgänglighet utan bil



KTH Arkitektur
och samhällsbyggnad

Konsekvenser (2)

- Avståndet mellan butiker har kontinuerligt ökat
- Konsumenten har fått ökade valmöjligheter, vissa sämre tillgänglighet
- Körsträckor kan ökas med 100% men....
 - Mindre butiker spridda över staden minskar inköpsresor med 25% (Murto 1997)



KTH Arkitektur
och samhällsbyggnad

Konsekvenser (3)

- Ytterligare etableringar i en stad ger små effekter då hushållen väljer lokal etablering (Murto 1997, Garvill 2003)
- Ytterligare externhandelsetableringar i områden med låg andel externhandel ger minskad körsträcka (Singer 1994)
- Man väljer inte närmaste etableringen om inte blandningen av butiker, öppettider och biltillgänglighet passar (Trivector 2006)



KTH Arkitektur
och samhällsbyggnad

Konsekvenser (4)

- Stordriftsfördelar kompenserar de kostnader hushållen får när de tar över distribution ur samhällsekonomisk synvinkel (Svensson 2002)

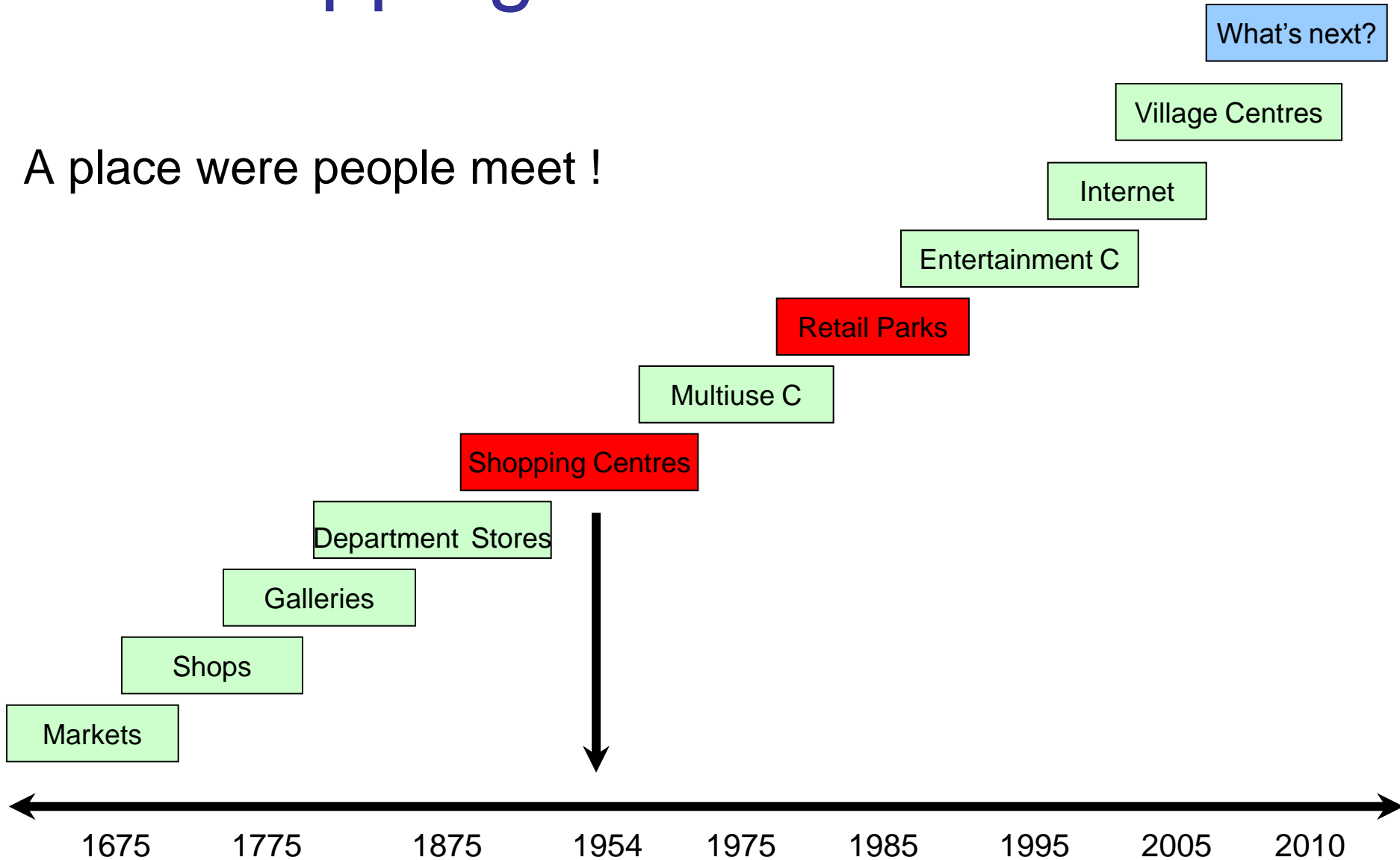




Mikael Ebe, Development Director Inter Ikea Centre Group

Shopping Centre Evolution

A place where people meet !



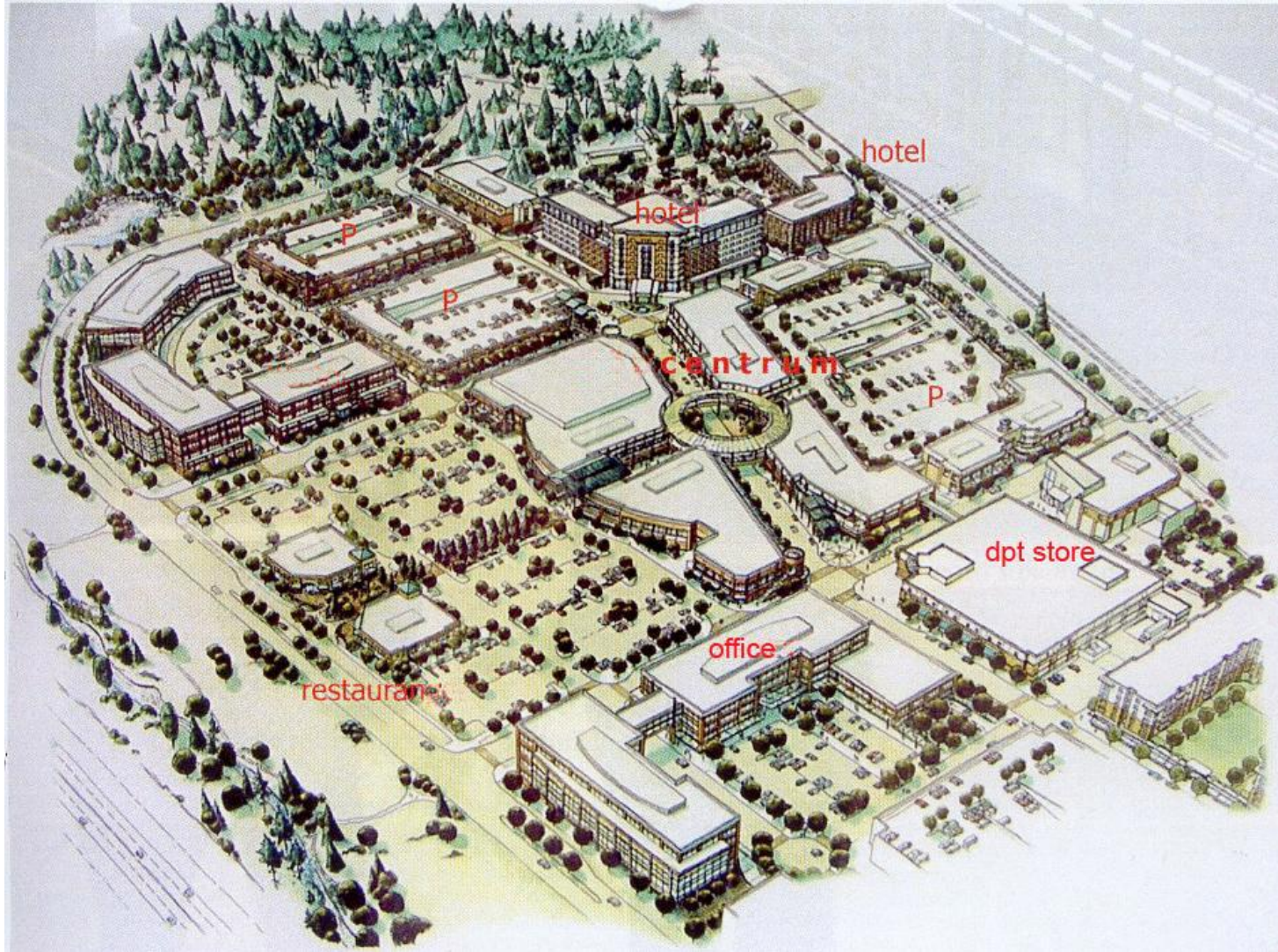
Village Centres



Village Centres



Redmond Town Centre





KTH Arkitektur
och samhällsbyggnad

Framtid (1)

- Till 2030 ökar andelen personer 50-74 med 13%, >75 år med 50% (SCB)
- Om bilinnehav och bilanvändningen fortsätter att öka utgör närheten till dagligvaruhandel och annan detaljhandel inte längre det viktiga motivet till integrerad bebyggelse. (Svensson 1999)



KTH Arkitektur
och samhällsbyggnad

Framtid (2)

- Om högre priser accepteras kan kompletteringsfunktionen bli alltmer utpräglad och sortimentsstrukturen förändras (Svensson 1999)
- Varor via internet ökar om kostnaden för arbetskraft reduceras väsentligt (Svensson 1999)
- Detaljhandelsförsäljning på nätet fördubblades mellan 2003 och 2006



KTH Arkitektur
och samhällsbyggnad

Förhållningssätt i stadsplaneringen (1)

- Kommunens ansvar att både värna konkurrens och se till konsumenters intressen.
- Öka andelen bilresor där konsumenten klarar flera ärenden. (Takami 2006)
- Vitaliteten och livskraften i stadskärnan beror på helheten i dess funktion och fysiska förutsättningar, inte bara på handelns aktivitet (HMSO 1992)



KTH Arkitektur
och samhällsbyggnad

Förhållningssätt i stadsplaneringen (2)

- Täthet och funktionsblandning kombinerat med attraktiv stadsgestaltning och utformning av rekreationsytor kan öka viljan hos hushållen att stanna i de egna kvarteren (Martin 2004)
- Om handelspolicies är fria tar industrin över och marknadskrafterna styr (Davies 1995)



KTH Arkitektur
och samhällsbyggnad

Förhållningssätt i stadsplaneringen (3)

- Integrerad LUT-planering (Land Use and Transport Strategies) viktigaste förutsättningen (Brebbia 2005). Det består av kollektivtrafikutveckling, skapande av kortdistansstrukturer, biltrafikrestriktioner.
- Push-and-pull. Utan åtgärder för dyrare och långsammare biltrafik ger täthet och funktionsblandning små effekter på biltrafikarbete



**KTH Arkitektur
och samhällsbyggnad**

.. men vad vill människor ha ?

Romantiserande syn på staden men
förlegad i förhållande till vad folk vill ha?



**KTH Arkitektur
och samhällsbyggnad**



Tack för mig!