

HANDELSUTREDNING VAXHOLM 2023



VAXHOLMS
STAD

Handelsutredning för Vaxholms stad 2023 är framtagen av planerheten på stadsbyggnadsförvaltningen i Vaxholms stad.

Arbetsgrupp:

Maria Graham, Planeringsarkitekt

James Fenske, GIS-samordnare och samhällsplanerare

samt

Tekn lic. Marcus Henrikson, Strategisk rådgivare plats- och stadsutveckling, handel och parkering

Kartillustrationen på försättsbladet är gjord av Luxlucid AB.

Post: 185 83 Vaxholm

Besök: Eriksövägen 27

Telefon: 08-541 708 00

Fax: 08-541 331 74

E-post: plan@vaxholm.se

Webb: www.vaxholm.se

FÖRORD

Det är med stor glädje och engagemang som vi presenterar denna Handelsutredning för Vaxholms, skärgårdens huvudstad. Handeln utgör en betydande del av vår stadskärna och spelar en central roll i vårt lokala samhälle. Genom denna utredning har vi försökt att förstå och kartlägga handelssektorns nuvarande tillstånd och de utmaningar och möjligheter som den står inför.

Vaxholms stad är unik på många sätt. Den vackra skärgårdsmiljön och den kulturella rikedomen ger vår stad en särskild charm. Vår lokala handel är en viktig del av stadens ekonomi och identitet och är en viktig del av vad som gör Vaxholm till en attraktiv plats att besöka, arbeta och leva i året runt.

Utredningen innehåller en översikt av den nuvarande handelsstrukturen, trender och marknadsförutsättningar. Den granskar också de olika faktorer som påverkar handeln, såsom digitalisering, hållbarhet och stadsplanering. Dessutom presenteras förslag och rekommendationer för hur vi kan stödja och utveckla handeln i Vaxholm.

Jag vill rikta ett varmt tack till alla som har bidragit till denna utredning. Ert engagemang och kunskap har varit ovärderligt i arbetet med att ta fram denna utredning.

Handelsutredningen är en viktig milstolpe i vårt arbete för att bevara och stärka Vaxholms handelsliv. Vi hoppas att den kommer att vara till nytta för alla som är intresserade av vår stad och dess utveckling. Tillsammans kan vi skapa och utveckla en hållbar och blomstrande handel i Vaxholm samt bevara det som gör vår skärgårdsstad så unik.

Tack för att ni tar er tid att läsa denna utredning, och jag ser fram emot att arbeta tillsammans för att göra Vaxholm ännu bättre!

Med vänliga hälsningar,

Tina Runhem
Kommunstyrelsens ordförande

Vaxholms stad
2023

INNEHÅLL

1 Inledning

<i>Förutsättningar för utredningen</i>	6
<i>Trender inom handel och övrig besöksnäring</i>	13
<i>Kommunens möjligheter att påverka handeln</i>	18

2 Nuläge Vaxholm

<i>Marknadsunderlag</i>	23
<i>Regional konkurrens och kommunens utbud</i>	31
<i>Tillgänglighet</i>	39

3 Analys

<i>Framtida potential och ytbehov</i>	44
<i>Upplevelse</i>	45
<i>Fysisk analys av stadskärnan</i>	45
<i>Analys av lägen för livsmedelsbutik</i>	50
<i>Skärgård och landsbygd</i>	60

4 Slutsatser handel i Vaxholm

<i>Fler människor i Vaxholm</i>	62
<i>Närhet och hållbarhet i handeln i Vaxholm</i>	62
<i>Småstaden är den unika upplevelsen</i>	63

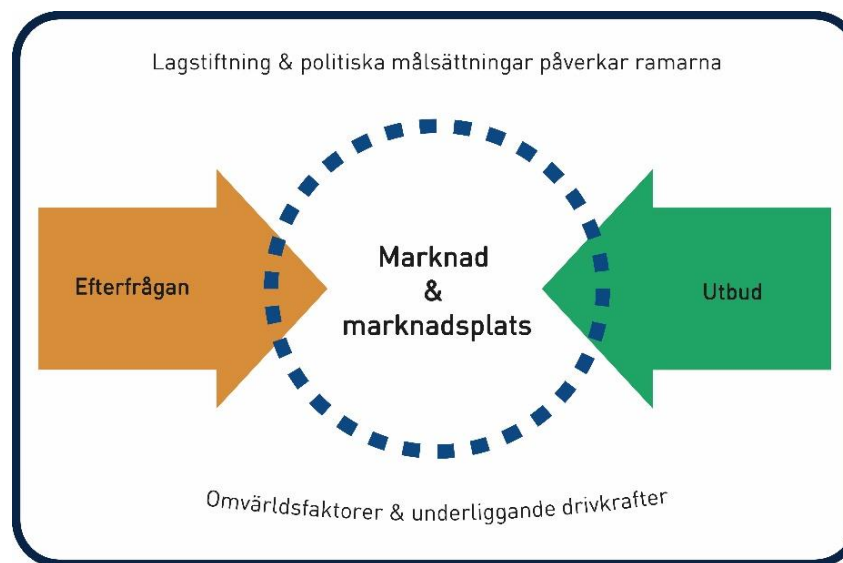
Sammanfattning

Denna utredning presenterar i en inledande del fakta och trender som utgör underliggande drivkrafter och omvärldsfaktorer som påverkar handeln i dagens samhälle. En kort sammanfattning redogör för några av de kommunala styrdokument som sätter mål för planering av samhället. Även kommunens möjligheter att påverka utveckling av handel och stad går igenom.

En del två av utredningen kartlägger nuläget i Vaxholm gällande befolkning, geografi, arbete, tillgänglighet och handel idag.

Utredningens del tre analyserar utvecklingspotential för handeln i Vaxholm utifrån; framtida marknadsunderlag, konsumtionsbeteende, fysisk miljö, skärgårdsgeografi samt ett djupdyk i lämpliga lägen för ny livsmedelsbutik i kommunen.

Del fyra lägger fram tre övergripande slutsatser för en utveckling av en attraktiv handel i Vaxholm.



Bilden sammanfattar utredningens uppbygg, där del 1 motsvarar omvärlden och ramar och del 2 kartlägger efterfrågan och utbud idag. Del 3 analyserar input från tidigare delar till för att kasta ljus över utvecklingspotential av marknaden & marknadsplatsen. Del 4 ger förslag på hur kommunen kan agera för att utveckla marknaden och marknadsplatsen Vax-

SLUTSATSER HANDEL I VAXHOLM

Fler människor i Vaxholm

Befolkningens tillväxt är den enskilt viktigaste faktorn för ökat etableringsutrymme för livsmedelsbutiker. Om fler bor, arbetar i eller besöker Vaxholm kommer det att ge ökat underlag för all handel.

Vaxholms prognos för befolkningsökning med 2500 invånare till 2040 är en för liten ökning av kundunderlag för ytterligare livsmedelsbutiker i kommunen. För att möjliggöra en etablering av en större livsmedelsbutik (större än de som finns idag) i kommunen i närtid, utan att påverka befintliga livsmedelsbutiker, behöver kommunens befolkning öka mer än ligande prognoser alternativt att en befintlig butik ges möjlighet att utöka.

Närhet och hållbarhet i handeln i Vaxholm

För en långsiktigt hållbar handel i kommunen, med bästa servicen för invånare och besökare, bör Vaxholm fortsätta att bygga attraktiv småstad istället för att kopiera ohållbara strukturer som till exempel externhandelsetableringar. Butiker lokaliserade på platser som uppmuntrar/kräver biltransport motverkar kommunens mål om att erbjuda invånarna en hälsofrämjande livsmiljö med goda och jämlika livsvillkor.

Det är fördelaktigt för kommunens alla invånare och kommunens utveckling att livsmedelsbutiker etableras där många bor eller nära andra målpunkter och/eller samtidigt möjliggöra fler bostäder eller verksamheter i lägen med bra koppling till stadsväven.

Småstaden är den unika upplevelsen

Vaxholms attraktionskraft ligger främst i blandningen av aktiviteter som finns här och den pittoreska miljön. Människor spenderar sin tid och sina pengar i Vaxholm på grund av helhetsupplevelsen. Stadens styrka ligger i ett unikt utbud och en unik miljö.

Vaxholms stad bör arbeta för, i samverkan med befintliga verksamhetsutövare, att kommunen och stadskärnan ska vara en unik, hållbar och attraktiv upplevelse för både invånare och besökare.

1 INLEDNING

Förutsättningar för utredningen

Handel är ett 'överordnat begrepp för verksamheter som sysslar med omsättning av varor, tjänster och kapital mellan regioner och mellan människor. Handel är sålunda en överföring av nyttigheter från en säljare till en köpare utan att nyttigheten bearbetas'.¹ Handel är drivande för både världsekonomin och för det lokala stadslivet. Det är även genom handel som de flesta av oss får tillgång till de grundläggande resurser som vi behöver för att överleva dagen.

Med dess centrala funktion i samhället är det viktigt att handeln behandlas som en planeringsfråga av kommunen och att det finns en vision för hur den ska utvecklas. Boverket har i sin rapport 2015:45 '*Planera för handel*' en vägledning för hur kommuner bör arbeta med handel i olika skeden av stadsplanering. Här föreslås det att kommuner på ett strategiskt plan bör ha en handelspolicy med tillhörande ortsanalys, som samspelar med översiktsplanen och detaljplaner, samt är vägledande.

Syftet med denna utredning är att analysera handeln i kommunen ur ett helhetsperspektiv, med ett särskilt fokus på livsmedelsbutiker.

Utredningen ska även belysa påverkan på Vaxholms centrum och ge råd för en attraktiv och levande stadskärna.

BAKGRUND

I februari 2021 inkom en ansökan till Vaxholms stad om planbesked från ägaren av fastigheten Kullö 1:27 m fl, för att öka byggrätt för handel på platsen. Kommunstyrelsen beslutade i maj 2021 (KS 2021-05-06 § 62) att lämna negativt planbesked i ärendet. Samtidigt gav kommunstyrelsen stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att ta fram en handelsutredning för Vaxholms stad. Utredningen ska visa på behov av och lämplig plats för en större livsmedelsbutik.

Till grund för beslutet för negativt planbesked låg bland annat att den gällande detaljplanen över området redan möjliggör handel samt att stadens handelsutredning från 2011 ('Handel i Vaxholm 2011-2030') konstaterade att läget är kritiskt för centrumhandeln och att rätt läge i Vaxholm är en förutsättning för en lyckad etablering av en större livsmedelsbutik.

Denna utredning består av fyra delar och en bilaga.

1. Inledning med bakgrund, fakta och trender
2. Nuläge Vaxholm, om marknadsunderlag och utbud
3. Analys av handel i Vaxholm
4. Slutsatser handel i Vaxholm

Bilaga: Lokaliseringsstudie livsmedelsbutiker Vaxholm, 2023

¹ Nationalencyklopedin '*Handel*'
<<https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/handel>>

KOMMUNALA MÅL OCH RAMVERK

Handelsutredningen förhåller sig till några mål och styrdokument.

Agenda 2030

I december 2020 beslutade riksdagen att Sverige ska genomföra FN:s Agenda 2030 för hållbar utveckling. Agendan innehåller 17 mål och 169 delmål som berör allt från klimatförändringar till arbetsvillkor.² Flera av målen är relevanta för handeln i Vaxholm:

- **Mål 8 Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt** innehåller del-mål som att främja skapandet av arbetstillfällen, gynna hållbar turism och förbättra resurseffektiviteten.
- **Mål 11 Hållbara städer och samhällen** innehåller delmål som hållbara transportsystem, inkluderande urbanisering och minskad miljöpåverkan från städer.
- **Mål 12 Hållbar konsumtion och produktion** innebär att vi ska arbeta för ett effektivt nyttjande av naturresurser, att minska mängden avfall och öka allmänhetens kunskap om hållbara livsstilar.

För att uppnå målen i är det viktigt att ta hänsyn till handeln, då handeln bland annat skapar arbetstillfällen, använder naturresurser för nytillverkning av produkter, tar mark i anspråk, genererar resor och transporter samt bidrar till utformningen av våra städer och samhällen.

En förutsättning för att nå ekologisk och social hållbarhet är den ekonomiska dimensionen. Det kan vara att prioritera och arbeta med projekt med ekologisk och social hänsyn eller att hitta sätt att hantera hållbara investeringar med lång återbetalningstid.

Sveriges miljömål

Riksdagen beslutade 2012 om 16 miljö kvalitetsmål. Kommunerna är mycket viktiga i arbetet för att nå miljömålen. Genom att översätta nationella och regionala miljömål till lokala mål och åtgärder blir miljömålen redskap för den lokala politiken.

Ett av dessa mål är 'God bebyggd miljö'³, där en hållbar samhällsplanering, satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel, samt en god vardagsmiljö med ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur ingår som ett betydelsefullt delmål. Konkreta förslag på vad kommuner kan göra i sitt miljöarbete för att bidra till miljömålet God bebyggd miljö är:

- Utveckla parker, grönområden och tätortsnära natur
- Prioritera gång- och cykeltrafiken i planeringen
- Arbeta för en attraktiv och välfungerande kollektivtrafik
- Ställ miljökrav vid upphandling av byggprojekt, renoveringar, inredningar mm.
- Informera små- och medelstora företag om att de kan söka ekonomiskt stöd för att göra en energikartläggning



Del av karta strategisk utveckling RUFSS 2050.

Regional Utvecklingsplan för Stockholm (RUFSS 2050)⁴

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen har tagit fram den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFSS 2050). I den pekas Vaxön ut som ett strategiskt stadsutvecklingsläge, Kullö och södra Resarö pekas ut som primära bebyggelselägen, medan övriga Resarö och Rindö pekas ut som sekundära bebyggelselägen, med hänsyn till regionens planering av infrastruktur.

Täby Centrum-Arninge pekas ut som en (av åtta) yttre regionala stadskärna, vilket innebär ett fokus på investeringar i transportinfrastruktur och förtätning av bebyggelsen här. RUFSS har som mål att styra mot ett transporteffektivt samhälle. Regionen har en klimatfärdplan som är en del av RUFSS 2050, har delmål att de årliga utsläppen av växthusgaser ska vara mindre än 1,5 ton/invånare och att utsläppen av växthusgaser ur ett konsumtionsperspektiv ska halveras.

Regionens ställningstaganden för bebyggelsestrukturens utveckling är:

- Lokalisera ny bebyggelse i lägen med god kollektivtrafiktillgänglighet
- Utveckla de regionala stadskärnorna
- Utveckla befintliga stadsområden och skapa livsmiljöer med hög kvalitet. En mer sammanhållen bebyggelsestruktur behöver utvecklas i syfte att skapa större närhet mellan människor och funktioner. En stadsmiljö med närhet till målpunkter är transportsnål och resurseffektiv samt ger förutsättningar för delaktighet och social integration.
- Öka variationen i bebyggelsen, för att attraktiva livsmiljöer ska utvecklas och för att befolkningen ska bli mer demografiskt och socialt blandad. En variation av bostäder, arbetsplatser samt kommersiell och offentlig service skapar goda förutsättningar för ett stadsliv över hela dygnet.
- Säkerställ stadsmiljöer som bidrar till god miljö och folkhälsa

² Globala målen <<https://www.globalamalen.se/>>

³ <https://sverigesmiljomal.se/miljomalen/god-bebyggd-miljo/>

⁴ <http://rufs.se/publikationer/2018/rufs-2050>

Övergripande kommunala mål⁵

Kommunfullmäktige fastställt tre övergripande målområden: kvaliteten, livsmiljö och ekonomi.

Kvalitet – Vaxholms stads verksamheter har god kvalitet i enighet med nationella styrdokument och invånarnas upplevelse. Kommunen ger god service som kännetecknas av god tillgänglighet och positivt bemötande.

Livsmiljö – Vaxholms stad erbjuder en attraktiv livsmiljö där kommunen tillgodoser mänskliga behov inom ramen för jordens resurser. Livsmiljö omfattar både social- och ekologisk hållbarhet.

Ekonomi – Vaxholms stad har en god ekonomi i balans. Den kommunala servicen är kostnadseffektiv så att skattepengarna ger så stort värde som möjligt.

Hållbarhetsstrategi 2021-2030⁶

Hållbarhetsstrategin har tagits fram för att översätta Agenda 2030 till det lokala arbetet. Vaxholms stad ska implementera målen och agendan i alla stadens verksamheter enligt politiskt beslut KS 2017-10-26/S 114. Det övergripande målet i strategin är att Sverige och Vaxholm senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären.

Strategin konkretiserar hur kommunen ska arbeta med de globala hållbarhetsmålen. Till exempel att arbeta för att minska transportbehovet, för att minska kommunens miljöpåverkan (delmål 11.6), arbeta för hållbar konsumtion och produktion (mål 12) samt bekämpa klimatförändring genom att integrera åtgärder mot klimatförändringar i politik och planering (delmål 13.2).

Strategin framhåller att arbeta med hållbar utveckling innebär att våga lyfta målkonflikter men också att se synergier och ha ett långsiktigt utvecklingsperspektiv. I kommunens arbete ska målkonflikter identifieras och metoder för att redovisa och väga olika intressen användas inför viktiga beslut.

Energiplan⁷

Energiplanen för Vaxholms stad har målet att minska klimatpåverkande utsläppen med 12 procent per år till 2030. Föreslagen åtgärd för att nå målet är bland annat genom arbete med fysisk planering, trafikplanering och beteendepåverkande åtgärder som underlättar omställningen till minskad klimatpåverkan för boende och verksamma.

Näringslivsstrategi Vaxholms stad⁸

Näringslivsstrategin godkändes av Kommunfullmäktige våren 2023. Syfte med näringslivsstrategin är att beskriva Vaxholms stads inriktningsmål för näringslivsutveckling samt vara en vägledning i prioriteringar och beslut avseende näringslivets utveckling och behov. Strategins målbild är att Vaxholm år 2026 har utvecklats mot en stad där fler människor bor, lever och arbetar. Vaxholms stad har 2026 ett väl differentierat näringsliv med ett varierat utbud av produkter, tjänster och arbetstillfällen, vilket i sin tur bidrar till ett starkt och mindre sårbart näringsliv året runt. Vaxholms stad ska utveckla sin förmåga att stödja och kommunicera med kommunens företag i syfte att underlätta deras verksamhet.

Avseende nyetableringar skall Vaxholms stad främst fokusera på de två näringar där förutsättningarna att kunna attrahera nya företag bedöms som gynnsammast;

- den marina näringen
- besöksnäringen

Genom att främst fokusera på de två näringarna utvecklas två redan existerande kluster och de ges möjlighet öka i styrka. Detta skapar möjligheter för andra näringar och företag att utvecklas i sina olika roller i klustrens ingående värdekedjor. Inte minst alla Vaxholms småföretagare.

Förbättra kommunikationen mellan politik, förvaltning och företag genom:

- gemensamma utvecklingsprojekt
- förändrade arbetssätt kopplat till kommunikationen mellan kommun och företagare

Konkreta åtgärder och aktiviteter för att nå uppsatta mål och strategipunkter kommer att beskrivas i en handlingsplan.

Översiktsplan Vaxholm⁹

I gällande översiktsplan "Vaxholm 2030" redogörs i stora drag hur mark- och vattenområden i kommunen ska användas och utvecklas. I maj 2020 var kommunens nya översiktsplan "Vaxholm 2040" på samråd, bearbetning pågår inför granskning och antagande.

Riktlinjer för bostadsförsörjning i Vaxholms stad¹⁰

Riktlinjer för bostadsförsörjningen är ett strategiskt dokument som är vägledande i arbetet med att planera, bygga och förvalta bostadsbeståndet inom kommunen.

⁵ [vaxholm.se, Mål och budget](https://vaxholm.se/Mål_och_budget)

⁶ [vaxholm.se, Hållbarhetsarbetet i Vaxholm](https://vaxholm.se/Hållbarhetsarbetet_i_Vaxholm)

⁷ [vaxholm.se, Energiplan](https://vaxholm.se/Energiplan)

⁸ [vaxholm.se, Näringslivsstrategi 2023-2026](https://vaxholm.se/Näringslivsstrategi_2023-2026)

⁹ [vaxholm.se, Översiktsplan](https://vaxholm.se/Översiktsplan)

¹⁰ [vaxholm.se, Riktlinjer för bostadsförsörjning](https://vaxholm.se/Riktlinjer_för_bostadsförsörjning)

BEGREPP INOM HANDEL

I detta kapitel introduceras grundkoncept inom handeln som är viktiga för att förstå resonemanget i denna handelsutredning.

Handel beskriver all form av utbyte av varor. Handel kan i huvudsak delas upp i två kategorier - detaljhandel och partihandel. Detaljhandel beskriver handel med varor som säljs individuellt, dvs från ett företag till en kund, medan partihandel avser försäljning av stora mängder varor, oftast från ett företag till ett annat. Bild intill illustrerar hur begreppet handel delas in i underkategorier. Denna utredning belyser främst detaljhandel inom Vaxholms stad, med ett särskilt fokus på livsmedel med brett sortiment.

Statistiska centralbyrån (SCB) använder Standard för svensk näringslivsindelning (SNI 2007), för att strukturera sin statistik kring företagande och ekonomi¹¹. Standarden har fem olika detaljeringsnivåer, där 'Handel & reparation av motorfordon' (G) utgör en avdelning av 21 för olika typer av näringar. Under avdelningen finns tre huvudgrupper av handel där detaljhandel är en. Under huvudgruppen finns grupper av detaljhandel; 'brett sortiment', 'specialbutiker', 'torg- & marknadshandel' samt 'postorder- & e-handel'. På bilden intill är de grupperade som dagligvaror och sällanköpsvaror. Grupperna delas i sin tur in i undergrupper och detaljgrupper.

Exempel på grupp, undergrupp och detaljgrupp, enligt SNI, är:

47.1 Detaljhandel med brett sortiment

47.11 Detaljhandel med brett sortiment, mest livsmedel, drycker och tobak

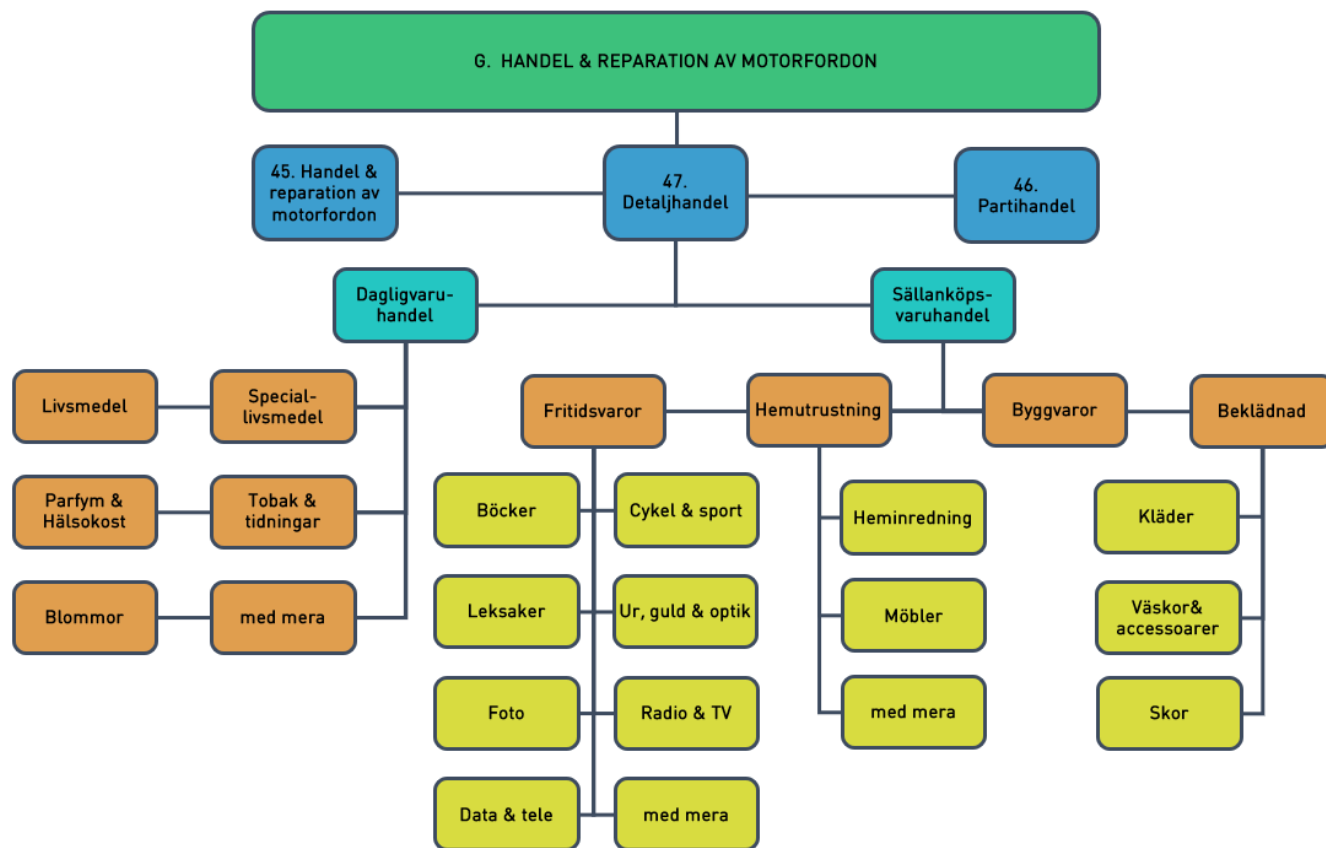
47.111 Varuhus- och stormarknadshandel

47.112 Livsmedelshandel med brett sortiment

47.6 Specialiserad butikshandel med kultur- & fritidsartiklar

47.64 Specialiserad butikshandel med sport och fritidsartiklar

47.642 Specialiserad butikshandel med cyklar



Handel och underkategorier.

Dagligvaruhandel och sällanköpshandel

Begreppet detaljhandel kan vidare delas in i två; dagligvaruhandel och sällanköpshandel. Dagligvaror är 'förbrukningsartiklar som i allmänhet köps ofta och i små poster.'¹² Här ingår bland annat livsmedel, hygienartiklar, blommor, apoteksvaror med mera. Livsmedel kan anses vara den viktigaste form av handel för människor att ha tillgång till i

vardagen, och utgör även fokus för stor del av denna utredning. Sällanköpshandel innefattar övrig handel, det vill säga artiklar som i allmänhet inhandlas med mindre frekvens, som till exempel kläder, fritidsutrustning, hemutrustning och elektronik.¹³

Butikers sortiment kan även beskrivas utmed dimensionerna 'bredd' och 'djup'¹⁴. Bredd är det antal varugrupper som

¹¹ Statistiska centralbyrån. [Standard för svensk näringslivsindelning \(SNI\)](#)

¹² Handelstrender, 2022. 'Dagligvaror' <<https://www.handelstrender.se/dagligvaror/>>

¹³ Handelstrender, 2022. Detaljhandel <<https://www.handelstrender.se/detaljhandel/>>

¹⁴ Fortnox. 'Ordlista' <<https://www.fortnox.se/fortnox-foretagsguide/ekonomisk-ordlista/sortiment>>

ingår i sortimentet, och därmed hur stor andel av befolkningens behov som den kan tillfredsställa. Djup beskriver det antal produkter som återfinns inom varje varugrupp. En butik med ett brett men grunt sortiment kan därmed ha allt man behöver i vardagen, men endast ett märke av varje produkt. En butik med ett smalt men djupt sortiment kan å andra sidan specialisera sig inom en eller ett fåtal varugrupper men erbjuda en stor variation av dessa, som till exempel en ostbutik eller Systembolaget. Ett brett och djupt utbud är det som stormarknader och vissa e-handelsbolag försöker uppnå, där en person kan tillgodose en majoritet av sina behov och samtidigt ha stora valmöjligheter för varje produkt.

Bland livsmedelsbutiker finns det olika stora försäljningsytor, lokaliseringar, utbud och öppettider, och det finns flera olika sätt att kategorisera dessa. I denna handelsutredning används i huvudsak en förenklad klassificering som utgår från storlek och som redovisas i bild nedan.

Livsmedelsbutiker klassas även utifrån sortimentsbredd och marknadspositionering i följande undergrupper:

Allivsbutiker Den svenska dagligvarumarknadens ryggrad och vanligaste butikskoncept. Ica Supermarket, Kvantum och Hemköp är exempel på allivsbutiker. Inom detta format finns en stor spridning. Allivsbutikerna differentierar sig genom faktorer som storlek, lokalisering, prisnivå och utbud.

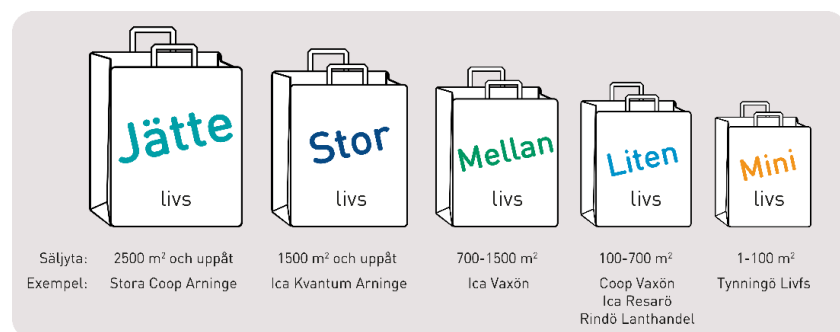
Service-/jourbutiker med ofta förlängt öppethållande, max 250 kvadratmeter säljyta och ett begränsat sortiment. Tempo och Handlar'n är exempel på bekvämbutiker. Kallas ibland för närbutiker. Minilivs från kategoribild Vaxholm går under denna butikstyp.

Stormarknader (minst 2 500 kvadratmeter säljyta, brett sortiment av både livsmedel och specialvaror, externt läge samt minst 300 bilplatser). Stora Coop (tidigare COOP Forum) och Ica Maxi är exempel på stormarknader. Kan jämföras med Jätteklass enligt klassificering Vaxholm.

Lågprisbutiker Butiker med varor som är väsentligt billigare, där aktörerna har en uttalad låg-prisstrategi. Willy:s och City Gross är exempel på lågprisbutiker.

Speciallivsbutiker har en huvudsaklig inriktning inom ett varuområde, exempelvis kött-, ost- eller fiskbutiker och så vidare. Speciallivsbutiker kan samlokaliseras i saluhallar. Gatan är ett exempel på speciallivsbutik för bröd.

Kategorisering av livsmedelsbutiker, efter säljyta i fem storlekskategorier, jättestor, stor, mellan, liten och mini. (Vaxholms stad)



Extern handel

En extern handelsetablering är belägen utanför tätorten, är utrymmeskrävande och omfattar stor andel bilburna kunder och tenderar att öka andel bilresor inom kommunen. Extern eller halvexterna (i tätorters utkant eller ointegrerat i stadsväven) handelsetableringar medför ofta negativa konsekvenser som ökade andel korta bilresor inom kommunen samt bidrar sällan till en attraktiv och levande stad. Både butiksklassificering Jätte och Stor bygger på biltrafik.

Köpcentrum och externa handelsplatser har, förutom e-handeln, länge haft den starkaste utvecklingen i handeln vilket har medfört ett ökat trafikarbete för både person- och gods-transporter. Det beror främst på att det är här det funnits störst möjlighet att skapa nya ytor för handel. Externhandeln påverkar människor till att allt mer ta bilen i första hand och att välja bort gång-, cykel- eller kollektivtrafik, vilket kan få stora följd effekter på den totala trafikutvecklingen och på miljön. Handelns lokalisering är en avgörande faktor i den långsiktiga samhällsutvecklingen och bör planeras på en mer lämplig plats som genererar i minskad biltrafik.¹⁵

E-handel

E-handel är när ett företag eller konsument säljer, köper eller byter en produkt, tjänst eller information oftast över internet. Betalning sker vanligtvis med kreditkort, faktura eller genom direktöverföring bank. E-handel kan vara allt från att köpa en digital produkt (ren e-handel), som till exempel en nerladdningsbar bok eller digital tågbiljett, till att köpa en produkt från en nätbutik eller på en auktionssajt (partiell e-handel) som fysiskt levereras. Även distanshandel är en typ av e-handel, där kunden inte besöker en säljares lokal utan beställer varor för hemleverans.

Genom e-handel ges konsumenter tillgång till ett bredare sortiment än vad enskilda butiker kan erbjuda, och har färre begränsningar när det kommer till den fysiska miljön. Genom att erbjuda e-handel kan mindre butiker och företag nå en större kundkrets och konkurrera med större företag.

Trots att beställningar och betalningar sker digitalt så får e-handeln även effekter på den fysiska miljön. Istället för

¹⁵ Forsmark, J. (2001). *Utbyggnadsplaner för externhandel i Sverige*

fysiska butiker så behövs distributionscenter, ofta i halvexterna lägen nära städer. Leveranser sker antingen till hemmet eller till en närliggande utlämningsplats, vilket skapar en annan sorts trafik i städerna men har potential att totalt minska antalet individuella resor. Till exempel kan det finnas positiva effekter för mindre städer som inte har förutsättningar för ett komplett utbud av varor, om varorna kan levereras vid behov istället för att invånare behöver resa till en annan stad för att köpa in de varor som saknas lokalt. På detta sätt kan e-handeln både konkurrera med och komplettera den fysiska handeln.

Utlämning av paket kan skapa nya inkomstkällor och bli ett verktyg för att alstra mer fottrafik för övriga butiker och verksamheter. Till exempel passar 52% av de som hämtar paket också på att göra andra inköp samtidigt. Utlämning av paket kan också ske med hjälp av så kallade paketboxar, som har blivit ett allt vanligare inslag i stadsmiljön. Dessa är automatiserade, kräver liten yta och kan placeras i tätbebyggda områden nära bostäder och arbetsplatser. Det uppskattas att 48% av resor för att hämta paket sker med cykel eller till fots. 85% av bilburna resenärer kombinerar också pakethämtning med en annan resa¹⁶. Utlämning av paket kan därmed reducera ohållbara transporter genom att de istället görs till fots eller med cykel, eller för att de drar ner den totala sträckan som körs med bil. En strategisk lokalisering av utlämningsplatser kan minska antalet resor och dess längd och därmed gynna både staden och miljön, samt gynna den sociala hållbarheten i samhället som en potentiell plats för möten mellan människor och liv i staden.

Vissa delar av befolkningen har utmaningar med att få tillgång till e-handeln. Funktionshinder, avsaknad av en uppkopplad enhet eller digital betalningsmetod, samt brist på kunskap eller självsäkerhet kan utgöra hinder för att handla på nätet. Seniorer är en stor grupp i samhället som idag ofta saknar en eller flera av dessa förutsättningar. För dessa personer kan konsekvenserna bli stora om den fysiska handeln minskar till förmån för e-handeln.

¹⁶ Svensk handel, [Hållbarhetsundersökning 2020-21](#)

Ordlista

Besöksnäring/turism – Med aktiviteter avses sociala, kulturella och ekonomiska, som utförs av personer som reser till resmål belägna utanför personens vanliga omgivning. Begreppet turist har ersatts med begreppet besökare, då begreppet turist ofta tolkas som att endast omfatta resor i fritidssyfte och inte affärsmässiga och professionella syften. (Tillväxtverket)

BGV - Berikande Gatuplansverksamhet. Verksamheter i bostenvåningar, som bidrar till gatans/stråkets attraktionskraft för människor. (Trafikverket)

Cirkularitet – Alla tillverkade produkter används så länge det går. När sakerna en dag är förbrukade, återanvänds och återvinns så mycket som möjligt – om och om igen.

Cirkulär ekonomi – En modell för att producera och konsumera, som inbegriper att dela, låna, återanvända, reparera och återvinna existerande material och produkter så länge som möjligt, för att skapa vidare värde.

Dagbefolkning – Förvärvsarbetande med arbetsplats i kommunen/området. (jämför 'Nattbefolkning: Förvärvsarbetande med bostad i kommunen/området').

Dagligvaror - Varor som fyller konsumentens dagliga behov av livsmedel samt varor som blommor, tobak, tidningar, kioskvaror samt varor från systembolag och apotek

Detaljhandel - Handel med dagligvaror och sällanköpsvaror

Distanshandel - Distanshandel är ett övergripande begrepp när kunden inte besöker en säljares lokal utan beställer för hemleverans. Beställning kan ske via brev eller telefon (postorder) eller via datornätverk (e-handel).

E-handel - En typ av extern handel varvid kunden via internet kan ta del av och beställa ur ett digitalt varuutbud samt eventuellt också betala digitalt (Rosenström, 2016:9; Svedström, 1999:71).

Ren e-handel: Ren e-handel är den handel där produkt, beställning och leverans sker helt digitalt (via datanät). Till exempel köp av en nerladdningsbar bok genom betalning och sökning på en hemsida, eller en utskrivbar biljett.

Partiell e-handel: Partiell e-handel är när produkten, eller något av beställning och leverans, inte är digitalt. Om produkten skickas fysiskt blir det alltså partiellt.

Externhandel - Handel omfattande minst 2 000 kvadratmeter butiksarea utanför etablerade stadsdels- och tätortscentra och som ej kan klassas som bostadsorienterad handel. Externhandel omfattar stor andel bilkunder och handeln kan bestå av enstaka verksamheter, som exempelvis ett köpcentrum eller ett byggvaruhus (Svedström, 1999:71)

Extern köpcentrum - Samlad anläggning med många dagligvaru- och sällanköpsvarubutiker i externt läge, ofta kompletterande med bank, post och system. Kan vara stor byggnad (>10 000 kvadratmeter byggnadsyta) eller samgrupperade enheter (Svedström, 1999:71).

Försäljningsindex - Ett mått på flöden av handel över kommungränser. Index 100 innebär att handeln omsätter lika mycket som det befolkningsmässiga underlaget medger. Index >100 indikerar ett inflöde av handel, index <100 indikerar ett utflöde.

Halvextern handel - Avser handel i affärsetableringar med mer än 2 000 kvadratmeter butiksarea för dagligvaru- och sällanköpsvaror och som ligger i anslutning till samlad byggelse, i ett tätortsnära men biltrafikorienterat läge med möjlighet till gång-, cykel och kollektivtrafik (Ljungberg et al, 2004:4).

Glesbygd/Landsbygd - områden med mer än 45 minuters bilresa till närmaste tätort med fler än 3 000 invånare, samt öar utan fast landförbindelse.

Köpkraft - Teoretiskt belopp som konsumenterna spenderar på inköp av detaljhandelsvaror, det vill säga marknadens storlek från efterfrågesidan.

Lågpris – Handel med varor som är väsentligt billigare inom segmentet, där aktörerna har en uttalad lågprisstrategi. (källa: Butiksdatabasen)

RUFS 2050 – Region Stockholms regionala utvecklingsplan, som beskriver hur Stockholmsregionen ska utvecklas med sikte på år 2050.

Skrymmande varor - Varor som inte kan tas med på cykel eller buss. I huvudsak sällanköpsvaror med stort ytkrav per försåld enhet, t.ex. bilar, båtar, möbler, maskiner, byggvaror, vitvaror med mera (Svedström, 1999:72).

SNI - Standard för svensk näringsgrensindelning. SNI är främst en statistisk standard som används för att

klassificera enheter som företag och arbetsställen efter deras ekonomiska aktiviteter. (www.scb.se)

Stadskärna - Den centrala, äldre kärnan av staden eller orten, där handeln historiskt varit lokaliserad och som fortfarande har en betydande del av detaljhandeln. Stadskärnan rymmer oftast också annan service, offentlig förvaltning, nöjen och kulturinstitutioner (Söderlind 2011:36).

Sällanköpsvaruhandel - Detaljhandel som inte är dagligvaruhandel, inom grupperna beklädnad, hemartiklar och fritidsvaror samt byggmaterial

Tillgänglighet – Beskriver i denna utredning hur god tillgång invånarna har till de produkter och tjänster som behövs för att leva ett gott vardagsliv. En god tillgänglighet kan åstadkommas genom rörlighet eller närhet, och på senare tid även med hjälp av virtuella tjänster.

Transportarbete - ett uttryck som definieras som produkten av ett områdes befolkning och dess avstånd till närmaste livsmedelsbutik

Tätort - ort som har fler än 3 000 invånare. Till tätorter räknas även området inom 5 minuters bilresa från tätorten

Tätortsnära landsbygd - områden som finns inom 5 till 45 minuters bilresa från tätorter med fler än 3 000 invånare.

Trender inom handel och övrig besöksnäring

Det finns en mängd trender och omvärldsfaktorer som på olika nivå påverkar och omvandlar handel och kommersiella näringar. I detta avsnitt diskuteras hur bland annat e-handel och förändrade konsumtionsmönster påverkar förutsättningarna för Vaxholms marknadssituation.

Svenska städer har under de senaste årtiondena blivit allt mer lika varandra när det gäller till exempel kommersiellt utbud, arkitektur, infrastruktur med mera. För att locka att locka befolkning/besökare/kunder finns ett behov att vara/framstå som unik och attraktiv.

Mycket pekar på att platsers unika eller särskiljande egenskaper får allt större betydelse för förmågan att attrahera invånare och besökare. Många konsumenter söker efter en unik shoppingupplevelse som de inte kan få från att handla i likformiga externa handelsområden eller online. Detta har lett till en efterfrågan och ökning av upplevelsebaserad handel, där butiker och företag fokuserar på att skapa en speciell atmosfär och erbjuda kunderna en unik upplevelse.

Efterfrågan på avskräddsydda upplevelser ökar som en konsekvens av en förbättrad levnadsstandard och individualiseringen i samhället. Samtidigt förbättras möjligheten för oss människor att välja bostadsort utifrån fler faktorer än enbart jobb och/eller utbildningsmöjligheter. Eftersom vi kan pendla allt längre till en lägre kostnad och arbeta/studera på distans, kan vi i större utsträckning välja en bostadsort som är trevlig att vistas i, som möjliggör ett tryggt familjeliv eller som erbjuder spännande upplevelser på fritiden.¹⁷

Efterfrågan på funktionsblandade bostadskvarter förväntas öka.¹⁸ Idag har människor andra krav på tillvaron än tidigare. När fler är beresta med intryck från hela världen och generellt blivit mer miljömedvetna, kommer man inte att nöja sig med det renodlade bostadsområdet med handel och service på stora avstånd. De flesta människor vill leva i en intressant, stimulerande och långsiktigt hållbar miljö. Många tecken tyder på att den under senare år ökande storskaligheten inom till exempel handeln, med stormarknader och

köpcentra som typexempel, kommer att mer än idag behöva kompletteras med ett småskaligt bostadsnära utbud.

TRENDER OCH FAKTA INOM HANDELN

Inledning

Detaljhandeln är mitt uppe i ett paradigmskifte, där den fysiska handeln utsätts för en ökad konkurrens från i första hand den digitala handeln. Detta är en global trend som påverkar och förändrar förutsättningarna för regionala och lokala handelsplatser. Coronapandemin kommer även att påverka framtida köpbeteenden (till exempel mer konsumtion nära bostaden).

Handeln i stort är en av de viktigaste branscherna i Sverige. Handeln sysselsätter cirka 11-12% av de sysselsatta i Sverige, vilket gör den till den största branschen inom näringslivet. Handeln är framför allt en betydande bransch när det kommer till att sysselsätta unga och därmed öppna en dörr till arbetsmarknaden. Många har till exempel haft sitt första arbete inom handeln.

Detaljhandeln i Sverige omsätter cirka 700 miljarder kronor (år 2018) och sysselsätter cirka 260 000 personer. Detta motsvarar cirka 1/6 av Sveriges BNP och 1/3 av den privata konsumtionen. Dagligvarorna omsätter något mer än sällanköpsvarorna. Det finns idag över 42 000 butiker och närmare 380 köpcentrum och handelsplatser i Sverige. I tillägg finns det en mängd andra näringar som omfattas och berörs av detaljhandeln, exempelvis partihandel, grossistverksamheter, lager-, logistik- och distributionsföretag, transportnäring med flera. Detaljhandeln i Sverige har, trots ett flertal konjunkturnedgångar, haft en positiv omsättningstillväxt under de senaste dryga 20 åren.

Detaljhandeln är också en viktig del av en stads attraktivitet och städers möjlighet att attrahera invånare, turister och besökare. Genom att förstå och möta handelns behov och drivkrafter är det möjligt att gynna städers utveckling och människors tillgång till en bättre vardag.

Handeln är en bransch som i stort sett alla har någon relation till och en bransch som de flesta människor kommer i kontakt med varje dag, i både smått och stort. Handeln spelar därmed en viktig roll i alla människors vardagsliv.

Konsumtionsbeteenden

De nya konsumentpreferenserna kommer att styra struktur- och omvandlingen av handel och därtill kopplad service och kan beskrivas på olika sätt. De kan sammanfattas i:

- *Handla billigt* – ofta livsmedel eller större inköp till hem och hobby. Externa singeletableringar och volymhandelsområden står för denna handel.
- *Handla rationellt*. Inköpslistans olika poster handlas snabbt och enklast i köpcentrum. Även väl sorterade stadskärnor erbjuder rationell handel.
- *Handla upplevelser*. Stadskärnans utbud är i detta fall, än så länge, unikt med sin blandning av kultur, miljö och kommersiell handel. Stadens styrka ligger i ett unikt utbud och en unik miljö. Köpcentrum försöker ta fatt i denna komparativa fördel.
- *Handla på vägen* till och från arbetet, fritidssyssla eller dylikt. Ofta ren servicehandel i anslutning till allmänna färdmedel, på bensinstationer med mera. Butikerna står för relativt små volymer totalt sett.
- *Handla över nätet*. Handla över nätet är en extrem form av att handla rationellt. Inköpsbeteendet att handla över nätet matchas endast av att handla billigt. Alla övriga beteenden tappar marknadsandelar till dessa två.

¹⁷ Svenska Stadskärnor *Forskningsrådets spaning 2019*, Mia Wahlström Tekn Dr Urbana och Regionala studier

¹⁸ *Attraktiva stadskvarter*, Trafikverket – 'Den goda staden'.
<http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1364210/FULLTEXT01.pdf>

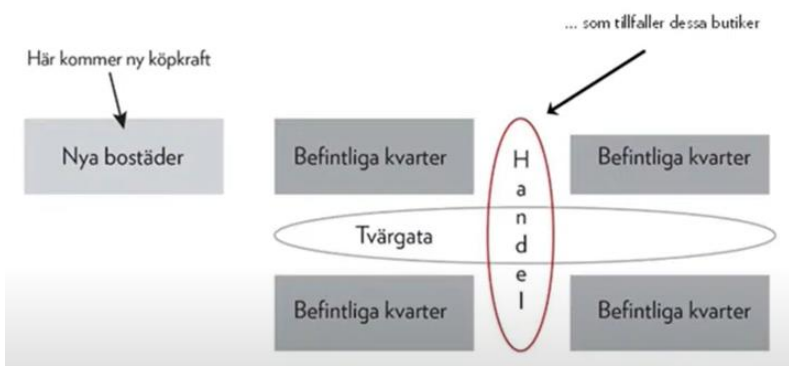
Etableringskriterier

Detaljhandelns omsättning i Sverige har nästan fördubblats de senaste 20 åren, vilket bland annat beror på att inkomster har fördubblats och befolkningen har ökat. Minsta antalet människor som behövs för en verksamhet kan variera, men några företagsekonomiskt uppskattade tröskelvärden för kundunderlag är:¹⁹

- cirka 4 000 personer för en livsmedelsaffär i ett småsamhälle
- cirka 9 000 personer för blomsterhandel,
- cirka 5 000 för leksaksaffär och
- cirka 25 000 personer för en klädaffär

Det är ungefärliga siffror och beroende av flera faktorer, så som till exempel besöksantal, dagbefolkning, arbetspendling, fysisk utformning av staden samt tillgänglighet till kollektivtrafik och framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter.

Handel föder handel, vilket menas att om butiker och service är belägna i samma område eller längs några centrala stråk, stärker de varandra. Om fler bostäder planeras i ett befintligt område eller nära område för handel är det av betydelse för handeln. Det som driver handelsetableringar lokalt är några viktiga preferenser; att det finns flöden av människor på platsen, att platsen är tillgänglig, att det finns goda grannar att samverka med samt en bra berättelse om platsen eller orten, så som till exempel invånarnas köpkraft, kommunens tillväxt och bra bemötande.



Kultur

Svenskarna lägger en allt större andel av inkomsten på rekreation och kultur. Konsumtion av rekreation och kultur har mer än fördubblats på 30 år. Det lönar sig att låta kulturen ta plats i stadskärnorna, särskilt i små och medelstora städer, där det går att påvisa att den totala omsättningen i stadskärnan ökar med 4,3 procent när en kulturverksamhet etablerar sig.²⁰

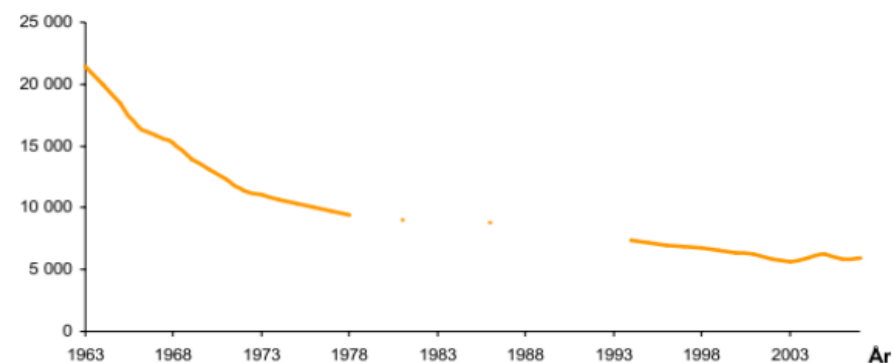
Kulturverksamheter såsom teatrar, biografier, muséer och konstgallerier bedriver ofta verksamhet på andra tider än många andra branscher. Det förlänger stadskärnans öppettider, vilket medför att människor är i rörelse i stadskärnan under en större del av dygnet. Utöver den omsättning kultursektorn bidrar med är den alltså även en viktig del när det kommer till att tillföra liv och rörelse och för att öka den upplevda tryggheten i stadskärnan. Kulturverksamheter bidrar även med stora sociala värden och till att skapa trivsamma platser där folk vill stanna kvar.

Dagligvaruhandel

Under de senaste decennierna har antalet dagligvarubutiker i Sverige minskat märkvärdigt, trots en ständigt ökande befolkning. Under perioden 1996 till 2014 minskade antalet dagligvarubutiker med hela 28%. Minskningen har varit mer påtaglig på landsbygden, men trenden är även tydlig i tätorterna. Från början på 00-talet har minskningen avstannat. Samtidigt ökar antalet stormarknader (butiker med försäljningsyta över 2500kvm), vilket tyder på att det har skett en utglesning av dagligvaruhandeln från små bostadsnära aktörer till stora externa eller halvexterna etableringar. Denna förändring har skapat större avstånd och därmed försämrad tillgänglighet till dagligvaror.²¹ Rådande trender med hållbarhetsfokus tyder på att storskalig extern handel i framtiden kommer att kompletteras med den klassiska småstadens beståndsdelar så som torg, lekplatser, trygga gång- och cykelmöjligheter samt närliggande bostäder. Många kommuner och regioner arbetar för att utveckla täta och funktionsblandade städer för att uppnå attraktivitet, hållbarhet och hållbarhetsmål.

← Bild från webinarium 15-minutersstaden, handel och mötesplatsen (AFRY)

Antalet dagligvarubutiker → i Sverige 1963-2007²²



¹⁹ M.Henrikson, "15-minutersstaden, handel och mötesplatsen",
²⁰ Rapport Cityindex 2022, Fastighetsägarna

²¹ Rapport 2015:04 'Tillgänglighet till kommersiell och offentlig service 2014' <<https://www.tillvaxtanalys.se/>>

²²Källor:Sveriges köpmannaförbund, Supermarket och HUI

Hållbarhet och handel

Samhällets påverkan på planeten har tydligt börjat märkas av, med klimatförändringar, fler och extremare väderhändelser samt en minskad biodiversitet. Utsläpp från förbränning av fossilbränslen och ianspråktagande av naturmark är aktiviteter som har en stor negativ påverkan på miljön. Behovet av att uppnå en hållbar utveckling har blivit mer uppmärksammat under senare år, och samhället har uttryckt flera gemensamma mål om att minska klimatförändringarna och miljöförstörelse samt dämpa dess effekter.

Handeln bidrar på många sätt till människans negativa påverkan på jorden:

- Varor transporteras långa sträckor, oftast i fordon som driva av fossila bränslen.
- Sättet som vissa varor, exempelvis kläder, produceras och konsumeras på bidrar till en mycket stor miljöpåverkan.
- Butiker, köpcentrum, distributionscenter och tillhörande parkeringar etableras på mark som annars skulle kunna bidra till luftrening, biologisk mångfald, dagvatteninfiltrering, med mera.
- Stora avstånd mellan bostäder och handel alstrar resor som kräver energi samt fordon för transport, och därmed skapar utsläpp som bidrar till samhällets påverkan på planeten.

Hållbarhet är en trend inom handeln i Sverige genom att allt fler konsumenter blir medvetna om hur deras konsumtion påverkar miljön och samhället. Tyvärr är även greenwashing en trend; det vill säga att företag eller organisationer marknadsför sina produkter som hållbara, även om det är verkningslöst eller åtminstone obetydliga i jämförelse med de negativa effekter verksamheten har på miljön. Det finns en önskan hos konsumenter att handla på ett mer hållbart sätt samt en ökad efterfrågan på varor och tjänster som är producerade och erbjuds lokalt. Men i praktiken vinner lågt pris mot hållbarhet ofta när det väl kommer till kritan. För att uppnå hållbarhet måste många gånger lagstiftning komma till för att leda marknaden och konsumenterna, som till exempel EU:s förbud mot glödlampor (ersattes med energieffektivare LED-lampor).

Delningsekonomi och cirkularitet är en annan del av hållbarhetstrenden. Delningsekonomi, handlar om att dela resurser och tjänster för att maximera deras användning. Cirkularitet

handlar om att minimera avfall och använda resurserna på ett hållbart sätt.

Konsumtionen har länge präglats av ägande, där varje enskild person eller hushåll har obegränsad tillgång till en produkt under hela dess livslängd. Många produkter används dock endast en liten del av denna livslängd – till exempel står bilar i genomsnitt parkerade 95% av tiden och den genomsnittliga borsten används inte mer än 13 minuter totalt. Ett smart sätt att nyttja sällan-använda produkter är att fler delar på samma produkt, vilket gör tillgång till produkten viktigare än ägande.

Produkter i cirkulär handel används och återanvänds så mycket som möjligt, vilket leder till minskat avfall och minskad miljöpåverkan. Exempel är second hand-försäljning av kläder, leksaker och inredning, men även av byggmaterial som ger stor negativ klimatpåverkan vid nytillverkning.

Genom att dela resurser och använda dem på ett mer hållbart sätt kan vi minska vår miljöpåverkan och skapa en mer hållbar framtid för dagens invånare och för kommande generationer. Flera av FN:s globala mål för hållbar utveckling kan uppnås genom delningsekonomi och cirkularitet, liksom bidra till hållbarhet för kommunen i alla dess tre aspekter; ekonomisk, social och ekologisk.

Olika marknadsplatsers roll och funktion

Vilken roll och funktion en plats bör ha är viktigt att reflektera över och ta i beaktande för att på bästa sätt skapa en hållbar och attraktiv kommersiell stad eller stadsdel. På ett övergripande plan har det skett en strukturomvandling inom handeln. Konkurrensen mellan olika marknadsplatser har förändrats med tiden.

Handeln koncentreras idag alltmer till befolkningstäta regioner och kunderna reser i högre utsträckning till de stora marknadsplatserna i regionen. Konkurrensen inom handeln sker i hög utsträckning via olika handelsplatser. Människor handlar olika varor på olika platser – vissa varor i den närmaste gallerian och andra i den lokala butiken i bostadsområdet.

I en kommun finns som regel flera olika former av handelsplatser, allt ifrån enskilda butiker till stadskärna och externa handelsplatser. Handelsplatserna har olika innehåll och funktion. Bostadsområdescentrum och stadsdelscentrum har i huvudsak en lokal marknad och utbudet är framförallt

inriktat på konsumenternas dagliga behov. Köpcentrum och externa handelsplatser har ett större upptagningsområde och utbudet är varierat med både dagligvaror och sällanköpsvaror samt restauranger. Stadskärnor och köpcentrum har ett stort upptagningsområde och det mest kompletta utbudet med såväl handel och restaurang som hotell samt annan kommersiell service och offentlig service. Vaxholm är en liten kommun i närheten av Stockholm vilket lett till att kommunen inte har alla typer av handelsplatser.

Marknadsplatsernas framtid

Stadskärnor och köpcentrum

Stadskärnor och köpcentrum har under de senaste 15-20 åren fått en allt starkare konkurrens från externa handelsplatser och köpcentrum. Utvecklingen för handeln i stadskärnor och köpcentrum har också varit svag jämfört med utvecklingen i detaljhandeln som helhet. De branscher som går bäst och som därmed driver en stor del av den totala utvecklingen är dagligvaror, restaurang och annan service. Sällanköpsvaruhandeln är den bransch som utvecklas svagast, med undantag för volymhandeln. Sällanköpsvaruhandeln flyttar ut och ersätts med andra besöksintensiva verksamheter.

Stadskärnornas främsta konkurrensmedel, mot både e-handel och externhandel, är ett mer komplett utbud med såväl handel och restaurang som kommersiell och offentlig service. Dessutom erbjuder stadskärnorna oftast en mer attraktiv miljö för besökaren.

Bostadsområdescentrum och stadsdelscentrum

Ett bostadsområdescentrum innehåller ett begränsat utbud av handel och service nästan uteslutande riktat till de som bor i området (mycket låg regional dragningskraft).

I ett stadsdelscentrum sammanförs olika aktiviteter, som butiker, service och skolor för de omkringliggande bostadsområdena. Centrumet fungerar som en plats där ett möte mellan människor är möjligt. En dagligvaruhandel är ofta det primära i ett stadsdelscentrum. Annan service som frisör, post, blomsterhandel, skola och bibliotek kan också förekomma.

Bostadsområdescentrum har under en lång haft en svag utveckling på grund av den ökande konkurrensen från stadskärnor, köpcentrum och handelsområden. I takt med ett ökat bostadsbyggande, i nya eller förtätade stadsdelar och bostadsområden, finns det behov av nya och uppdaterade

centrum som kan tillgodose de boendes mest vardagliga behov. En bra dagligvarubutik fungerar som centrumets dragmotor och kompletteras ofta med kommersiell service. Bostadsområdescentrum och stadsdelscentrum är mindre ut-satta för e-handelskonkurrens än stadskärnor.

Obemannade butiker

Den tekniska utvecklingen har möjliggjort automatisering av en del arbetsuppgifter, vilket kan öka lönsamheten och ge en viss flexibilitet vid etablering och utökning av verksamheter. För handelns del handlar det om att lagerhantering, själv-scanning och obemannade butiker, som kan göra det möjligt att etablera butiker på platser där det inte tidigare har varit ekonomiskt lönsamt. I ett område med ett bristande kund-underlag kanske kalkylen inte går ihop för en butik som kräver en hel personalstyrka, medan den eventuellt skulle gå ihop om dessa anställda istället kunde serva ett antal mindre butiker.

Många konsumenter har en hektisk livsstil och söker efter möjligheter att handla utanför traditionella öppettider. Butiker och företag svarar ofta på detta genom att erbjuda flexibla öppettider, som kvällsöppet eller helgöppet. Automatiserade butiker kan erbjuda mycket generösa öppettider. Obemannade butiker är i dagläget relativt ovanliga, men exempel finns på flera ställen runt om i Sverige och inom Vaxholms kommun och i grannkommuner. Med fortsatt teknisk utveckling kan de bli allt vanligare.²³

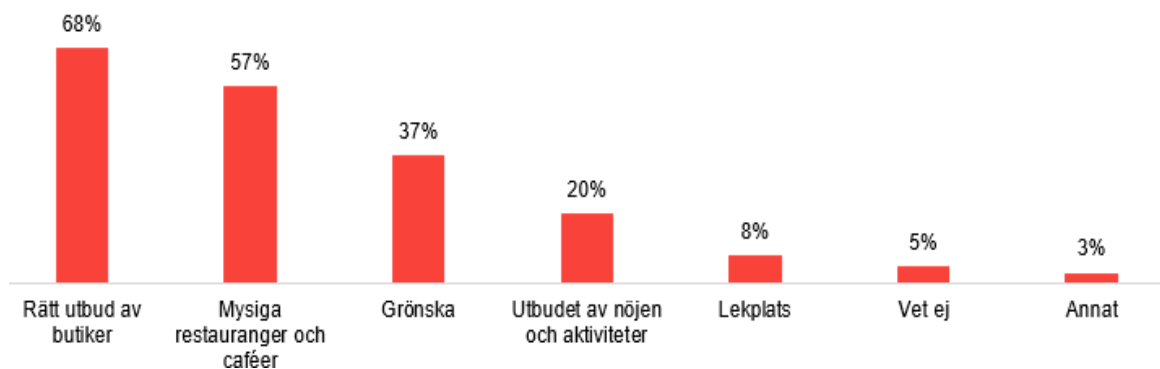
Digitalisering och e-handel

Inom handeln pågår en förskjutning mot en allt högre omsättningsandel för e-handel. Inom sällanköpsvaruhandeln står e-handeln för i stort sett hela tillväxten. Trots det står de fysiska butikerna fortfarande för en klar majoritet av försäljningen i den totala detaljhandeln. Vissa varor handlas i stor utsträckning på nätet, till exempel böcker, hemelektronik och mode, och där sker tillväxten i huvudsak på nätet. Inom de kommande fem åren förväntas situationen se likadan ut för bygghandeln, sport och fritid, apotek och heminredning. Inom livsmedelsbranschen, som har den överlägset största omsättningen, beräknas tillväxten fortsatt i huvudsak ske i fysiska butiker fram till efter 2030.²⁴ Inom

livsmedelshandeln stod år 2018 e-handeln för endast 2% av försäljningen.

De fysiska butikerna stod 2019 för cirka 90 procent av all omsättning i detaljhandeln och enligt prognoserna i Svensk Handels rapport *Läget i handeln*²⁵ kommer mellan 64 och 74 procent av handeln fortfarande att äga rum i fysiska butiker år 2030. Vi ser dessutom att allt fler handlare inser att det är kombinationen av digital och fysisk handel som är det vinnande konceptet.

Handeln kommer behöva utnyttja de fysiska ytorna på ett effektivare sätt. Många butiks kedjor ser nu över sina butiks nät. Olönsamma butiker stänger och antalet kvadratmeter dras ned. Samtidigt expanderar många företag med nya butiker i mer gynnsamma lägen. Betydelsen av det fysiska läget ökar i takt med digitaliseringen. Sämre lägen tenderar att bli ännu sämre och värdet av de bästa lägena, där flödena är som störst, blir ännu högre.



Figuren visar vad som är viktigast för att skapa en trevlig atmosfär på en handelsplats eller i en stadskärna. Bild Svensk Handel.

²³ www.hui.se/obemannade-butiker/

²⁴ Svensk handel, 2018. 'Det stora detaljhandelskiftet'

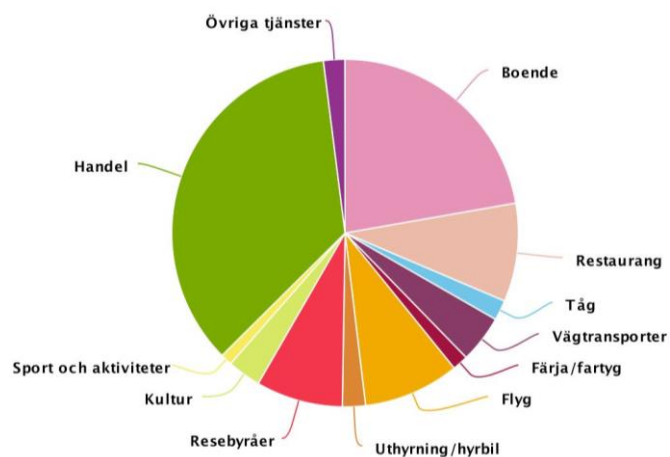
²⁵ *Läget i handeln – 2019 års rapport om branschens ekonomiska utveckling*, Svensk Handel

TRENDER OCH FAKTA INOM BESÖKSNÄRING

Turismkonsumtion

Före pandemin, under 2019, uppgick turismkonsumtionen i Sverige till 306 miljarder kronor, vilket är en ökning med 0,7 procent jämfört med 2018 (5 miljarder kronor). Uppgifter för 2020 kommer inte att bli tillförlitliga eftersom Coronapandemin har drabbat besöksnäringen extra hårt. Efter pandemin har besöksnäringen återhämtat sig, en svag kronkurs har bidragit till denna utveckling. Konsumtionen bland svenska turister i Sverige var över 200 miljarder, vilket är en ökning med 2,3 procent jämfört med 2018. Utländska turisternas konsumtion i Sverige var knappt 100 miljarder år 2019, vilket jämfört med 2018 är en minskning på 2,5 procent. Konsumtionen bland svenska turister i Sverige var alltså 67 procent medan 33 procent bestod av utländsk turismkonsumtion i Sverige.

Turism och besöksnäringen är en fragmenterad näring och den innefattar flera olika branscher, vilken figuren nedan visar.



GENERELLA TRENDER MED EXEMPEL

Hållbar besöksnäring och hållbart resande

Sverige har kommit långt vad gäller hållbarhet och kan ha ett försprång inom den fortsatta utvecklingen inom *hållbar besöksnäring*, där fokus inte bara ligger på positiva ekonomiska effekter, utan även sociala, kulturella och miljömässiga effekter. En trend som också skönjas från besökare och företagens hållbarhetspolicys är att besökarna söker efter möjligheten att resa mer hållbart samt att företagen i sina hållbarhetspolicys ställer krav på att de anställda skall resa mer hållbart.

Professionalisering av upplevelsen

Ökande konkurrens om människors tid och pengar driver fram behovet att toppa upplevelsen ännu mer och skräddarsy den efter människors individuella förutsättningar och önskemål.

Edutainment vinner mark

Nöjesparker med syftet att förmedla kunskap till besökaren är en annan tydlig trend som tar form. Den digitala tekniken skapar helt nya möjligheter att åskådliggöra olika saker för besökaren.

Virtuella upplevelser

Den virtuella upplevelsen glider in i den traditionella parkupplevelsen i 3D och 4D samt genom samarbeten med spelproducenter.

Tillgänglighet

Tillgängligheten blir allt viktigare för tidsmedvetna människor. Det måste vara tidseffektivt att ta sig till platsen och det får inte vara långa köer och väntetider.

Handel ersätts med "upplevelser"

När fler människor antingen vill minska på sin konsumtion eller väljer att köpa varor på nätet blir det allt viktigare för handelsplatser att hitta nya sätt att locka kunder. Därför finns det nu fler restauranger, aktiviteter, nöjen och upplevelser på handelsplatser och stads kärnor. Upplevelseverksamheterna bidrar till att dra fler besökare till platsen, vilket gynnar handel och restaurang. Upplevelserna kan också ersätta ytor för handel som har minskat på grund av en ökad försäljning på nätet och externt.

CORONAPANDEMINS PÅVERKAN PÅ HANDEL OCH BESÖKSNÄRING

Med anledning av den utmaning som Coronapandemin innebär för handel och besöksnäring behöver man även ta hänsyn till hur pandemier påverkar handeln och besöksnäringen på kort och på lång sikt.

Butiker i stads kärnor drabbades mycket hårt med nedgångar på upp till 90 % av omsättningen (storstäderna har drabbats hårdast). Butiker i stadsdelscentrum och på mindre orter klarade sig bättre. Småstäderna var den enda stadstypen som hade en högre omsättning än före pandemin. I orostider vill man handla nära bostaden. Även att allt fler arbetade hemifrån bidrog till att omsättningen i citylägen, där kontor dominerar, gick ner. Under pandemin fick e-handeln en stark försäljningsökning, vilket påskyndade den förväntade utvecklingen av branschen.

Utlandsresorna till och från Sverige minskade under pandemin. Det var dock positivt att många upptäckte sitt närområde som besöksmål och turistade inom Sveriges gränser. Nedgången av turismen skadade cityhandeln mer än den lokala handeln.

Coronapandemin påskyndade utvecklingen från funktionalistisk stad till en mer multifunktionell stad. Det gamla betendet att bo på en plats, arbeta på en annan plats, plugga på en tredje plats, köpa det vi behöver på en fjärde plats och tillbringa vår fritid på en femte plats, kommer att minska. Efterfrågan på att kunna hitta det man söker i närheten kommer att öka. Platser utanför direkta city med goda kommunikationsnoder kommer att få ökad ekonomisk aktivitet med förbättrade förutsättningar för lokal handel och service.

Att skapa en plats som är inbjudande och välkomnande är svårt, inte alla fastighetsägare klarar av detta. Det krävs långsiktighet och kompetens. Den fysiska handelns framtid kommer i många fall att vara beroende av förmågan att utveckla platsen på ett inbjudande och välkomnande sätt.

Kommunens möjligheter att påverka handeln

Kommunen själv är en aktör bland många som utgör viktiga pusselbitar för att skapa en god och livskraftig handel inom kommunens geografiska område. Flera delar i kommunens verksamhet måste bidra i detta arbete, och det är därför viktigt att ha en samlad visionsbild.

STADSPLANERING

Genom lagar och myndighetsutövning

Översiktsplan

Varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan som anger i stora drag hur kommunens mark- och vattenytor ska disponeras. Boverket har definierat olika typer av markanvändning som kan anges i en översiktsplan, bland annat 'mångfunktionell bebyggelse' och 'sammanhängande bostadsbebyggelse' som kategorier där handel kan utgöra en del. Genom att peka ut ett område som t ex 'mångfunktionell bebyggelse' visar kommunen sin avsikt att utveckla en funktionsblandad stadsdel, där bland annat detaljhandel ingår. Vaxholm har en gällande översiktsplan från 2013, men håller även på att ta fram en ny översiktsplan 'Vaxholm 2040'.

Detaljplan

En detaljplaneprocess ska utreda, analysera och samråda om vad en bestämd markyta är lämplig att användas för. Genom användningsbestämmelser i detaljplan kan kommunen styra vad marken får användas till. Användningsbestämmelser som 'Centrumändamål' skapar möjlighet att anordna lokaler för handelsändamål, liksom en rad andra användningar. Egenskapsbestämmelser styr hur byggnader och miljö får utformas, och är ett sätt för kommunen att säkra att ett byggnadsverk skapar värde för allmänheten såväl som värde för ägaren. Genom att avsätta delar av detaljplanerade områden för centrumändamål kan kommunen styra mot en blandning av funktioner och därmed skapa förutsättningar för en livskraftig handel och levande stad.

Genom att i detaljplaner styra att byggnader ska ges en mänsklig skala, säkra centrumändamål i bottenvåning mot gata, aktiva fasader och attraktiva utformningar kan

detaljplanen bidra till ett gott samspel mellan handeln och det offentliga rummet, vilket i sin tur gynnar alla.

Markanvisningar och exploateringsavtal

När kommunägd mark ska exploateras kan kommunen styra användning och utformning på ett ännu mer detaljerat sätt än i en detaljplan. Här kan, till exempel, lokaler i bottenplan ställas som krav. Sådana detaljer kan regleras i ett exploateringsavtal. När kommunen bygger i egen regi kan lokaler i goda lägen även direkt avsättas för att hyras ut till handel.

Kommunal service

Kommunens egna verksamheter skapar flöden av människor, till exempel tjänstemän som jobbar i kommunhuset, elever som går i kommunala skolor och besökare till biblioteket med mera. Genom att lokalisera dessa verksamheter strategiskt i förhållande till befintlig och planerad handel kan handeln och platsers attraktionskraft förstärkas. Besökare till kommunens verksamheter blir då ett kundunderlag för närliggande handel.

Bygglöv

Bygglövsprövning är det sista steget där kommunen kan reglera ändringar i markanvändningen utifrån all gällande lagstiftning, aktuella planer och policies, samt politikens viljeinriktning.

Tillstånd och avgifter

Kommunens offentliga platsmark kan vara en värdefull resurs för detaljhandeln. Det är oftast genom offentliga platser såsom gator och torg som människor får tillgång till butiker, och marken i direkt anslutning till butiken kan användas för att locka fler besökare med till exempel skyltar eller att en del av sortimentet ställs ut samt används för servering. Detta kan även bidra med värden till den offentliga platsen om det regleras på ett bra sätt. Möjligheten att tillfälligt ta offentlig mark i anspråk kan även ge verksamheter möjlighet att möta säsongsvarierande efterfrågan, testa nya koncept och skapa

variation i sitt utbud. Även tillfälliga aktiviteter på offentliga platser kan bidra till stadens kvalitet och attraktionskraft.

Kommunen kan underlätta för handlare, föreningar med flera att ta del av det offentliga rummet genom att se över avgifter, förenkla ansökningsprocessen och aktivt informera om möjligheter. Till exempel genom vara ha en aktivt ansvarig person eller grupp som kommunicerar dessa frågor samt att ta fram en handbok liknande Medborgardriven stadsutveckling²⁶ för kommunen/stadskärnan.

Det offentliga rummet

Som ägare och förvaltare av det offentliga rummet har kommunen en huvudroll i att skapa ett gott helhetsintryck av stadsmiljön. Det handlar till exempel om orienterbarhet och tydlighet i stadsmiljön samt utformning för mänskliga behov. När det offentliga rummet är attraktivt vistas fler människor där längre tid och därigenom är det sannolikt att fler butiker eller handelsstödande verksamheter besöks.

²⁶ [handbok-i-medborgardriven-stadsutveckling.pdf \(fastighetsgarna.se\)](#)

Arbeta för att skapa attraktiva platser

Handel och städer är djupt sammanvävda – många städer och tätorter har sitt ursprung som handelsplats. Tänk dig en målpunkt dit många människor färdades, sen började det säljas varor och tjänster där eller på vägen dit. Om verksamheten gick bra byggdes skydd i form av enklare skjul, därefter mer stabila byggnader som även butiksägare och familj flyttade in i. På gynnsamma platser tillkom även annan bebyggelse runt om, så som bostäder, kyrkor, skolor med mera – staden är född!

Idag är detaljhandeln i städer eller tätorter beroende av placeringen i stadens sammanhang och attraktionskraft i övrigt för att locka till sig kunder. En väl genomtänkt och symbiotisk planering av handeln och den fysiska miljön gynnar handlare, skapar levande stadsmiljöer och bidrar till invånarens och besökarens välmående. Det som krävs är rätt mängd, typ och placering av handel, stödjande offentliga miljöer som människor vill vistas i samt en variation mellan handel och andra funktioner i staden, såsom parker, bostäder, offentlig service, mm.

Ju längre tid som människor vistas på platser, mer potential för handel och möten skapas. Genom att skapa attraktiva platser för människor, ger vi goda förutsättningar för mer handel och möten. Att begränsa biltrafik längs handelsstråk genom att införa bilfria gator är ett exempel att ge stadsmiljön och handeln positiva effekter. Förutom att handelns omsättning kan öka, påverkas även människors hälsa och den lokala miljön positivt av en begränsning av biltrafik i centrum.²⁷ Det finns undersökningar som visar att gångtrafikanter spenderar upp till 65 % mer pengar än bilister.²⁸

För att beskriva vad en attraktiv plats är behöver man förstå att det är en plats där människor av fri vilja länge vill vistas. Människor är biologiska varelser som i högsta grad värderar världen utifrån våra sinnen. Det finns två typer av stadsrum att placera bebyggelse kring; gator och torg. En mänsklig skala, som utgår från våra kroppars mått, utgör grundvalarna för attraktiva fysiska platser. avsnitten på följande sidor är ett sätt att förklara vad en attraktiv fysisk stadsmiljö är.



Ekvation som förklarar symbiosen mellan handel och attraktiva platser. (bild Vaxholms stad)



Bild som visar ett exempel på att goda platser skapas när människor har en mängd anledningar till att vara på platsen. Verktyget "The Power of 10+" visar hur man genom att arbeta med värden i den mänskliga skalan i våra stadsmiljöer, kan få stor positiv effekt för hela staden/kommunen. (bild Marcus Henrikson)

²⁷ Benefits of pedestrianization and warrants to pedestrianize an area. Soni, N., Soni, N. (2016)

²⁸ "Urban walking- vart är vi på väg", Cowi, 2021

12 kvalitetskriterier (Gehl Institute)

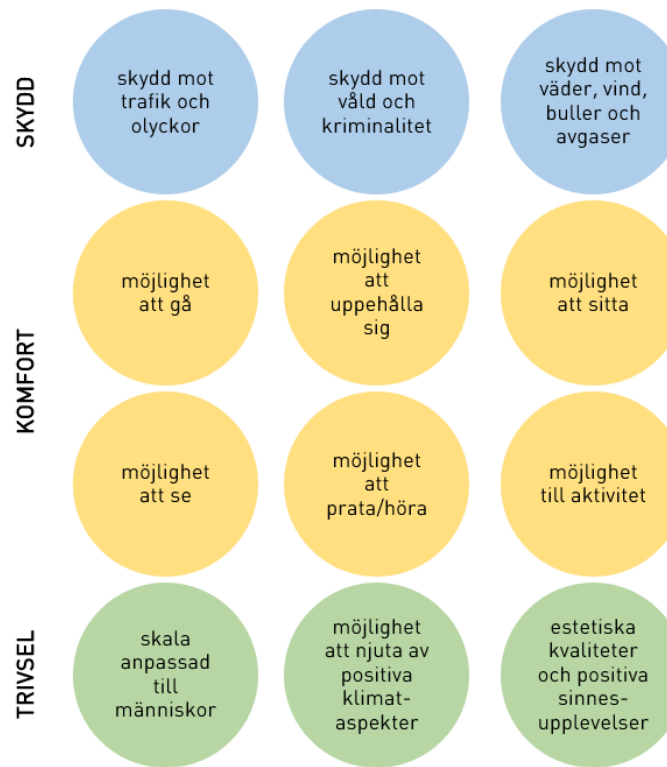
Det finns en erkänd metod med 12 kvalitetskriterier²⁹, indelade i tre teman, att ta hjälp av om man vill säkerställa att stadens offentliga rum ska tilltala människor att vistas och röra sig i. De tre övergripande teman är Skydd, Komfort och Trivsel.

Skydd handlar oftast om att skapa stadsmiljöer där människor kan röra sig fritt från bilar (minimera olycksrisk, avgaser, buller och barriäreffekter) men även skydd från väder och vind. Utan skydd från motortrafik, buller och tufft klimat kommer människor generellt att undvika att tillbringa tid på platsen. Skydd från detta är grundläggande för att en plats regelbundet ska användas.

Komfort. Med element som gör att människor tryggt kan gå, stå, sitta, se och prata kommer att bidra till att människor vill vistas på platsen. Även valmöjligheter för spontan lek, träning och rekreation gör platser mer välkomnande för människor i alla åldrar. En stad där många barn och äldre känner att de kan röra sig fritt och obehindrat är generellt en attraktiv plats för alla.

Trivsamma platser och gaturum är utformade i en mänsklig skala, tar hänsyn till lokala förutsättningar och ger människor positiva estetiska och sinnliga upplevelser. Till exempel möjlighet att sitta i skuggan, se på förbipasserande människor och lyssna på porlande vatten en varm sommardag, eller genom att kunna dra barnen i pulka genom knarrande snö till stadsparken en smällkall vinterdag.

Människors beteenden – vilken handel de tar sig till, hur ofta, hur mycket pengar/tid de spenderar där, hur de tar sig dit, mm. påverkas i hög grad av utformningen av platsen och dess omgivning, samt avståndet och hur vägen dit är utformad. Stadens utveckling och utformning är därför viktig att undersöka i arbetet med handel i befintliga tätorter. Tillfälliga offentliga platser och aktiviteter i staden kan vara ett sätt att testa vad som fungerar på orten.



Berikande Gatuplansverksamheter (Trafikverket)

En viktig del i ett levande centrum med blomstrande handel är att det finns möjligheter att inrymma verksamheter i bottenvåningar längs stråk där många människor rör sig eller längs stråk som har potential till att bli mer trafikerat av människor. Berikande Gatuplansverksamheter (BGV) är ett uttryck som används av Trafikverket i deras rapport 'Funktionsblandade stadskvarter' som är ett resultat av projektet 'Den goda staden'.³⁰

Berikande Gatuplansverksamheter delas in i tre kategorier baserat på i hur stor utsträckning de bidrar till gatans attraktionskraft:

1. Publika, besöksintensiva kommersiella verksamheter såsom butiker och restauranger rankas högst.

2. Därefter kommer andra publika eller halvpublika verksamheter som friskvård, gym, föreningslokaler, nöjeslokaler och gallerier.
3. I vissa fall räknas även icke publika verksamheter med, som till exempel kontor/arbetsplatser och förskolor/skolor, beroende på dess utformning mot gatan.

En bottenvåning med potential att berika gatulivet ska vara öppen och exponerad mot gatan. BGV är inte bara handel och restauranger utan kan vara alla typer av någorlunda besöksintensiva verksamheter som gör gatan intressant att röra sig längs. Arbeta medvetet med gatumiljön så att den på bästa sätt stimulerar den typ av BGV som är aktuell på platsen. Det lönar sig för verksamheterna och för fastighetsägarna, men också på många andra sätt, inte minst socialt.

Eftersom innehållet i en berikande gatuplansverksamhet kommer att förändras över tid behöver lokalen vara flexibel. En grundförutsättning för att kunna ändra användning över tid är att medge flera användningar i detaljplanen. Att bara ange en flexibel användning kan dock innebära att man måste riva och bygga nytt eller kraftigt bygga om lokalen för att den ska passa till den nya användningen. Det behövs därför säkerställas att lokalen passar för flera användningar med bestämmelser i detaljplan. Till exempel ha tillräcklig rumshöjd och lämpliga entréförhållanden för flera användningar (kontor, butik och bostad) säkerställas. Det är svårare att säkerställa i detaljplanen att de tekniska systemen så som ventilation är förberedda för de olika användningarna (till exempel restaurang kräver separat ventilation från bostäderna).

Bygg därför bottenvåningslokaler som fungerar för flera behov utan ombyggnad eller med mindre ombyggnad. Ett exempel på mindre ombyggnad är att göra mer än en entré till lokalen så att man kan välja om det ska vara en stor lokal eller två mindre lokaler.

²⁹ [Twelve Quality Criteria](#), Gehl Institute

The Power of 10

The Power of 10+³¹ är ett verktyg att använda för att utvärdera och arbeta med platsutveckling. Den bärande idén i verktyget är att goda platser skapas när människor har en mängd anledningar (fler än tio stycken) till att vara på platsen. Det kan vara bland annat någonstans att sitta, något att leka på, konst att känna på, musik att höra, mat att äta, historia att uppleva och människor att möta. Optimalt är dessutom om några av anledningarna att vara på platsen unika för den aktuella området/staden. Lokalboende som använder dessa platser regelbundet är de bästa att konsultera för idéer till förbättring i den mänskliga skalan.

I en större skala är teorin att när staden/området har minst tio av dessa goda platser börjar allmänhetens (både lokalbefolkning och besökare) uppfattning vara att staden/området i fråga är så attraktiv, trevlig och trygg att den är värd att bo i eller besöka.

The Power of 10+ visar hur man genom att arbeta med värden i den mänskliga skalan i stadsmiljöer, kan få stor positiv effekt för hela staden/kommunen.

”Hårda” faktorer såsom belysning, städning, sittbänkar, toaletter bidrar med ca 20% av den upplevda tryggheten. De resterande – och avgörande 80% – är ”mjuka” och kan vara möjligheter till att läsa, gå in i en butik, ta en paus, småprata med någon man möter, klappa en hund med mera, på platsen ska man känna sig omhändertagen av miljön.³²

Genom att planera för fasta funktioner som främjar aktiviteter för olika målgrupper, ökas förutsättningarna för att en blandning av olika människor kan vistas i det offentliga rummet.³³

”En perfekt plats” (Handelsrådet)

Fem centrala framgångsfaktorer för framtidens attraktiva mötesplatser enligt Handelsrådets rapport ’En perfekt plats’:³⁴

1. Sätt människan i centrum
2. Identifiera och utveckla platsens egen tydliga identitet
3. Satsa på platsens kvalitet
4. Samarbeten
5. Väl använd digital teknik

Under pandemin (2020-2022) arbetade fler människor hemifrån och rörde sig dagligdags i sin hemort och handlade mer lokalt. Människors närmiljö och rekreationsytor blev mer använda och det är en lärdom att det är av stor vikt för invånarna att sådana ytor finns nära och är av god kvalitet. Ytterligare en lärdom är att inget förändrades rent fysiskt i stadsmiljön för att ändra människors vanor eller resmönster på detta sätt. Det var människors beteende, politiska beslut och affärsmodeller som förändrades och gjorde att viss lokal handel ökade och människors närområden användes mer flitigt för rekreation. På samma sätt kan vanor, beslut och finansiella stöd skapa positiva spiraler för en levande och mer attraktiv stadskärna i framtiden.



Intressekonflikter

Den stora utmaningen i fysisk planering är just att den fysiska ytan är begränsad och behöver disponeras på ett effektivt sätt. Det finns en konflikt på offentliga platser och gator mellan dess ’platsfunktion’ och dess ’transportfunktion’. Det krävs ett visst utrymme för att människor ska kunna ta sig till och runt i staden, men om man ger för mycket plats åt framfart och parkering av fordon så minskar attraktiviteten och därmed påverkas själva anledningen för människor att ta sig dit – en ond spiral skapas.

I gaturummet utgör gång, cykel och kollektivtrafik de mest effektiva sätten att utnyttja detta begränsade utrymme på, vilket även frigör mer plats för de bilar som verkligen *behövs* befinna sig på denna begränsade yta, till exempel varutransporter, räddningstjänst, personer med funktionshinder och de som har en lång väg att åka och saknar tillgång till kollektivtrafik.³⁵ En bil står i genomsnitt parkerad 95 procent av tiden. En smart och effektiv parkeringshantering är därför en av nycklarna för att få en tät och attraktiv stad, samt att undvika att parkering utgör en flaskhals för handel eller annan stadsutveckling. Rätt typ av parkering på rätt plats för en attraktiv stad med blomstrande handel!

³¹ Project for Public Spaces, <https://www.pps.org/article/the-power-of-10>

³² Stadslivsanalys Sperlings Backe, Sturekvarteren, april 2017, Marcus Henrikson

³³ [Handboken för planering av säkra och trygga livsmiljöer](#), Tryggare Sverige

³⁴ [En perfekt plats](#), forskningsrapport initierad av BFUF och Handelsrådet (2020)

³⁵ Boverket <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2015/planera-for-handel.pdf>

KOMMUNENS ROLL SOM "FACILITATOR"

Genom dialog och nätverkande

Om kommunen försöker skapa levande stad med hjälp av handelsstrategier som inte är anpassade till handelns utveckling blir resultatet ofta inte det tänkta. Mer reella möjligheter än via PBL till samhällelig styrning av handelsstrukturen är av politiskt / praktisk / ekonomisk natur. Genom ett positivt agerande verka för att befintliga och önskvärda utbud får bästa möjliga förutsättningar för att verka och därmed blir uthålliga och konkurrenskraftiga. Samma sak gäller för nyetableringar, val står ofta mellan mer restriktiv styrning och genom ett proaktivt sätt styra fram handel till rätt lägen genom avtal och i dialog med etablerarna. Tillåt etableringar utifrån en kommunal strategisk inriktning – översiktsplan och handelsriktlinjer – med kunskap om marknadens möjligheter. Lyssna in vad marknadskrafterna vill och kan. Alla etableringar är unika och fordrar därför ett stort mått av flexibelt synsätt.

Kommunen har en viktig roll i att skapa bra förutsättningar för prioriterade områden. Genom att skapa bra förutsättningar i de prioriterade områdena kommer handeln och annan besöksintensiv verksamhet att söka sig till dessa områden. Fokusområden brukar vara och kan sammanfattas i mötesplatser, bygga naturliga stråk, öka tillgängligheten, skapa kritiska underlag för handel och säkerställ rationella lokaler. Centrumvandring och omlokalisering av starka butiksenheter utlöses ofta av att butikerna anser att nuvarande lokaler är omoderna.

Slutligen, våga bejaka kluster, koncentration av handel och verksamheter till tillgängliga lägen. Bäst fångas etablerarnas utgångspunkt genom begreppet "handel föder handel". Där det redan finns fungerande handel är sannolikheten att ny handel utvecklas väl större. Kommunen kan också bidra

till en positiv utveckling genom att jobba med "mjuka" stadsutvecklingsdimensioner såsom att bidra till marknadsföring av staden/besöksmålet och ta stafettpipen i en aktiv dialog med alla som berörs. Ofta kan kommunen ta en aktiv och koordinerande roll för att stimulera samverkan. Dialogen är också viktig för att upprätthålla en hög kunskapsnivå inom kommunen kring handelns och andra kommersiella verksamheters förutsättningar och utveckling. Trivsel och trygghet har vid platsutveckling ökat i betydelse för potentiella besökare.

Innovation och entreprenörskap

Innovation och entreprenörskap kan ha en positiv inverkan på handel i en kommun eller stadskärna. En studie från Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser visar att satsningar på innovation och entreprenörskap ökar företags produktivitet och tillväxt i kommunen, vilket kan leda till ökad handel. Innovation och entreprenörskap kan även bidra till att skapa en mer attraktiv miljö för boende och besökare, vilket kan bidra till att öka handeln ytterligare.³⁶

Det finns flera exempel på kommuner som har satsat på innovation och entreprenörskap för att öka handeln och utveckla stadsmiljön. Ett exempel är Haparanda, som har arbetat med att utveckla en kreativ plattform för att stimulera till innovation och entreprenörskap. I projektet har Haparanda erbjudit stöd och rådgivning till företagare och entreprenörer för att hjälpa dem att utveckla sina affärsidéer och expandera sina verksamheter. Genom att satsa på innovation har Haparanda kunnat skapa fler arbetstillfällen och ökat handeln, samtidigt som stadsmiljön har utvecklats och blivit mer attraktiv för besökare och boende. Haparanda har också arbetat med att utveckla turismen som en del av stadens innovationsstrategi. Genom att marknadsföra stadens unika geografiska läge och kulturella arv har Haparanda kunnat locka fler besökare och därigenom öka handeln i området.

Dessutom har Haparanda samarbetat med andra kommuner och regioner för att skapa nätverk och utbyta kunskaper om innovation och entreprenörskap.

Samordna näringslivets aktörer

Kommunen kan ta initiativ till att skapa kontaktytor mellan olika aktörer, bland annat handlare, företagare och föreningar, genom till exempel möten och forum. Detta ger aktörerna en chans att samordna saker såsom sitt utbud, skyltning, arrangemang, information till besökare och lokalisering av olika verksamheter. Goda grannar stärker varandra!

Kommunen kan lyfta det växande handelstrenden delningsekonomi och cirkularitet genom att samla och sprida information samt delta i lokala intressenätverk och uppmuntra samarbete. Kommunen kan också själv ta initiativ till delning eller cirkularitet genom till exempel bilpool och ge möjlighet för loppmarknader med mera.

Det finns forskning som visar att lokala små handelsinitiativ kan bidra till att öka handeln i kommunen som helhet. En studie från 2019, publicerad av forskare vid Lunds universitet, undersökte sambandet mellan lokala små handelsinitiativ och handelstillväxt i en kommun. Studien fann att kommuner som stödjer och främjar lokala små handelsinitiativ har högre tillväxt i handeln än de som inte gör det. Dessutom visade studien att små handelsinitiativ kan bidra till att skapa en mer levande och attraktiv stadsmiljö, vilket i sin tur kan locka fler kunder och besökare till området.³⁷

³⁶ Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, [PM 2020:16](#)

³⁷ Lunds universitet "Småskaliga handelsinitiativ och handelstillväxt i kommuner"

2 NULÄGE VAXHOLM

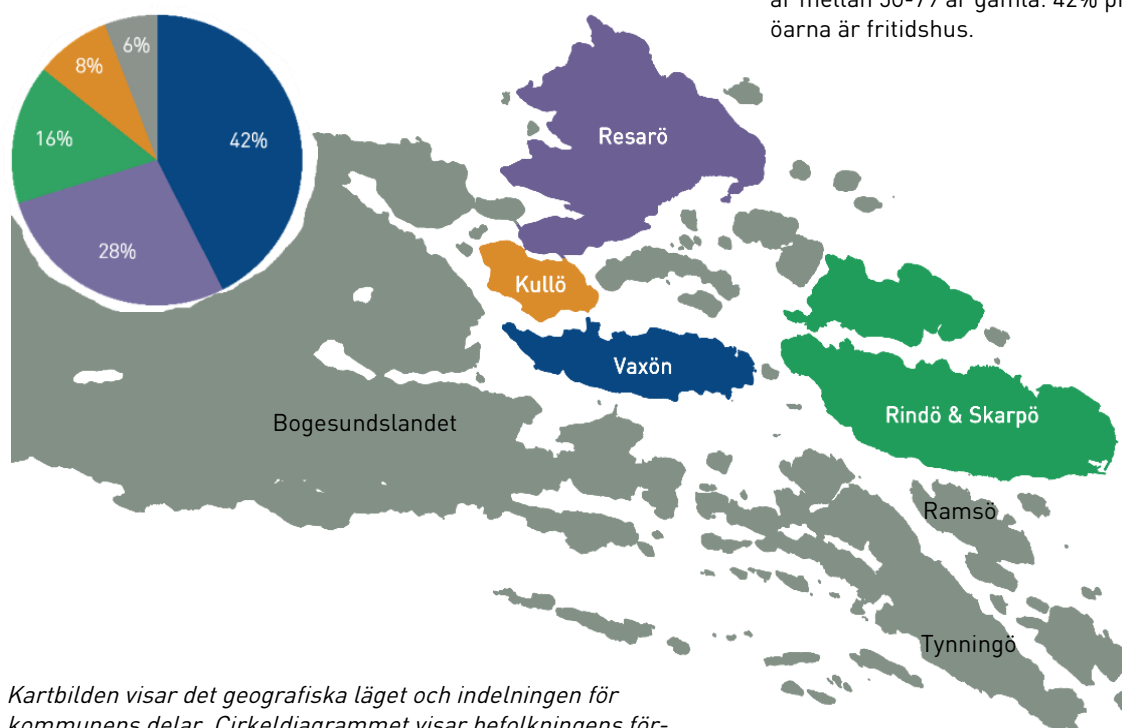
Marknadsunderlag

Befolkning

Vaxholm har drygt 12 000 invånare, varav 94% bor inom kommundelarna Vaxön, Rindö & Skarpö, Resarö och Kullö. Dessa kommundelar kommer att utgöra utgör huvudenheterna i den fortsatta analysen. Ur ett tioårsperspektiv har kommunens befolkning vuxit förhållandevis sakta, från 11 115 i november 2010 till 11 875 invånare vid samma tid år 2020. Från år till år har kommunen sett en stor variation i utvecklingen, från att som mest växa med 2 procent och som lägst krympa med 0,9 procent. Samtidigt har 470 nya bostäder byggts under perioden 2010–2019.

- På Vaxön bor drygt 5100 personer, fördelade på 2500 hushåll. Hälften av de boende är vuxna i arbetsför ålder (20–64 år).
- På Resarö bor ca 3300 personer, fördelade på drygt 1000 hushåll. Cirka en tredjedel av de boende på ön är barn.
- På Kullö bor det drygt 1000 personer, fördelade på cirka 300 hushåll. 4 av 10 boende är barn.
- På Rindö & Skarpö bor det knappt 1900 personer, fördelade på cirka 760 hushåll. Hälften av de boende är mellan 50–79 år gamla. 42% procent av husen på öarna är fritidshus.

I detta kapitel beskrivs de förutsättningar i kommunen som är relevanta för handeln och dess utveckling i Vaxholm, bland annat kommunens geografi, befolkning och tillgång till dagligvaror.

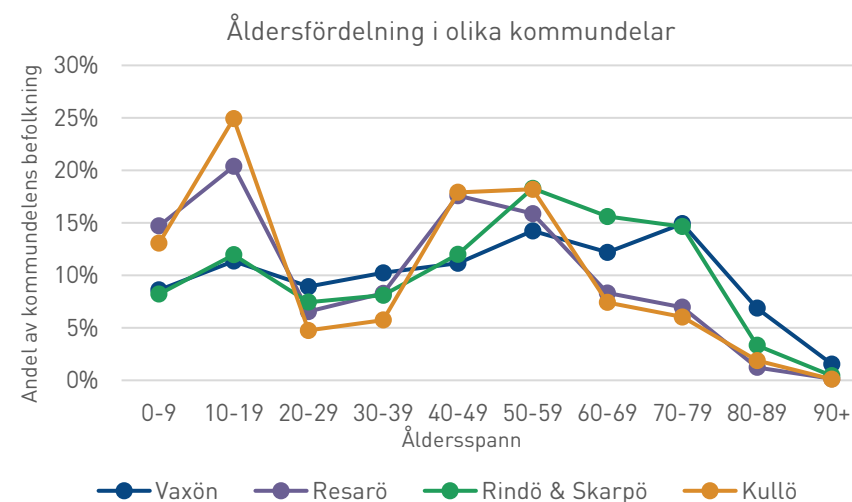


Kartbilden visar det geografiska läget och indelningen för kommunens delar. Cirkeldiagrammet visar befolkningens fördelning (boende) mellan kommundelarna.

I Vaxholm är den genomsnittliga inkomsten för personer över 20 år 465 000 kronor per år efter skatt, vilket är högre än snittet både för länet och riket (SCB 2021). Siffror från 2018 (SCB) visar att inkomsterna i kommunen skiljer sig märkbart mellan kommundelarna, med lägst inkomster på Vaxön och högst på Resarö.

Medelåldern för kommunens invånare är 43,3 år, vilket är något högre än för riket i stort. Resarö och Kullö är utpräglade barnfamiljsområden, med en överrepresentation av personer under 20 år och personer i 40-årsåldern. Vaxön är den enda kommundelen där alla grupper över 60 år är överrepresenterade, medan Rindö & Skarpö har en överrepresentation av personer i 50-, 60- och 70-årsåldern.

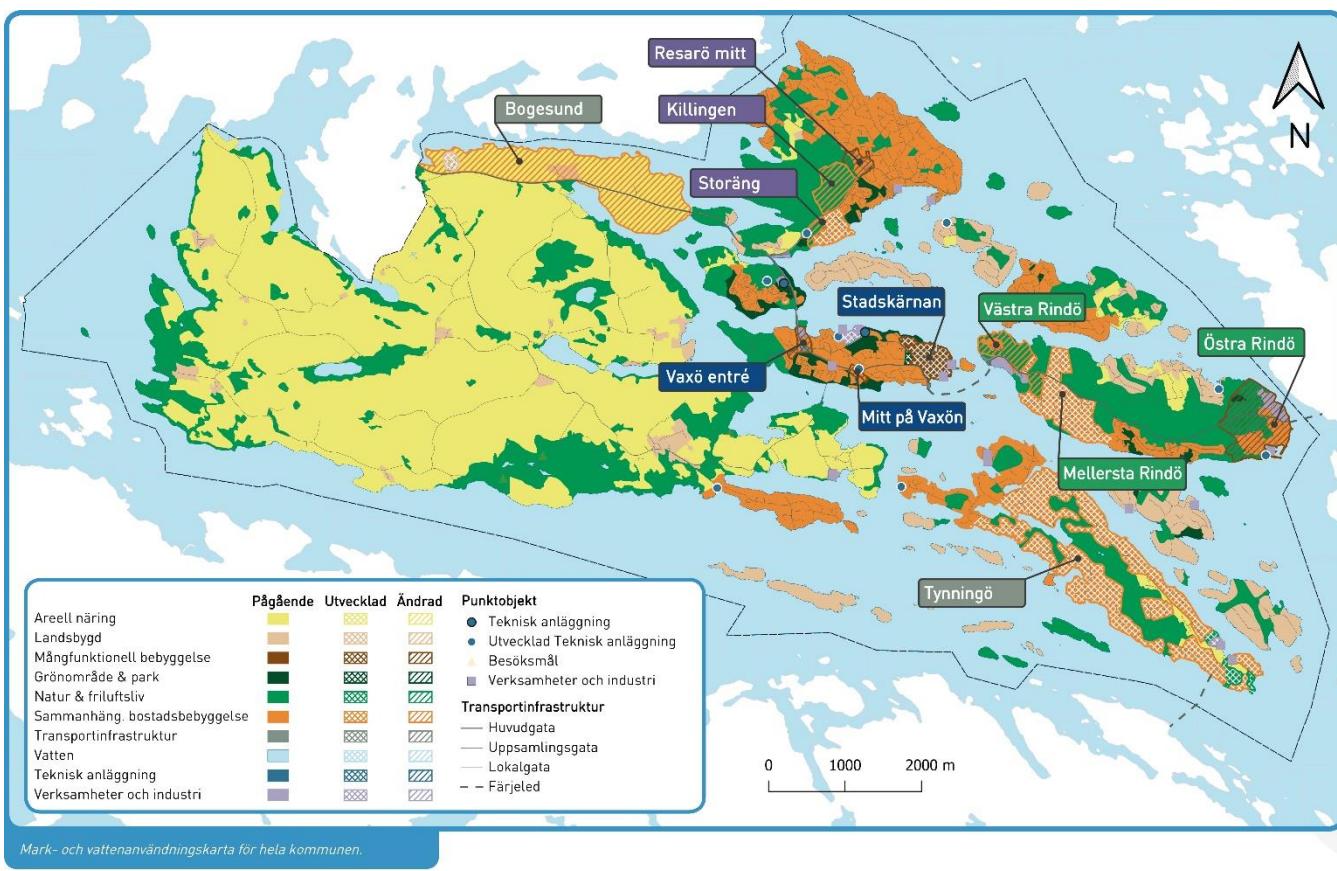
Tabellen nedan redogör för åldersfördelningen inom olika kommundelar.



Område	Befolkning 2021	Inkomstindex 2021	Inkomstindex 2018
Kommunen	12 000	145	134
Länet	2 415 000	123	120
Riket	10 500 000	100	100
Vaxön	5 100	-	124
Resarö	3 300	-	180
Kullö	1 000	-	159
Rindö & Skarpö	1 900	-	135

Bostadstillskott enligt Riktlinjer för bostadsförsörjning i Vaxholms stad	Bostad i flerbostadshus	Bostad småhus
Östra Vaxön	401 - 464	11
Västra Vaxön	140 - 230	10 - 20
Resarö	98 - 165	147 - 235
Rindö/Skarpö	308 - 335	118 - 186
Kullö	0	0
Bogesund	0	11 - 21
Övriga öar	0	25 - 50
TOTALT	947 - 1194	321 - 532

Kartbild nedan från samrådsförslag ny översiktsplan "Vaxholm 2040", med textutor som förtydligar områden för ändrad eller utvecklad bostadsbebyggelse fram till 2040.



Befolkningsprognos

Enligt 2021 års byggbaserade befolkningsprognos förväntas befolkningen i Vaxholm öka från ca 12 000 personer år 2019 till ca 14 500 år 2040.³⁸ År 2023 är Vaxholms befolkning fortfarande ca 12 000 personer. Inflyttning till nybyggda bostadsområden utgör en stor del av den förväntade befolkningstillväxten. Framför allt sker tillväxten på Rindö, Resarö och Vaxön.

Fram till år 2040 beräknas ungefär 1300 - 1700 bostäder tillkomma i kommunen, genom en blandning av nybyggnation och fritidshusomvandling. En stor del av dessa bostäder förväntas tillkomma på Vaxön, genom bland annat pågående projekt Norrberget. På Rindö pågår utbyggnad av projektet Rindö hamn på öns östra sida, och längre fram i tiden kan det ges plats för ytterligare bebyggelse på östra och västra Rindö. På Rindö och Skarpö förväntas även en del fritidshusomvandling i takt med utbyggnad av kommunalt vatten och avlopp. På Resarö förväntas tillkommande bebyggelse kring Resarö mitt.

Mellan år 2020 och 2030 beräknas andelen personer över 80 år öka med 49 procent i Sverige medan andelen personer i yrkesför ålder endast kommer att öka med 4 procent. Prognosen är liknande för Vaxholm. Under 2030-talet förväntas åldersgruppen 65+ växa så att den utgör en större andel av befolkningen än åldersgruppen 0 - 19 år.³⁹

Fler äldre invånare bor kvar i sina egna bostäder långt upp i åldrarna och allt färre bor i olika typer av boende anpassade för äldre. Idag bor 80 procent av de som är 80 år och över kvar i sina småhus. Många äldre bor ensamma. Forskning om flyttmönster för 40-talistgenerationen (antalet äldre över 80 år kommer att fördubblas mellan år 2020 till 2050) är tveksam, och visar att de kan ha andra preferenser för boende på ålderns höst och inte i lika stor utsträckning kommer att bo kvar i sina invanda miljöer. Hittills är de dock lika mycket kvarboende som tidigare äldre och det gäller särskilt de som inte bor i storstäderna.⁴⁰ Det beror även på tillgång till attraktiva boendialternativ.

³⁸ Riktlinjer för bostadsförsörjning i Vaxholms stad 2022-2024, vaxholm.se

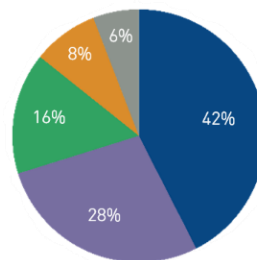
³⁹ Sveriges kommuner och regioner, skr.se

⁴⁰ Sveriges kommuner och regioner, www.skr.se

Förvärsarbetande

Nattbefolkning

48% av kommuninvånarna är förvärsarbetande och det är lika för alla kommundelar, förutom de mer glesbefolkade delarna av kommunen där andelen är något lägre. Ungefär två tredjedelar av den förvärsarbetande befolkningen har sin arbetsplats utanför kommunen och en tredjedel inom kommunens gränser. På Resarö och Kullö är det en något större andel som har sin arbetsplats utanför kommunen än resten av kommunen.

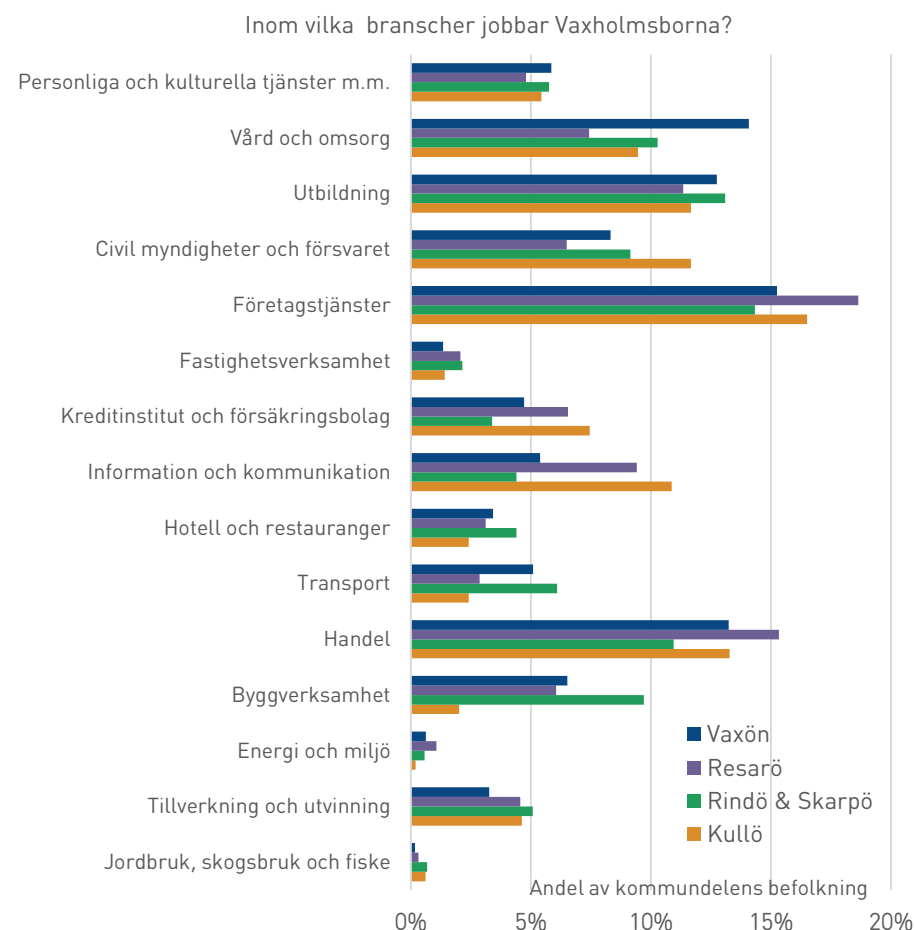
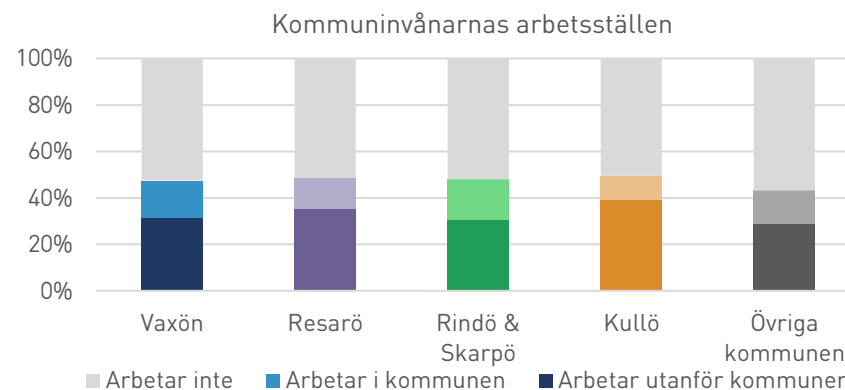


Cirkeldiagrammet visar befolkningens fördelning mellan kommundelarna.

Stockholms stad är den vanligaste kommunen för Vaxholmsbor att ha sin arbetsplats i. Därefter följer närliggande kommuner i nordost, såsom Österåker, Täby, Danderyd och Solna. Ett fåtal har sin arbetsplats längre bort i de nordvästra och sydöstra delarna av länet, medan det är väldigt ovanligt att jobba i de sydvästra delarna av länet.

De flesta förvärsarbetande som bor i Vaxholm jobbar inom branscherna *företagstjänster, handel, utbildning och vård och omsorg* enligt SNI-indelningen. Fördelningen ser dock lite olika ut inom kommunens delar. På Resarö och Kullö är arbetande inom *företagstjänster, kreditinstitut och försäkringsbolag* samt *information och kommunikation* överrepresenterade. På Vaxön är det *vård och omsorg* som är överrepresenterat jämfört med resten av kommunen, medan det på Rindö och Skarpö är bland annat *tillverkning och utvinning, byggverksamhet* och *transport* som sticker ut.

Branschindelningen redovisas i tabell till höger.



Dagbefolkning

Dagbefolkningen är viktig att analysera i en handelsutredning då den ger ökat underlag för handel, restauranger med mera. Drygt 3000 personer är anställda med sin arbetsplats i kommunen. Antal arbetsställen är drygt 2100 stycken, vilket ger cirka 1,4 arbetstillfällen per arbetsställe. Arbetsgivare med flest antal anställda i kommunen är inom följande branscher:

1. "Vård och omsorg" (ca 600 personer)
2. "Utbildning" (ca 430 personer)
3. "Hotell och restaurangverksamhet" (ca 380 personer)
4. "Handel" (ca 300 personer)
5. "Bygg" (ca 380 personer)

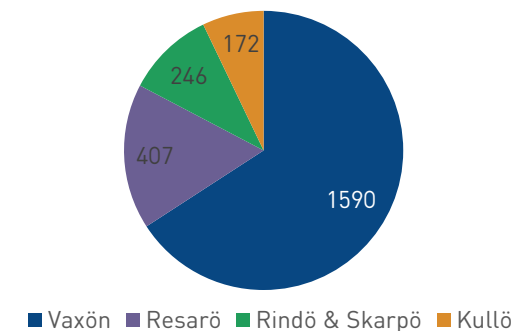
Diagram ovan visar var den förvärvsarbetande dagbefolkningen bor, i eller utanför kommunen. Arbetsplatser uppdelade per kommunedel.

Relativt många arbetar och bor inom kommunen. Till viss del beror det på den stora mängden microföretag, där företaget kan förmodas vara lokaliserat i anslutning till hemmet. I Vaxholm finns det drygt 2100 verksamma företag. Nio av tio företag är så kallade mikroföretag, som har färre än tio anställda. Flest antal verksamma företag i Vaxholm finns inom branscherna:

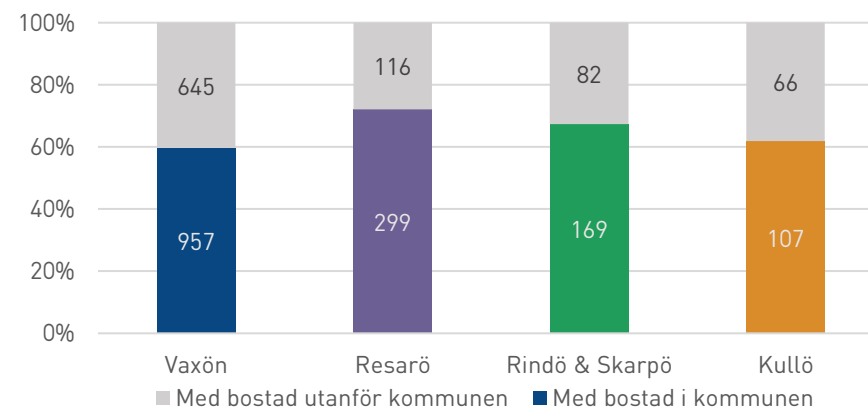
1. "Juridik, ekonomi, vetenskap och teknik"
2. "Byggverksamhet"
3. "Handel"
4. "Fastighetsverksamhet"
5. "Informations- och kommunikationsverksamhet"

Flest arbetsplatser finns på Vaxön, men även på Resarö, Rindö och Kullö. De många småföretagen i Vaxholm kan till största del antas finnas på plats inom och utgå från kommunen och bidrar därmed till att personer verksamma i företagen till stor del fysiskt vistas inom kommunen under arbetstid. Arbetsplatser som finns i kommunen är inom branscher där distansarbete inte är så vanligt (t ex hemtjänst, lärare och servitör), det vill säga att de personerna i hög grad fysiskt är på sin arbetsplats inom kommunen.

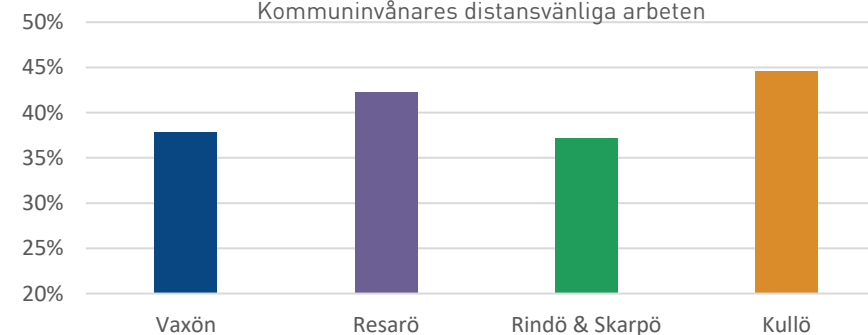
Fördelning av arbetstillfällen per kommunedel



Lokalisering av förvärvsarbetande dagbefolkningens bostäder



Kommuninvånarens distansvänliga arbeten



Näringsgren	Andel personer i arbete som arbetat hemifrån (2020/2021)
Information och kommunikation	83
Offentlig förvaltning m.m.	60
Finansiell verksamhet, företagstjänster	56
Personliga och kulturella tjänster	40
Utbildning	38
Jordbruk, skogsbruk o fiske	31
Tillverkning o utvinning, energi o miljö	30
Handel	29
Byggverksamhet	19
Transport	15
Vård och omsorg	14
Hotell och restaurang	8
Av samtliga personer i arbete	37

Andel av invånarnas arbeten som är inom en distansarbetsvänlig bransch. Det vill säga hur stor andel av de förvärvsarbetande på respektive ö som kan tänkas arbeta hemifrån en given dag.

Eftersom olika branscher har olika 'distansarbetsvänlighet' kan hur stor andel av den förvärvsarbetande befolkningen i varje kommun del som kan tänkas jobba på distans under en given dag uppskattas. Enligt Sweco ligger distansvänligheten nationellt på 37%, och i Vaxholm ligger den något högre på 39%. På Resarö är den 42% och på Kullö är den 45%.⁴¹

Olika branscher har olika möjligheter att jobba på distans och de geografiska skillnaderna i Sverige är stora. Det har varit vanligast med hemarbete i Stockholms län, där fler än hälften arbetade hemifrån minst någon gång i veckan under första halvan av 2021. I Stockholms län har upp till 56,3% av den förvärvsarbetande befolkningen i åldrarna 15-74 år arbetat hemifrån något under 2020 och 2021.⁴² I tabell 1 redovisas andelen personer i arbete inom olika näringsgrenar i Sverige som har arbetat hemifrån under ett pandemiår (tredje kvartalet 2020 till andra kvartalet 2022).

Vid distansarbete suddas gränsen mellan bostadsort och arbetsort ut. Om trenden med ökat distansarbete håller i kan

det bidra till att skapa möjligheter för traditionella 'sovstäder' att bli mer levande dagtid, då fler människor uppehåller sig i hemorten under 'arbetstid'.⁴³ Detta kan leda till ökad efterfrågan på varor och tjänster på orter där ordinarie arbetspendling ut är hög.

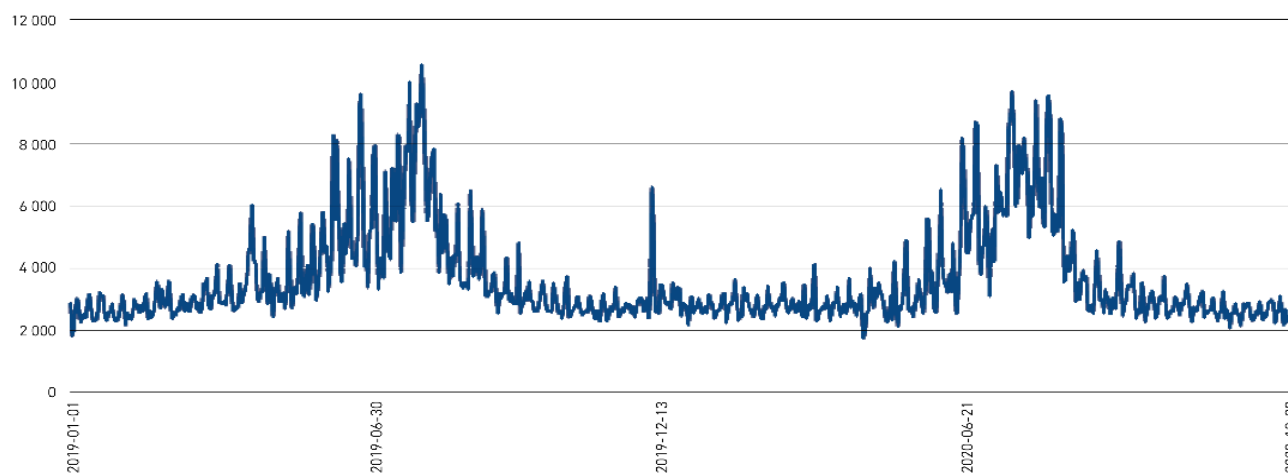
Ökade möjligheter till digitalt distansarbete har inneburit att det geografiska avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen har blivit något mindre avgörande vid valet av bostadsort eller arbetsplats. Flyttmönstret i Sverige under pandemin visar att landsbygdskommuner med besöksnäring har haft en ökad inflyttning jämfört med tidigare år.

Besöksnäringen i Vaxholm

Besöksnäringen i Vaxholm är en stor del av det som skapar underlag för handeln i Vaxholm.

Vaxholm är en utpräglad besökskommun, med mer än en miljon besökare om året. Många företag i kommunen, framförallt i stadskärnan, är beroende av besökare under sommarmånaderna. I dagsläget märks det att människor i kommunen ökar påtagligt under sommarmånaderna. En utredning gjord av WSP med data från 2019/2020 visar tydliga ökning i antalet besökare vid Vaxholms replipunkt under sommarmånaderna – se figur nedan. Det framgår att det genomsnittliga antalet personer i stadskärnan går från drygt 3000 per dag under lågsäsong till över 10 000 per dag vid sommar-topparna. Förutom besökare finns det ett stort fritidshusbestånd med boende som befolkar kommunen under del av året. En del verksamheter begränsar sina öppettider eller stänger ned helt utanför sommarperioden.

Antal besökare i Vaxholm sommartid, gör att antal människor som rör sig i staden varierar väldigt mellan vinter och sommar. (bild WSP)



⁴¹ Sveriges nya geografi (2021). Sweco. Sida 22.

⁴² Statistiska centralbyrån, 2021. ['Så många har jobbat hemifrån under pandemin'](#).

⁴³ Sveriges nya geografi, 2021. Sweco. S. 22.

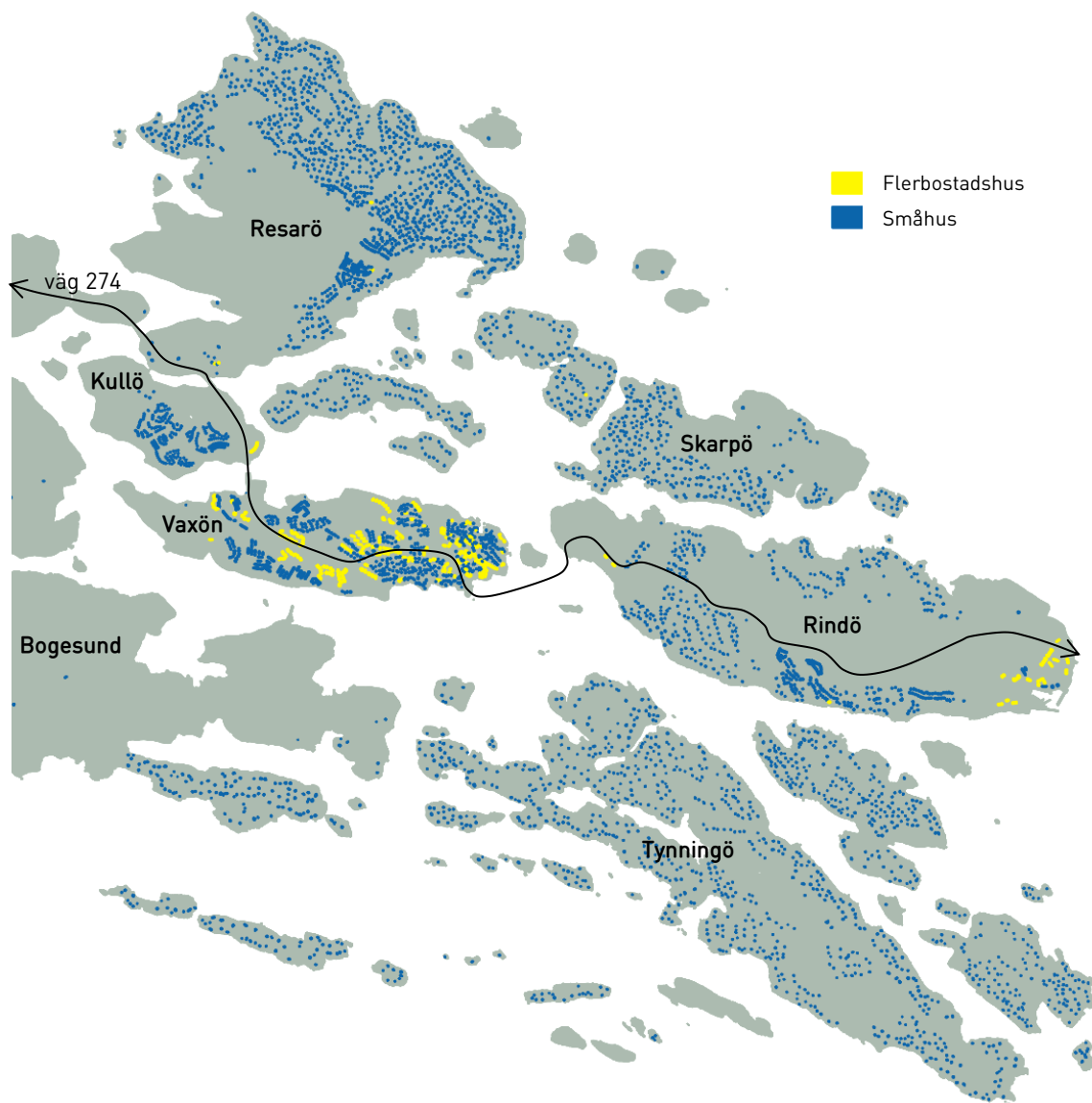
Bebyggelsestruktur

I Vaxholm finns ungefär 5000 bostäder, varav 55% är i småhus och 45% i flerbostadshus. Kartbild nedan visar den geografiska spridningen av bostadshus i kommunen, och det framgår att flerbostadshusbebyggelsen i huvudsak är koncentrerad till Vaxön och östra Rindö, medan resten av kommunen domineras av småhusbebyggelse.

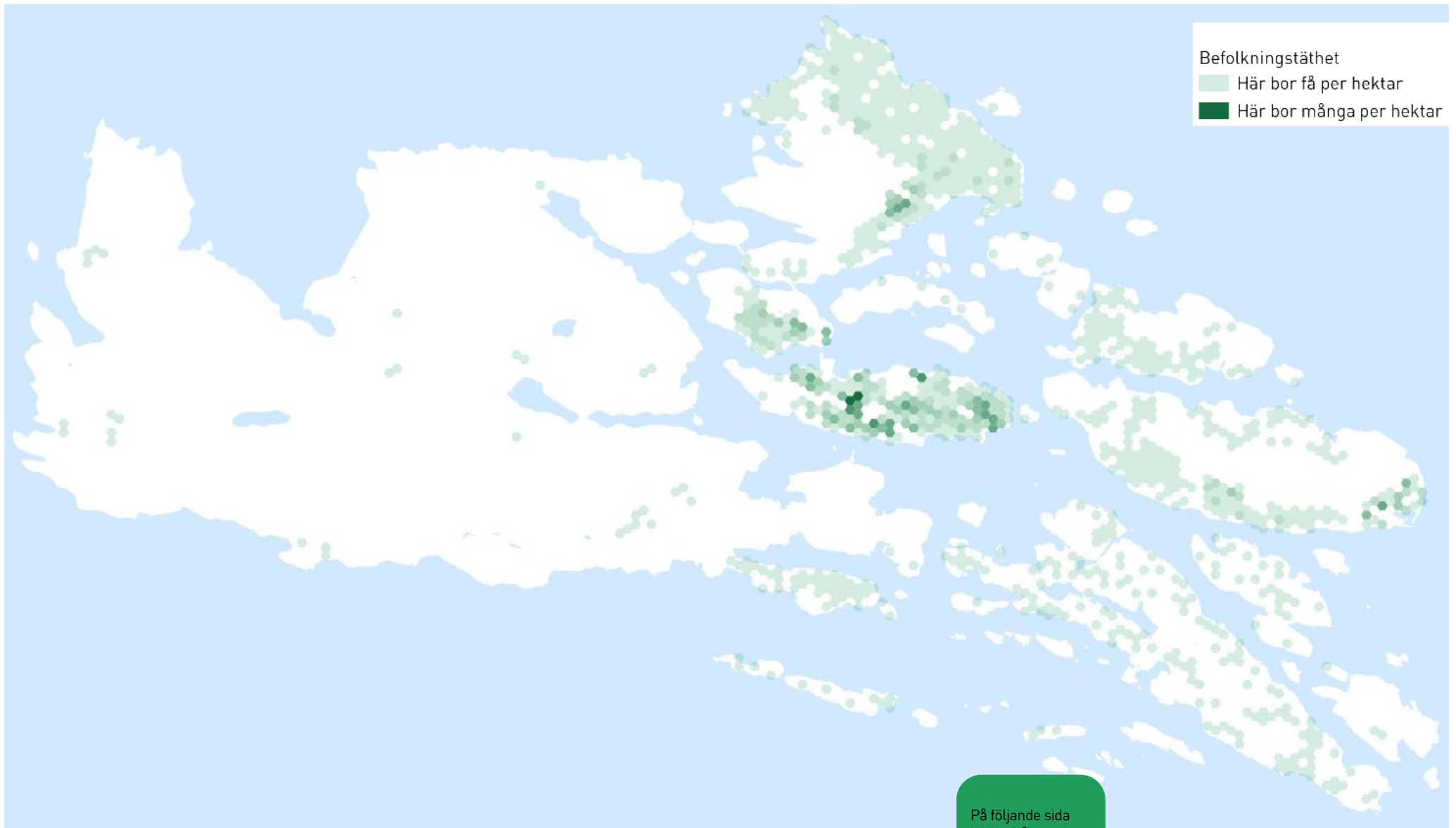
Det finns ungefär 1700 fritidshus i kommunen, som framförallt är lokaliserade i de glesbefolkade delarna utanför Vaxön, Resarö och Kullö. Ett betydande antal fritidshus finns på Tynningö, Rindö & Skarpö och ett mindre antal på Resarö. I förslag till översiktsplan Vaxholm 2040 visas stora delar av bebyggelse som är fritidshusområden som områden som i framtiden kan utvecklas till sammanhängande bostadsbebyggelse.

Centrala och västra Vaxön innehåller en blandning av tätbyggda flerbostadshusområden, radhusområden och mindre tätbefolkade villaområden. Här finns även andra funktioner utspridda, såsom restauranger, livsmedelsbutiker, skolor och förskolor, sporthallar, parker, naturområden, mm. Ungefär i mitten av ön finns ett kluster med Ica, Söderfjärdsskolan, Kronängsskolan och Campus Vaxholm i anslutning till ett tätbyggt flerbostadshusområde. På öns västra ände finns ett antal tätbyggda bostadsområden, kommunhuset, förskolor, ett par restauranger och ett naturreservat med camping och friluftaktiviteter.

I övriga kommunen finns även en centrumbildning vid Resarö mitt. Resarö mitt och Oskar Fredriksborg på östra Rindö har pekats ut i förslaget till översiktsplan Vaxholm 2040 som områden där mångfunktionell bebyggelse kan utvecklas. Vid Resarö mitt finns en allivsbutik, skola, förskola, kyrka och en laga kraft-vunnen detaljplan som möjliggör fler bostäder och verksamheter. Inom Oskar Fredriksborg domineras bebyggelsen av flerbostadshus i före detta kasernbyggnader och ett antal nyare tillägg, tillsammans med radhus och ett planerat villaområde. Området har ingen livsmedelsbutik men det finns båtverksamheter, restaurang, bryggeri, ostmakeri, kafferosteri och en chokladfabrikant med mera.



Den geografiska spridningen av olika typer av bostadshus i kommunen. Källa Lantmäteriet Fastighetskartan



Befolkningstäthet i kommunen. Ju mörkare färg – desto fler bor det inom området.

På följande sida
bilder från stadens
samrådsförslag till
översiktsplan
(2020).⁴⁴

⁴⁴ <https://www.vaxholm.se/vaxholm2040>

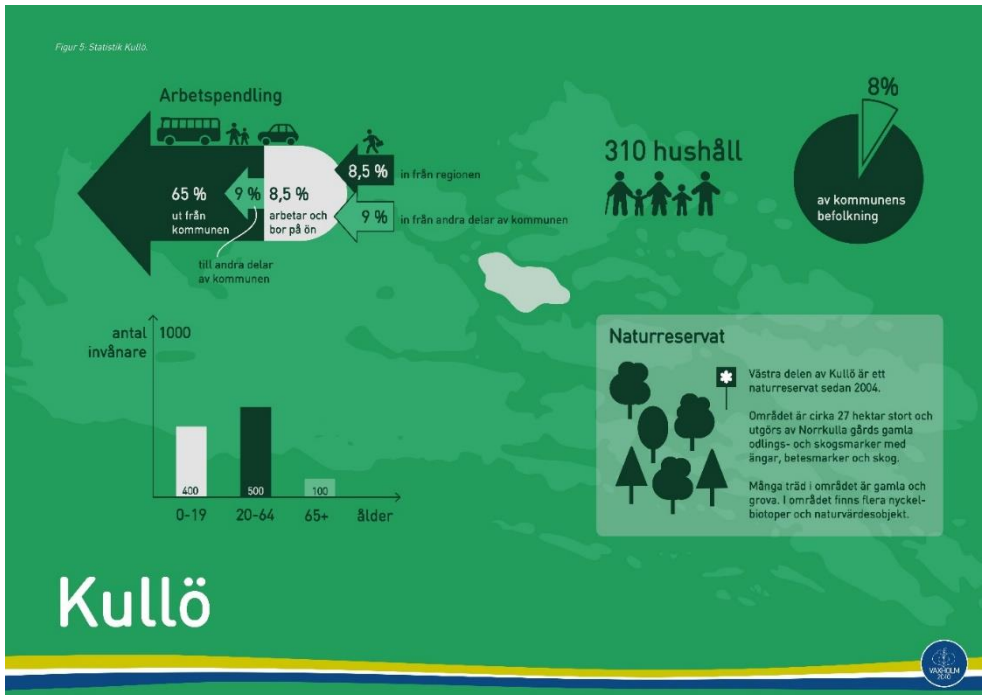
Figur 6. Statistik Resarö.



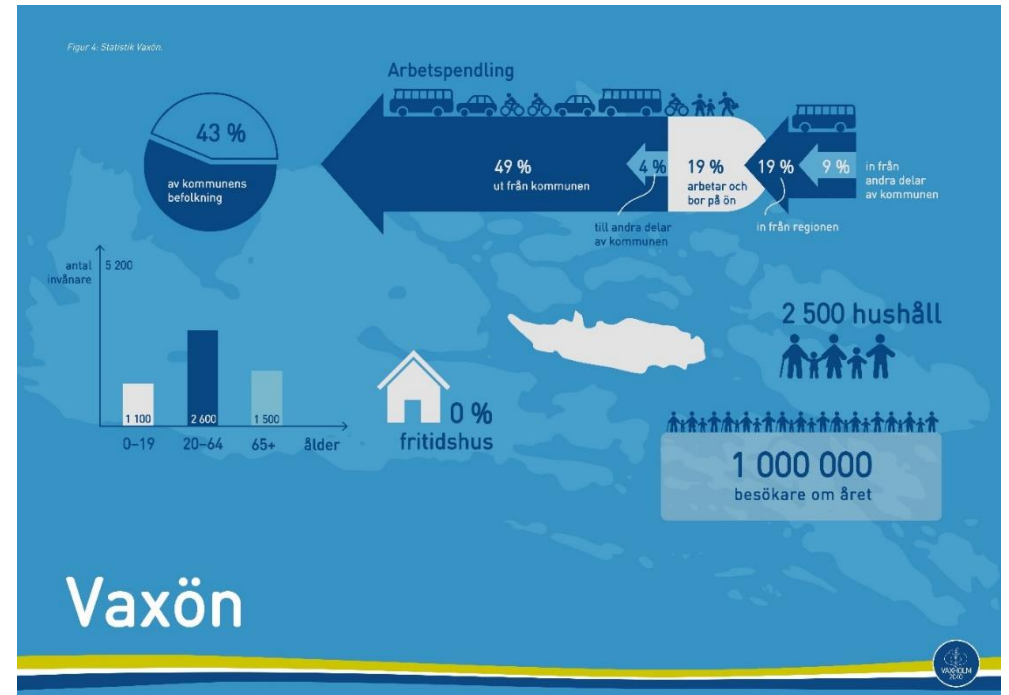
Figur 9. Statistik Rindö och Skarpö.



Figur 5. Statistik Kullö.



Figur 4. Statistik Vaxön.



Regional konkurrens och kommunens utbud

Vaxholm ligger nordost om Stockholms innerstad och klassas av Sveriges kommuner och regioner (SKR) som en *Pendlingskommun nära storstad*. Kommunens yta utgörs till ungefär hälften av vatten och hälften av mark. Av markytan tillhör ungefär hälften halvön Bogesundlandet medan den andra hälften utgörs av öar. Cirka 22% av marken är byggd, medan cirka 64% utgörs av skog.

Handel

Omsättning/Försäljning

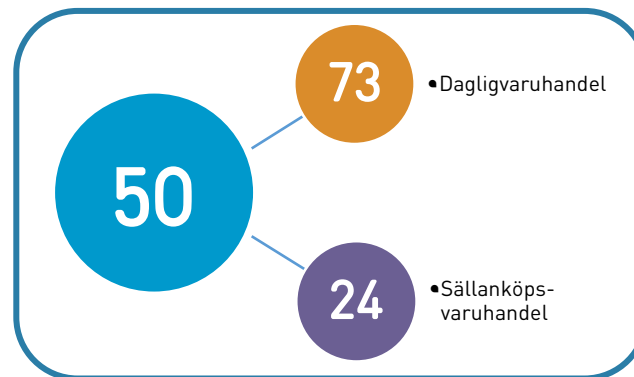
Försäljningsindex är ett värde som visar om en kommun har ett inflöde eller utflöde av handel. Index 100 innebär att handeln omsätter lika mycket som det befolkningsmässiga underlaget medger, över 100 indikerar ett inflöde av handel, under 100 indikerar ett utflöde.

Under 2021 hade Vaxholm ett försäljningsindex på 50 för den sammanlagda detaljhandeln och 73 för dagligvaruhandel. Sällanköpsvaruhandel har ett index på 24 för Vaxholm.

Försäljningsindex har ökat från 2019 då följande försäljningsindex var aktuella; 47 (total detaljhandel) respektive 68 (dagligvaror) samt 23 (sällanköp).

Den totala försäljningen av detaljhandel i Vaxholm under år 2021 var 409 miljoner kronor, vilket var en ökning med 3% från året innan.⁴⁵

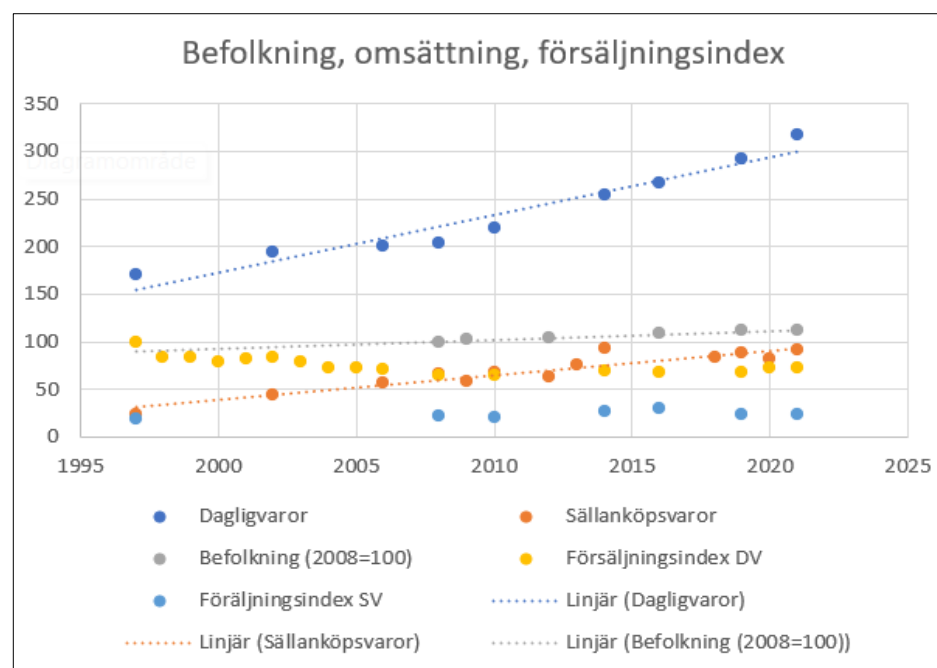
Diagrammet till höger avser hela kommunen och visar den historiska utvecklingen av omsättning, befolkning och försäljningsindex i Vaxholm. Det har varit en stabil omsättningsutveckling både inom dagligvaror och sällanköpsvaror. Omsättning för detaljhandel gäller löpande priser. Kommunen har haft en svag befolkningsökning (+0,9% per år sedan 2008). Hög KPI inom livsmedel förklarar den ökade omsättningen sedan 2008 inom dagligvaror trots försiktig befolkningsökning under samma period.



Försäljningsindex Vaxholm 2021.

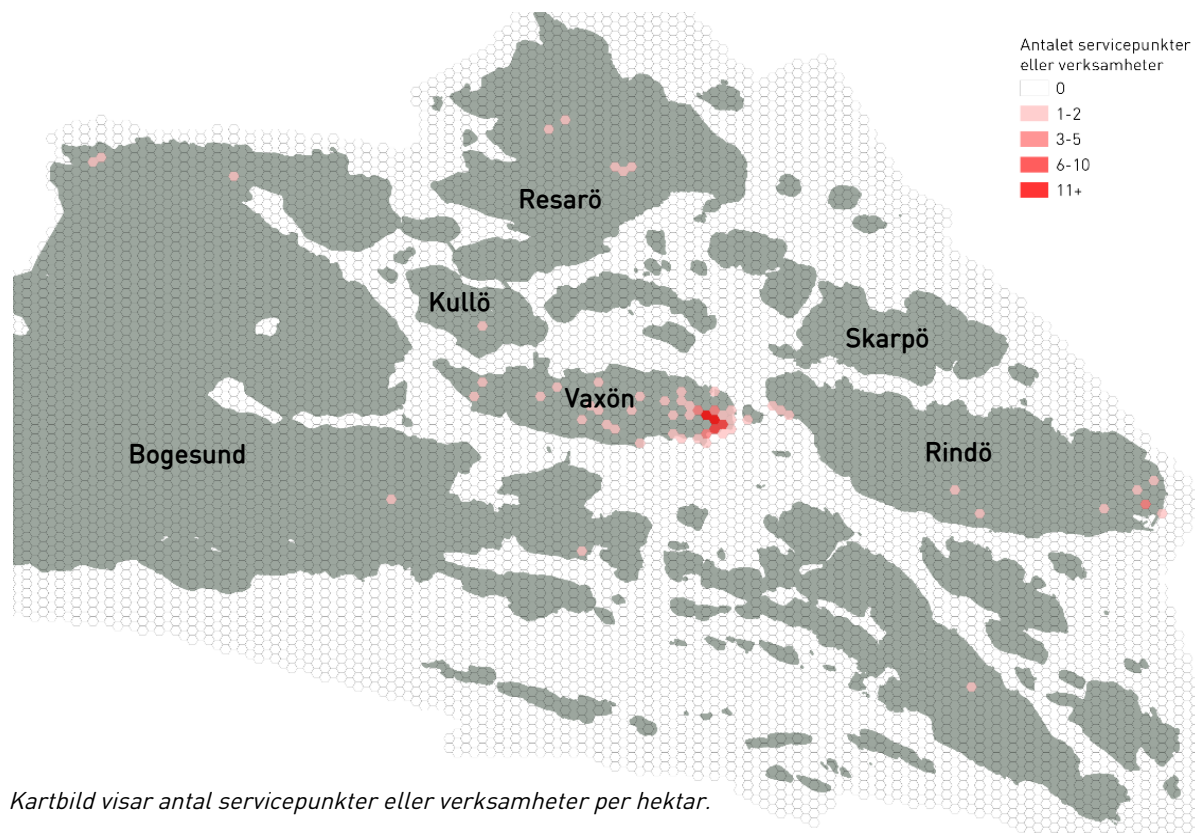
Det har varit stor nedgång av försäljningsindex för dagligvaror mellan 1997 och 2008, sedan 2008 har det legat stabilt. Sedan 1997 har försäljningsindex för sällanköpsvaror pendlat mellan 18 (1997) och 24 (2021) med något enstaka år upp emot 30.

Intilliggande Täby kommun har ett försäljningsindex på 162, vilket betyder att det finns ett stort inflöde av människor från andra kommuner som handlar i kommunen. Det är värt att påpeka att närliggande Arninge centrum och Täby centrum ligger i Täby kommun, och att en del av Vaxholms försäljningsunderlag troligtvis försvinner till dessa köpcentrum. Arninge centrum strategiska läge vid avfarten till Vaxholm gör det attraktivt för bilpendlande Vaxholmsbor att storhandla där. Vaxholms stora besöksantal bidrar till att hålla uppe Vaxholms försäljningsindex.



⁴⁵ Handeln i Sverige <<https://handelsfakta.se/handeln-sverige/#regional-data>>

Majoriteten av kommunens handel, verksamheter och offentlig service är koncentrerad till Vaxön med ett tydligt kluster i stadskärnan. Detta framgår av Figur XX, som visar densiteten av verksamheter och servicepunkter över kommunens yta.



Kartbild visar antal servicepunkter eller verksamheter per hektar.

Omsättning	Kommunen	Stads-kärnan	Vaxön exkl. stadskärnan	Resarö	Kullö	Rindö	Skarpö	Tynningö	Boge-sund
Dagligvaror	249	85	103	50	0	8	0,5	2	0
Sällanköps-varor	93	33	55	1,5	1	1,5	0,5	0	0,5
Restaurang & café	138	115	15	2	0	5	0	0	0,5

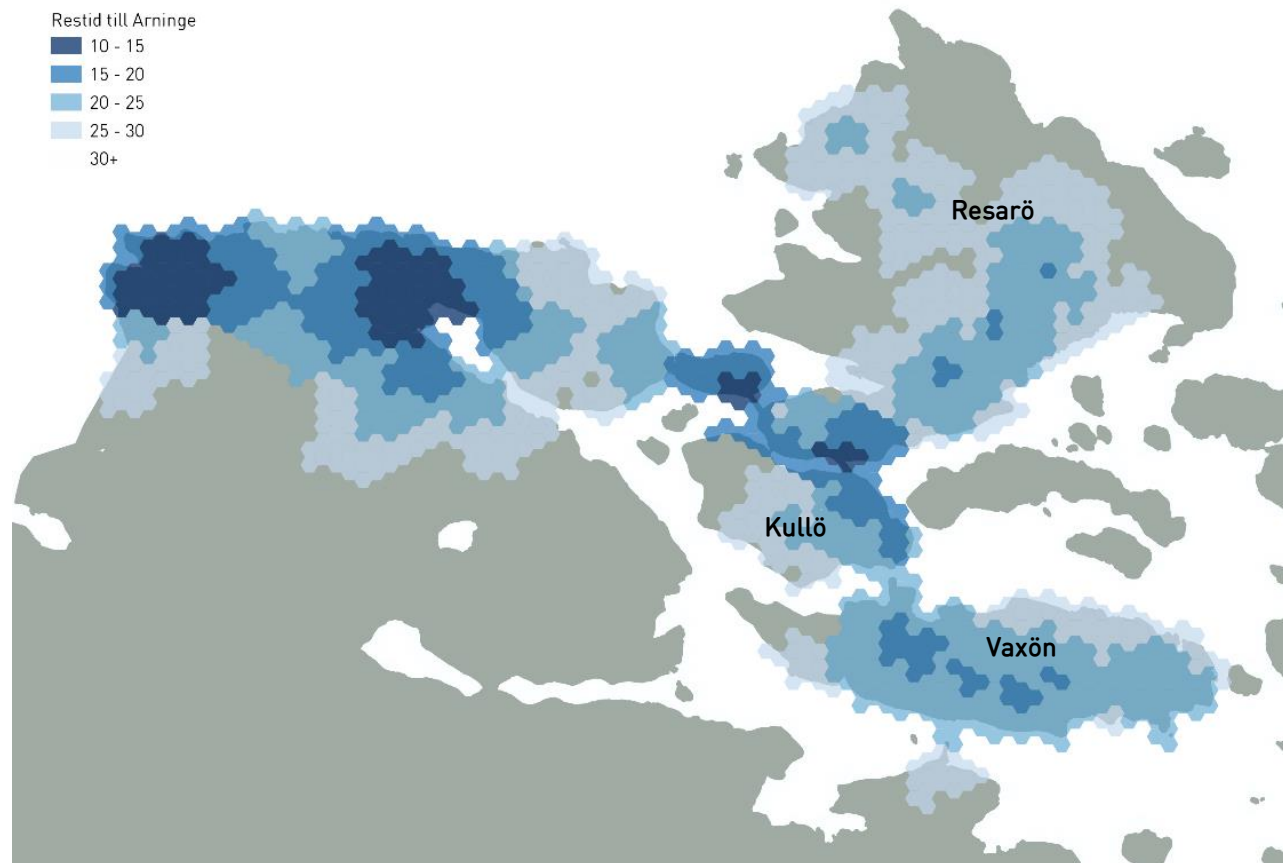
Tabellen redovisar omsättning (exklusive apotek och systembolag) i kommunens olika delar. (uppskattningar gjorda baserat på siffror från 2014, SCB)

Köpcentrum

Vaxholm har inga köpcentrum, men det finns ett antal som ligger i kommunens närhet. Arninge handelsområde är närmast för majoriteten av kommunens invånare, med under 20 minuters bilfärd från centrala delen av kommunen. Här finns stora varianter av Coop, ICA, Lidl och Willys, samt ett brett utbud av sällanköpsvaror.

Arninge är beläget där E18 korsar väg 274 mot Vaxholm, vilket gör att de flesta bilresor till och från kommunen passerar handelsområdet. I december 2021 invigdes Arninge station, vilket gör att bussresor till och från Vaxholm även gör uppehåll vid Arninge. 67% av kommunens befolkning har i dagsläget 30 minuter eller kortare restid med kollektivtrafik från sitt hem till Arninge station, om man räknar med gångtid till busshållplatsen, restid med bussen och byten. Kartbild nedan visar hur lång restid det är från olika delar av kommunen till Arninge centrum med buss. Med bil är restiden kortare.

Utöver Arninge centrum ligger Täby Centrum och Mörby centrum i närheten av motorvägen och busslinjerna mellan Vaxholm och centrala Stockholm. Dessutom finns Åkersberga centrum i grannkommunen Österåker. Gustavsbergs centrum i Värmdö kommun ligger närmast för Tynningöborna.

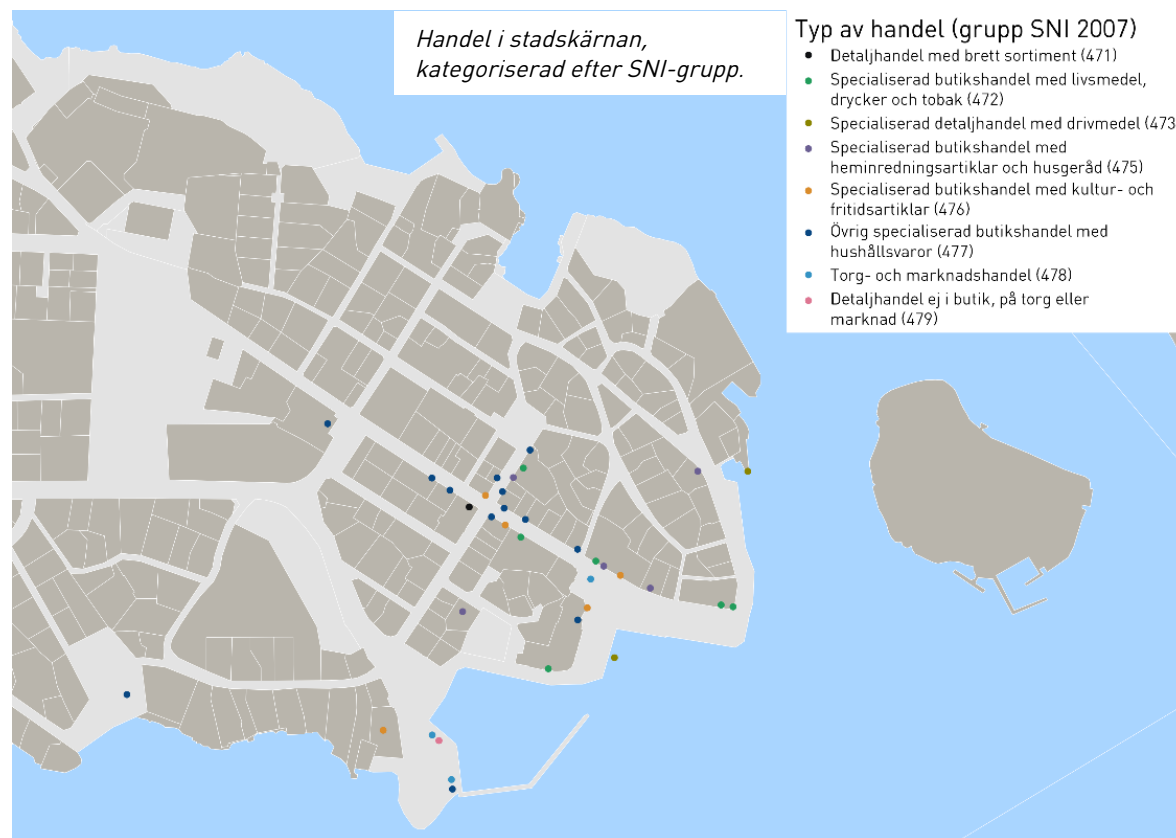


Kartbildens visar hur lång restid (minuter) det är från olika delar av kommunen till Arninge centrum med buss. Med bil är restiden kortare.

Stadskärnan

Klustret av verksamheter och service i stadskärnan på östra Vaxön är intressant att undersöka närmare. Vaxholms äldre stadskärna är tätbefolkad, mångfunktionell och har en historia som präglats av handel. Utbudet är betydligt bredare än i resten av kommunen, med ett fokus på sällanköpsvaror. Handeln är varierad och tillhör flera olika SNI-kategorier⁴⁶.

Av bilderna nedan framgår att det att klustret av olika verksamheter och service bildar några olika stråk, bland annat längs med Hamngatan, längs delar av kajen samt norra delen av Rådhusgatan. Det finns ett restaurangstråk längs med kajen (kartbild näringsverksamheter, följande sida) som troligtvis drar nytta av utsikten över vattnet. Längs med Hamngatan är näringsverksamheter en blandning av handel, fastighetsverksamhet, kultur, vård och övrig service (till exempel frisör). Ytterligare attraktiva målpunkter, platser som lockar människor att röra sig genom eller uppehålla sig i stadskärnan är skolverksamheter, parker, lekplats, träningsmöjligheter eller badplatser (kartbild målpunkter, följande sida).



De SNI-detaljgrupper inom detaljhandel som inte finns i Vaxholm idag är till exempel:

Specialiserad butikshandel

Chark
Tobakshandel
Hälsokost
Datörer, programvara, spel
Telekommunikationsutrustning
Ljud- och bildanläggningar
Mattor
Hushållsmaskiner
Böcker
Musik
Skor, väskor och lädervaror
Smycken och klockor

Detaljhandel med stort sortiment

Stormarknad

Övrig detaljhandel

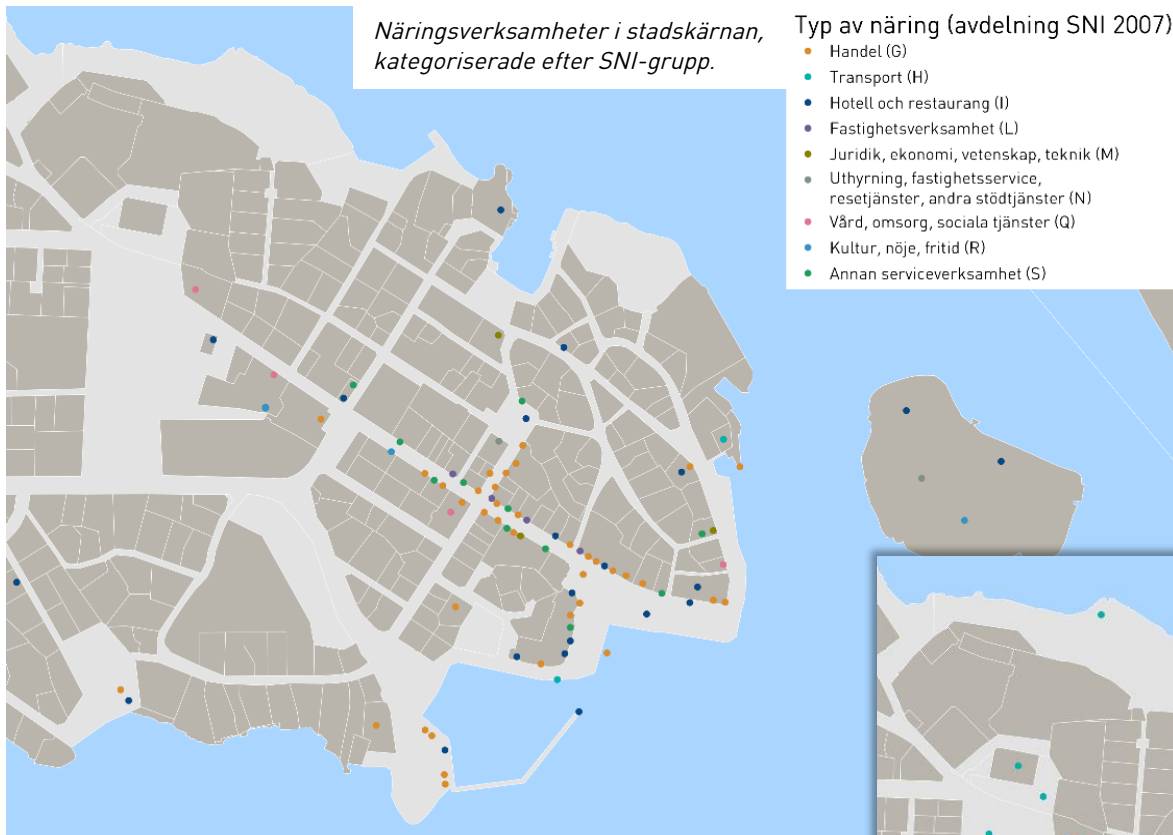
Auktioner

⁴⁶ [Standard för svensk näringsgrensindelning \(SNI\) \(scb.se\)](http://scb.se)

Näringsverksamheter i stadskärnan,
kategoriserade efter SNI-grupp.

Typ av näring (avdelning SNI 2007)

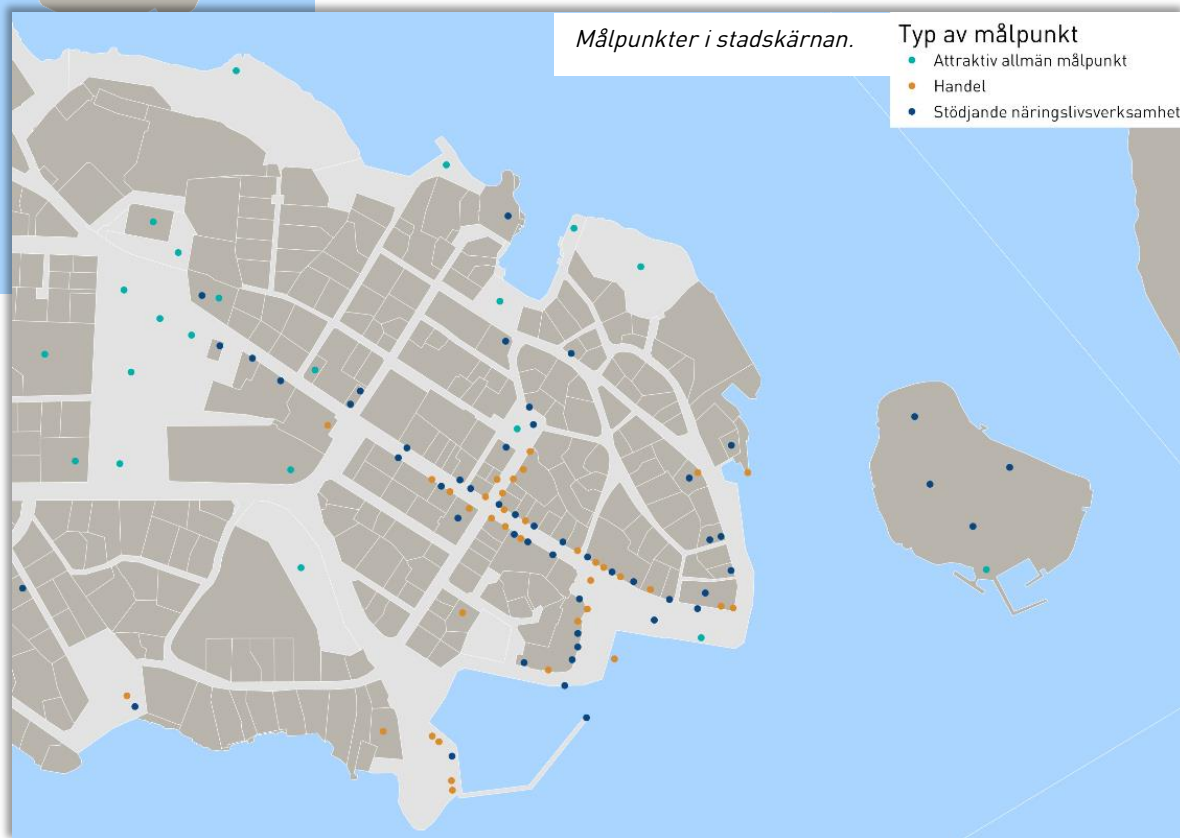
- Handel (G)
- Transport (H)
- Hotell och restaurang (I)
- Fastighetsverksamhet (L)
- Juridik, ekonomi, vetenskap, teknik (M)
- Uthyrning, fastighetservice, resetjänster, andra stödtjänster (N)
- Vård, omsorg, sociala tjänster (Q)
- Kultur, nöje, fritid (R)
- Annan serviceverksamhet (S)

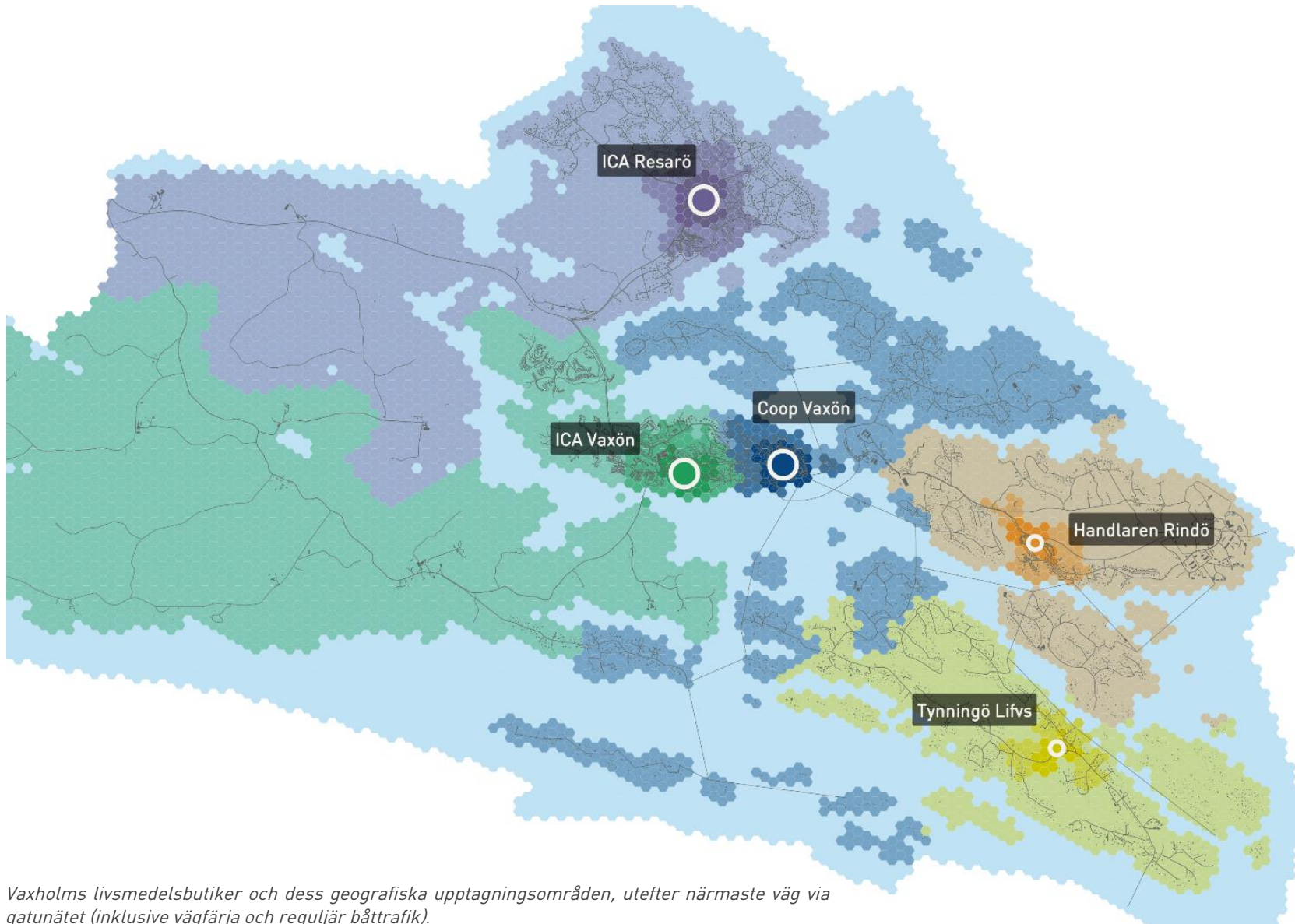


Målpunkter i stadskärnan.

Typ av målpunkt

- Attraktiv allmän målpunkt
- Handel
- Stödjande näringslivsverksamhet





Vaxholms livsmedelsbutiker och dess geografiska upptagningsområden, utefter närmaste väg via gatunätet (inklusive vägfärja och reguljär båttrafik).

Livsmedelsbutiker i Vaxholm

Upptagningsområden

I dagsläget finns det fem livsmedelsbutiker inom kommunens gränser. Två butiker är lokaliserade på Vaxön, och ytterligare tre butiker återfinns på Resarö, Rindö och Tynningö. Figur XX visar butikernas lägen och upptagningsområden, dvs det geografiska området inom kommunen närmast respektive butik, om man följer det existerande gatunätet och båtlinjer i reguljär båttrafik. Graderingarna i färgerna (mörk, ljusare, ljusast) representerar ett reseavstånd på mindre än 400 meter, 400 till 800 meter, samt längre än 800m.



Ica Resarö är en Ica Nära-butik som har en säljyta omkring 600 kvm. Butikens omsättning har ökat från

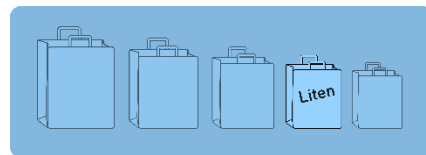
ca 37 miljoner år 2017 till ca 46 miljoner år 2020. Cirka 10 personer arbetar här. Butiken har ett centralt läge på Resarö som de flesta Resaröbor passerar på väg till/från arbete och skola. Busshållplatsen precis intill butiken (buss 682 och 680 från Engarn respektive Humlegården) har många avstigande. Drygt 1300 personer bor inom 800 meter från butiken. Köptroheten på Resarö för dagligvaror är index 39 (omsättning ca 50 MSEK/underlag 127 MSEK), vilket innebär ett stort utflöde av köpkraft. I butikens närområde ("Resarö mitt") finns planer i närtid på att bygga om infrastruktur och möjliggöra fler bostäder samt utbyggnad av butiken. Butiken har ett grundutbud av livsmedel, paketutlämning (DHL), säsongsbetonad växtförsäljning samt en restaurangdel med pizza för avhämtning och catering. Butiken är en central och viktig målpunkt och mötesplats för boende på Resarö.



Ica Vaxön är en Ica Supermarket-butik som har en säljyta strax över 700 kvm. Omsättningen var ca 80

miljoner år 2021, en ökning från ca 72 miljoner år 2017. Cirka 24 personer är anställda. Butikens yteffektivitet är hög (stor omsättning i förhållande till butikens försäljningsyta). Butikens plats är centralt belägen mitt på Vaxön vid väg 274, i direkt närhet av bostäder, grundskola, högstadieskola, kulturskola och idrottshallar. Utbudet av livsmedel är brett med

visst djup, butiken är det enda postombudet för Postnord på Vaxön. Butiken är inrymd i bottenvåningen på ett flerbostadshus och möjligheterna till att utöka butiksytan är små, framför allt på grund av utrymme som krävs för bilparkering, samt den ökade biltrafik som en större butik antas alstra. Inom en radie av 400 meter från butiken bor ca 700 personer och inom 800 meter bor, nästan hälften av Vaxöns befolkning, 2500 personer. Butiken och postombudet ger service till stor del av kommunens befolkning och många passar på att handla samtidigt som paket hämtas ut eller barn hämtas/lämnas på skolan eller fritidsaktiviteter. Avståndet till Coop Vaxön i centrum är 1,1 km.



Coop Vaxön är en livsmedelsbutik som har en säljyta omkring 600 kvm. Butikens omsättning var

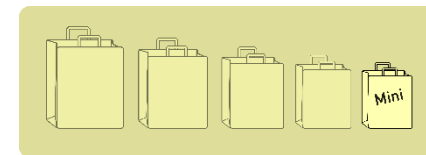
cirka 55 miljoner (SCB). Antal anställda 16 personer. Butiken ligger mitt i Vaxholms stadskärna och vänder sig med butikscentrē ut mot centrum's huvudstråk Hamngatan. Butiken är inrymd i bottenvåningen av en byggnad med vårdcentral på våningarna över. Butiken har ett grundutbud av livsmedel, chark- & fiskdisk, en mindre växtförsäljning samt skåp för pakethämtning (Instabox). Busshållplatser finns inom 200 meter. Cirka 1000 personer bor inom 400 meter från butiken och ca 1500 inom 800 meter. En nära förestående förtätning av stadskärnan med cirka 240 tillkommande bostäder (uppskattningsvis cirka 600 boende) på Norrberget, vars invånare kommer att få Coop som närmaste butik (ca 500 meter).



Rindö Lanthandel är en livsmedelsbutik med en säljyta på ca 400 kvm. Butikens omsättning har ökat från

ca 5 miljoner år 2017 till ca 8 miljoner år 2020. Läget mitt på Rindö ger avstånd på ca 2,3 km från Rindö västra färjeläge och 2,7 km från Rindö östra färjeläge. Busshållplatsen intill butiken har namnet "Rindö centrum" utan att platsen har fler funktioner än butiken (tidigare har en restaurang funnits i samma byggnad). En förskola finns 350 meter från butiken, österut längs Rindövägen. Inom en radie av 400 meter från butiken bor ca 250 personer och inom 800 meter bor totalt 400 personer. På Rindö bor cirka 1500 personer. Boende på

Rindös östra del passerar eventuellt platsen på väg till/från Vaxön och boende inom västra Rindö passerar eventuellt på väg till/från skola och förskola. Butiken är av en jourlivskaraktär och har ett grundutbud av livsmedel, säljer lokala råvaror samt är postombud för Postnord, DHL och Bring.



Tynningö Livfs är en liten obemannad butik som är öppen dygnet runt för den som har registrerat sig

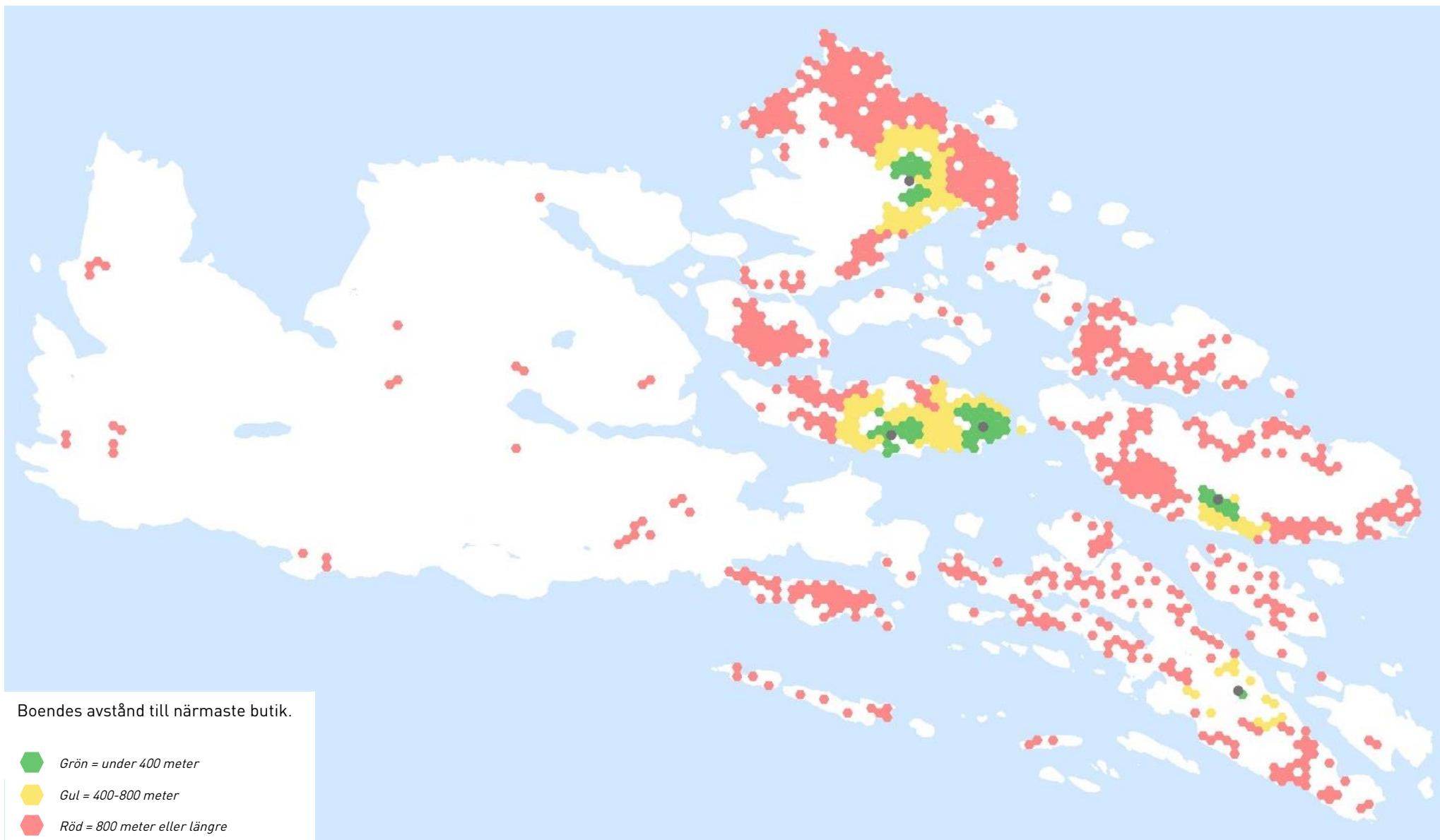
som kund i en app. Butiken är obemannad och har en omsättning på 1,7 miljoner (2022). Butiken har funnits vid Hembygdsgården, mitt på Tynningö sedan 2021. Butiken har ett grundutbud av livsmedel plus ett utbud av lokala råvaror och samarbetar med ett bageri som kommer med en brödbil vissa dagar. Från färjeläget är det 1,8 km till butiken, och från Tynningö norra brygga är det 4,5 km. På Tynningö bor det cirka 360 personer permanent och 74% av husen är fritidshus. De flesta boende har längre än 800 meter mellan hemmet och butiken. Hembygdsgården på Tynningö är en målpunkt för många Tynningöbor, där en mängd aktiviteter går av stapeln. Det finns även ett utegym och motionsspår som ansluter vid Hembygdsgården.

Hemleveranser av livsmedel




Mathem har skärgårdsleveranser för hela kommunen under sommaren, där leveransen görs till angivna koordinater. ICA och Coop centralt erbjuder leveranser i ytterskärgården, men där ingår inte Vaxholm. I övrigt har kommunen relativt god täckning av aktörer som erbjuder hemleverans av livsmedel. 94% av kommunens befolkning bor inom ett område där det är möjligt att få hemleverans från minst en livsmedelsleverantör. Tynningö och Karpö (där det bor sammanlagt ungefär 600 personer) är de öar som helt saknar täckning av leveranser.

Karta över kommunen som visar postombud, paketskåp och hemleveranser av livsmedel. Hur många aktörer (utav de sex största) som levererar till olika delar av kommunen året om, baserat på postnummer.





Boendes avstånd till närmaste butik.

-  Grön = under 400 meter
-  Gul = 400-800 meter
-  Röd = 800 meter eller längre

Tillgänglighet

Tillgänglighet används i det här fallet som ett begrepp som beskriver hur god tillgång invånarna har till de produkter och tjänster som behövs för att leva ett gott vardagsliv. En god tillgänglighet kan åstadkommas genom *rörlighet* eller *närhet*, och på senare tid även med hjälp av virtuella tjänster.

Under många år har samhällsplaneringen varit rörlighetsorienterad, där fokus har lagts på att öka människors möjligheter att röra sig mellan olika platser. Massbilismen skapade möjligheter att effektivt överbrygga geografiska avstånd, och den fysiska planeringen svarade genom att separera och sprida ut olika funktioner⁴⁷. Detta har orsakat framväxten av bland annat renodlade bostadsområden (så kallade *sovstäder*) som saknar all form av service samt externa köpcentrum⁴⁸ med stora parkeringar som bilburna kunder tar sig till för att storhandla. Flytt av detaljhandel till externa lägen har medfört sämre tillgänglighet för samhällsgrupper utan bil, främst kvinnor, äldre personer och ungdomar⁴⁹.

En närhetsorienterad planering utgår från att blanda funktioner och därmed minska avstånden som människor behöver röra sig i vardagen. Det handlar om att placera handel, arbetsplatser, skolor, vård och andra viktiga funktioner i närhet till platser där människor bor. När avståndet minskar så ökar chansen att en resenär väljer ett hållbart transportsätt, till exempel gång, cykel eller kollektivtrafik.

Vad behöver människor ha tillgång till? I en svensk studie svarade 65% av deltagarna att det var viktigt att ha en livsmedelsbutik och apotek nära (inom en kilometer från) hemmet eller arbetsplatsen. 55% svarade att det var viktigt med en större livsmedelsbutik nära hemmet eller arbetsplatsen⁵⁰. I diskussioner med samhällsplanerare kom forskarna fram till en modell över hur stora avstånd en invånare kan förvänta sig att behöva resa för att nå olika målpunkter. Livsmedelsbutik och andra dagligvaror hamnar inom 10 minuter från hemmet, medan sällanköpshandel kan accepteras att ta upp till 30 minuter att nå. För olika destinationer finns också olika förväntningar och

prioriteringar. För vissa typer av destination prioriterar invånarna närhet, medan det för andra typer av destinationer är utbudet som prioriteras.

För livsmedelsbutik och skola är det närhet som är viktigast, det vill säga att människor vardagligen väljer den destination som ligger närmast oavsett utbudet. För restauranger och arbetsplatser är man villig att ta sig längre om man kan få tillgång till ett bredare utbud.

Invånarnas tillgänglighet till livsmedelsbutiker

Eftersom bostäder inte är jämnt fördelade över kommunens yta är det relevant att undersöka befintliga butikers lokalisering i relation till var kommuninvånarna faktiskt bor. Tabell på följande sida visar hur många personer som bor inom de olika butikernas upptagningsområden (närmaste butik längs vägnätet), och hur långt de har till respektive butik. Störst andel av kommunens befolkning har Ica på Vaxön som närmaste butik, men Coop på Vaxön har flest personer som bor inom 400 meter från butiken. Många har Ica Resarö som närmaste butik, men få personer bor i butikens närområde. Rindö Lanthandel har en liknande situation, medan Tynningö Lífvs har en betydligt mindre befolkning som nästan uteslutande bor långt ifrån butiken. Om de befolkade områden inom kommunen klassificeras utifrån avstånd till handel i diagram nedan

I kommunen som helhet har 18% av befolkningen 400 meter eller kortare väg till närmaste livsmedelsbutik och 48% har 800 meter eller kortare. Resterande 52% av befolkningen har över 800 meter till närmaste livsmedelsbutik. Medelavståndet för en Vaxholmsbo till sin närmaste livsmedelsbutik är 1220m.

Avstånd och transportmedel

För kortare resor under 600 meter väljer majoriteten att cykla eller gå. Funktionsblandning är därmed ett viktigt verktyg för att uppnå ett hållbart transportsystem, men för att skapa en god tillgänglighet så krävs båda delar: närhet och rörlighet. Det är omöjligt att placera alla nödvändiga tjänster i närhet av allas hem, så det är även viktigt att se till att det finns en god rörlighet mellan områden, helst i form av kollektivtrafik eller gång- och cykelstråk.⁵¹ När en bilresa väl är påbörjad så minskar resistansen mot att åka längre, det vill säga att man inte nödvändigtvis väljer alternativet som ligger närmast. Virtuella tjänster, främst för distansarbete och inom sjukvård, har på senare tid blivit ett alternativ till närhet och rörlighet, men kan endast täcka en del av människans behov.

Kompletterande forskning visar att människor är villiga att gå upp till 5 eller 10 minuter till en destination, beroende på dess attraktionskraft. Vid en genomsnittlig gånghastighet likställs dessa tider med 400 meters och 800 meters gångavstånd. Om resan är längre än detta så minskar sannolikheten att en person väljer att gå, och sannolikheten att de väljer att köra bil ökar drastiskt.⁵² 400 meter och 800 meter används ofta som riktlinjer för vad som kan beskrivas som 'nära' vid planering av allt ifrån parker och skolor till busshållplatser och livsmedelsbutiker. Dessa spann används även i denna utredning.

Avstånd är inte den enda faktorn som bestämmer valet av färdmedel för en resa. Gatumiljö, väder, fysisk kapacitet, möjligheten att transportera varor med mera väger också in. En del av dessa faktorer kan påverkas genom fysisk planering och transportplanering, medan andra är svåra att förändra. Generellt är seniorer, barn och hushåll med sämre ekonomiska förutsättningar mer begränsade i sin rörlighet och därmed mer beroende av närhet.⁵³

⁴⁷ Gil Sola, m fl. 2019

⁴⁸ Samlad anläggning med många dagligvaru- och sällanköpsvaru-butiker i externt läge.

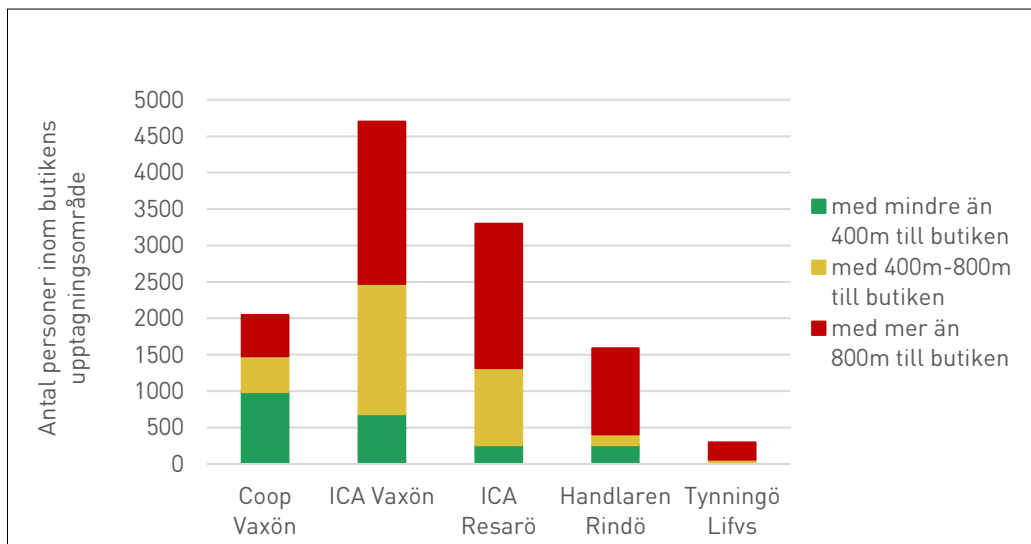
⁴⁹ Neergaard, Smidfelt Rosqvist & Viklund, 2007:21-22.

⁵⁰ Gil Solá, A., Larsson, A. och Vilhelmson, B. (2019). *Att förstå och undersöka hållbar tillgänglighet*. Göteborgs universitet.

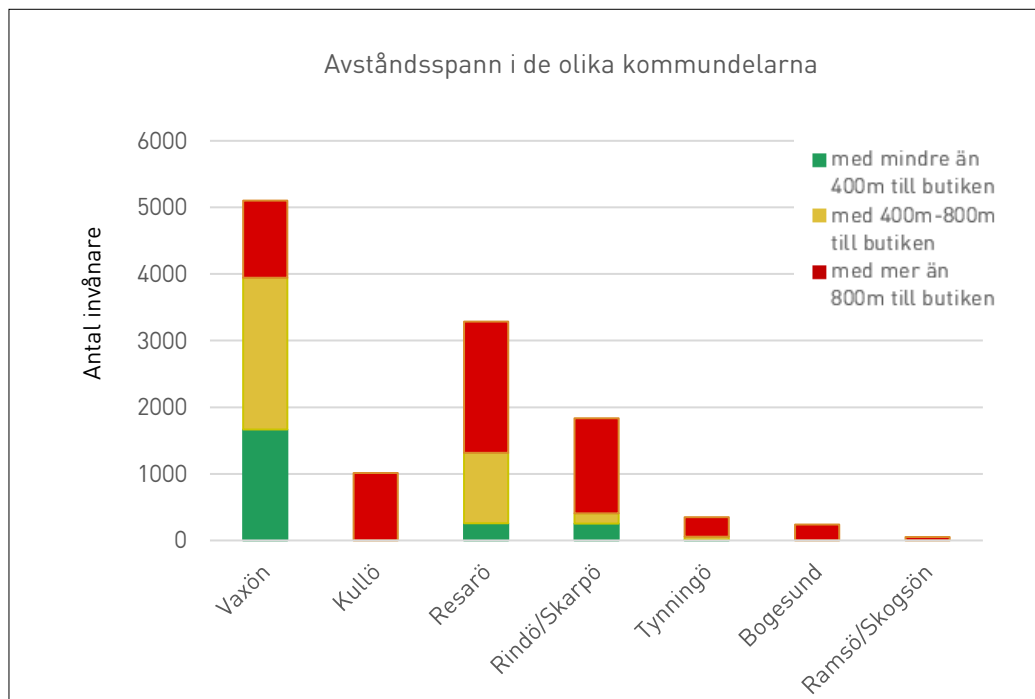
⁵¹ Trafikverket, 2021. '[En hållbar handelspolicy](#)'

⁵² The 5-minute Walk, Morphocode

⁵³ Levin, L. och Gil Solá, A. (red). 2021. *Socialt hållbar transportplanering*. K2 Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.



Antal invånares avstånd (via vägnätet) till närmaste livsmedelsbutik i kommunen.



Antal personers avstånd till närmaste livsmedelsbutik, uppdelat på kommunens olika delar.

Avstånd och transportmedel

För kortare resor under 600 meter väljer majoriteten att cykla eller gå. Funktionsblandning är därmed ett viktigt verktyg för att uppnå ett hållbart transportsystem, men för att skapa en god tillgänglighet så krävs båda delar: närhet och rörlighet. Det är omöjligt att placera alla nödvändiga tjänster i närhet av allas hem, så det är även viktigt att se till att det finns en god rörlighet mellan områden, helst i form av kollektivtrafik eller gång- och cykelstråk.⁵⁴ När en bilresa väl är påbörjad så minskar resistansen mot att åka längre, det vill säga att man inte nödvändigtvis väljer alternativet som ligger närmast. Virtuella tjänster, främst för distansarbete och inom sjukvård, har på senare tid blivit ett alternativ till närhet och rörlighet, men kan endast täcka en del av människans behov.

Kompletterande forskning visar att människor är villiga att gå upp till 5 eller 10 minuter till en destination, beroende på dess attraktionskraft. Vid en genomsnittlig gånghastighet likställs dessa tider med 400 meters och 800 meters gångavstånd. Om resan är längre än detta så minskar sannolikheten att en person väljer att gå, och sannolikheten att de väljer att köra bil ökar drastiskt.⁵⁵ 400 meter och 800 meter används ofta som riktlinjer för vad som kan beskrivas som 'nära' vid planering av allt ifrån parker och skolor till busshållplatser och livsmedelsbutiker. Dessa spann används även i denna utredning.

Avstånd är inte den enda faktorn som bestämmer valet av färdmedel för en resa. Gatumiljö, väder, fysisk kapacitet, möjligheten att transportera varor med mera väger också in. En del av dessa faktorer kan påverkas genom fysisk planering och transportplanering, medan andra är svåra att förändra. Generellt är seniorer, barn och hushåll med sämre ekonomiska förutsättningar mer begränsade i sin rörlighet och därmed mer beroende av närhet.⁵⁶

Kommunikationer

Väg 274 sträcker sig genom kommunen från gränsen med Österåkers kommun i väst till vattengränsen med Värmdö kommun i öst, och inkluderar två vägfärjeförbindelser. Tynningö har inga vägförbindelser med övriga kommunen, men har en vägfärjeförbindelse till Värmdö kommun. Vissa öar saknar bilvägar och nås endast av Vaxholmsbolagets båtar, till exempel Ramsö som är utpekad som en "kärnö" i den regionala utvecklingsplanen, RUF5 2050⁵⁷.

Kommunen trafikeras av sju busslinjer, varav en stombuss och en nattbuss. Stombusslinje 670 går från Söderhamnsplan i Vaxholms stadskärna till Tekniska högskolan/Östra station i Stockholm, med uppehåll vid de stora bytespunkterna Arninge station och Danderyds sjukhus. Vaxholm trafikeras även av flertalet båtlinjer i Waxholmsbolagets regi, samt en SL-pendelbåt som kör linje 83 från Oskar Fredriksborg via Vaxholms replipunkt till Strömkajen i Stockholm.

Antalet på- och avstigningar vid stombussens hållplatser i kommunen redovisas i diagram nedan. Mätningen gjordes i 2019, och tar därmed inte hänsyn till eventuella pandemiefekter eller den nya stationen i Arninge. De allra flesta påstigningar sker på bussar som åker mot Stockholm, samt flest avstigningar från bussar på väg från Stockholm. Engarn som skiljer ut sig från det tydliga mönstret, vilket betyder att ungefär en fjärdedel av resenärerna till och från Engarn med buss 670 reser inom kommunen mellan Engarn och Vaxö.

Klimatpåverkan från transporter⁵⁸

Vaxholm har koldioxidutsläpp på 19 844 ton/år, varav transporterna står för 74% och är därmed den sektor som påverkar klimatet mest i vår kommun. För att nå uppsatta miljö- eller klimatmål kan kommunen bland annat planera för mobilitetslösningar och inte designa staden utifrån bilen, arbeta för hållbart byggande och en väl genomtänkt markanvändning samt samarbeta med näringsliv, föreningsliv och lokala initiativ för att få ett brett engagemang i frågan.

För att minska klimatpåverkan från transportsektorn bedöms det inte räcka med att ställa om till eldrift, även transportbehovet och antalet fordon behöver minska. Antal personbilar registrerade i kommunen 2020 uppgick till 5269 samt 512 lätta lastbilar. Det är 367 bilar/1000 invånare i jämförelse med genomsnittet i länet som är 273 bilar/1000 invånare. Körsträckan i genomsnitt per bil i Vaxholm är 600 mil/år.

⁵⁴ Trafikverket, 2021. '[En hållbar handelspolicy](#)'

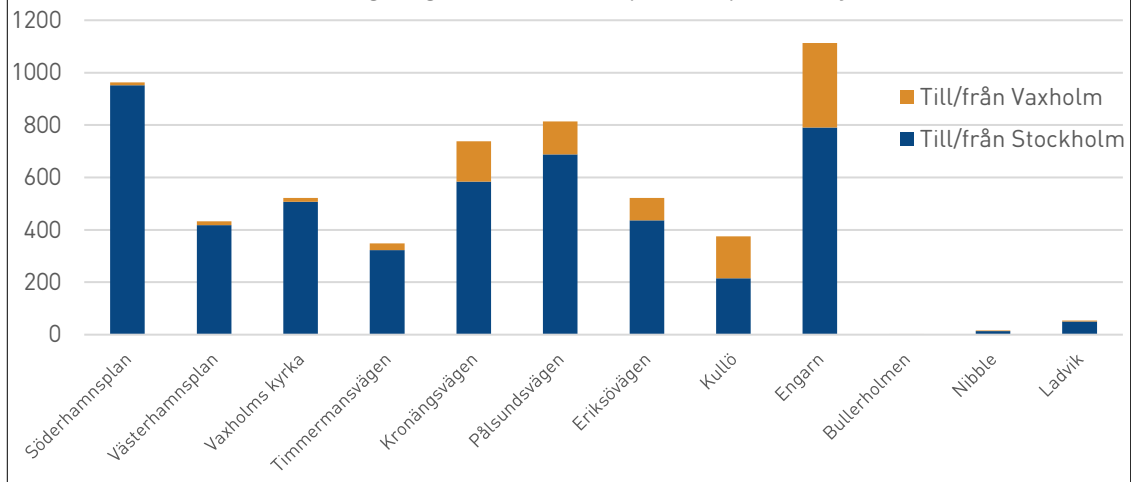
⁵⁵ The 5-minute Walk, Morpocode

⁵⁶ Levin, L. och Gil Solá, A. (red). 2021. *Socialt hållbar transportplanering*. K2 Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

⁵⁷ <https://www.regionstockholm.se/verksamhet/Regional-utveckling/>

⁵⁸ Klimatkartläggning, Vaxholms stad (2022)

På- och avstigningar vid busshållplatser på SL linje 670



3 ANALYS

Framtida potential och ytbehov

Kommunen har generellt ett högt inkomstindex, vilket påverkar sannolikheten för etableringar att lyckas. Hög inkomst ökar möjligheter till koncept som specialbutiker. Gateau och Melanders är exempel på två befintliga specialhandelsbutiker.

Befolkningsstillväxt är den viktigaste faktorn för framtida handelspotential. Marknadsunderlaget (antal människor x konsumtion per capita) bedöms öka under perioden med nästan 300 MSEK uppdelat på dagligvaror som tar hand om 40 procent av ökningen, och sällanköpsvaror och restaurang som delar på resten av marknadstillväxten. Inom sällanköpsvaror är det stor variation mellan olika branschens känslighet för e-handeln tillväxt. Tabell Marknadsunderlag avser dagenspenningvärde och inklusive moms. Tabellen visar underlag riktat mot den fysiska handeln. För e-handelns utveckling har antagits "scenario 1" (Svensk Handel), vilket är ett försiktigt scenario.

Om trenden med distansarbete någon/några dagar i veckan fortsätter kan det öka kommuninvånarens behov av lokalt belägna livsmedelsbutiker. 39% av Vaxholms förvärvsarbete befolkning förväntas att deltid jobba på distans framöver. Dagbefolkningen i kommunen skulle då öka och bidra till att mer handel har potential att ske inom kommunen.

I tabell Marknadsandel är antaget samma marknadsandel som idag samt en högre för dagligvaror, om en stor livsmedelsdestination byggs inom kommunen. Andelen för restaurang är okänd och har här endast skattats.

En livskraftig handel skapar värde för kommunen på flera sätt. Först och främst är dagligvaruhandeln en nödvändighet om kommunens invånare ska kunna tillgodose sina dagliga behov. Det finns egentligen inget egenvärde i att denna handel finns innanför kommunens gränser, men eftersom det är viktigt för de flesta kommuninvånarna att den (särskilt livsmedel) finns nära hemmet så betyder det i de flesta fallen att en kommun bör ge möjlighet för ett visst antal livsmedelsbutiker där invånare bor för att de ska kunna leva bekvämt.

Område	Befolkning (2021)	Inkomst-index (2018)	Andel fritidshus	Bostadstilskott till år 2040 (min-max)	Befolkningsökning genom nybyggnation till år 2040 (2 pers./hushåll)
Vaxön	5 100	124	0%	561-725	1100 - 1450 pers.
Resarö	3 300	180	nära 0%	245-400	490 - 800 pers.
Kullö	1 000	159	17%	0	-
Rindö & Skarpö	1 900	135	42%	426-521	850 - 1050 pers.
Hela kommunen	12 000				cirka 2 500 pers.

Marknadsunderlag (MSEK)	2021	2040	Skillnad 2020-2040
Dagligvaror	420	538	118
Sällanköpsvaror	308	381	73
Restaurang & café	153	248	94

Marknadsandel (försäljningsindex)	2021	2040	2040
	Dagens butiker	Plus ny mellanbutik	Plus ny stor butik
Dagligvaror	70%	70%	90%
Sällanköpsvaror	22%	22%	
Restaurang & café	50%	50%	

Utöver att tillgodose grundläggande behov och service kan detaljhandeln även öka kommunens attraktionskraft. Levande handelsstråk med ett gott och varierat utbud av dagligvaruhandel och sällanköpshandel kan vara en faktor i människors val av att besöka eller flytta till en plats. För att behålla eller öka sitt invånarantal (och därmed skatteintäkter) och besöksantal är det av vikt för kommunen att skapa goda förutsättningar för handel.

Värdet av delningsekonomi (att hyra, låna, byta eller dela saker) för kommunen är bland annat servicen att många invånare får tillgång till produkter och tjänster utan att behöva göra dyra investeringar, samt att invånarna sparar både tid och plats. I dagens läge är även möjlighet till delningstjänster, så som till exempel bilpooler en faktor för människor att flytta till en ort.

Förutom värden som service till invånare och attraktivitet i staden som handeln bidrar med, så är den även en stor arbetsgivare. Den lokala arbetsmarknaden kan vara en viktig faktor i valet av bostadsort, och ett brett utbud av arbetsplatser kan därmed vara en nyckelfaktor för kommunen att locka till sig och behålla invånare.

Potentialen är liten för sällanköpsvaror under perioden fram till 2040 (plus 15 MSEK), högre för restaurang (plus 50% om dagens köptrohet är cirka 50%). Att restaurang ökar starkt beror på att e-handelseffekten är liten samt att det är en bransch som bedöms växa starkt de kommande decennierna. Det största hindret för tillväxt i branschen är att kockar inte hinner utbildas i tillräcklig takt. Potentialen för mer dagligvaror varierar från 80 till 190 MSEK beroende på val av koncept. Notera att det är ett försiktigt e-handels-scenario som ligger till grund.

Sista tabellen (Ytbehov), visar ytbehov om all tillväxt tillfaller ny yta. Befintliga ytor behöver ökad omsättning per kvadratmeter för att kunna betala ökade hyres- och lönekostnader och liknande. Att se knappt 20 år fram i tiden ger med automatik stor osäkerhet.

Omsättningspotential	2021 (MSEK)	2040 (MSEK)	Skillnad 2020-2040 (MSEK)
Dagligvaror 70%	294	377	83
Dagligvaror 90%	294	485	191
Sällanköpsvaror	68	84	16
Restaurang & café	77	124	47

Ytbehov kvm LOA	2040
Dagligvaror 70%	1036
Dagligvaror 90%	2382
Sällanköpsvaror	673
Restaurang & café	1343

Upplevelse

Konsumtionsbeteenden där handelsupplevelsen i sin helhet är av betydelse är och blir viktigare för allt fler människor. Där har Vaxholm goda förutsättningar att i stadskärnan bygga vidare på befintliga strukturer för att utveckla den upplevelsebaserade handeln.

En del av upplevelsen är den fysiska miljön och tillgängligheten, men handel och handelsstödande verksamheter är hjärtat av marknaden och marknadsplatsen. Att handel och handelsstödande verksamheter finns av en mängd olika typer ger ett gott och inspirerande utbud som kan bidra till den där perfekta handelsupplevelsen som efterfrågas alltmer idag och framöver.

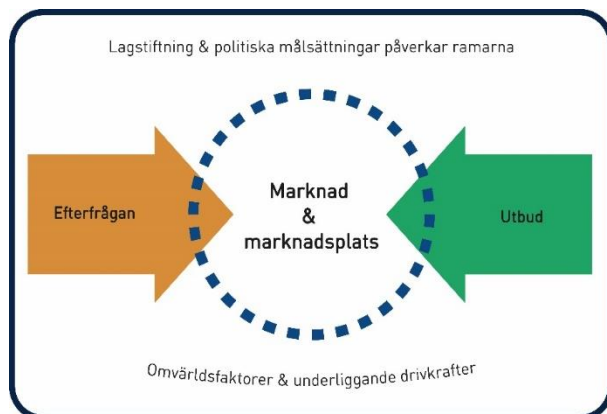
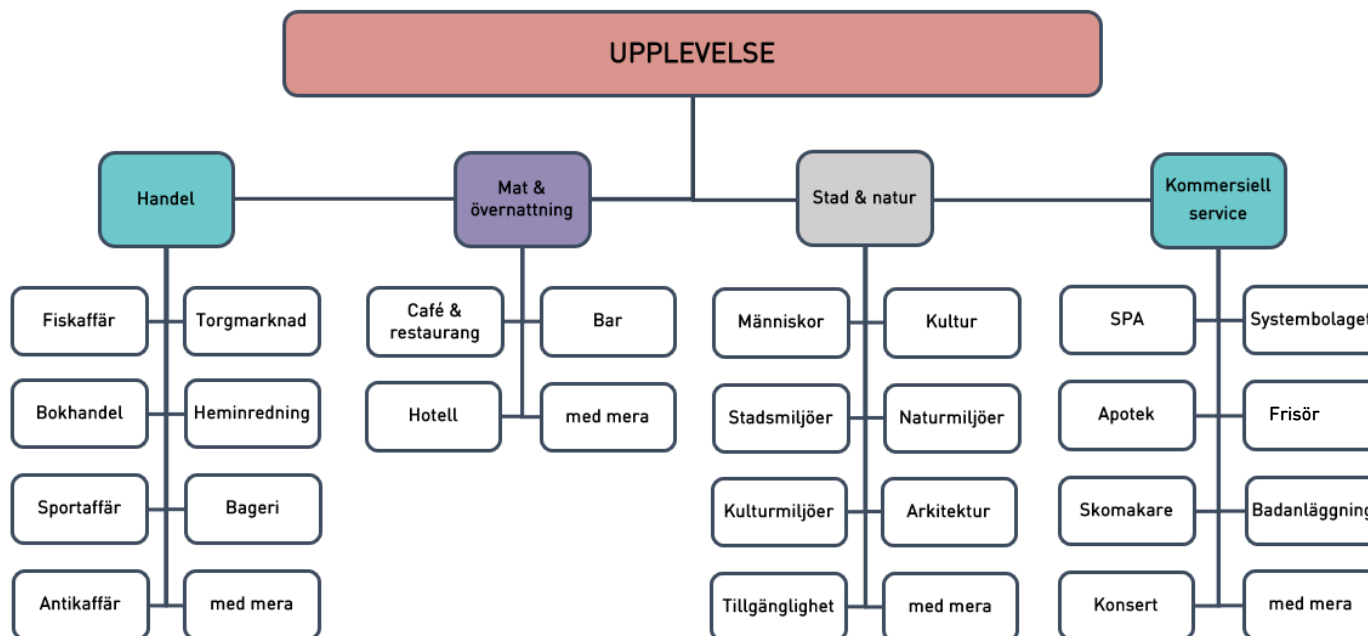


Bild ovan visar vad som kan påverka/utveckla marknaden och marknadsplatsen, där upplevelse är en omvärldsfaktor/trend som efterfrågas av allt fler människor (invånare såväl som besökare). Utbudet kan utvecklas för att strategiskt tillgodose efterfrågan.

Bilden till höger är ett försök att visuellt visa vad en handelsupplevelse kan bestå av. Till exempel kan en persons efterfrågade upplevelse vara; se, höra och hälsa på andra människor, promenad längs kajen, glass i solen på en skön bänk, hämta ut recept på apoteket, lunch på restaurang samt ett stopp på livsmedelsbutiken och biblioteket innan buss hem. Olika preferenser kan tillgodoses i högre utsträckning ju fler attraktiva val som finns inom de olika kategorierna Handel, Mat, Stad & natur samt Kommersiell service.



Fysisk analys av stadskärnan

Vaxholms stadskärna finns runt replipunkten vid kajen på östra Vaxön, och innehåller en rik variation av funktioner. Längs med kajkanten och Hamngatan dominerar flerbostadshus med verksamheter i bottenplan. I stadskärnan finns också flertalet äldre enbostadshus och ett antal offentliga rum såsom parker och torg. Ett större område inom stadskärnan, Norrberget, är ett omvandlingsområde, där det håller på att byggas drygt 200 bostäder, äldreboende och förskola. Stadskärnan avgränsas tydligt av vattnet och väg 274, och i den norra delen övergår stadskärnan efter hand till sammanhängande bostadsbebyggelse väster om stadsparken Lägrat.

Stadskärnan på Vaxön är en viktig del i Vaxholms identitet och attraktion. Attraktionskraften ligger främst i närheten till vattnet, blandningen av småskalig handel och verksamheter och den pittoreska miljön. Stadskärnan kan inte konkurrera med köpcentrum i termer av utbud eller pris när det kommer till handel, men människor spenderar sin tid och sina pengar i Vaxholm på grund av helhetsupplevelsen.

I kartbild redovisas fördelningen av markyta i stadskärnan mellan det offentliga rummet, fastigheter med bostäder i bottenplan och fastigheter med verksamheter i bottenplan. I detta sammanhang syftar verksamheter på alla aktiviteter som inte är bostad, till exempel butik, restaurang, skola eller kontor. Dessa platser utgör målpunkter, antingen för besökare eller arbetande. I perioder står lokaler i centrum tomma eller hyrs ut på korta kontrakt, och ett antal tidigare lokaler har omvandlats till bostäder.

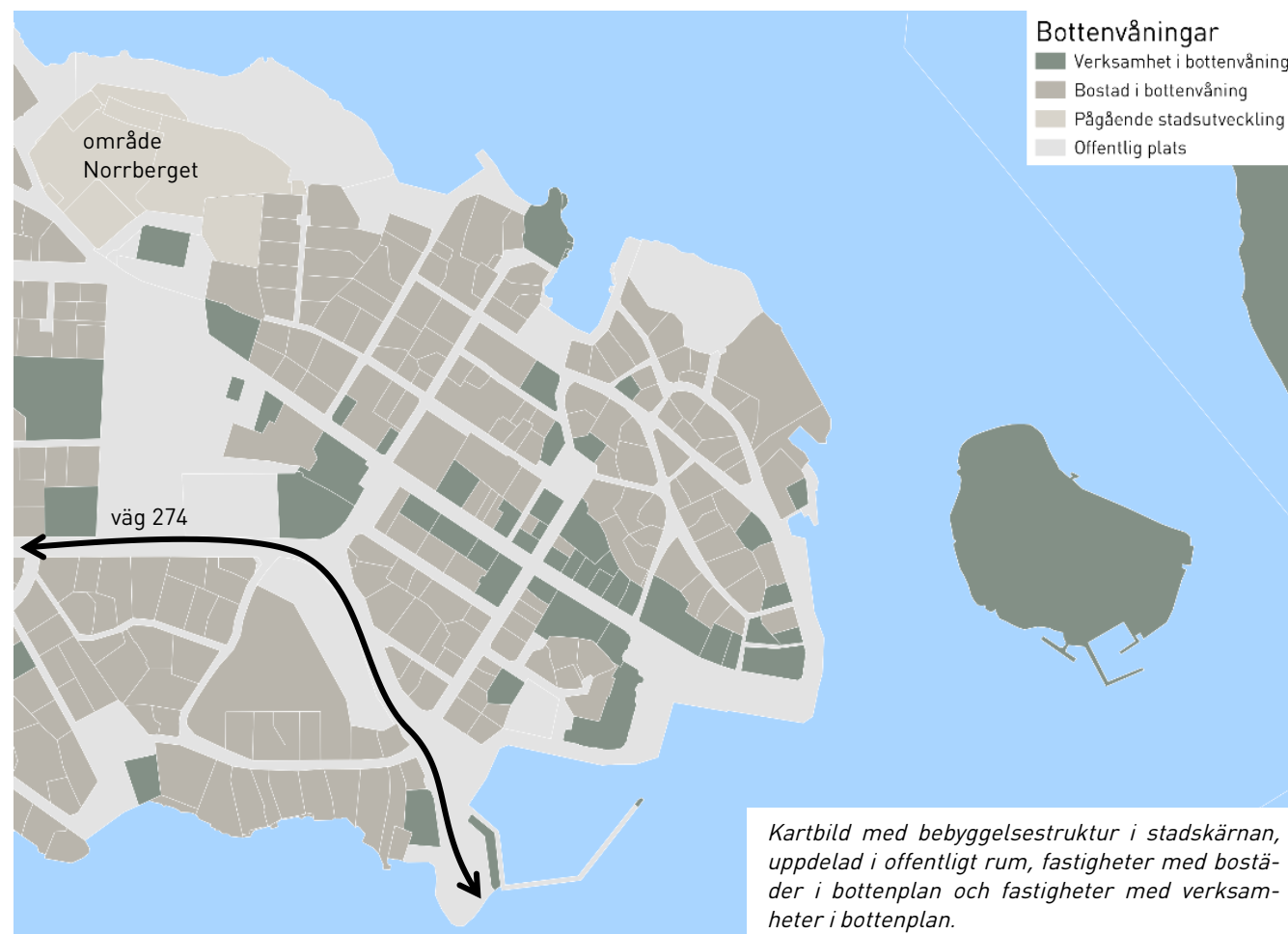
Att värna möjligheter till verksamheter i bottenvåningar mot gata längs handelsstråk i stadskärnan och att utforma attraktiva gaturum kommer att löna sig för stadskärnans verksamheter såväl som för fastighetsägare. En sådan omsorg är också gynnsamt för stadens sociala hållbarhet och attraktivt för både boende och besökare.

Stadskärnan kan genom tillägg av fler arbetsplatser och verksamheter i bottenvåningar tydligare länkas samman med omgivande områden. Skalan i stadsmiljön är väsentlig och varje tillägg eller förändring ska noga värderas i förhållande till helheten. Vaxholms kajer med vattenområden utgör en viktig del av stadskärnan som med gator, torg och

vatten har potential att utvecklas till en ännu mer attraktiv och aktiv del av stadskärnan.

Flöden av människor och tillgänglighet lockar till sig handel. Att arbeta med attraktiva stråk och stadsmiljöer är en del i att få människor att röra sig och vistas i centrum. För att skapa eller stärka dessa stråk behövs både attraktiva målpunkter och ett väl gestaltat gaturum med aktiviteter som uppmuntrar till vistelse. Dessa målpunkter och

aktiviteter behöver inte enbart vara handel eller kommersiell service, utan kan även vara arbetsplatser, trivsamma sittmöjligheter, konst eller lekmiljö med mera. En god blandning av målpunkter och aktiviteter bidrar till människors trivsel. Utöver den ökade omsättning för handeln kultursektorn kan bidra med är den även en viktig del när det kommer till att tillföra liv och rörelse och för att öka den upplevda tryggheten i stadskärnan.



Framgångsfaktorer för handel i stadskärnan:

- Verksamheter i bottenvåningar
- Arbetsplatser i stadskärnan
- Mer kulturverksamheter
- Väl gestaltade gaturum
- Bebyggelsens skala och kulturmiljön
- God blandning av målpunkter
- Tillfälliga platser och aktiviteter

Vaxholms stadskärna är utsatt för ökad konkurrens av e-handel. Besöksnäringen är dock en komparativ fördel för stadskärnan gentemot andra handelsplatser. Att skapa en kombination av digital och fysisk handel kan vara ett vinnande koncept

I Vaxholms stadskärna finns idag några tydliga handelsstråk/kluster att bygga vidare på. Ett tydligt stråk är längs med kajen, där restauranger och caféer idag dominerar. Stråkets ena ände är beläget vid Österhamnen och skulle kunna fortsätta ända bort till Västerhamnsplan. Det finns förbättringspotential av stadsmiljön längs delar av stråket. Bland annat finns det en obebyggd tomt (som tillfälligt är bussvärdplats under renovering av kajen 2023-2025), bitvis en lite för smal kajpromenad och gatan längs med kajen som utgör en barriär stark för vistelse och stadsliv. Ett pågående projekt med att renovera kajen pågår och planerar för förbättringar på kommunal mark längs Ett annat starkt handelsstråk är från kajen längs med Hamngatan, där det gradvis från korsningen Rådhusgatan övergår till ett mer stilla bostadsområde. Tidigare har det tidigare funnits fler lokaler i bottenvåningar längs gatan, men som på senare tid har omvandlats till bostäder. Denna företeelse är olycklig och bör inte fortsätta om staden och Hamngatan som stråk ska utvecklas, knyta stadsutvecklingsområdet Norrberget till centrum och bidra till att stadskärnan berikas med mer verksamheter. En fortsättning på stråket österut, över till Vaxholmen med Vaxholms kastell, är av stort värde för stadens attraktivitet som besöksmål. En linfärja finns säsongvis på sträckningen, det skulle öka attraktiviteten för stadskärnan om det i framtiden kan finnas en öppningsbar gångbro över sundet. Ett kompletterande centralt handelsstråk med många verksamheter är Rådhusgatan från Hamngatan upp mot Rådhusstorget och vidare ner mot Norrhamnen.

I och runt omkring stadsparken Lägret finns flera målpunkter av annat slag än handel eller verksamheter, det är skola, lekplats, stora gräsytor, utegym, bilparkeringar, minigolf med mera. Här uppehåller och rör sig många människor på väg till och från andra delar av stadskärnan.

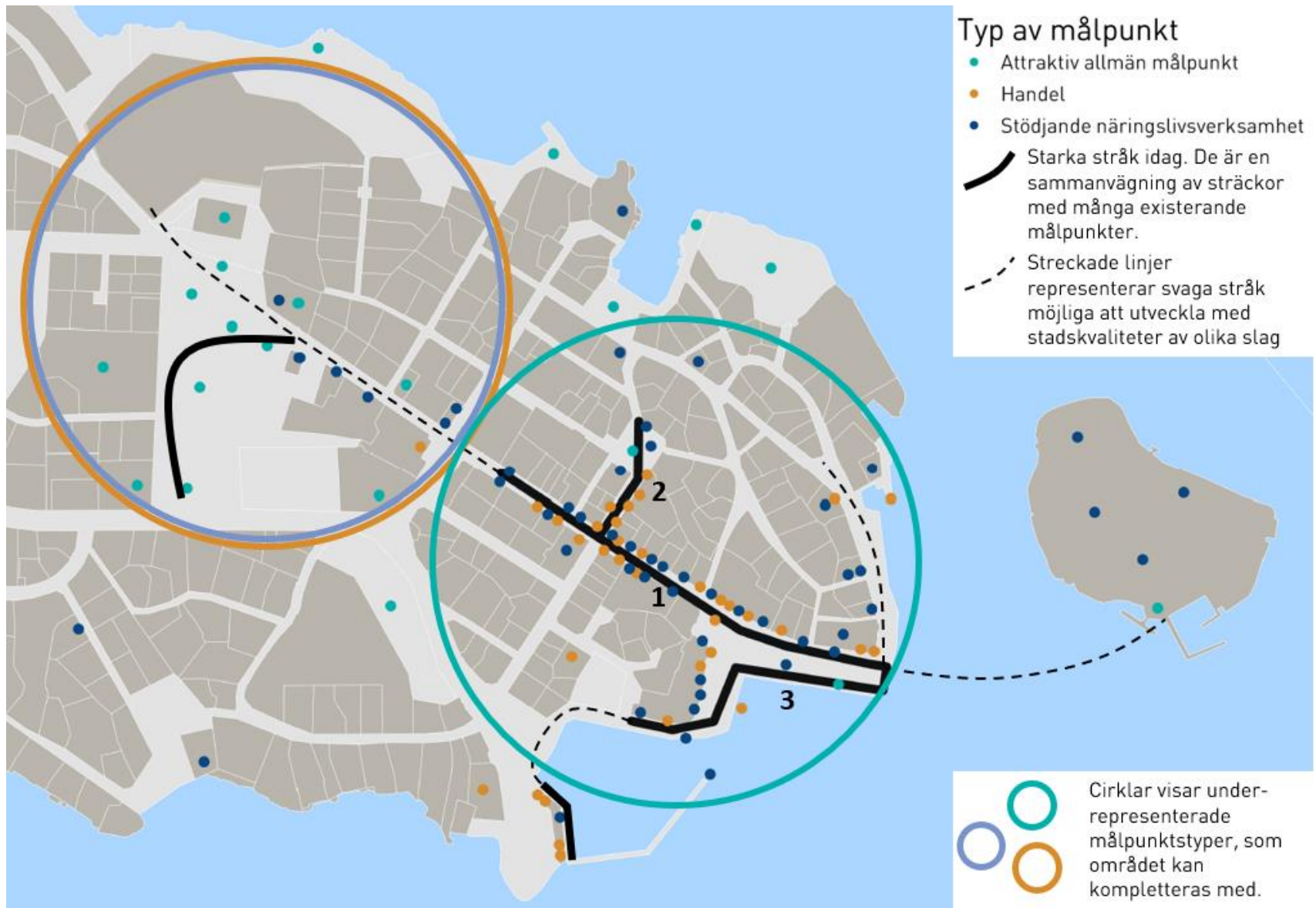
Hamngatans västra del (mellan Lägret/Norrberget och den idag livligare delen av handelsstråket av Hamngatan) saknar ett tydligt attraktivt gaturum för oskyddade trafikanter och kontinuitet i utåtriktade verksamheter i bottenvåningarna. Längs Hamngatans västra del förekommer några verksamheter som har med kultur och vård att göra (vårdcentral,

naprapat, fotvård, församlingshem, bibliotek, biograf), så det finns en stomme att bygga vidare på. Den västra delen av stadskärnan kan med fördel stärkas med berikande gatuplansverksamheter för att komplettera området med andra typer av målpunkter.

Hela Hamngatan har en stark potential till utveckling till ett centralt och attraktivare stråk om gaturummets programmering och utformning ges större omsorg med fokus utifrån oskyddade trafikanter och att lokaler i bottenvåningar bevakas (vid nybyggnation och bygglov) och ges användning för någon typ av verksamhet (kommersiell, publik eller icke publik). Det kommer att bidra till att berika stadskärnan och skapa ett sammanhållet och väldefinierat centrumstråk samt att knyta samman stadskärnan med det nya området Norrberget.

Stadskärnans östra del kompletteras med fördel med fler allmänna attraktiva målpunkter, i form av trivsamma platser i mänsklig skala med estetiska och sinnliga upplevelser. Både aktiva platser som främjar lek, rörelse och interaktion såväl som väl mer passiva platser, kommer att komplettera de kommersiella verksamheterna och locka till längre vistelse. Utgå med fördel från "Power of ten" och Gehls 12 kvalitetskriterier eller motsvarande. Tillfälligt programmerade offentliga platser och aktiviteter i stadskärnan kan vara ett sätt att testa vad som fungerar i Vaxholm, där kommunen kan vara initiativtagare eller hjälpa till att förtydliga och förenkla enkla processer för initiativtagare.

Alla invånare, besökare och näringsidkare skulle även gynnas av en strategi för trafik och parkering i stadskärnan. Bilparkering, hållplatser för kollektivtrafik och framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter bör planeras utifrån ett övergripande mål att utveckla en attraktiv och levande stadskärna. Initialt bör dagens förhållanden studeras och en strategi bör ligga till grund för kommande förändringar av stadskärnans gaturum.



Analys av lägen för livsmedelsbutik

Analysparametrar

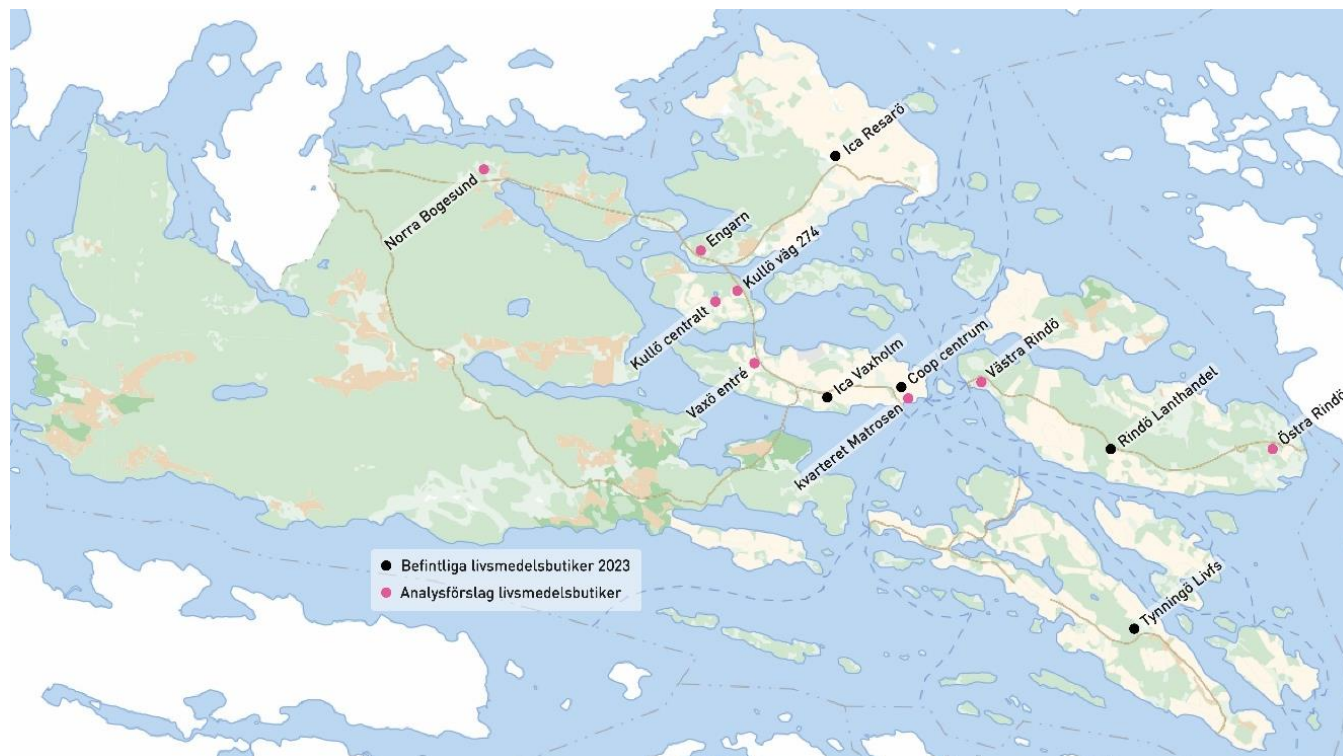
- Hållbar utveckling
- Omvärldspåverkan
- Befolkning
- Arbetspendling
- Bebyggelsemiljö
- Närhet till butik
- Köpkraft

Lokaliseringar av nya livsmedelsbutiker i kommunen har analyserats utifrån kommuninvånarnas behov, platsens förutsättningar, kommunens styrdokument och omvärldens utveckling. Alla tillkommande butiker innebär fler arbetstillfällen.

Inom kommunen finns bristerna främst i tillgången till basvaror nära hemmet, där endast 48% av kommunens befolkning har en livsmedelsbutik inom 800 m från sitt hem. 800 meter anses vara ett rimligt avstånd att gå eller cykla för att handla och forskning visar att det finns en efterfrågan för denna sorts handel nära hemmet. Även för att uppnå kommunens hållbarhetsmål och sänka kostnader i en tid med höga energi- och bränslekostnader behöver fler resor flyttas från bil till gång och cykel. Att ge tillgång till ett basutbud av livsmedel nära hemmet är ett effektivt sätt att få till en sådan förändring.

Val av platser för analys av möjlig etablering av livsmedelsbutik (nedan) grundar sig på tidigare diskussioner i kommunen, inkomna etableringsförslag eller utpekade områden för förtätning i samrådsförslag till översiktsplan Vaxholm2040. Underlag för analysförslag finns i "Lokaliseringsstudie livsmedelsbutiker Vaxholm" (2023) som en bilaga till denna utredning. Då det i kommunen finns begränsningar för befintliga butiker att storleksmässigt utöka butiker är ett analysscenario även att en befintlig butik flyttar till lämplig plats.

Karta över kommunen med befintliga livsmedelsbutiker (svarta punkter) och förslag som analyserats (rosa punkter).



TRANSPORTARBETE

För åstadkomma en så stor förbättring som möjligt, för så många som möjligt, bör det prioriteras att förbättra livsmedelstillgången i områden som är tätbefolkade men som samtidigt har ett stort avstånd till befintliga butiker. Det går att studera med hjälp av begreppet *transportarbete*.

Transportarbete är ett uttryck som definieras som produkten av ett områdes befolkning och dess avstånd till närmaste livsmedelsbutik. På kartan nedan motsvarar en hexagon en hektar. Genom att titta på transportarbetet kan vi få hjälp att identifiera områden där många har långt till närmaste livsmedelsbutik. Inom de områdena skulle en ny livsmedelsbutik ge en stor förbättringseffekt för boende när det gäller närhet till livsmedel. Andra positiva effekter är minskade restider, minskat utsläpp, minskat slitage på vägar och så vidare.

Analyskartan över kommunen visar att transportarbetet är absolut störst i de östra delarna av Rindö, där många bor i en tät struktur med långt avstånd till butik. På norra och västra Vaxön, samt stora delar av Kullö, finns också relativt många som har en bit till närmaste butik.

I dessa tre områden bor det många invånare som har relativt långt till sin närmaste livsmedelsbutik, vilket troligtvis skapar ett stort antal onödiga bilresor som i sin tur medför flera negativa effekter för miljön, samhället och individen.

*Transportarbetet för tillgång till livsmedelsbutiker i olika delar av kommunen.
Ju mörkare färg = desto fler boende som har långt till närmaste livsmedelsbutik.*



Tabellen nedan förklarar analyskartans färgkodning kopplat till antal boende inom ett hektar samt hur långt det är till närmaste livsmedelsbutik.

Avstånd (meter) >	0-400	400-800	800-1200	1200-2000	2000-10000
Befolkning					
1-10					
10-20					
20-50					
50-100					
100-200					

1. KULLÖ

Något som talar för etablering av en livsmedelsbutik någonstans på Kullö är att en stor andel av öns förvärvsarbetsbefolkning har möjlighet att arbeta hemifrån, vilket gör det mer attraktivt att handla lokalt och mindre sannolikt att livsmedelsinköp kan kombineras med pendlingsresor. Ytterligare en fördel med en placering på Kullö är att arbetsplatserna på ön främst är inom yrken som kräver fysisk närvaro och dessa skulle kunna tänkas göra livsmedelsinköp på väg hem från jobbet.

Det som talar mot en etablering är att ingen bostadsbebyggelse planeras tillkomma inom Kullö och enbart Kullös befolkning är för liten för att utgöra underlag till en allivsbutik av storlek liten och upp. En lokalisering av en livsmedelsbutik vid Kullö entré skulle generera fler bilresor inom kommunen än idag, vilket innebär en negativ påverkan på hållbar utveckling av kommunen. De invånare som arbetspendlar, gör det till stor del ut från kommunen idag och passerar vardagligen ett stort utbud av livsmedel i handelsområdet Arninge. Handel av sällanköpstyp vid Kullö entré skulle generera färre dagliga bilresor än en livsmedelsbutik på platsen.

En livsmedelsbutik på Kullö bör inte få en 'extern' karaktär, dvs en stor butiksyta med exponerad parkeringsyta utanför ett etablerat stadsdelscentrum, då detta skulle riskera att skapa fler korta bilresor inom kommunen, med miljö- och trafikproblem till följd. De som 'har vägarna förbi' Kullö under sin pendlingsresa passerar även Arninge, och behovet av en mindre butik med extern profil på denna plats bedöms inte vara stort. I en tid där forskning inom samhällsplanering snarare förespråkar täta och funktionsblandade städer skulle en externhandsetablering vara ett steg i en ohållbar riktning. Dessutom skulle en extern handelsetablering vara ett främmande inslag i Vaxholm, där existerande livsmedelsbutiker är samlokaliserade med bostäder och andra verksamheter. Önskvärt för en livsmedelsbutik på Kullö skulle vara samlokalisering med andra verksamheter eller service, för att öka områdets kvalitet, skapa synergier och uppmuntra till kombinationsresor.

En större etablering skulle även kräva en ny detaljplan för att utreda lämpligheten. I ett negativt planbesked för platsen vid Kullö entré (2021) beskrivs trafiksituationen vid området som problematisk idag. Platsen vid väg 274 har idag ingen annan verksamhet än värmeverket, men gällande plan ger möjlighet att etablera fler målpunkter (kontor,

handelsträdgård med mera) inom området vilket är positivt. Om handelsetableringen skulle vara större än vad gällande plan medger går samlokalisering med andra målpunkter om intet. Handel på platsen vid väg 274 är mer lämpad för sällanköpshandel, då läget invid väg 274 gör området tillgängligt för många samtidigt som det inte sällanköpshandel innebär en lika stor trafikökning på platsen eller ökning av antal korta bilresor inom kommunen. Sällanköpsverksamheten bör ej konkurrera med stadskärnan och utgör med fördel av en verksamhet som idag inte finns i kommunen.

En livsmedelsbutik på Kullö bör rikta sig till närboende, och bidra med ett basutbud av dagligvaror. För livsmedelsförsörjningen på Kullö och i kommunen i stort framstår en mindre butik (mini eller med jourlivskaraktär) centralt placerad på Kullö (vid förskolan) som ett bättre alternativ idag jämfört med en stor butik utmed väg 274. En minibutik centralt på Kullö skulle betjäna i huvudsak Kullö-borna (cirka 1000 personer) som närbutik och ge en majoritet av Kullöbornas bostäder en livsmedelsbutik inom 400 meter.

Det är mindre troligt att centrumhandeln i Vaxholm påverkas av en liten livsmedelsbutik vid väg 274, eller en lokalisering mer centralt på Kullö, men flera av kommunens butiker skulle idag påverkas av en mellan eller stor livsmedelsbutik vid väg 274.

2. VAXÖ ENTRÉ

Många personer med sin bostad eller arbetsplats i närområdet samt besökare till någon övrig målpunkt inom Eriksö/västra Vaxön blir betjänta av en butik på platsen. De stora antal boende som får nära (0-800 meter) till en butik på platsen i närområdet är det främsta argumentet för etablering av en livsmedelsbutik här, liksom möjligheter till utveckling av stadsqualiteter samt befolkningsökning genom att planera för både bostäder och livsmedelsbutik på platsen.

Etablering av en livsmedelsbutik på platsen ger möjlighet att omvandla ett mindre attraktivt område som idag till största del är trafikområde till en stadsmiljö med mötesplats med livsmedelsbutik, restaurang och kanske någon mer verksamhet och bostäder. Samordning av parkering på platsen kan tjäna hela västra delen av Vaxön (Eriksö) där flertalet målpunkter finns. Bilparkering inom projektet skulle även kunna tjäna stadskärnan om det kombineras med cykeluthyrning med mera. Kollektivtrafikkopplingar samt gång och

cykelkopplingar till platsen är goda, även om cykelkopplingar till platsen bör ses över och effektiviseras. Det finns även potential för kompletterande service (paketförsändelser, blommor, apotek, kiosk mm).

Med sitt läge intill kommunens största gata (väg 274) finns det risk för tillkommande korta bilresor inom kommunen om stora ytor tas i anspråk för bilparkering, samtidigt som bilparkering på platsen kan utgöra en infartsparkering för besökare till hela Vaxön). I likhet med en placering utmed väg 274 på Kullö bör en butik på platsen inte utformas med en 'extern' karaktär, det vill säga en butik med exponerad parkeringsyta utanför ett etablerat stadsdelscentrum, då det riskerar att negativt påverka övrig handel i kommunen och locka till fler korta bilresor inom kommunen, med miljö- och trafikproblem till följd. Ur stadsmiljöperspektiv är det viktigt att etableringen bidrar till att skapa en mötesplats i stadsdelen, västra Vaxön.

En större butik på platsen kan locka förbipasserande på väg till centrala Vaxholm eller Rindö att stanna till. En butik, allt från liten till stor, på platsen skulle idag påverka kundunderlag för befintliga livsmedelsbutiker på Vaxön, främst butik mitt på Vaxön, samtidigt som många fler invånare får nära till en butik. Det är mindre troligt att centrumhandeln i Vaxholm påverkas av en liten livsmedelsbutik, men eventuellt av en större butik. En stor eller mellanstor butik vid Eriksö/Vaxö entré skulle påverka befintliga livsmedelsbutiker idag, men kan även komplettera livsmedelsutbudet i Vaxholm genom att vara en större än någon av kommunens befintliga butiker eller ha en annan nisch. En allivsbutik med brett och djupt utbud eller en lågprisbutik kan även bidra till att locka fler invånare att handla lokalt i kommunen (öka kommunens försäljningsindex för dagligvaror).

3. ENGARN

En livsmedelsbutik på denna plats skulle vara till stor del beroende av bilburna kunder, och därmed kräva stora ytor för parkering samt troligtvis öka korta bilresor inom kommunen med miljö- och trafikproblem till följd.

Det som främst talar för etablering av en livsmedelsbutik vid Engarn är att det är en kollektivtrafikbytespunkt och det stora antalet resor som görs förbi platsen idag, med bil, cykel och buss. Utpendlande Resaröbor som idag handlar livsmedel utanför kommunen skulle kunna lockas att istället göra sina ärenden i en butik på platsen. Beroende på

placering inom området, skulle en butik på platsen eventuellt även kunna locka en del av den stora mängden resenärer som byter buss eller parkerar vid pendelparkeringen på Engarn. Butiken skulle även kunna attrahera cyklister som pendlar mellan Resarö och övriga kommunen, men med tanke på att Resaröbor i relativt stor utsträckning jobbar utanför kommunen bedöms det vara väldigt få personer.

Vaxholms stadskärna skulle inte i större grad påverkas av en butiksetablering på platsen, men Resarös centrum "Resarö mitt" (med skola, förskola, kyrka, livsmedelsbutik) skulle i påverkas genom att boende på Resarö skulle få möjlighet att göra sina vardagliga ärenden i en butik på Engarn istället. En sådan omväxling skulle högst troligt påverka livsmedelsbutiken på Resarö och påverka den sociala hållbarheten på Resarö negativt (om Resarö mitt som mötesplats på ön minskar i betydelse). Även livsmedelsbutik mitt på Vaxön påverkas.

Om planerna på att förtäta området med bostäder och annan service förändras längre fram i tiden (efter pågående översiktsplans 2040-perspektiv), om Resarö och Engarn får många fler boende, kan det vara läge att studera detaljerna för en butiksetablering på platsen - om platsen fortfarande är en betydelsefull kollektivtrafikbytespunkt.

4. KVARTERET MATROSEN

En etablering av en livsmedelsbutik på platsen skulle idag negativt påverka på stadskärnans befintliga livsmedelsbutik, både vad gäller boende och besökare. En livsmedelsbutik på platsen skulle högst troligt påverka dagens handelsstråk längs Hamngatan negativt, inklusive Coop. En etablering av livsmedelsbutik på platsen skulle förändra rörelsemönster och attraktiva lägen i stadskärnan.

Ökade antal transporter och biltrafik till denna plats är inte till godo för en attraktiv miljö i stadskärnan. Det beror förstås på var in- och utlastning lokaliseras och biltrafik leds, platsen är åtkomlig både från Söderhamnen och Repslagargatan. Utrymme för in- och utlastning samt bil- och cykelparkering för aktuell verksamhet måste rymmas inom området. Det är olämpligt att bygga in behov av ökade antal transporter och trafikrörelser med tunga fordon längs gatan mot hamnen. Längs Söderhamnen planerar kommunen de närmaste åren att renovera och göra kajen till en mer attraktiv, säker och tillgänglig miljö.

I teorin skulle det kunna vara en möjlighet att för befintlig livsmedelsbutik i stadskärnan att utöka sin verksamhet något genom en flytt. Det skulle dock högst troligt kraftigt förändra rörelsemönster i stadskärnan som inte nödvändigtvis är av godo för flertalet verksamheter längs dagens starka stråk Hamngatan. Hur en sådan förändring skulle påverka rörelsemönster i stadskärnan skulle vara mycket viktigt att studera i detalj vid en eventuellt övervägande av planering av en verksamhet på platsen, för att bibehålla och stärka handeln i en levande och attraktiv stadskärna.

Aktuell plats kan vara lämplig för många ändamål, flera mer värdeskapande för stadsmiljön och centrum än en livsmedelsbutik. Det skulle berika stadskärnan med fler än endast en användning på platsen, särskilt om det skulle innebära att dagbefolkningen kan öka i centrum. Viktigaste frågan för kommunen är vilken för typ av användning på platsen som kan ge bäst utväxling för en levande och attraktiv stadskärna framgent.

5. VÄSTRA RINDÖ

I kombination med omfattande bostadsutveckling i området, kan en etablering av en butik vara möjlig om en lämplig plats identifieras och transportbehov kan rymmas och hanteras på platsen. Även om antalet resor med bil från ön skulle ha potential att minska med en butik på platsen, skulle troligtvis lokala trafikrörelser öka på inom västra Rindö, där trafiksituationen redan idag påverkar framkomligheten till och från hela Rindö.

Platsen är geografiskt nära belägen stadskärnan i Vaxholm (7 minuter med färja), med ett varierat utbud av butiker och service. En butik på platsen kan påverka handeln i stadskärnan negativt. Den befintliga butiken mitt på Rindö kan komma att påverkas begränsat, främst då avståndet är relativt stort och att den befintliga butiken är av en jourlivskaraktär.

6. ÖSTRA RINDÖ

Inom östra Rindö bor idag cirka 500 personer, varav i princip alla kan få närmare 800 meter till en butik inom området, beroende på placering. Även fler bostäder och arbetsplatser planeras tillkomma inom stadsdelen, i förslag till översiktsplan 2040 anges hela östra Rindö som *mångfunktionell bebyggelse* och framtagande av detaljplaner pågår.

Det finns fysiskt utrymme för en mellan/stor livsmedelsbutik på platsen, men underlaget (antal kommuninvånare, i huvudsak på Rindö) måste växa betydligt innan en sådan butik kan gå runt. Med fler bostäder och arbetsplatser i området, kan en etablering av en allivsbutik med storlek liten-mellanstor vara möjlig.

Det är av stor vikt att butikens placering förhåller sig till stadsdelen i sin helhet. Det bör planeras för att skapa en central plats inom stadsdelen som kan tjäna som en målpunkt och vara en plats att samla kompletterande service och handel i framtiden. En livsmedelsbutik inom östra Rindö bör planeras in i stadsmiljön så att den kan bidra till hela stadsdelens attraktivitet, inte vara av 'extern' karaktär. En livsmedelsbutik på platsen samlokaliseras med andra verksamheter eller service, för att öka platsens kvalitet, skapa synergier och uppmuntra till kombinationsresor. En möjlighet att bygga ut livsmedelsbutiken i etapper är möjligt, till exempel skulle en mini-butik kunna etableras relativt omgående, medan fortsatt analys och planering sker för stadsdelen efter den nya översiktsplanens godkännande.

En livsmedelsbutik inom östra Rindö skulle kunna bidra till att minska biltrafiken på färjorna till/från Rindö något, och därmed bidra till en minskad belastning. En livsmedelsbutik inom östra Rindö skulle förbättra möjligheterna att bo kvar på ön för äldre.

Påverkan på den befintliga butiken mitt på Rindö bedöms relativt begränsad, främst då avståndet är relativt stort och när Rindöbor idag ger sig iväg med bil för att handla ställs siktet med stor sannolikhet in på en butik med större och djupare utbud. En etablering av en livsmedelsbutik på platsen skulle ha begränsad påverkan på handeln i stadskärnan. Bedömningar ovan är beroende på storlek på ny butik, stor butik ger stor påverkan, mindre ger mindre påverkan.

7. NORRA BOGESUND

En livsmedelsbutik på denna plats skulle till allra största del vara beroende av bilburna kunder, och därmed kräva extensiva ytor för parkering på platsen samt troligtvis öka bilresor inom kommunen även om kollektivtrafikförsörjningen är god.

Butiken skulle kunna locka en del av den del av befolkningen som arbetspendlar förbi platsen att stanna till, vilket eventuellt skulle påverka befintliga livsmedelsbutiker på Resarö

och Vaxön. En butik på platsen kan anamma koncept med lågprisvaror, men över tid skulle det vara svårt för en butik på platsen kunna konkurrera med närliggande handelsplats Arninge och dess stora utbud.

En etablering av endast en eller flera butiker på platsen skulle påverka kommunen i en ohållbar riktning med ökat transportarbete och ojämlik tillgänglighet. Handel på platsen skulle inte bidra till en mer attraktiv och levande stadskärna. Möjligt är att samordna en bilparkering vid en butik med information om och entré till naturområdet Bogesund och dess vandringsleder.

En livsmedelsbutik på platsen är endast lämplig i kombination med omfattande stadsutveckling på norra Bogesund och utbyggnad av cykelvägnätet längs väg 274. Om ett centrum med bostäder, service och handel växer fram här kan en del detaljhandel från stadskärnan lockas hit, då det är flöden av människor som lockar handeln. Även då kommer antalet bilresor öka inom kommunen, då all service inte ryms inom området. Ett stadsbyggnadsprojekt i så stor skala kräver stor inflyttning och en tydlig satsning av kommunen. Det är inte realistiskt att ett så omfattande stadsbyggnadsprojekt, med en utbyggnad av en blandad stadsdel med underlag för en livsmedelsbutik på idag till stor del oexploaterad mark, kan genomföras i kommunen inom nära framtid.

8. FLYTT AV BUTIKSLÄGE

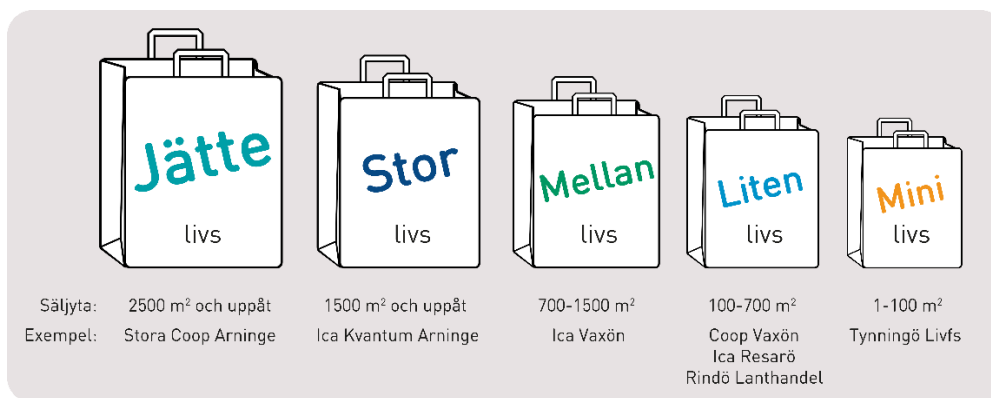
En del av uppdraget med handelsutredningen är att studera förutsättningar för en *större* livsmedelsbutik i kommunen. Analysförslag ovan visar att Vaxö entré och Östra Rindö kan vara lämpliga platser för en livsmedelsbutik och kan rymma en "stor" livsmedelsbutik, det vill säga större än någon av de befintliga butikerna inom kommunen. Men även om köpkraften i Vaxholm i teorin kan öka något (försäljningsindex 73 för dagligvaruhandel i Vaxholm 2021), kvarstår det faktum att befolkningsprognoser och exploateringsplaner visar en blygsam ökning av kommunens invånare framöver (plus 2500 invånare till och med 2040). Ett ungefärligt tröskelvärde för att driva en allivsmedelsbutik i ett småsamhälle är 4000 invånare. Om kommunens invånarantal inte ökas utöver dagens prognoser finns inte underlag för ytterligare en butik från storlek "mellan" och upp, utan att troligtvis påverka befintliga butiker negativt inom den närmaste framtiden.

Ett alternativ till en ytterligare livsmedelsbutik är att en befintlig butik ges möjlighet att utöka sin verksamhet till en större butik inom kommunen.

Förutom att det ska vara möjligt för en lokal verksamhet att utvecklas är det viktigt att servicen till kommunens invånare inte påverkas alltför negativt och att en flytt sammanvägt ger fler fördelar (till exempel för stadsmiljön eller ur stadsutvecklingssynpunkt).

- Allivsbutiken på Resarö har planer på att utöka och har varit med i framtagandet av en relativt nyligen antagen detaljplan där butik begränsas till 1000 kvm. Butiken kan utvecklas från "liten" till "mellan".
- Allivsbutiken mitt på Vaxön har framfört önskemål om att utöka sin verksamhet men begränsas av fysiska förutsättningar på befintlig plats. Kommunen är fastighetsägare av lokalen där butiken finns idag och vill låta studera möjligheterna för butiken att utöka sin verksamhet på annan lämplig plats i kommunen.
- Allivsbutiken i stadskärnan har fysiska begränsningar för att utöka. En livsmedelsbutik i stadskärnan är av stor betydelse för ett attraktivt och levande centrum och bör inte flyttas från stadskärnan.
- Närbutiken på Rindö har en relativt isolerad lokalisering med få invånare i sitt upptagningsområde, men utgör en viktig service till alla boende på ön. Vid en framtida utveckling av en stadsdel inom östra Rindö, kan en flytt av butiken vara möjlig om intresse finns hos parter.
- Butiken på Tynningö är en obemannad minilivs av jourbutikskaraktär och har en lokalisering intill hembygdsgården vid vägen som går längs hela ön. Butiken är lokaliserad på ett bra ställe och bör inte flyttas.

Kategorisering av livsmedelsbutiker, efter säljyta i fem storlekskategorier; jätte, stor, mellan, liten och mini.



Flytt av butik mitt på Vaxön

Allivsbutiken mitt på Vaxön har idag en stor kundkrets och en relativt stor bredd på butikssortimentet. Platsen har idag fysiska hinder för att möjliggöra en utökning av säljyta. En fördjupad studie av närområdet skulle eventuellt visa på möjligheter att bygga en större butik på platsen, området är i samrådsförslag till nästa översiktsplan (Vaxholm 2040) markerat som utbyggnadsområde där markanvändningen kan utvecklas från sammanhängande bebyggelse till mångfunktionell bebyggelse. Ett sådant arbete pågår inte. Utredningens flyttscenario analyserar effekterna av flytt av butik mitt på Vaxön till Vaxö entré.

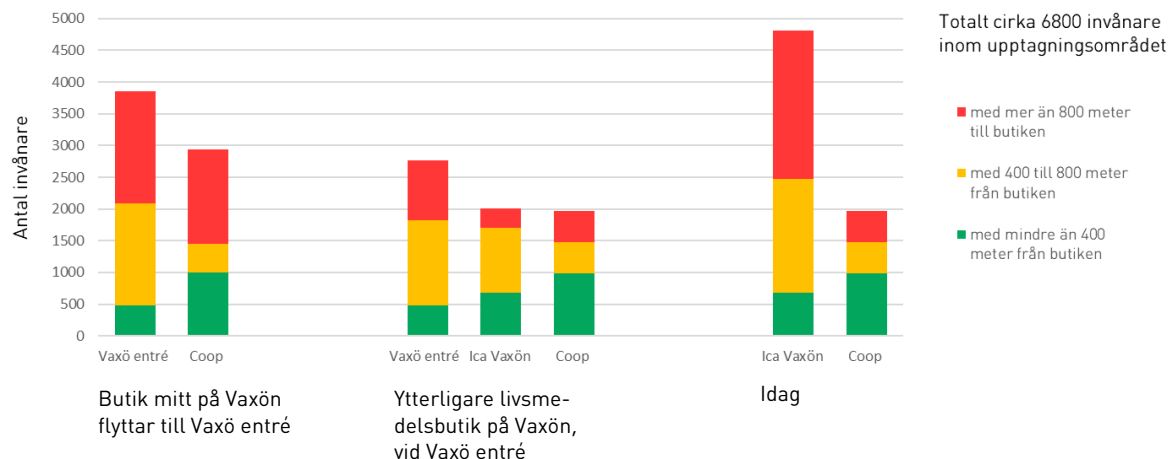
Jämfört med nuläge får totalt cirka 400 fler invånare på Vaxön längre än 800 meter till närmaste livsmedelsbutik. Livsmedelsbutik i stadskärnan får cirka 1000 fler invånare i sitt upptagningsområde (närmaste butik), men alla dessa har längre väg än 800 meter.

Några invånare får försämrad närhet till allivsbutik, men en befintlig butik ges möjligheter till att utöka och bidra med en större butik med brett och djupt utbud av livsmedel i kommunen.

En förutsättning för att fördelar (möjlighet att ge plats för en större livsmedelsbutik i Vaxholm, med ett brett och djupt sortiment) ska överväga nackdelar (sammanräknat är det fler invånare som får längre än 800 meter till närmaste allivsbutik) med ett flyttscenario är att det även framgent ges möjlighet till en mindre livsmedelsbutik inom området för dagens butik.

Planerad stadsutveckling centralt på Vaxön bör ge plats för livsmedel i mindre skala i området även i framtiden, då många kommuninvånare fortsatt kommer att bo och ha målpunkter i området. En mindre butik (mini eller liten med jourlivskaraktär) inom området skulle tillgodose en närhet till basvaror för de många boende mitt på Vaxön, som idag är väl försedda med närhet till en allivsbutik med bredd på utbudet.

Jämförelse avstånd till butik för invånare



KONSEKVENSER AV EN NY LIVSMEDELSBUTIK I VAXHOLM

Storlek på butik

En stormarknad i kommunen skulle ha potential att kunna omsätta lika mycket som alla befintliga butiker sammantaget eller ännu mer. Även om köpkraften i Vaxholm i teorin kan öka något (försäljningsindex 73 för dagligvaruhandel i Vaxholm 2021), kvarstår det faktum att befolkningsprognoser och exploateringsplaner visar en blygsam ökning av kommunens invånare framöver (fram till år 2040 beräknas kommunen växa till drygt 14 000 invånare). Om kommunens invånarantal inte ökas utöver dagens prognoser finns inte underlag för ytterligare en butik från storlek "mellan" och upp, utan att påverka befintliga butiker.

En mer detaljerad marknadsundersökning och konsekvensutredning bör göras i tidigt skede, för etablering av en livsmedelsbutik "mellan" eller större, oavsett placering.

Lågpris

En livsmedelsbutik med en nischad inriktning (till exempel lågpris) kan tillgodose en efterfrågan som kommunens invånare idag hittar i till exempel Arninge, det vill säga potentiellt höja kommunens försäljningsindex mer än ytterligare en all-livsbutik. Lågpris är ett koncept som inte finns i kommunen idag, tillför nytt. Lågprisbutiker finns från storlek mellan och upp.

Stadsmiljö

För att bidra till en attraktiv och hållbar livsmiljö i kommunen är det viktigt att även tillkommande livsmedelsbutiker i planeras in i stadsmiljön och inte utformas med externhandelskaraktär. En attraktiv stadsmiljö för människor att röra sig i och en naturlig koppling till det lokala gatunätet är av stor betydelse.

Närhet

Placering av livsmedelsbutik nära bostadsbebyggelse bidrar både till en hållbar vardag och en hållbar utveckling av kommunen. Soloetableringar utan närhet till underlag behöver ofta göra det som kommersiellt kallas att "skapa sitt eget läge". Dessa verksamheter behöver ofta stort upptagningsområde och vara av unik / speciell karaktär.

De största behoven av ökad närhet till livsmedelsbutiker (relativt tätbebyggda områden med många invånare som har relativt långt till livsmedelsbutik idag) finns inom östra Rindö, Kullö samt norra och västra Vaxön. Det finns goda möjligheter att förbättra befolkningens närhet till livsmedelsbutiker på Rindö och Vaxön samt i mindre skala även på Kullö. Vaxö entré står ut som en placering som skulle ge flest kommuninvånare kortare avstånd än 800 meter till närmaste livsmedelsbutik.

Förslag till platser för livsmedelsbutik

Livsmedelsbutik

- Vaxö entré
- Östra Rindö

Kompletteringsbutik/jourbutik:

- Kullö centralt
- ev. mitt på Vaxön

Sällanköpshandel (av typ som ej konkurrerar med stadskärnan)

- Kullö vid väg 274

Förutsättningar:

1. Ytterligare livsmedelsbutik i storlek "stor" behöver många fler invånare i kommunen.
2. Flytt av butik mitt på Vaxön ger försämrad närhet för några invånare mitt på Vaxön, men kan mildras genom att studera förutsättningar för stadsutveckling på centrala Vaxön (Vaxholm 2040)
3. En livsmedelsbutik inom östra Rindö bör kunna växa med stadsdelen. Stadsutveckling med befolkningsökning på östra Rindö är en förutsättning för en allivsbutik.

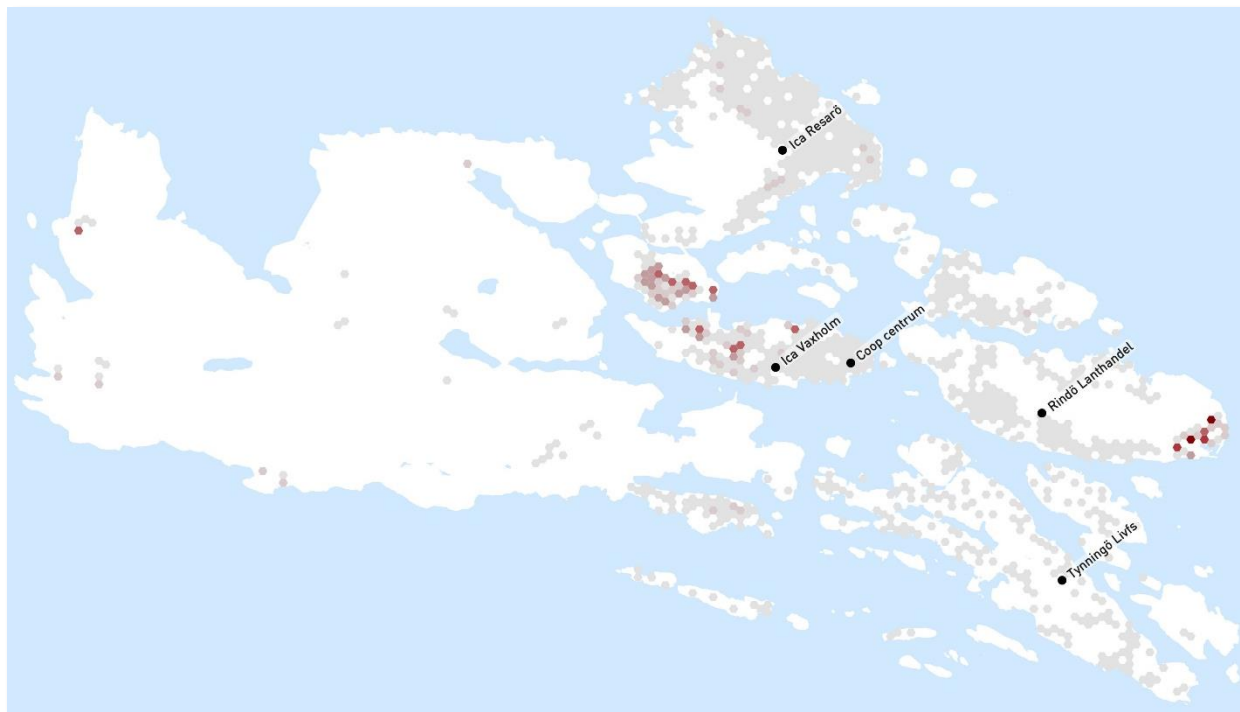
Sammanställning av förslag till platser för livsmedelsbutik

Två GIS-analyskartor som illustrerar minskning av transportarbete för kommunens invånare genom etablering av livsmedelsbutiker på föreslagna platser.

Med livsmedelsbutiker vid Vaxö entré och östra Rindö påverkas transportarbetet märkvärt och med en minibutik på centrala Kullö minskar transportarbetet ytterligare.

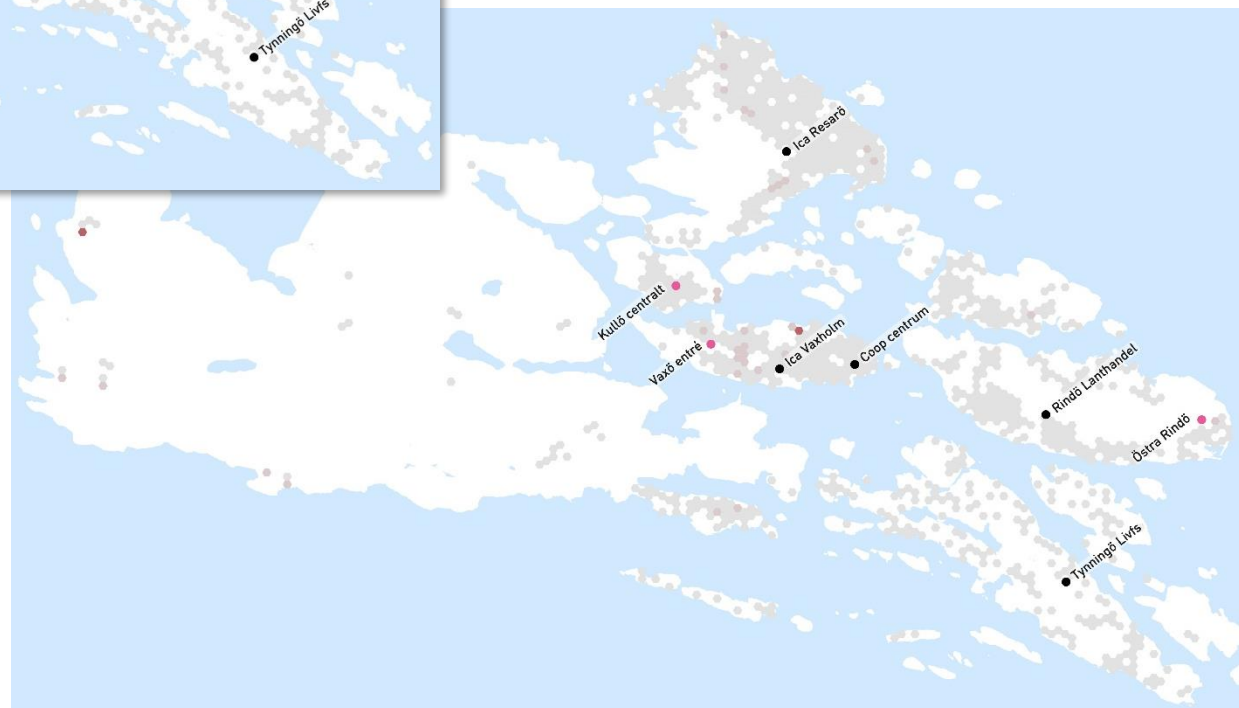
Karta till vänster visar hur situationen ser ut idag.

Karta till höger visar hur situationen blir med de två rekommenderade lokaliseringarna samt minilivs Kullö centralt.



Tabellen nedan förklarar analyskartans färgkodning kopplat till antal boende inom ett hektar samt hur långt det är till närmaste livsmedelsbutik.

Avstånd (meter) --->	0-400	400-800	800-1200	1200-2000	2000-10000
Befolkning					
1-10					
10-20					
20-50					
50-100					
100-200					



Butiksetablering Vaxö entré

En etablering av en livsmedelsbutik vid trafikplats Eriksö (Vaxö entré) står ut som det alternativ som ger förbättring för flest invånare när det gäller närhet till butik samt utgör en plats möjlig för stadsutveckling. Platsen ger möjlighet att skapa en lokal mötesplats intill ny butik och bostäder i ett område nära kollektivtrafik, arbetsplatser, befintliga bostäder samt målpunkter för besökande som till exempel camping och badplats. Här kan en livsmedelsbutik etableras i ett sammanhang som skulle ge ett mervärde för Vaxholms invånare i form av möjlighet till en positiv förändring av den fysiska miljön samt ökad närhet till en livsmedelsbutik med både brett och djupt utbud. För att bidra till en hållbar livsmiljö i kommunen är det viktigt att butiken utformas som en lokal livsmedelsbutik och inte av externhandelskaraktär, samt att gång- och cykelmöjligheter ses över och görs sammanhängande och trafiksäkra.

Beroende på när i tiden en butik tillkommer på platsen och befolkningsmängd kommunen har vid tillfället kan en butik på platsen påverka kommunens övriga livsmedelsbutiker. En konsekvensutredning handel bör göras innan planer sätts i verket.

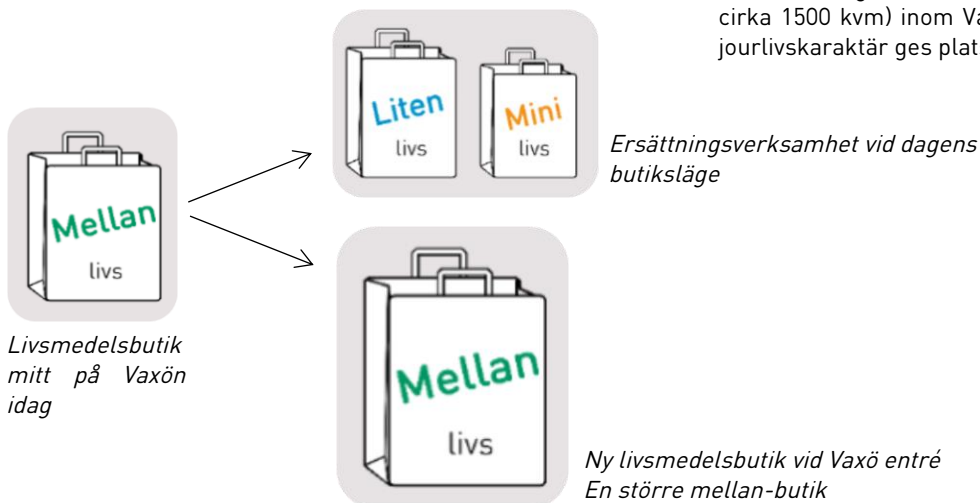
Scenario flytt av befintlig butik till Vaxö entré

Ett alternativ till en ytterligare etablering av en livsmedelsbutik är att en befintlig butik ges möjlighet att utöka sin verksamhet inom kommunen. Det är då viktigt att servicen till kommunens invånare inte påverkas alltför negativt eller att det sammanvägt ger fler fördelar, till exempel för stadsmiljön eller ur stadsutvecklingssynpunkt.

En flytt av livsmedelsbutik mitt på Vaxön till Vaxö entré möjliggör en etablering av en större livsmedelsbutik i kommunen. Hur en flytt av en befintlig butik utgör stor påverkan på befintlighandel beror på hur pass stor ny livsmedelsbutik blir, samt påverkan på service till invånare och kvaliteter i stadsmiljön beror på vad som sker på platsen där butik lämnar. En detaljerad konsekvensbedömning bör göras innan planer befasts.

Om ingen butik flyttar in i befintlig lokal är det några fler invånare på Vaxön som får längre väg till närmaste butik än som får kortare genom butiksflytten. En mindre kompletteringsbutik på platsen skulle tillgodose närhet till basvaror för de många boende mitt på Vaxön.

När området kring dagens Ica Vaxön studeras för stadsutveckling (området är ett utvecklingsområde enligt samråd Vaxholm2040) ges det med fördel byggrätt för en livsmedelsbutik storlek liten eller mini, för att motverka den försämring av närhet till butik för många närboende som en flytt innebär.



Om flytt av butik mitt på Vaxön till Vaxö entré blir en större mellanbutik med brett och djupt sortiment ger det små effekter på befintliga butiker.

Om flytten innebär att det blir en "stor" butik kommer övriga butiker i kommunen påverkas, då kommunen än så länge har begränsat antal invånare som utgör marknadsunderlag. Till exempel kan det tänkas att de som bor på Resarö flyttar sina stora inköp från Arninge till Vaxö entré, men passar samtidigt på att även köpa det som de tidigare köpte på all-livsbutiken på Resarö. Butiken på Resarö blir då mer en jourbutik för kompletteringsärenden. Butiken på Resarö har inte så stor så kallad närhetsfördel, det vill säga de som går till butiken är få då avstånden på Resarö är stora och området Resarö mitt innehåller inte mer handel eller utgör en attraktiv stadsmiljö som gör att lokalbefolkningen vill vistas där längre stunder. Resonemanget innebär att bilresorna till Vaxö entré blir kortare än till Arninge för många, men förmodligen kombineras dagens resor till Arninge även med andra ärenden eller arbetsresor som ändå kommer att äga rum i fortsättningen. Totalt så det blir totalt en ökning av inköpsresorna inom kommunen, med negativa effekter på befintliga butiker.

Med dagens befolkning och beräknade blygsamma befolkningsökning är det lämpligt med en mellanstor butik som är större än någon av kommunens befintliga butiker (upp till cirka 1500 kvm) inom Vaxö entré samt en mindre butik av jourlivskaraktär ges plats inom området mitt på Vaxön.

Butiksetablering Östra Rindö

En livsmedelsbutik på östra Rindö är beroende av stadsdelens utveckling med ökat antal boende och arbetsplatser. En utbyggnad av den mångfunktionella stadsdel på östra Rindö, som samrådsförslag Vaxholm 2040 visar, ger möjlighet till ökad service för dagens invånare på Rindö. En butik på platsen bör kunna växa med stadsdelen. Det är av stor vikt att livsmedelsbutiken placeras in i ett sammanhang i den fysiska miljön, där boende, arbetande och besökare enkelt kan ta sig till och från butiken på flera sätt; gång, cykel, kollektivtrafik såväl som med bil.

Dagens befolkning på östra Rindö kommer att vara mycket betjänta av en livsmedelsbutik, då det idag är relativt långt till närmaste butik. Befolkningstätheten inom östra Rindö är jämförelsevis hög, då bostadsbebyggelsen i huvudsak är koncentrerad till tidigare militära området inom Oskar Fredriksborg.

Ökat antal trafikrörelser beskrivs som ett hinder för exploatering på Rindö i program och planer. Fler arbetsplatser och ökad service på Rindö, kan väga upp ökat antal invånares behov att lämna ön.

Kompletteringsbutiker

Butikerna kan möjliggöra kompletteringshandling nära hemmet för fler och till exempel vara automatiserade minilivs, liknande den som finns på Tynningö idag. Lämpliga platser för dessa butiker är intill annan lokal målpunkt, för att ge möjlighet att samordna vardagsbestyr och inte bidra till att öka antalet korta bilresor inom kommunen. Tillgänglighet med gång- och cykel är viktigt. Livsmedelsbutik i storlek mini kan förbättra närheten till basvaror för invånare på Kullö.

Resarö

För att förbättra närhet till handel för boende på Resarö är det mest verksamma att utveckla Resarös befintliga centrum "Resarö mitt" och förbättra möjligheterna att cykla och gå dit effektivt och trafiksäkert. En utveckling av befintlig livsmedelsbutik med en utökning av säljytan för att ge möjlighet till ett bredare/djupare sortiment eller ytterligare service samt utveckling av hemleveranser från den lokala butiken, skulle ge förbättringar för stora delar av Resarös befolkning. En kvalitetshöjning av stadsrummet inom Resarö mitt skulle öka attraktiviteten för platsen och potentiellt få människor att vilja uppehålla sig här en längre stund. Förutom ökad handel kan det även inverka positivt för den sociala hållbarheten inom stadsdelen att tillskapa en attraktiv central plats som är naturligt mötas på. Det skulle vara positivt om fler verksamheter kan lokaliseras inom Resarö mitt.

Stadskärnan

Då befolkningen i centrum de närmaste åren förväntas öka (bostadsbebyggelse Norrberget och kvarteret Domaren) och utgöra ökat kundunderlag för Coop Vaxön skulle livsmedelsbutiken i centrum i teorin kunna öka sin säljyta för att förbättra utbudet ytterligare. En begränsande faktor för butiken är fysisk yta på platsen. Kan det i framtiden visa sig möjligt att utöka butikens säljyta, för att få ett djupare sortiment, är det positivt för kommunens invånare och besökare. För att utveckla livsmedelsbutikshandeln i stadskärnan på annat sätt kan vara genom fler speciallivsbutiker. Livsmedelsbutiken i stadskärnan är mycket viktig för stadslivet och övrig handel i stadskärnan. Platsen vid centrumets huvudgata är mycket gynnsam, både för invånare, butiken och övriga butiker i stadskärnan.

Skärgård och landsbygd

Den generella trenden i Sverige och världen är urbanisering, som innebär att människor flyttar från landsbygden till städer. Vaxholm är en relativt tätbebyggd kommun nära en storstad, även om vissa kommundelar har landsbygdskaraktär genom att de är öar utan fast förbindelse och begränsad utbyggd infrastruktur. Kollektivtrafikförbindelser är en mycket viktig förutsättning för att främja en levande skärgård och landsbygd.

Distansarbete gör det möjligt för personer med distansarbetsvänliga yrken att arbeta och bo på platser som inte ligger lika nära arbetsplatsen. Att fler människor bebor landsbygden eller skärgården och vistas på sin hemort under dagen bidrar till att stärka det lokala samhället genom att fler personer handlar lokalt och deltar i lokala aktiviteter. Om fler personer väljer att bo på landsbygden och i skärgården skapas det en större efterfrågan på lokala tjänster, butiker och andra verksamheter, vilket leder till fler arbetstillfällen och ökad ekonomisk aktivitet. Distansarbete bidrar till att minska bilpendling och därigenom minska miljöpåverkan och trafikstockningar.

En permanentning av fritidshusbebyggelse (fritidshus blir fasta bostäder) och ökad dagbefolkning genom distansarbete ställer oftast ökade krav på fungerande infrastruktur (vatten, avlopp, fiber med mera) och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, då fler människor vistas lokalt och lokala nät nyttjas mer. Det kan kommunen vara med och planera för i god tid.

Bogesund, Ramsö, Skarpö och flertalet mindre öar saknar i dagsläget livsmedelshandel lokalt, och boende här är helt beroende av att ta sig bort från ön eller kommundelen för att få livspusslet att gå ihop. En obemannad butik på Tynningö (Livfs) har visat att det finns innovativa sätt att ändra på detta. Som del av arbetet att främja en levande skärgård och landsbygd bör kommunen ställa sig positiv till initiativ att etablera minibutiker med dagligvaror på väl utvalda platser i kommunens delar där det är långt till livsmedelsbutiker idag. Dessa ska lokaliseras nära annan lokal målpunkt, vara tillgänglig för gång- och cykeltrafikanter och med närhet till bostadsbebyggelse.

Enligt en forskningsrapport⁵⁹ från en svensk forskningsorganisation inom handel, har handeln på landsbygden haft en nedåtgående trend under de senaste åren på grund av urbanisering och digitalisering (e-handel). År 2020 sågs dock en ökning i efterfrågan på lokal handel på landsbygden och en del mindre orter i skärgården, på grund av pandemin och ökat fokus på hållbarhet och lokala produkter. Lokal odling, djurhållning, båt- och varvsverksamheter samt lokala produkter och restauranger är några vanliga verksamheter på landsbygden och i skärgården. När det gäller handel i skärgården är turism generellt en viktig faktor.

⁵⁹ 'Handelns utveckling i gles- och landsbygdskommuner', HUI (2021)



4 SLUTSATSER HANDEL I VAXHOLM

Fler människor i Vaxholm

Om fler bor, arbetar i eller besöker Vaxholm kommer det att ge ökat underlag för all handel. Befolkningens tillväxt enskilt viktigaste faktorn för ökat etableringsutrymme för livsmedelsbutiker. Vaxholms prognos för befolkningsökning med 2500 invånare till 2040 är en för liten ökning av kundunderlag för ytterligare livsmedelsbutiker i kommunen. För att möjliggöra en etablering av en större livsmedelsbutik (större än de som finns idag) i kommunen i närtid, utan att påverka befintliga livsmedelsbutiker, behöver kommunens befolkning öka mer än liggande prognoser alternativt att en befintlig butik ges möjlighet att utöka. Sätts planer igång för en större butik (en "mellan"-butik i det övre storleksspannet eller "stor" butik, enligt klassificering i inledningskapitel) bör det göras en mer detaljerad marknadsundersökning och konsekvensutredning i tidigt skede. En etablering av en större livsmedelsbutik i Vaxholm bör även ge mervärden i form av stadsbyggnadskvaliteter och närhet till kommunens invånare.

Ett försäljningsindex på 50 för total detaljhandel och 73 för dagligvaruhandel och en ökande total försäljning i Vaxholm de senaste åren, är bra och realistiskt för en liten utpendlingskommun i en storstadsregion, nära en regional stadskärna (Täby-Arninge). Ett något ökat försäljningsindex skulle dock vara positivt om det bidrar till fler arbetstillfällen i kommunen. En ökad dagbefolkning och fler besökare kan bidra till detta.

Distansarbete öppnar upp nya möjligheter för människor att bo och arbeta i kommunen, vilket kan bidra till att stärka den lokala ekonomin och minska miljöpåverkan. Kommunen bör verka för fungerande och effektiv infrastruktur för elektronisk kommunikation som kan möjliggöra distansarbete i hela kommunen samt att möjliggöra för människor att under längre tid bo i sina fritidshus.

Om kommunens dagbefolkning ökar skulle det i hög grad ge ökat underlag för handel, restauranger med mera. För att öka dagbefolkningen kan kommunen arbeta för att:

- Ge plats för kontor/arbetsplatser i stadskärnan och i kommundelscentrum
- Verka för infrastruktur med elektronisk kommunikation av hög kvalitet i kommunen
- Verka för permanentning av fritidshus på Resarö, Rindö och Skarpö
- Verka för att fler ska besöka Vaxholm, året runt

Närhet och hållbarhet i handeln i Vaxholm

För en långsiktig hållbar handel i kommunen, med bästa servicen för invånare och besökare, bör Vaxholm fortsätta att bygga attraktiv småstad istället för att kopiera ohållbara strukturer som till exempel externhandelsetableringar.

Butiker lokaliserade på platser som uppmuntrar/kräver biltransport motverkar kommunens mål om att erbjuda invånarna en hälsofrämjande livsmiljö med goda och jämlika livsvillkor (Mål och budget, målområde Livsmiljö). Generellt är seniorer, barn och hushåll med sämre ekonomiska förutsättningar mer begränsade i sin rörlighet och därmed mer än övriga beroende av närhet. Det är fördelaktigt för kommunens alla invånare och kommunens utveckling att livsmedelsbutiker etableras där många bor eller nära andra målpunkter och/eller samtidigt

möjliggöra fler bostäder eller verksamheter i lägen med bra koppling till stadsväven.

För att främja en levande skärgård och landsbygd bör kommunen vara behjälplig med kunskap då initiativ att etablera minibusbutiker med dagligvaror, på platser där invånare har långt till livsmedelsbutiker idag, dyker upp.

När fler handlar varor på nätet blir utlämningsställen med möjligheter att hämta ut leveranser viktiga målpunkter för fler människor. Dessa kan stärka lokal handel och befintliga mötesplatser genom att de lokaliseras nära andra målpunkter. Kommunen kan arbeta för en genomtänkt planering för detta.

För att bidra till hållbarhet för handel i kommunen i alla dess tre aspekter; ekonomisk, social och ekologisk, kan kommunen stödja utveckling mot en hållbar handel genom att:

- Planera för tillkommande handel där många bor eller nära andra målpunkter
- Främja och uppmuntra initiativ till delning och cirkularitet i Vaxholm
- Vara behjälplig med kunskap vid initiativ för minibusbutiker med dagligvaror på platser där invånare har långt till livsmedelsbutiker idag

Småstaden är den unika upplevelsen

Vaxholms attraktionskraft ligger främst i blandningen av aktiviteter som finns här och den pittoreska miljön. Människor spenderar sin tid och sina pengar i Vaxholm på grund av helhetsupplevelsen. Stadens styrka ligger i ett unikt utbud och en unik miljö. Köpcentrum försöker numera ta fatt i denna komparativa fördel. Vaxholms stad bör arbeta för, i samverkan med befintliga verksamhetsutövare, att kommunen och stadskärnan ska vara en unik, hållbar och attraktiv upplevelse för både invånare och besökare.

Stadskärnan på Vaxön är en viktig del i Vaxholms identitet och attraktion. Attraktionskraften ligger främst i närheten till vatten, blandningen av småskalig handel och verksamheter och miljön. Handel och verksamheter i stadskärnan skulle stimuleras av att stärka stadsrum och stråk i centrum med hjälp av en attraktiv stadsmiljö som uppmuntrar människor till längre vistelse.

Stadskärnans främsta konkurrensmedel, mot både e-handel och externhandel, är ett mer komplett utbud med såväl handel och restaurang som kommersiell och offentlig service. Vaxholms stora antal besökare gynnar handeln i stadskärnan. Även framöver är besöksmål och verksamheter som kan locka såväl lokala konsumenter som besökare gynnsam för övrig handel. För alla verksamheter i stadskärnan är det även positivt att Norrberget bebyggs med bostäder (uppskattningsvis cirka 600 boende) inom de närmast kommande åren.

Stadskärnan skulle gynnas av att kompletterande berikande gatuplansverksamheter kan ta plats inom all tillkommande byggelse i stadskärnan i strategiska lägen. Pågående och kommande stadsbyggnadsprojekt bör arbeta för att befästa eller tillskapa lokaler i bottenvåningar. Innovation och entreprenörskap kan bidra till att skapa en mer attraktiv miljö för boende och besökare, vilket kan bidra till att öka handeln ytterligare. Det finns utvecklingspotential att skapa en livskraftig och attraktiv stadskärna året runt genom att bland annat koncentrera specialbutiker och addera arbetsplatser till centrum.

Skalan i stadsmiljön är väsentlig och varje tillägg eller förändring ska noga värderas i förhållande till helheten och stadens kulturmiljöer. Vaxholms kajer med vattenområden utgör en viktig del av stadskärnan som med gator, torg och vatten har

potential att utvecklas till en ännu mer attraktiv och aktiv del av stadskärnan. Utvecklingen av stadskärnan ska möjliggöra ytterligare arbetsplatser, handel, handelsstödande verksamheter och attraktiva målpunkter för att förbättra Vaxholms attraktivitet som kommunens centrum och som besöksmål.

Kunskapen om vad som bidrar till att skapa attraktiva platser i staden och initiativ till sådana miljöer behöver öka i kommunen. Kommunen, handlare och näringsidkare behöver skapa en gemensam bild av hur platser där invånare och besökare vill tillbringa sin tid ska se ut. En analys av vilka upplevelser staden ska bjuda på och vilka kompetenser som kommer att krävas behöver tas fram. Kunskap och undersökning av dagens förhållanden är grunden för att bättre kunna arbeta strategiskt med att skapa framtidens attraktiva fysiska mötesplatser. Vaxholm stad har ett pågående arbete med centrumutveckling som behandlar en del av detta.

En utrymmeskrävande extern eller halvextern handelsetablering i Vaxholm skulle, förutom att bidra med negativa konsekvenser för utveckling mot ett hållbart samhälle, vara ett främmande inslag i kommunen, där existerande livsmedelsbutiker idag är samlokaliserade med bostäder och andra verksamheter. Även om ett köpcentrum eller stormarknad skulle efterfrågas av kommuninvånare, så finns inte ett tillräckligt stort kundunderlag i kommunen, varken idag eller i prognoser, för att stödja en etablering med ett utbud av butiker som kan konkurrera med närliggande handelsområden.

Vaxholms stora fördel jämfört med andra kommuner är småskalighet och närhet. För att utveckla handeln i Vaxholm är satsningar på attraktiva platser och stadsbyggnads kvaliteter viktigare än storskalighet med fokus på koncept som innebär ökat behov av bilburna transporter.

I framtiden kan ett brett utbud av handel, restauranger, kommersiell och offentlig och service finnas i stadskärnan. Den byggda miljön ska förhålla sig aktivt till gaturummet. Alla tillkommande byggnationer längs centrala stråk bör berika stadskärnan med lokal för verksamhet i bottenvåning och gestaltas på ett öppet sätt mot gatan. Gaturummet i stadskärnan bör aktivt utformas och gestaltas för att stimulera utveckling av

lokaler i bottenvåningarna, men även för att tydligt utgöra gångstråk för att attrahera människor att röra sig längs och locka till vistelse i högre utsträckning.

Handel och verksamheter i småstaden Vaxholm skulle stimuleras av att:

- Acceptera kommunens närhet till det stora handelsområdet Arninge, för att istället utveckla handel i småstadens anda med stadsbyggnads kvaliteter och mänsklig skala
- Stärka stadsrum och stråk i stadskärnan, kommundelscentrum och övriga mötesplatser genom en attraktiv stadsmiljö som uppmuntrar människor till längre vistelse
- Låt mer kultur ta plats i stadskärnan
- I stadsbyggnadsprojekt arbeta för att befästa eller tillskapa lokaler i bottenvåningar på strategiska platser i stadskärnan
- Stödja innovation och entreprenörskap som tar initiativ till att utveckla stadsmiljön
- Fördjupa samarbetet mellan kommun-näringsliv-medborgarinitiativ
- Fortsätta arbetet med centrumutveckling, och en strategi för centrum
- Värna stadskärnans kulturmiljöer och kulturella arv
- Stödja utveckling med fler specialbutiker i stadskärnan
- Möjliggöra för lokaler för arbetsplatser i stadskärnan och kommundelscentrum
- Verka för att lokalisera offentlig service i stadskärnan och kommundelscentrum

www.vaxholm.se



VAXHOLMS
STAD