

Förutsättningar för och konsekvenser av ny handel i norra Östersund

Ulf Rämme och Roy Rizk

2023/11/30

Syfte och inledning

Stadsdel norr har vuxit fram under perioden 2008–2020.

Området karakteriseras idag av småhus, flerbostadshus och verksamheter såsom bilprovning, verkstäder, djurklinik, biltvätt, snabbmatsrestaurang och en större livsmedelsbutik (ICA Maxi). I närområdet finns större idrottsanläggningar såsom Fotbollsarena, skidspår och skidskytteanläggning.

Östersunds kommun planerar för fortsatt utveckling och omvandling av stadsdel Norr. Framförallt verksamheter planeras tillföras området. Förutsättningar för expansion av bostadsbeståndet kan komma att prövas.

Östersunds kommun bedömer utifrån förfrågningar att det finns intresse för etablering av en eller flera livsmedelsbutik(er) samt sällanköpshandel inom programområdet. En utbyggnad av handel på denna plats bedöms dock inte vara förenligt med riktlinjerna i nuvarande handelspolicy varför en handelsutredning behöver genomföras för att belysa konsekvenser av potentiella etableringar.

Föreliggande analys avser därför undersöka förutsättningarna för och konsekvenserna av potentiella etableringar av dagligvaruhandel och sällanköpsvaruhandel i stadsdel Norr.

Utredningen ska ge svar på huruvida dagligvaruhandel i Östersund ska/bör kompletteras med en eller flera butiker på stadsdel norr samt om det finns förutsättningar för etablering av sällanköpsvaror. Potentiella konsekvenser ska belysas för befintlig handel, medborgare samt trafik och färdmedelsval.

Analysen har genomförts av Ulf Rämme (uppdragsledare) samt Roy Rizk. Kontaktperson på Östersunds kommun har varit Johanna Westgård och Andrea Eriksson.

Stockholm i december 2023

Ulf Rämme

Slutsatser och rekommendationer

Slutsatser och rekommendationer

- ✓ Syftet med denna analys har varit att studera förutsättningarna för och konsekvenserna av utbyggnad av dagligvaru- och sällanköpsvaruhandel på stadsdel Norr. Potentiella konsekvenser ska belysas för befintlig handel, medborgare samt trafik och färdmedelsval.
- ✓ WSP har undersökt förutsättningarna för och konsekvenserna av en medelstor (2 500 kvm försäljningsyta) och en stor livsmedelsbutik (~5 000 kvm försäljningsyta) i stadsdel norr, en kombination av de två samt en etablering av en singeletablering inom sällanköpsvaruhandeln om cirka 5 000 kvm försäljningsyta. WSP har i analysen antagit att respektive etablering uppnår förväntad omsättningspotential och därför analyserat de maximala konsekvenserna av respektive scenario.
- ✓ Marknadstillväxten för handel bedöms vara gynnsam till följd av ett stort planerat bostadsbyggande under perioden 2023-2045. Om samtliga planer genomförs bedöms befolkningen i Östersunds kommun öka med maximalt 8 000 invånare fram till 2032 och 14 000 invånare fram till 2045. Med stigande inkomster innebär detta en god marknadstillväxt. Den pågående strukturomvandlingen inom handeln, främst manifesterad genom en växande e-handel, innebär begränsningar i potentiell tillväxt och framtida ytpotential för den fysiska handeln.
- ✓ WSP:s analyser av potentiella konsekvenser i dagligvaruhandeln visar att risken för och storleken på eventuella konsekvenser på idag befintlig dagligvaruhandel ökar med den potentiella etableringens storlek. Konsekvenserna bedöms bli mest omfattande i samband med ett potentiellt kombinationsscenario där två nya dagligvarubutiker i stadsdel norr etableras. I detta scenario bedömer WSP att det finns stor risk för utslagning av butiker framförallt i den centrala staden och inom supermarketkonceptet. Man måste dock ha i åtanke att ett sådant scenario också kan innebära omlokalisering av befintlig butik från dagens läge till stadsdel Norr varför konsekvenserna i praktiken inte blir tillförande av ny handel till Östersunds kommun och stadsdel Norr.

Slutsatser och rekommendationer

- ✓ Potentiella effekter av singeletablering inom sällanköpsvaruhandeln bedöms vara relativt begränsade. Effekternas begränsade omfattning gör att befintlig handel till stor del kompenserar potentiella effekter genom anpassningar av personal och andra åtgärder. Risken för nedläggningar bedöms som liten.
- ✓ Ur ett konsumentperspektiv bedöms ett nytt koncept inom dagligvaruhandeln bredda utbudet samtidigt som livsmedelspriserna kan förväntas sjunka till följd av en ökad konkurrens. Då risken för butiksutslagning är begränsad innebär en mindre butik att tillgängligheten för konsumenterna ökar. Etablering av större butik bedöms följa samma mönster men med större risk för utslagning av befintliga butiker och/eller mer omfattande påverkan på personaltillgången i befintliga butiker. Etablering av större butik kan förväntas ha en utglesande effekt på tillgängligheten för konsumenterna på grund av risken för utslagning samt att den förväntas vara belägen i ett mer trafikorienterat läge.
- ✓ Ur ett trafikperspektiv bedöms trafikflödena öka lokalt kring den nya butiken och i stadsdel Norr. Den totala volymen inköpsresor i Östersunds kommun bedöms inte öka men potentiella konkurrens-/omfördelningseffekter riskerar medföra ett större trafikarbete då den nya enheten förändrar målpunkterna för inköp. Potentiella butikers lokalisering i stadsdel Norr skulle innebära en utglesning av handeln vilket med stor sannolikhet medför en ökning av andelen bilburna inköpsresor. Östersunds kommun kan lindra trafikkonsekvenserna av genom att tillgängliggöra platsen/-erna för cykel och kollektivtrafikresenärer.

Slutsatser och rekommendationer

- ✓ Av de två analyserade lägena rekommenderar WSP Östersunds kommun att möjliggöra för etablering av en medelstor butik utmed Pampasvägen eftersom denna når en högre grad av integrering med den övriga staden vilket möjliggör en mer hållbar färdmedelsfördelning samtidigt som den bidrar till små, och hanterbara, konsekvenser för den idag etablerade dagligvaruhandeln.
- ✓ WSP ser dock en risk i att tillförande av potentiell butik i något av de analyserade lägena inom stadsdel Norr riskerar påverka förutsättningarna för etablering av större butik i stadsdelen södra Östersund. Anledningen till detta är att den framtida marknadstillväxten inte bedöms tillräckligt stark för att bära flera potentiella etablering av medelstora/stora butiker i kommunen. WSP bedömer därför att södra Östersund är ett mer lämpligt läge då en potentiell etablering i denna del av centralorten medför mer begränsade konkurrenseffekter samtidigt ett ökat utbud och en ökad tillgänglighet i denna stadsdel ger större nyttor för konsumenterna.

Stadsdel Norr
Östersund

Programområdets utveckling



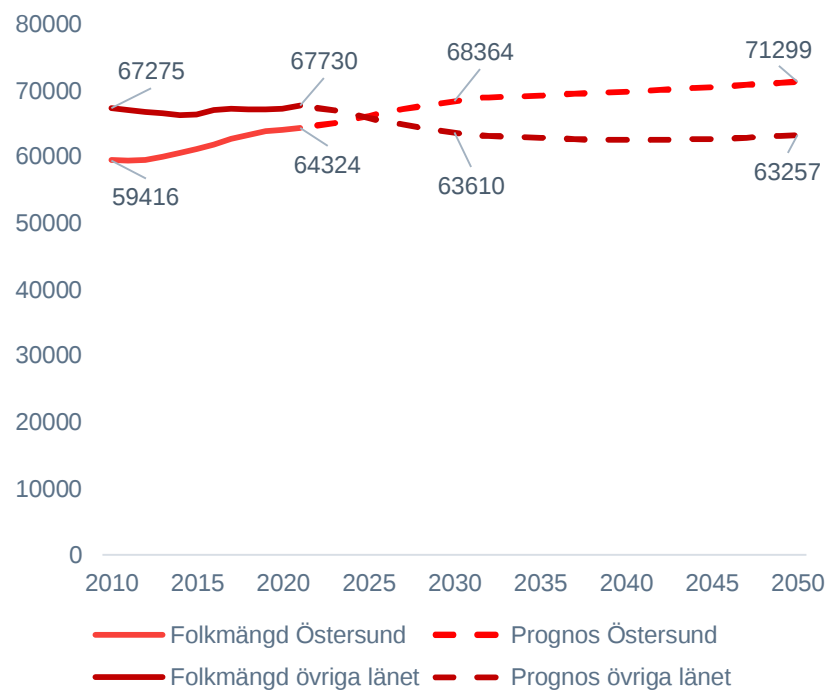
Stadsdel Norr är en del av Östersunds tätort. Stadsdel Norr är till stor del relativt nybyggt och innehåller bostäder i form av småhusbebyggelse och flerbostadshus, samt verksamheter. Flertalet av Östersunds evenemangsarenor kopplat till idrott finns i stadsdelen. Stadsdel Norr har god tillgång till kollektivtrafik, särskilt längs Arenavägen som trafikeras av både region- och stadsbussar.

Programområdet stadsdel Norr i Östersund omfattar en del av Stadsdel Norr (se gul markering i karta). Programområdet innefattar inga bostäder utan består i dagsläget av olika verksamheter som idrottsanläggningar, bilprovning, verkstäder, djurklinik, biltvätt, snabbmatsrestaurang, samt en större livsmedelsbutik (ICA Maxi).

Utvecklingsplanen för programområdet inkluderar en kretsloppspark och ett hotell, samt mark för småindustri, idrott och bostäder. Men då utvecklingsplanen är i ett mycket tidigt skede har inte förutsättningarna för vad som är möjligt utretts ännu. Därmed är utvecklingsplanen enbart en tidig skiss över vilka markanvändningar som kan vara intressanta inom programområdet.

Grundläggande
marknadsförutsättningar för
handel i Östersunds kommun

Folkmängd och befolkningsutveckling

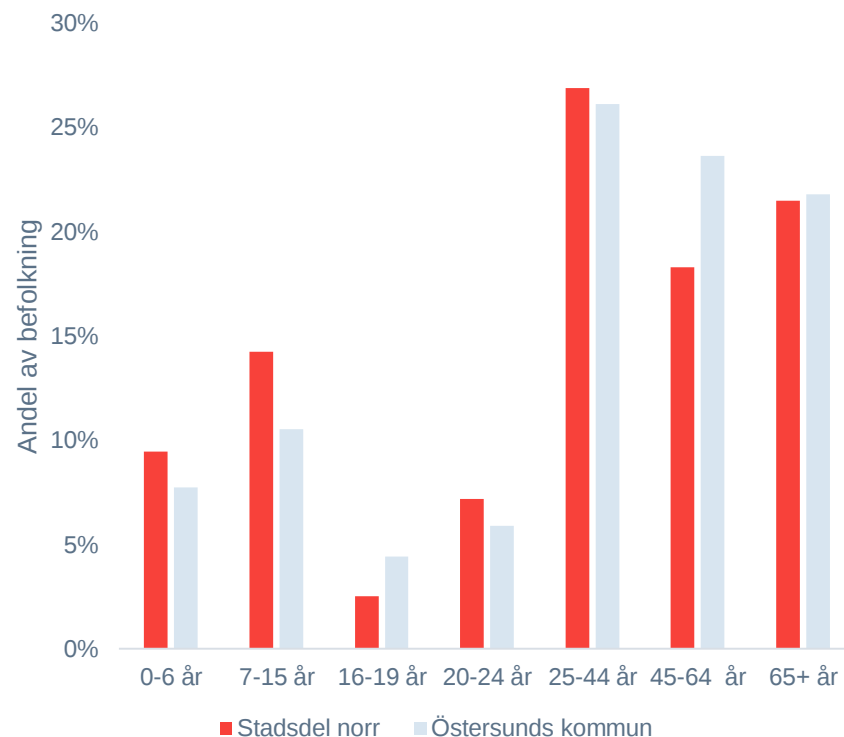


Folkmängd och befolkningsutveckling är viktigt eftersom det avgör efterfrågans storlek och utvecklingsriktning vad gäller detaljhandel och service.

Befolkningen i Östersunds kommun uppgick år 2021 till cirka 64 324 invånare, för övriga kommuner i länet uppgick siffran sammantaget till 67 730 invånare. Östersunds kommun har haft en positiv befolkningsutveckling de senaste tio åren till skillnad från övriga länet där utvecklingen har varit relativt konstant.

Befintlig befolkningsprognos (exklusive hänsyn till bostadsbyggande) för Östersunds kommun ger vid handen att befolkningen förväntas fortsätta växa. År 2030 antas befolkningen uppgå till 68 364 invånare och år 2050 till 71 299 invånare. För övriga länet ser prognosen negativ ut under den kommande tioårsperioden men relativt konstant de följande 20 åren. Det går således att konstatera att länets tillväxt framförallt sker genom att befolkningen ökar i Östersunds kommun.

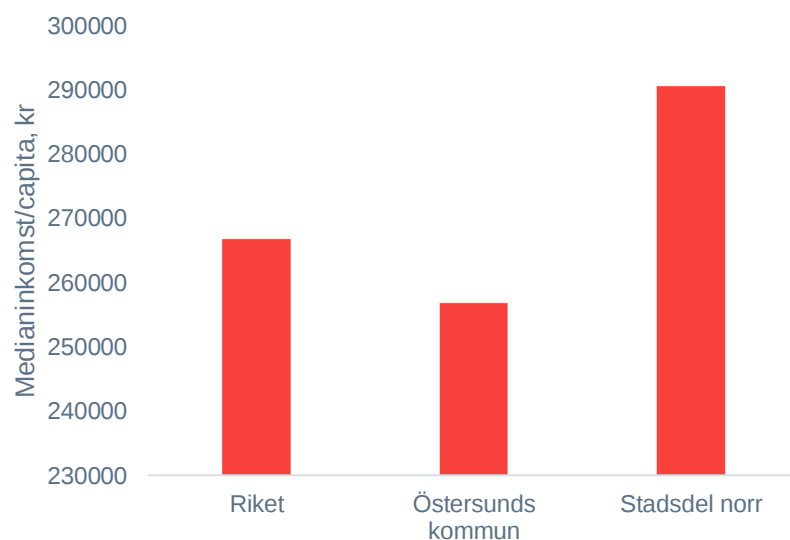
Befolkningsstruktur i norra Östersund



Befolkningen i Stadsdel norr i Östersund uppgick till 1 313 invånare år 2021.

En jämförelse av åldersstrukturen i stadsdel Norr och kommunen som helhet pekar på att det i stadsdel Norr bor en stor andel barnfamiljer i varierande åldrar. Det finns ett överskott av barn och ungdomar i förskole- och skolålder och ett underskott av arbetsföra i åldrarna 45-64 år. Personer i åldrarna 25-44 år utgjorde samma andel som i Östersunds kommun medan andelen 16-19 åringar var något lägre.

Invånarnas inkomstnivå



Nettoinkomst omfattar en persons samtliga inkomster med avdrag för skatt och negativa transfereringar. Därigenom är det att betrakta som en bra indikator på en kommuns eller ett delområdes disponibla inkomst och köpkraft per capita.

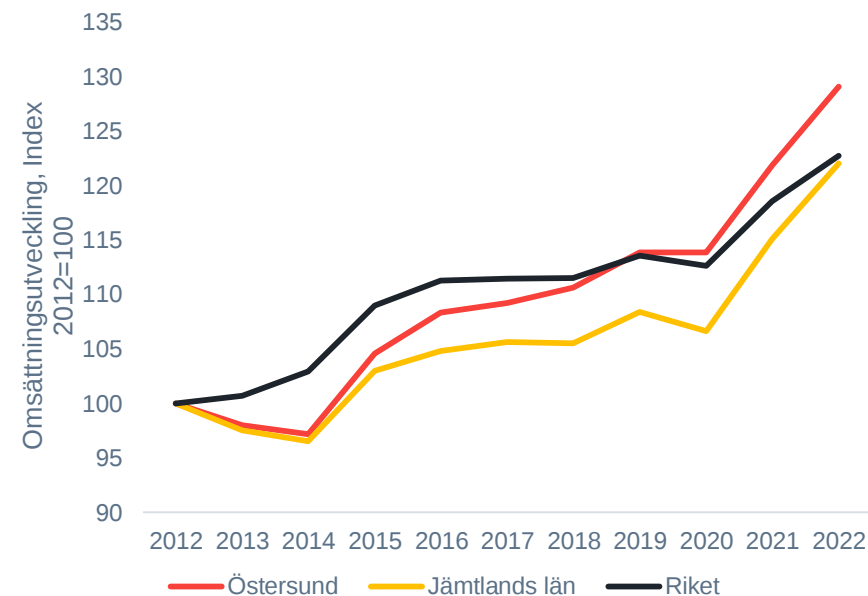
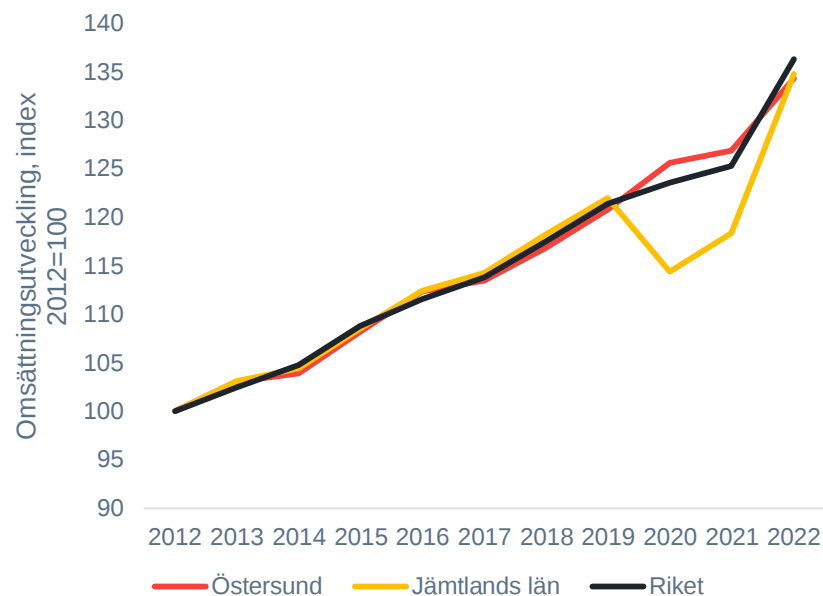
Medianinkomsten bland befolkningen över 20 år uppgick år 2021 till omkring 267 000 kronor i riket. I Östersunds kommun var medianinkomsten omkring fyra procent lägre än i riket, c:a 257 000 kronor. Skillnaderna mellan olika delar inom kommunen är stora. Diagrammet visar att medianinkomsten i Stadsdel norr är 13 procent högre än kommungenomsnittet. I absoluta tal innebär detta att invånarna i Stadsdel norr hade en medianinkomst om 291 000 kronor per år.

Skillnaderna i inkomstnivå påverkar framförallt hur mycket individer kan spendera på olika varor och tjänster. Även om konsumtionsutrymme därigenom kan variera är det mindre vanligt att den relativa fördelningen mellan olika varor och tjänster påverkas i någon större omfattning.

Detaljhandeln i
Östersunds kommun
-
Nuläge

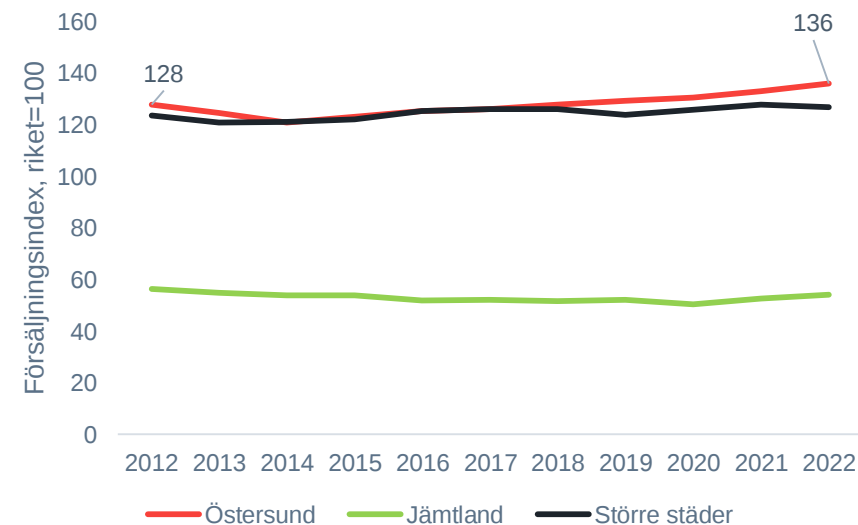
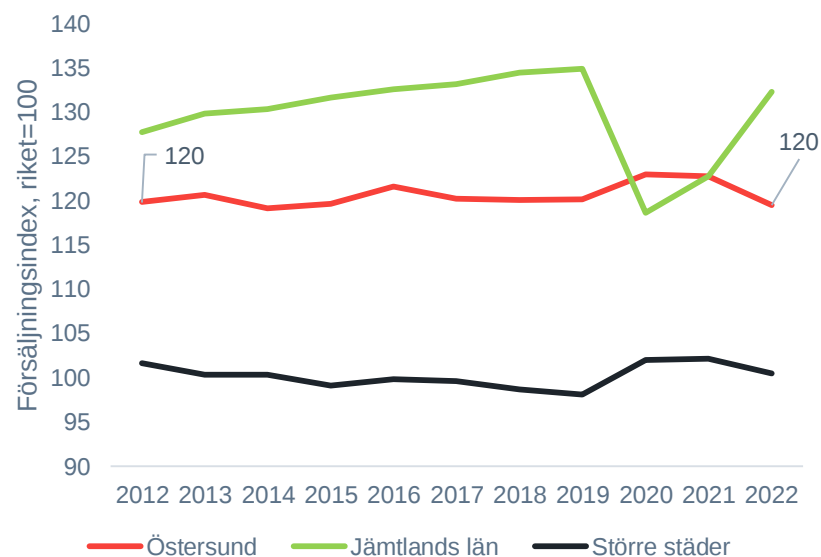
Omsättning och omsättningsutveckling i detaljhandeln

Dagligvaru- och sällanköpsvaruhandeln omsatte 2,8 respektive 3,2 miljarder kronor i Östersunds kommun år 2022. Diagrammen visar att dagligvaruhandeln har hållit jämna steg med utvecklingen i riket och Jämtlands län under den senaste tioårsperioden. Sällanköpsvaruhandeln ökade fram till pandemin snabbare än både riket och länet. Under den efterföljande återhämtningen har tillväxten varit i linje med länet och fortsatt starkare än i riket. Detaljhandeln i Östersunds kommun klarade effekterna av pandemin bättre än riket och länet vilket pekar på att den lokala handeln inte är beroende av turismen på samma sätt som flera kommuner i det omkringliggande länet. Den regionala marknadsandelen inom dagligvaru- respektive sällanköpsvaruhandeln i Östersunds kommun uppgår på lång sikt till 44 respektive 73 procent.

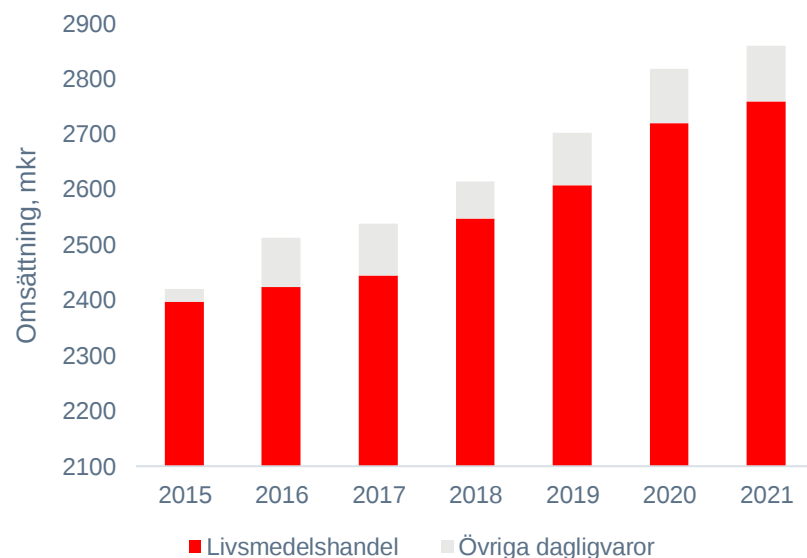


Regional attraktionskraft i detaljhandeln

Försäljningsindex är ett sätt att mäta köpströmmar över kommungränser eller annorlunda uttryckt en kommuns regionala attraktionskraft. Nedanstående diagram visar att handeln i Östersunds kommun har ett stort regionalt inflöde inom såväl dagligvaru- som sällanköpsvaruhandeln. Under den senaste tioårsperioden har försäljningsindex legat på en relativt konstant nivå i dagligvaruhandeln medan det ökat inom sällanköpsvaruhandeln i takt med att framförallt Lillänge byggts ut med mer handel. Inom dagligvaruhandeln är försäljningsindex lägre än i det omkringliggande länet vilket torde kunna förklaras av att turismen är starkare i flera omkringliggande kommuner. I relation till riket och jämförbara städer är dock positionen stark. Inom sällanköpsvaruhandeln är relationen till det omkringliggande länet omvänd samtidigt som attraktionskraften är, och har utvecklats, i paritet med andra större städer i sällanköpsvaruhandeln



Omsättning i dagligvaruhandelns delbranscher



Omsättningen i dagligvaruhandeln kan delas upp på livsmedel och övriga dagligvaror. Det förra utgörs av livsmedelshandel samt systembolag medan det senare framförallt består av företag inom handel med tobak och tidningar, blom mor och hälsokost.

Diagrammet visar försäljning av livsmedel utgjorde mer än 90 procent av dagligvaruhandelns totala omsättning i Östersunds kommun varje enskilt år. År 2021 omsatte livsmedelshandeln omkring 2 750 miljoner kronor inklusive moms. I denna omsättning ingår försäljning från såväl Systembolag som specialiserad livsmedelshandel. Systembolaget stod för drygt 10 procent av livsmedelshandelns totala omsättning. Under perioden 2016/2021 har omsättningen i livsmedelshandeln vuxit med knappt 14 procent.

En jämförelse av dagligvaruhandelns branschstruktur mellan Östersund och riket visar att det finns mindre skillnader i strukturen så till vida att övriga dagligvaror har en något större andel av branschens omsättning i riket.

Fördelning av omsättning i dagligvaruhandeln efter bransch

	Livsmedel	Övriga dagligvaror
Sverige	94,4%	5,6%
Östersund	96,6%	3,4%

Butiksformat inom livsmedelshandeln

Butiksformat	Butiker, antal	Omsättning, mkr	Butiksyta, kvm	Oms kvm, tkr
Stormarknad	2	825	8 172	101
Supermarket	9	790	10 343	76
Lågprisbutik	2	298	3 614	82
Närbutik	9	225	3 680	61
Service/trafikbutik	8	89	957	93
Totalsumma	30	2 227	26 766	83

WSP kommer i det följande fokusera på livsmedelshandeln i Östersunds kom mun. Tabellen visar att antal nyckeltal avseende livsmedelshandeln.

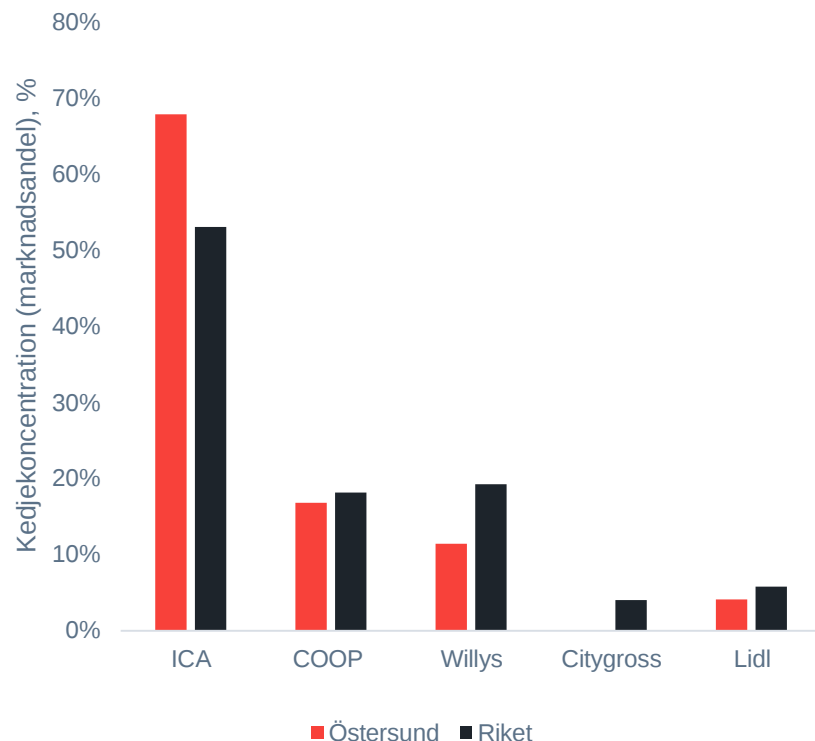
År 2021 fanns totalt 30 livsmedelsbutiker i Östersunds kom mun. Antalet Supermarkets (Ica Supermarket, COOP Konsum, Ica Kvantum) och närbutiker (Ica Nära, COOP Nära) uppgick till 18 vilka omsatte drygt 1 miljard kronor samtidigt som den totala försäljningsytan uppgick till 14 000 kvm.

De två stormarknaderna i Östersunds kom mun (Maxi Ica och Stora COOP) omsatte tillsammans drygt 800 miljoner kronor fördelat på en butiksyta om drygt 8 000 kvm. Tabellen visar att omsättningen per kvadratmeter uppgick till omkring 100 000 kronor vilket var högre än genomsnittet för kom munen.

Lågprisbutikerna (Willys och Lidl) omsatte knappt 300 miljoner kronor fördelat på två enheter och en butiksyta om 3 600 kvadratmeter. Yteffektiviteten var i nivå med genomsnittet för kom munen.

De minsta enheterna, trafik och servicebutiker (OK, Circle K, Nära Dej), var visserligen många till antalet men såväl omsättning som yta var begränsad. Tabellen visar att butiker i detta format har en yteffektivitet något över genomsnittet för kom munen

Hög kedjekoncentration i Östersunds kommun



Ett uttryck för konkurrens i livsmedelshandeln på en lokal marknad kan vara att beräkna vilken marknadsandel olika kedjeföretag har i relation till genomsnittet för riket. I diagrammet jämförs de stora kedjornas andel av omsättningen i Östersunds kommun och riket. En slutsats av detta är att ICA har en marknadsandel som överstiger sin motsvarighet på riksnivå samtidigt som övriga har en något lägre marknadsandel relativt riket. Utifrån detta är det rimligt att dra slutsatsen att dagligvaruhandeln har en hög marknadskoncentration i Östersund.

Ett sätt att förtydliga detta är att omvandla detta till Herfindahlsindex vilket är ett vedertaget mått på marknadskoncentration. Herfindahlsindex kan variera mellan 0 och 10 000 där högre värden speglar en tilltagande marknadskoncentration och således lägre konkurrens.

I Östersunds kommun uppgår Herfindahlsindex till 5 025 vilket i relation till riksgenomsnittet (3 554) måste betraktas som högt. Även om kedjekoncentrationen alltså är hög i riket så är den ännu högre i Östersund vilket ger indikationer om en begränsad konkurrens på kedjenivå. En beräkning av Herfindahlsindex på butiksnivå i samma kedjor skulle visserligen ge andra värden än ovan men inte förändra den huvudsakliga slutsatsen att marknadskoncentrationen är högre i Östersund än i riket.

Livsmedelshandelns omsättning och yteffektivitet

Efterföljande kartor visar de befintliga livsmedelsbutikernas omsättning, yteffektivitet och lokalisering. De största butikerna i Östersunds kommun utgörs av Maxi ICA, stora Coop, Ica Kvantum och Willys vilka vardera omsatte mer än 100 miljoner kronor.

En majoritet av butikerna har, till skillnad från ovanstående, en lokal bostadsnära förankring med en omsättning varierande mellan 25 och 100 miljoner per år. Deras funktion på den lokala marknaden är kompletterande till de större butikerna.

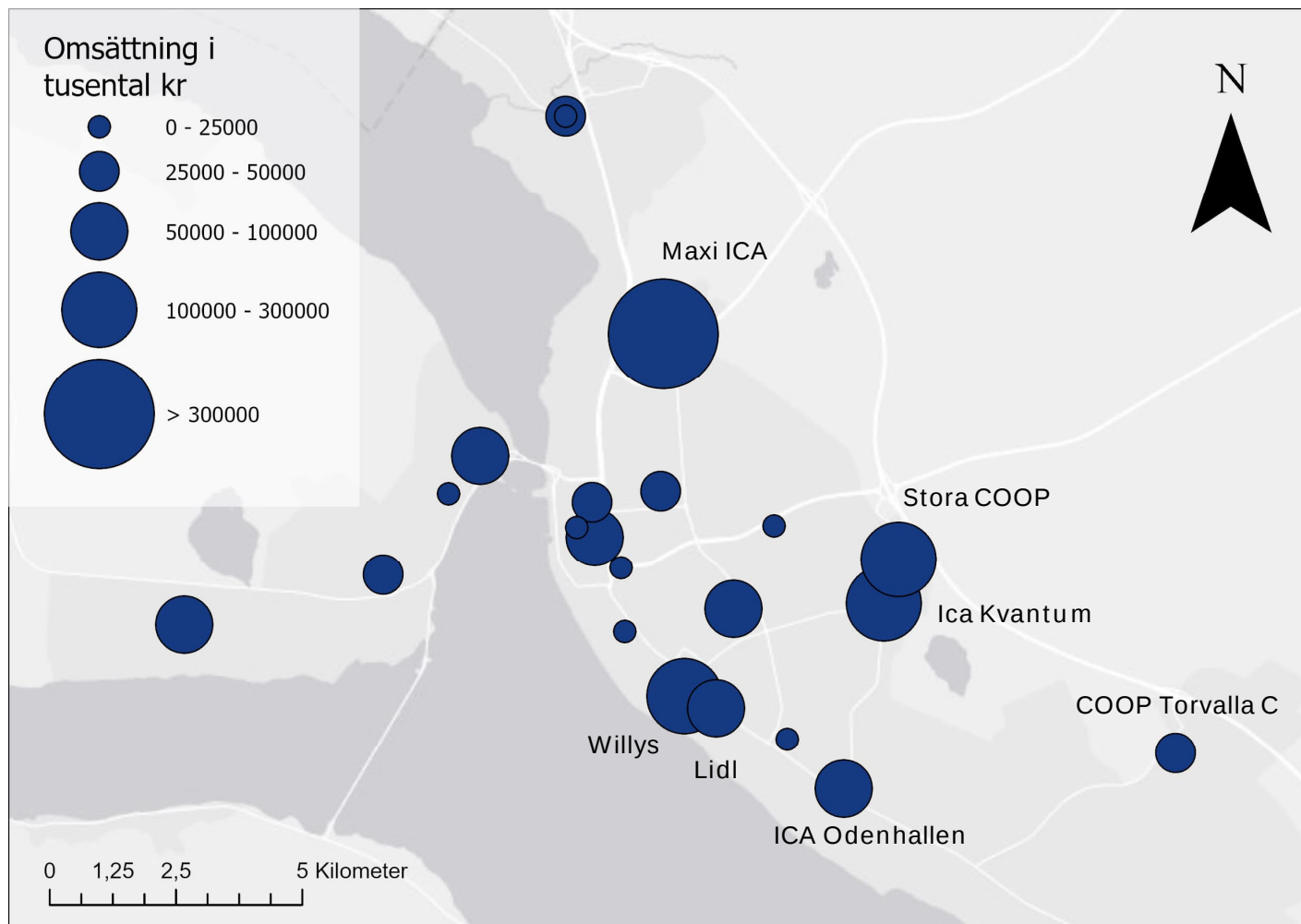
Genom att ställa enskilda butikers omsättning i relation till deras butiksyta är det möjligt att dra slutsatser om respektive butiks yteffektivitet och i förlängningen den aktuella butikens ekonomistiska tillstånd. En butik med hög yteffektivitet indikerar att den är välbesökt och, om ytan är liten, att det kan finnas utvecklingspotential för att minska risker för trängsel så att butiken upplevs som oattraktiv.

Butiker med låg yteffektivitet har, av olika anledningar, en lägre besöksfrekvens. Utvecklingspotential kan finnas för att stärka den lokala attraktiviteten med potentiellt ökad omsättning som följd.

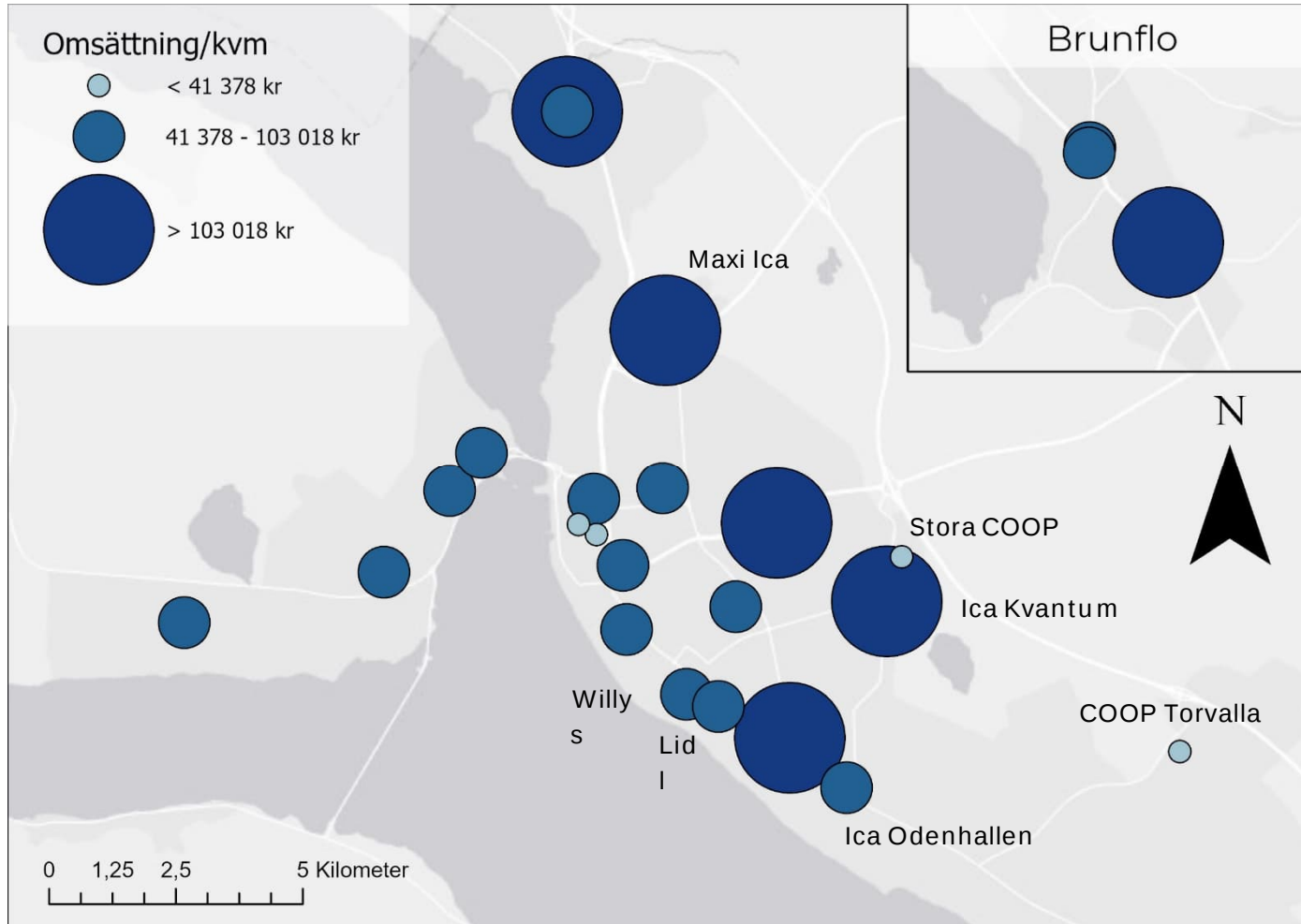
I Östersunds kommun uppgick medianomsättningen per kvadratmeter i befintliga butiker till knappt 70 000 kronor. I kartan redovisas vilka butiker som tillhör den högsta (>103 000 kronor/kvm) respektive lägsta kvintilen (<41 500 kr/kvm) samt butiker däremellan.

I den övre kvintilen ingår Maxi ICA, ICA Kvantum samt ett antal bensinstationer med hög omsättning på en begränsad yta. I den undre kvintilen ingår bland andra Stora Coop, Coop city samt ett antal butiker på landsbygden. Befintliga butiker i södra Östersund placerar sig i medianen respektive den lägre kvintilen.

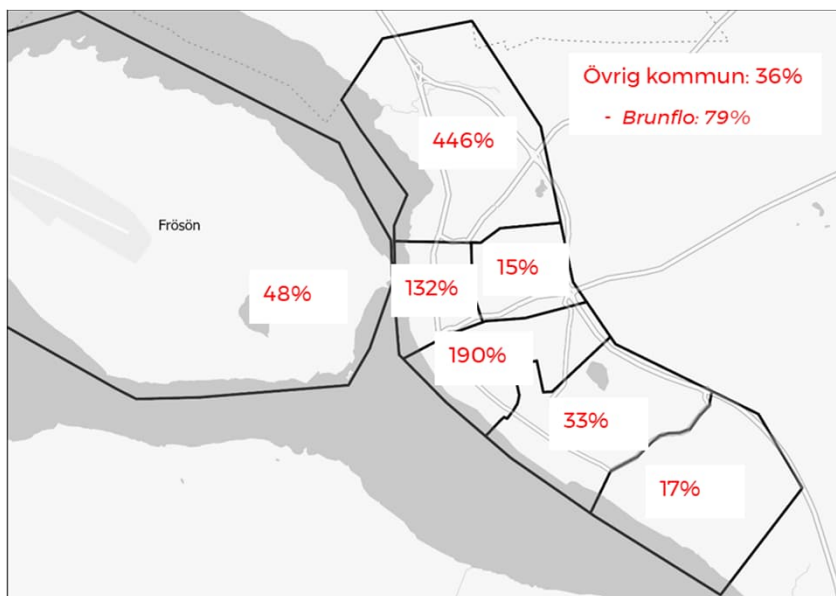
Omsättning i befintligt butiksbestånd, tkr



Omsättning per kvadratmeter i befintligt butiksbestånd, kr



Livsmedelshandelns försörjningsgrad



För att estimerar olika delområdets försörjningsgrad i Östersunds kommun har befintliga livsmedelsbutikers omsättning satts i relation till befolkningens köpkraft i samma område. Försörjningsgrad kan sägas vara en indikator på köpströmmar mellan kommundelar i en kommun. Ett värde över 100 innebär att stadsdelen har ett inflöde av köpkraft medan ett värde under 100 signalerar det motsatta.

Norra Östersund, den centrala staden, Söder samt Odenskog har ett inflöde av köpkraft från den övriga staden och den övriga kommunen. I norra Östersund och Odenskog beror det på stormarknadernas lokalisering till dessa delar. I centrala staden är det på ett antal att starka Supermarkets vilka kan dra fördel av den köpkraft som dagbefolkningen i stadskärnan tillför. På söder är det framförallt butiker i lågprissegmentet som bidrar till ett inflöde av köpkraft till området kring Bangårdsgatan.

I norra Östersund överstiger omsättningen det lokala köpkraftsunderlaget med mer än 400 procent. I nuläget finns två butiker, ICA Maxi och en områdesbutik i Lugnvik. I ett handelsperspektiv är den förra den klarast lysande stjärnan med ett upptagningsområde som omfattar tätorten såväl som omkringliggande kommuner.

Sällanköpsvaruhandelns geografi



■ Lillänge ■ Stadskärnan ■ Övrig tätort ■ Övrig kommun

Sällanköpsvaruhandeln i Östersunds kommun omsatte drygt 3,2 miljarder kronor år 2022. En närmare granskning av var handeln i kommunen äger rum kan ges genom att dela upp omsättningen i olika delområden.

En sådan uppdelning visar att det externa handelsområdet Lillänge vuxit kraftigt under den senaste tioårsperioden varför sällanköpsvaruhandeln idag omsätter omkring 1,3 miljarder vilket motsvarar en marknadsandel om drygt 43 procent.

Sällanköpsvaruhandeln i Östersunds centrum omsatte drygt 800 miljoner kronor år 2022. Under pandemiåren minskade omsättningen kraftigt varefter det skett en viss återhämtning. Marknadsandelen har som en följd av detta minskat från 32 till 27 procent sedan 2018. Beklädnadshandeln påverkades starkare än hem- och fritidsvaruhandeln. Orsakerna till nedgången berodde på en kombination av sociala restriktioner och en oväntat stark ökning av e-handeln till följd av pandemin.

Den övriga tätorten, med bland annat Söder och Frösön hade år 2022 en marknadsandel om drygt 24 procent medan den övriga kommunen, det vill säga Brunflo och samhällena på landsbygden hade en marknadsandel om knappt 5 procent.

Framtida marknadsutveckling för detaljhandeln i Östersunds kommun

Framtida förutsättningar för detaljhandeln

Det är oerhört svårt att i normalfallet bedöma den framtida samhällsekonomiska utvecklingen. I dagsläget försvåras bedömningarna av fortsatt postpandemiska effekter i den globala ekonomin och en multikris på grund av krig, inflation samt allt högre räntor och byggkostnader. Följden av detta riskerar på kort sikt medföra fallande bostadspriser, minskade investeringar och byggvolymerna samt omprioriteringar i hushållens konsumtion. På längre sikt är det dock rimligt att argumentera för att samhälls ekonomin återgår i någon form av balans- eller jämviktstillstånd.

Hushållens dagligvarukonsumtion och dagligvaruhandelns omsättning är i viss utsträckning kontracyklisk. I goda tider spenderar hushållen mer pengar på café, restaurang och utemåltider medan de i sämre tider tenderar att i högre utsträckning äta hemma. Hushållens konsumtion av sällanköpsvaror varierar mellan branscher och uppvisar i högre grad ett starkare beroende av den ekonomiska konjunkturen.

Vid sidan av konjunkturella svängningar finns mer påtagliga utmaningar i hur nya konsumtionsmönster/-vanor påverkar detaljhandelns kontinuerliga strukturomvandling. Under lång tid har det talats om "butiksdöden" vilken manifesterar sig genom ett minskat butiksantal bland framförallt fristående handlare. Dess orsaker och drivkrafter är och har varit föremål för omfattande diskussioner under senare år.

Andra starka trender i handelns strukturomvandling är förstas den växande konkurrensen från e-handel och andra digitala kanaler samt en på senare år växande efterfrågan på lågpris- och/eller secondhand handel vilkas drivkrafter och långsiktiga betydelse är motsägelsefulla. Som exempel kan nämnas att e-handeln vuxit i volym och tagit andelar från den fysiska handeln under många år men också att lönsamheten varit svag varför den långsiktiga överlevnadsgraden i många fall är osäker.

Framtida förutsättningar för detaljhandeln

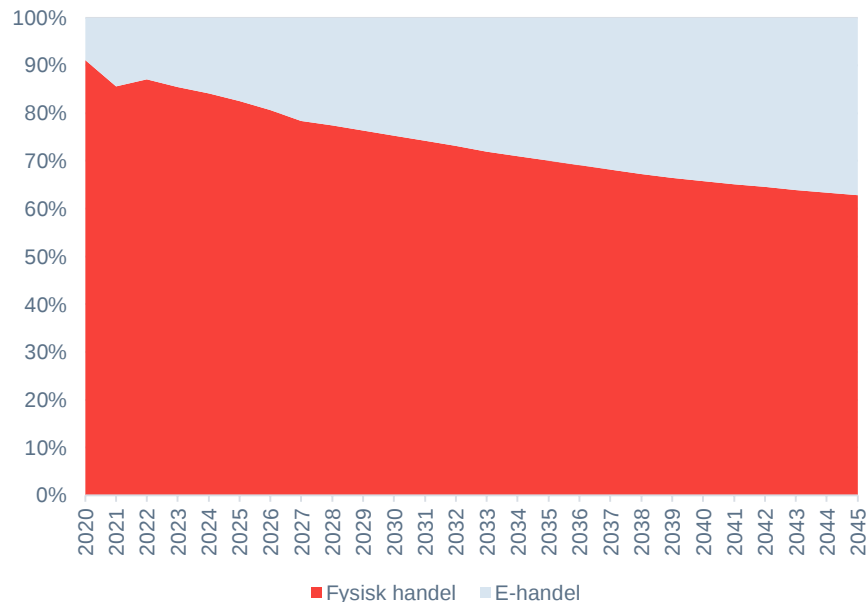
Lågpristrenden har framförallt drivits på av en försämrad konjunktur och stigande prisedvetenhet hos konsumenterna. Lågprishandeln är i likhet med dagligvaruhandeln delvis kontracyklisk vilket innebär att den gynnas av ett försämrat ekonomiskt läge. Detta har bidragit till att lågprishandeln vuxit snabbare än den övriga fysiska handeln under en följd av år.

Prisökningar och en ökad prisedvetenhet har på senare år även givit skjuts åt second hand handeln. I viss utsträckning och i vissa grupper kan också en växande konsumtionskritik och miljömedvetenhet ha givit skjuts åt fenomenet. De senare argumenten är inte alltid självklara då det finns en risk att second hand används som ett sätt att samtidigt rättfärdiga inköp av nya varor. Försäljningen sker bland annat genom onlineaktörer, traditionella aktörer och mellan konsumenter. Försäljning via digitala kanaler är det dominerande sättet att agera på second hand marknaden.

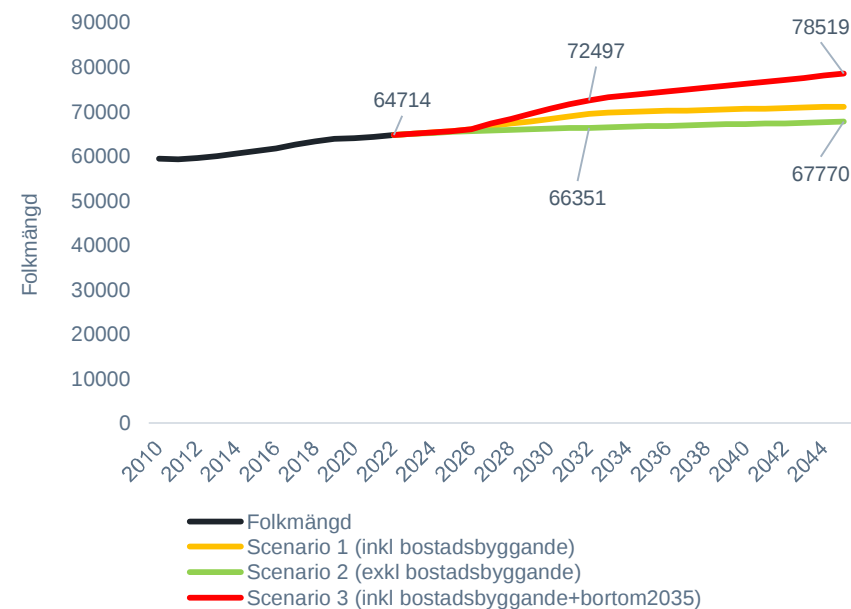
E-handel och befolkningsutveckling dimensionerar framtida efterfrågan på handel

I ett framtidsperspektiv påverkas utrym met för fysisk detaljhandelsyta av befolkningsutveckling, framtida köpkraftutveckling och förändrade konsumtionsmönster. Befolkningen i Östersunds kom mun bedöms enligt befintliga prognoser växa från dagens nivå till mellan knappt 68 000 och 78 000 invånare år 2045. Konsumtionen av detaljhandelsvaror bedöms, i fasta priser, öka med omkring 1,0 procent per capita och år under sam ma period. Förändrade inköpsmönster bedöms i ett framtidsperspektiv innebära att e-handeln fortsätter växa och ta marknadsandelar från den fysiska handeln vilket riskerar begränsa framtida etableringsutrym me. Framförallt bedöms sällanköpsvaruhandeln påverkas av utvecklingen.

Fördelning av konsumtion efter försäljningskanal



Framtida befolkningsutveckling i Östersunds kom mun



E-handelns tillväxt begränsar potential för fysisk handel

Med utgångspunkt i befolknings-, köpkraftstillväxt och förändrade konsumtionsmönster har en total köpkraft estimerats för dagligvaror respektive sällanköpsvaror under perioden 2022-2045. Nedanstående tabeller visar dels att köpkraften förväntas växa under perioden i takt med att inkomsten ökar dels att det belopp som spenderas i fysiska butiker förväntas minska till följd av att e-handeln tar ett allt större grepp om hushållens konsumtion.

Inom dagligvaruhandeln förväntas den framtida köpkraften växa från dagens nivå om knappt 2,8 miljarder kronor till knappt 3,2 miljarder kronor i 2021 års priser. Sällanköpsvaruhandeln bedöms samtidigt växa från 3,2 till 3,6 miljarder kronor under samma period. I båda branscherna förväntas således marknadsstillväxten i den fysiska handeln uppgå till drygt 400 miljoner kronor under perioden 2022-2045.

Potentiell marknadsutveckling i dagligvaruhandeln

	2022	2032	2045
Folkmängd	64 715	72 500	78 525
Köpkraft per capita, kr	39 093	41 765	46 437
Varav i fysisk butik, kr	37 529	36 401	35 351
Lokal köpkraft, mkr	2 429	2 639	2 776
Inflöde från region/turister, mkr	357	396	416
Total köpkraft	2 786	3 035	3 192

Potentiell marknadsutveckling i sällanköpsvaruhandeln

	2022	2032	2045
Folkmängd	64 715	72 500	78 525
Köpkraft per capita, kr	34 876	40 991	49 947
Varav i fysisk butik, kr	26 854	25 900	25 191
Lokal köpkraft, mkr	1 738	1 878	1 978
Inflöde från region/turister, mkr	1 480	1 596	1 681
Total köpkraft	3 218	3 474	3 659

Vilken ytpotential i Östersunds kommun möjliggörs genom förväntad marknadstillväxt?

Med ledning av den framtida marknadstillväxten har WSP estimerat en framtida ytpotential för daglig- och sällanköpsvaruhandel i Östersunds kommun under perioden 2022 – 2045.

Den framtida ytpotentialen förväntas ha ett negativt samband till den befintliga handelns absorptionsgrad av framtida marknadstillväxt. Detta innebär i praktiken att i frånvaro av nyetableringar förväntas 100 procent av den framtida marknadstillväxten tillfalla den befintliga handeln och tvärtom. Det vill säga att om all framtida marknadstillväxt tas i anspråk av nyetableringar förväntas den befintliga handeln omsätta lika mycket som idag mätt i 2021 års priser. I praktiken är det rimligt att förvänta sig en situation mellan dessa ytterligheter.

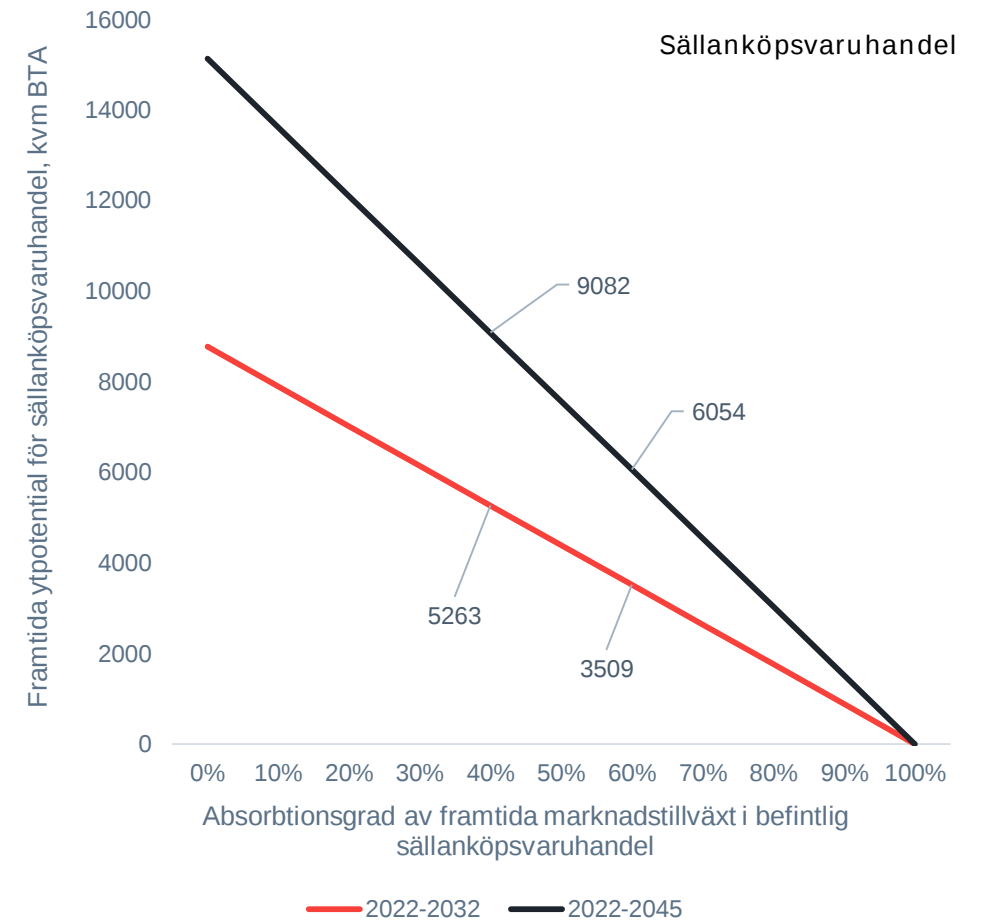
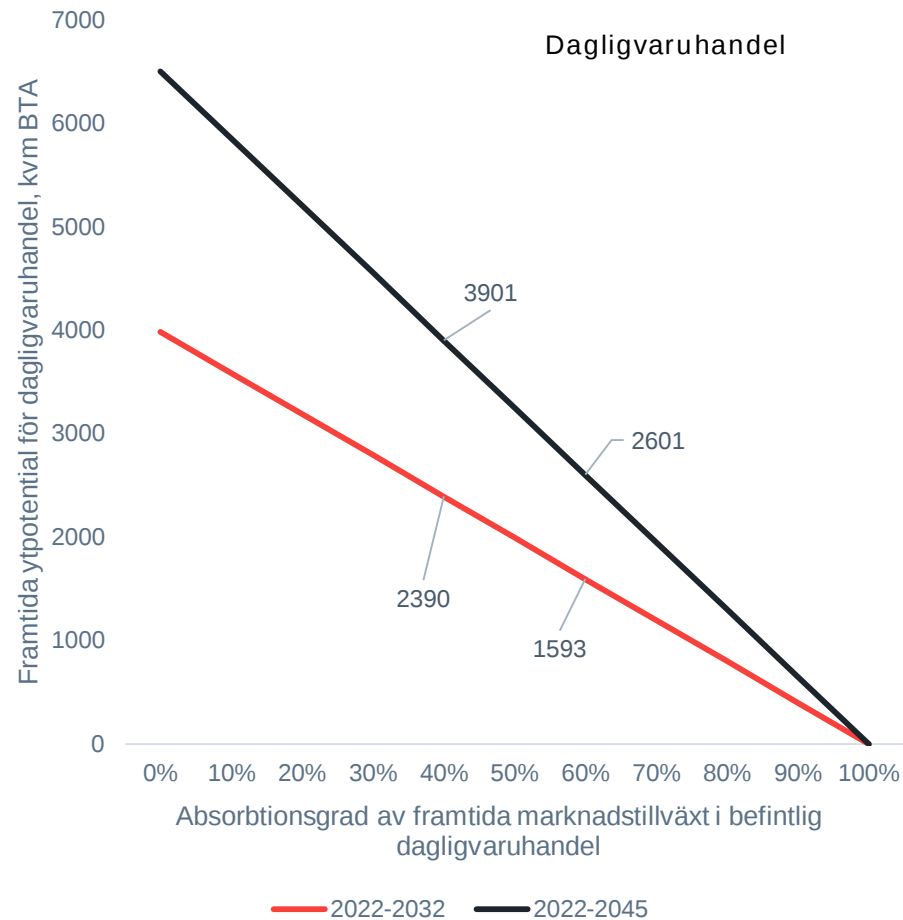
Ytbehovet har beräknats utifrån bedömningen att Östersunds kommun förväntas ha en folkmängd om 72 500 år 2032 och 78 525 invånare år 2045 då södra och norra Östersund är färdigställt. Detta innebär att det är ett maximalt behov av detaljhandelsyta som beräknas. En svagare framtida befolkningsutveckling innebär en lägre ytpotential.

WSP bedömer att den befintliga dagligvaruhandeln har potential att tillgodogöra sig 40 – 60 procent av den framtida marknadstillväxten för att möjliggöra långsiktig överlevnad.

Diagrammen på följande sida visar att marknadstillväxten, givet en måttlig tillväxt i den befintliga handeln, bedöms möjliggöra för 1 600 – 2 400 kvm BTA fram till år 2032 och 2 600 – 3 900 kvm BTA dagligvaror fram till år 2045. Inom sällanköpsvaruhandeln uppgår motsvarande ytpotential till mellan 3 500 – 5 300 år 2032 och 6 000 – 9 100 kvm BTA år 2045.

WSP vill dock lyfta fram att givet en acceptans om nolltillväxt i den idag befintliga handeln finns det möjlighet att möjliggöra för maximalt 6 500 respektive 15 000 kvm BTA inom dagligvaru- respektive sällanköpsvaruhandeln fram till 2045. Detta riskerar dock medföra relativt omfattande konsekvenser på befintlig handel.

Framtida ytpotential för detaljhandeln i Östersund



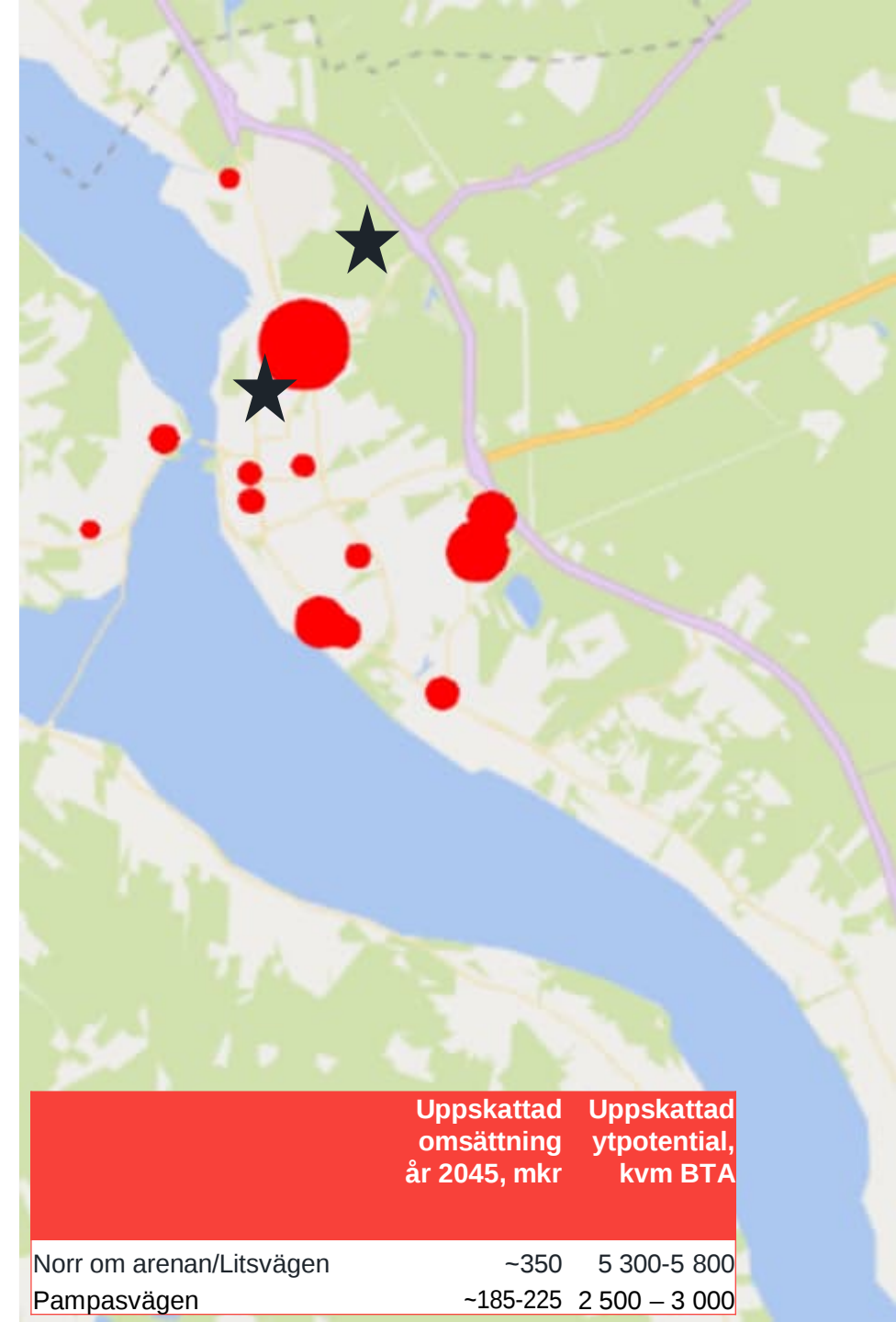
Analys av omsättningspotential och konsekvenser på befintlig handel i Östersunds kommun

Omsättningspotential inom dagligvaruhandeln

WSP har fått i uppdrag av Östersunds kommun att analysera ett antal tänkbara butikslägen utifrån olika utbyggnadsscenarier. Beställaren har velat undersöka förutsättningarna för och konsekvenserna av en medelstor livsmedelsbutik (2 500-3 000 kvm försäljningsyta) strax norr om Pampasvägen samt en större livsmedelsbutik (5 000-5 500 kvm försäljningsyta) mellan nuvarande arenor och E14.

Kartan visar butikernas ungefärliga läge utmed Pampasvägen respektive norr om nuvarande arenor invid E14.

Tabellen visar att omsättningspotentialen för de föreslagna butikerna kan förväntas uppgå till mellan 185 och 225 miljoner kronor utmed Pampasvägen och omkring 350 miljoner kronor norr om arenorna givet den storlek som föreslagits. Skillnaden i omsättningspotential beror främst på potentiell etablerings storlek.



Analys av ekonomiska konsekvenser

Utgångspunkter för beräkningar

Baserat på den framräknade omsättningspotentialen för olika butiker genomförs i detta avsnitt en analys av vilka potentiella konsekvenser som förväntas uppstå hos den idag befintliga handeln. Utgångspunkten för beräkningarna av de ekonomiska konsekvenserna är enligt följande:

- ✓ De tänkta nyetableringarna uppnår, för respektive butiksformat, normal omsättning vilken hämtas från befintliga butiker och marknadsplatser i kommunen. Det är alltså de maximala effekterna av respektive etablering som undersöks. Om nyetableringen inte uppnår förväntad omsättning förväntas effekterna bli av mindre omfattning.
- ✓ De direkta effekterna, ibland kallat över natten effekter, studeras vilket innebär att WSP antar att etableringen redan är på plats och att de lokala och regionala inköpsströmmarna redan har förändrats.

De direkta effekterna analyseras i 2021 års marknadsstruktur och penningvärde. Effekterna beräknas baserat på antagandet att det inte genomförs några motåtgärder från den befintliga handeln på olika marknadsplatser.

- ✓ Lika slår mot lika, det vill säga potentiella stormarknads- eller supermarketetableringar påverkar i första hand befintliga etableringar med snarlik storlek samt ett likartat utbud och koncept. Effekterna mot service och/eller närbutiker är ofta mer begränsad på grund av skillnader i storlek, utbud och funktion för konsumenterna.

Analys av ekonomiska konsekvenser

Efterföljande kartor visar potentiella effekter på befintliga butiker vid respektive utbyggnadsscenario samt en kombination av de två. Antagandet i samtliga scenarier är att de nya butikerna uppnår full omsättningspotential vilket innebär att det är de maximala effekterna som beräknats.

Samtliga scenarier visar att konsekvenserna av en potentiell etablering på stadsdel Norr avtar med stigande avstånd från nyetableringen och att effekternas styrka varierar med den potentiella nyetableringens omsättningspotential.

I de två huvudscenarierna kan potentiella effekter helt eller delvis mötas genom anpassning av personalstyrkans storlek samt aktiva motåtgärder genom att utveckla befintliga butikers verksamhet. Risken för utslagning av idag befintliga butiker bedöms vara högre i det scenario som omfattar en större etablering. Risken bedöms särskilt stor i den centrala staden och inom Supermarket formatet där enskilda butiker med idag svag lönsamhet

och attraktivitet på marknaden riskerar att slås.

WSP bedömer inte att kombinationsscenarioet är särskilt sannolikt då potentiella nyetableringar bedöms ha svårt att nå lönsamhet på grund av hård konkurrens och svag framtida marknadstillväxt.

Vid genomförande bedöms konsekvenserna på de idag befintliga butikerna bli omfattande med risk för att någon av de större butikerna, givet svag lönsamhet, de facto lämnar Östersund. Att företag inom handeln prövar och omprövar enskilda lokaliseringar och historiska etableringsbeslut har i takt med en allt starkare konkurrens under senare år visat sig vara regel snarare än undantag. Därmed också sagt att kombinationsscenarioet skulle kunna innebära omlokalisering av befintlig butik från dagens lokalisering till stadsdel norr vilket i praktiken innebär att omsättning flyttas från en plats till en annan utan att ny omsättningspotential tillförs marknaden. På grund av detta bedöms således effekten i enskilda stadsdelar bli större dock utan att någon utslagning av butik ägt rum i praktiken.

Konsekvenser av föreslagna etablering vid Pampasvägen

Stadsdel Norr/Lugnvik

-13% - -18%

Övrig kommun

<-5%

Staden

-8% - -13%

Frösön

-3% - -8%

Odenskog

-5% - -10%

Söder

-5% - -10%

Odensala/Torvalla

-3% - -8%

Brunflo

<-5%

	Potentiell omsättnings-förlust, mkr	Omsättnings-förlust som andel av omsättning
Lågpris	-20	-3% - -8%
Närbutik	-10	-3% - -8%
Stormarknad	-120	-10% - -15%
Supermarket	-50	-5% - -10%
Trafik/servicebutik	-3	-5% - -10%
Totalsumma	-200	-5% - -10%

Konsekvenser av föreslagna etablering norr om arenor

Stadsdel Norr/Lugnvik

-20% - -25%

Övrig kommun

<-5%

Staden

-15% - -20%

Frösön

-10% - -15%

Odenskog

-10% - -15%

Söder

-10% - -15%

Odensala/Torvalla

-5% - -10%

Brunflo

<-5%

	Potentiell omsättnings-förlust, mkr	Omsättnings-förlust som andel av omsättning
Lågpris	-48	-10% - -15%
Närbutik	-17	-5% - -10%
Stormarknad	-195	-20% - -25%
Supermarket	-85	-10% - -15%
Trafik/servicebutik	-5	-10% - -15%
Totalsumma	-350	-15% - -20%

Sammanlagda konsekvenser av båda etableringar

Stadsdel Norr/Lugnvik

-35% - -40%

Övrig kommun

<-5%

Staden

-25% - -30%

Frösön

-15% - -20%

Odenskog

-20 - -25%

Söder

-15% - -20%

Odensala/Torvalla

-10% - -15%

Brunflo

<-5%

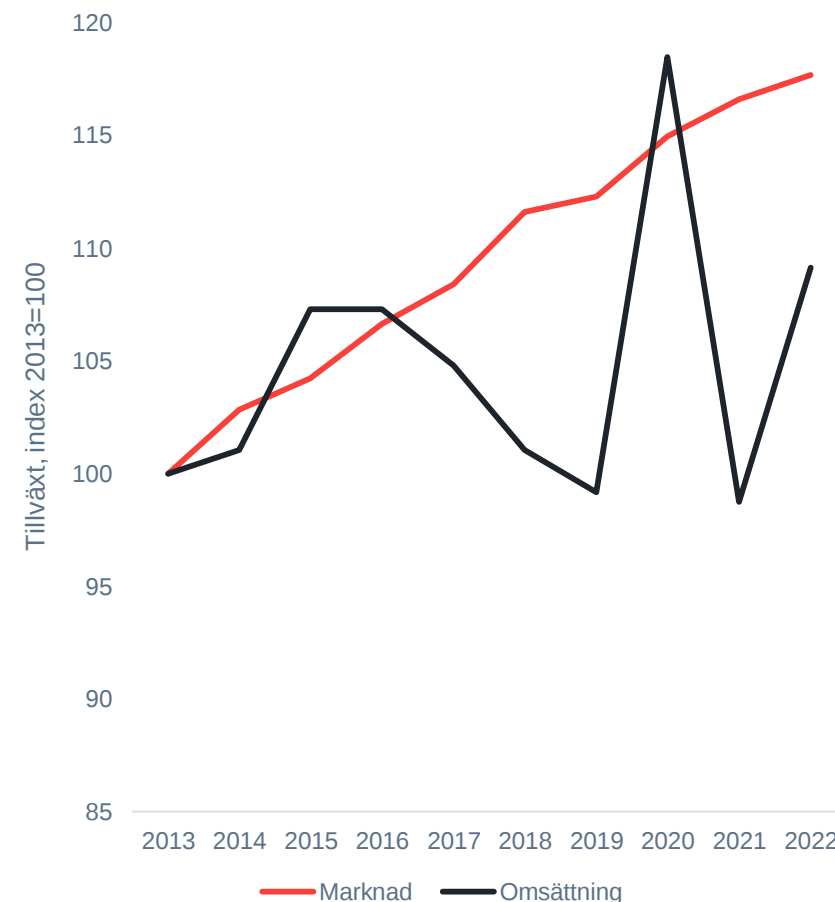
	Potentiell omsättningsförlust, mkr	Omsättningsförlust som andel av omsättning
Lågpris	-52	-15% - -20%
Närbutik	-25	-10% - -15%
Stormarknad	-320	-35% - -40%
Supermarket	-140	-15% - -20%
Trafik/servicebutik	-5	-15% - -20%
Totalsumma	-542	-20% - -25%

Ger genomförd konsekvensbedömning rimliga resultat?

För att belysa detta har WSP dels undersökt hur den befintliga dagligvaruhandeln i Östersunds kommun påverkades av ICA Maxis etablering på stadsdel Norr år 2009 dels hur en annan befintlig ICA Maxi butik i södra Stockholmsregionen påverkades av nya ICA Maxi etableringar i angränsande kommuner.

I vidstående diagram redovisas hur omsättningen i ICA Maxi Botkyrka påverkades av nyetablering av ICA maxi etableringar i Huddinge (2016) respektive Södertälje kommun (2018).

Diagrammet visar att omsättningsutvecklingen för ICA Maxi Botkyrka höll jämna steg med marknadstillväxten under perioden 2013 – 2016. Under den efterföljande perioden 2017 – 2019 föll omsättningen med 8 procentenheter medan marknaden ökade med 5 procentenheter. Givet att omsättningen fortsatt att utvecklas i linje med marknaden är en rimlig bedömning därför att ICA Maxi Botkyrka tappade 10 – 15 procent av sin omsättning till de nya etableringarna. Fluktuationerna under den efterföljande perioden bedöms vara en kombination av pandemi och ombyggnad av Maxi Botkyrka för att möta den ökade konkurrensen.

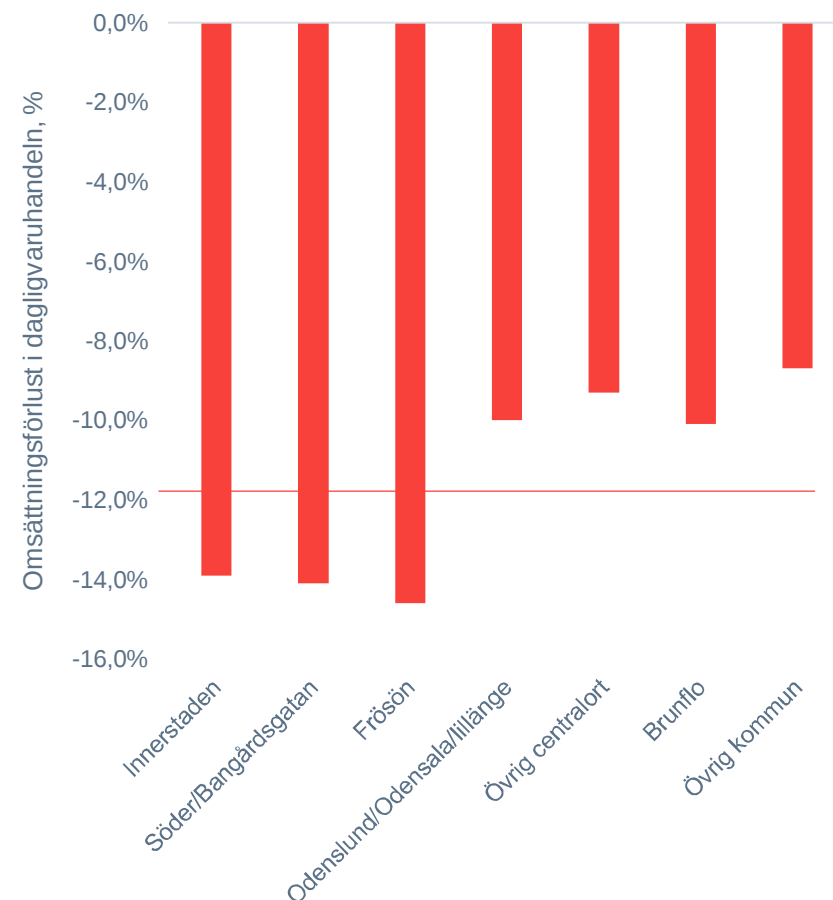


Ger genomförd konsekvensbedömning rimliga resultat?

Vidstående diagram visar ICA Maxi Östersunds effekter på den befintliga dagligvaruhandeln i samband med etableringen år 2009. Då denna etablering i praktiken var en omlokalisering och expansion av en befintlig butik har WSP endast räknat på effekterna av den tillkommande omsättningen. Av denna anledning är det rimligt att anta att effekterna på befintliga butiker är mer begränsade än om det handlat om en nyetablering.

Diagrammet visar att den befintliga handeln förlorade omkring 12 procent av omsättningen till den nya butiken. Näraliggande butiker i centrum, Söder/Bangårdsgatan och på Frösön drabbades mer än genomsnittet för kommunen. Perifera butiker i den övriga kommunen och Brunflo liksom butiker i den övriga tätorten påverkades samtidigt mindre än genomsnittet för kommunen.

Slutsatsen av både dessa referenser är att effekterna av en potentiell stormarknadsetablering i stadsdel Norr bedöms bli relativt begränsade sett till potentiella omsättningsförluster hos den befintliga handeln. Slutsatsen ges ytterligare stöd i ett stort antal vetenskapliga studier som undersökt effekter av nyetableringar.



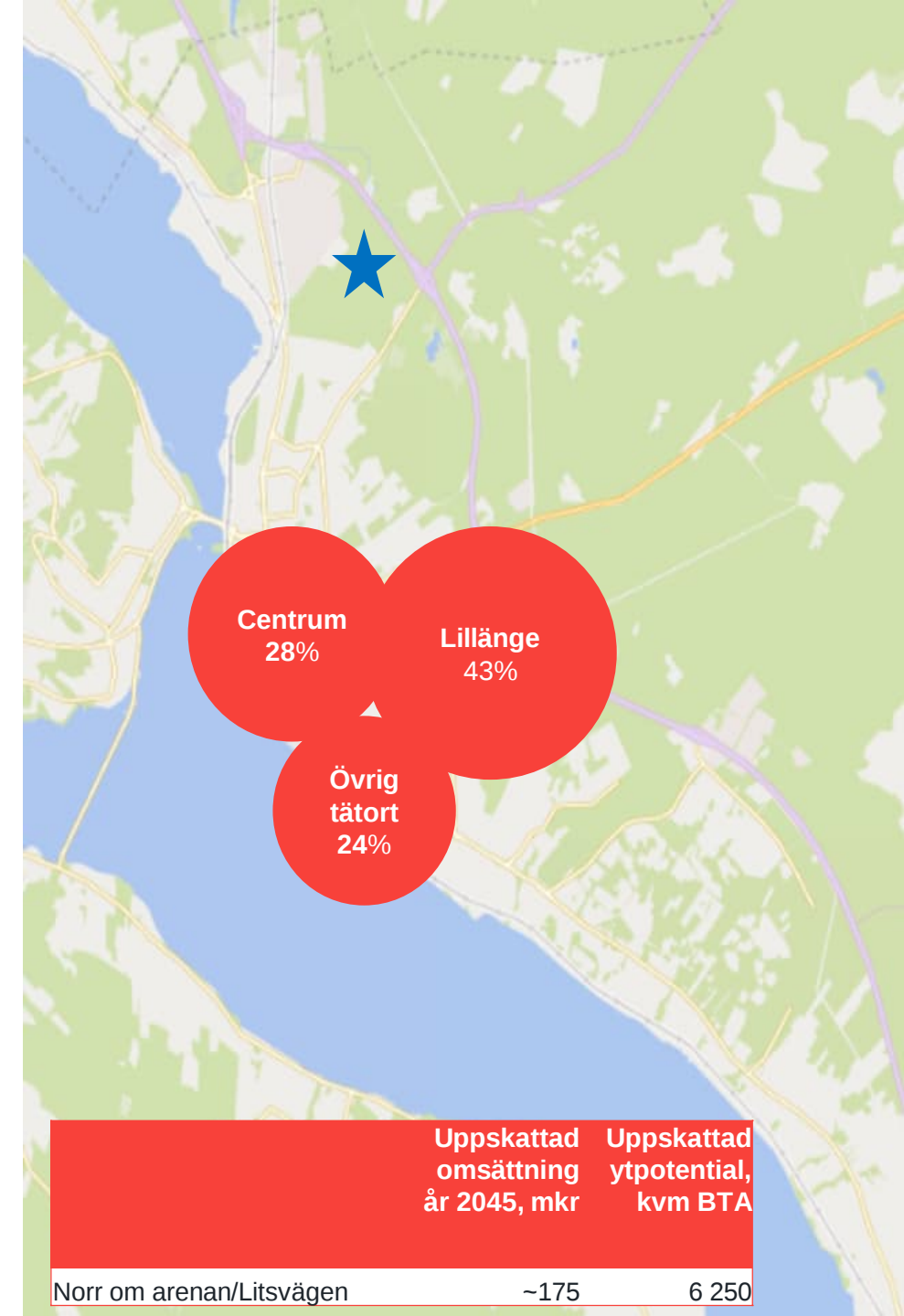
Omsättningspotential inom sällanköpsvaruhandeln

WSP har också fått i uppdrag av Östersunds kommun att analysera konsekvenser av potentiell singeletablering inom sällanköpsvaruhandeln i anslutning till potentiell dagligvarubutik norr om befintliga arenor.

Kartan visar etableringens ungefärliga läge strax norr om nuvarande arenor invid E14.

Tabellen visar att omsättningspotentialen, beräknat i 2022 års priser, för en singeletablering om drygt 6 000 kvadratmeter BTA inom sällanköpsvaruhandeln bedöms uppgå till omkring 175 miljoner kronor år 2045.

Då det i skrivande stund är oklart vilket potentiellt utbud och vilken inriktning som den tänkta etableringen ska få har WSP antagit att den förväntas erbjuda ett brett utbud som berör sällanköpsvaruhandelns samtliga branscher.



Potentiell konsekvenser av sällanköpsvaruhandel

För att undersöka potentiella konsekvenser vid etablering av sällanköpsvaror om drygt 6 000 kvm BTA i stadsdel Norr har WSP använt samma angreppssätt som vid analysen av dagligvaruhandeln.

Då det i skrivande stund är svårt att veta vilket utbud som kan komma att etableras i stadsdel norr har WSP utgått ifrån den omsättningspotential om 175 miljoner kronor som uppskattades givet butikens yta.

Osäkerheten om butikens utbud har gjort att WSP gjort bedömningen att den tänkta etableringen påverkar olika marknadsplatser i samma omfattning med hänsyn tagen till befintliga marknadsplatser avstånd och konsumenternas tillgänglighet till den tänkta ny-etableringen. Detta gör att effekternas storlek riskerar över- och/eller underskattas på olika marknadsplatser men på det hela taget är bedömningen att den geografiska strukturen på effekterna inte påverkas.

Efterföljande karta visar hur en singeletablering av sällanköpsvaror i stadsdel Norr bedöms påverka den idag befintliga handeln i stadskärnan, på Lillänge och i

stadsdel Söder men också i den övriga tätorten och kommunen.

Analysen pekar generellt på att de negativa konsekvenserna för den idag befintliga handeln blir små (<-5%) på olika marknadsplatser. Det finns en risk att enskilda företagare eller att företag i enskilda branscher drabbas hårdare än andra beroende på vilket utbud som erbjuds i nyetableringen. De bedömda effekternas storlek gör dock att WSP bedömer att de kan förväntas mötas genom justeringar av personalstyrkan snarare än genom butiksnedläggningar. Effekterna är dessutom beräknade under antagande att inga motåtgärder vidtas från den befintliga handeln för att möta den ökade konkurrensen. I praktiken är det rimligt att förvänta motåtgärder vilka bedöms resultera i att potentiella konsekvenser blir av mindre omfattning.

Konsekvenserna på den befintliga handeln på Lillänge bedöms bli något större omfattning (-5% -10%). Då effekterna är relativt begränsade bedöms potentiella motåtgärder bli desamma som på andra marknadsplatser och risken för butiksnedläggningar små.

Konsekvenser av singeletablering inom sällanköpsvaror

Övrig tätort <-5%

Övrig kommun <-5%

Staden
<-5%

Odenskog
-5 - -10%

Söder
<-5%

Analys av trafikkonsekvenser vid utbyggnad av handel på stadsdel Norr

Kommunens utvecklingsriktning

I förfrågningsunderlaget uttrycks en önskan om att undersöka potentiella trafikeffekter på en övergripande nivå, kopplat till kommunens mål för färdmedelsandelar år 2030 och prioritetsordningen för framkomlighet.

WSP har genomfört en dokumentstudie av kommunens Översiktsplan (2022) och Parkeringspolicy (2016) som utgångspunkt för denna övergripande trafikanalys. Fördjupad översiktsplan för Stadsdel Norr (2006), Trafikplan (2005) och Klimatprogram (2019) användes komplement till översiktsplanen och parkeringspolicyn. Styrdokumenten gav förutom tillgång till färdmedelsmålet och prioritetsordningen en bild över kommunens nuläge, utmaningar och önskade utvecklingsriktningar. WSP:s översiktliga trafikanalys utgår från dessa beskrivningar av kommunens stads- och trafikplanering.

För att uppskatta eventuella trafikeffekter i programområdet genomfördes en kvantitativ scenariostudie av potentiella trafikflöden från en större livsmedelsbutik nära E14, en medelstor livsmedelsbutik vid Pampasvägen, samt den kombinerade effekten om båda livsmedelsbutikerna tillkommer. Som komplement till detta genomfördes också en analys av trafikeffekter vid singeletablering av sällanköpsvaruhandel nära E14.

I styrdokumentet som analyserats framgår det att Östersunds kommun har tydliga målbilder kring stads- och trafikutvecklingen. Staden ska byggas inåt och utvecklingen ska bland annat bidra till att skapa levande gatumiljöer och en mångfald av funktioner. Det ska vara lätt att göra hållbara val, därför ska utvecklingen främja gång och cykel samt kollektivtrafik.

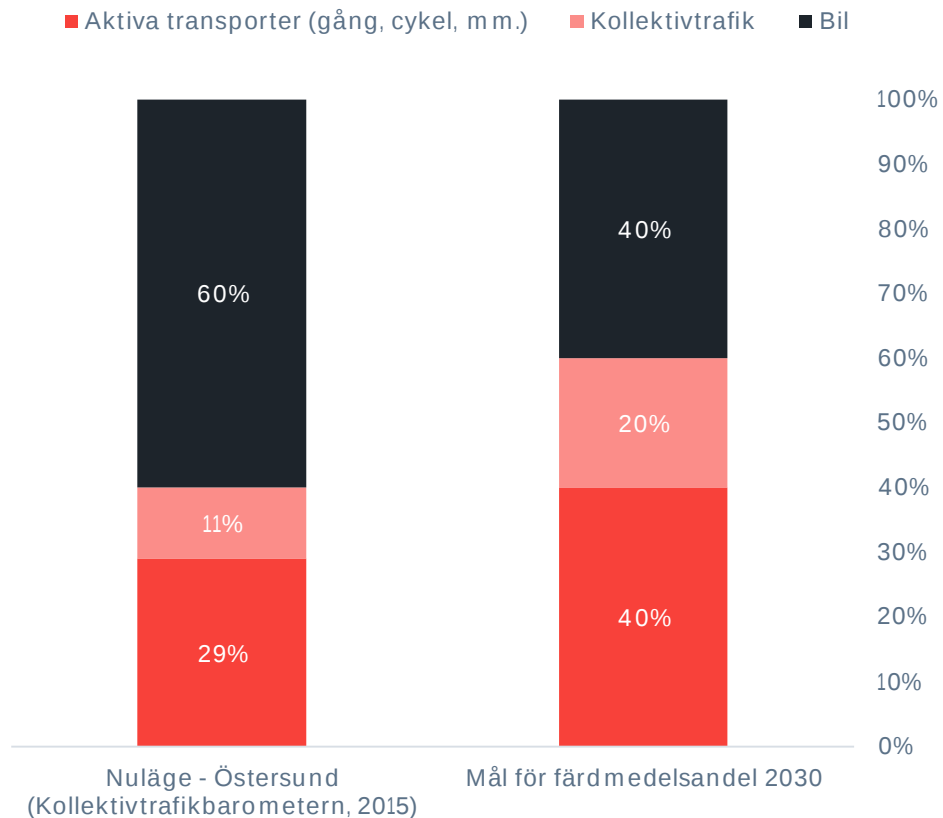
Kring trafikutvecklingen nämns några särskilda möjligheter och utmaningar. Kommunen beräknas växa sett till befolkning och under delar av 2000-talet har bilinnehavet ökat samtidigt som det totala trafikarbetet minskat. Om trenderna fortsätter riskerar kommunens befolkningsutveckling leda till ett större behov av yta för transporter med bil, exempelvis parkeringsplatser vilket kan bli en utmaning då aktiva transporter och kollektivtrafik konkurrerar om samma begränsade yta. Samtidigt uppskattas 75 % av stadsinvånarna ha mindre än 5 km fågelvägen mellan arbete och bostad, vilket belyser en närhet i staden med inneboende potential om ökat resande med aktiva transporter och kollektivtrafik (SCB:s Supercross).

Bilens färdmedelsandel måste minska fram till 2030

Östersunds kommun har ett mål för färdmedelsfördelningen år 2030: 40 % av resorna ska ske med aktiva transporter (som gång och cykel), 20 % med kollektivtrafik, samt resterande 40 % med bil. I dagsläget är färdmedelsfördelningen osäker då den enda uppskattningen av kommunens färdmedelsfördelning kommer från kollektivtrafikbarometern år 2015. Färdmedelsfördelningen är i nuläget troligtvis en bit ifrån målet för år 2030.

För att uppnå målet för färdmedelsfördelningen 2030 som är ett av fyra centrala mål för kommunens klimatarbete kopplat till de nationella klimatmålen, har kommunen en prioritetsordning för framkomlighet. Prioritetsordningen säger att kommunen i stads- och trafikplaneringen ska prioritera färdmedlen i följande ordning: gång, cykel, kollektivtrafik, varustransporter och biltrafik. Färdmedelsandelarna från kollektivtrafikbarometern år 2015 visar att prioritetsordningen sannolikt är högst aktuell för Östersunds kommun.

Färdmedelsandelar: Kommunens mål för 2030

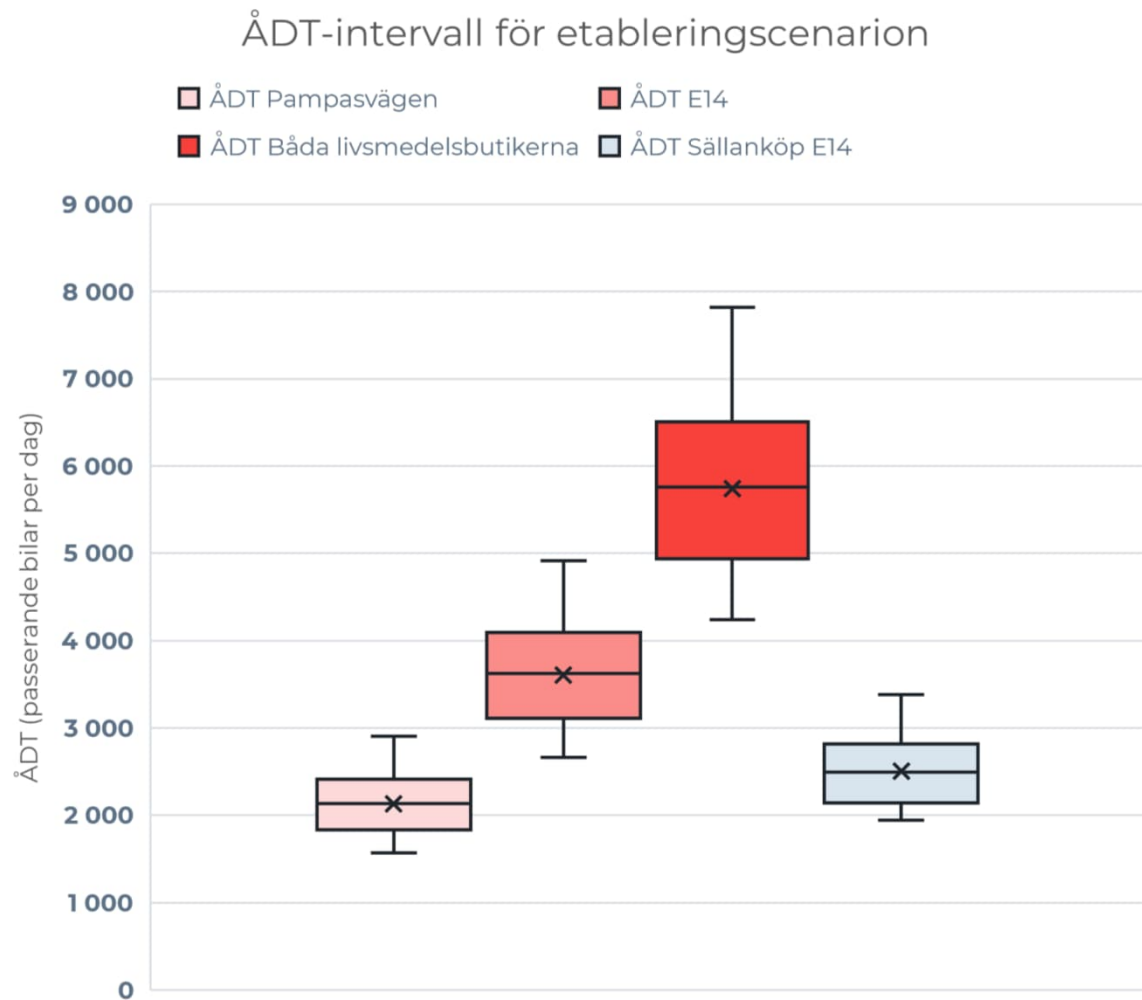


Trafikeffekterna kan bli omfattande

För att bedöma trafikeffekterna vid etableringar i programområdet genomfördes en scenariostudie av årsmedeldygnstrafik (ÅDT) vid en eventuell kombinerad infart och utfart för var och en av de två livsmedelsbutikerna och sällanköpsvaruhandeln. ÅDT räknades även ut för scenariot där båda livsmedelsbutikerna kommer till, genom att skapa en hypotetisk maxeffekt där allt tillkommande trafikflöde passerar samma mätpunkt. Intervallet över ÅDT ger en fingervisning över eventuella trafikeffekter i närområdet från bilburna kunder.

Låddiagrammen i vidstående diagram visar spridningen av ÅDT för de fyra etableringsscenarierna. Min- och maxvärden för intervallen ges av låddiagrammens längd, där en livsmedelsbutik vid E14 förväntas ha den största enskilda trafikeffekten om mellan 2 700 och 4 900 i ÅDT.

ÅDT-värdena går att jämföra med Östersund kommuns mätningar av ÅDT kring programområdets södra delar där bland annat handel, arbetsplatser och idrottsanläggningar finns lokaliserade. ÅDT för vägsnitt i de södra delarna varierar mellan 5 000 och 11 000 passerande bilar per dag, vilket tyder på att trafikeffekterna av tillkommande handel kan bli omfattande.



Utglesning av handeln slår negativt mot kommunens trafikmål

Kommunens färdmedelsandelar är i dagsläget okända. Uppskattningen från kollektivtrafikbarometern 2015 visar däremot att det med största sannolikhet behöver ske andelsförflyttningar från bilresor till både aktiva transporter och kollektivtrafik.

Forskning visar på tydliga samband mellan stads- och trafikplaneringen och hur människor väljer att resa. Detta gäller särskilt för färdmedelsvalet, där täta och funktionsblandade stadsmiljöer skapar starka förutsättningar för resor med aktiva transporter och kollektivtrafik.

Den tänkta lokaliseringen av en större livsmedelsbutik samt sällanköpshandel vid E14 kan ur ett stads- och trafikplaneringsperspektiv förstås som både centralt och perifert. Platsen är centralt belägen i kommunen men samtidigt perifert belägen i tätorten. Nya etableringar i programområdets norra delar kommer locka kunder som idag bor och handlar mer centralt i tätorten. Ur färdmedelsperspektivet kan detta bli en utmaning då tätortens invånare får längre avstånd till butiksutbudet, vilket, i frånvaro av god cykel och kollektivtrafikanslutning, troligtvis ökar bilens andel av inköpsresorna.

En livsmedelsbutik vid Pampasvägen, nära ICA Maxi, förväntas däremot ha en relativt mindre (negativ) inverkan på färdmedelsandelarna. Det läget är mer integrerat i tätorten och är exempelvis inom gång- och cykelavstånd från redan idag existerande bostäder. Kollektivtrafiken är redan utbyggd till området, vilket ytterligare stärker platsens relativa lämplighet ur färdmedelsperspektivet.

Sammanfattningsvis kommer ny etablering av handel i programområdet skapa omfördelningar av inköpsresor, troligtvis med ett ökat trafikarbete som resultat. Bilens attraktivitet kommer stärkas gentemot övriga färdmedel, särskilt om etablering sker vid E14, vilket kommer slå negativt mot färdmedelsmålet.



wsp.com