

Förstudie om stomlinbanors påverkan på handels- och besöksnäringar

Översiktlig analys och bedömning av HUI Research



FÖRORD

Under 2015 påbörjades en större studie om lämpliga affärsmodeller för en stomlinbana i Göteborg inom ramen för Göteborgs stads linbaneutredning. En av aspekterna som bedömdes behöva studeras ytterligare var stomlinbanors eventuella påverkan på handels- och besöksnäringar. Hösten 2015 upphandlades en förstudie inom detta tema. Under vintern 2015-16 har HUI Research genomfört studien, som publiceras i sin helhet i denna rapport. Alla analyser och bedömningar är deras. Materialet har sedan återförts till affärsmodellstudien.

Göteborgs Stad har genom Trafiknämnden sedan 2013 utrett frågan om linbanor som en del av det kollektiva resandet i Göteborg. Skulle linbana börja ses som en del av kollektivtrafiken är detta det första nya kollektivtrafikslaget i Sverige sedan införandet av tunnelbanan i Stockholm på 1930-talet. Göteborg & Co fick i oktober 2009 i uppdrag av kommunstyrelsen utreda hur stadens 400-årsjubileum skulle kunna firas. Göteborg & Co genomförde utredningsuppdraget i en öppen dialog med nämnder, bolag, allmänhet och ett stort antal experter inom en rad olika områden. Resultatet summerades i *Möjligheter på väg till Göteborgs 400-årsjubileum. Förslag till arbetsplan*. Linbana i Göteborg fanns då med som ett medborgarförslag.

FÖRSTUDIE OM STOMLINBANORS PÅVERKAN PÅ HANDELS- OCH BESÖKSNÄRINGAR

Dnr 2367/15

Trafikkontoret, Göteborgs stad
www.goteborg.se/trafikkontoret

Organisationsnummer: 212000-1355
trafikkontoret@trafikkontoret.goteborg.se

www.forlivochrorelse.se/linbana
031-365 00 00

Bilden på omslaget är en illustration av linbanestation vid Järntorget © NCC, arkitekt: White arkitekter. Bilden är kraftigt inzoomad jämfört med ursprungsbilden.



Förstudie om stomlinbanors påverkan på handels- och besöksnäringar

Översiktlig analys och bedömning av HUI Research på
uppdrag av Göteborgs stad

April 2016

Rapportens innehåll

Inledning	1
Bakgrund.....	1
De planerade linbanelinjerna.....	1
Mål	2
Syfte.....	2
Avgränsningar	2
Metod	2
Antaganden.....	2
Verksamheter i linbanestationerna.....	3
Trender	3
Lämpliga verksamheter i stationerna.....	3
Förväntade effekter: Handel.....	7
Generella effekter för handeln i anslutning till stationerna.....	7
Lila linje	7
Gul linje	11
Linbanornas påverkan för fastighetsägare.....	14
Förväntade effekter: Besöksnäring	15
Slutsatser och avslutande reflektioner.....	15
Slutsatser	16
Avslutande reflektioner	16

Inledning

Bakgrund

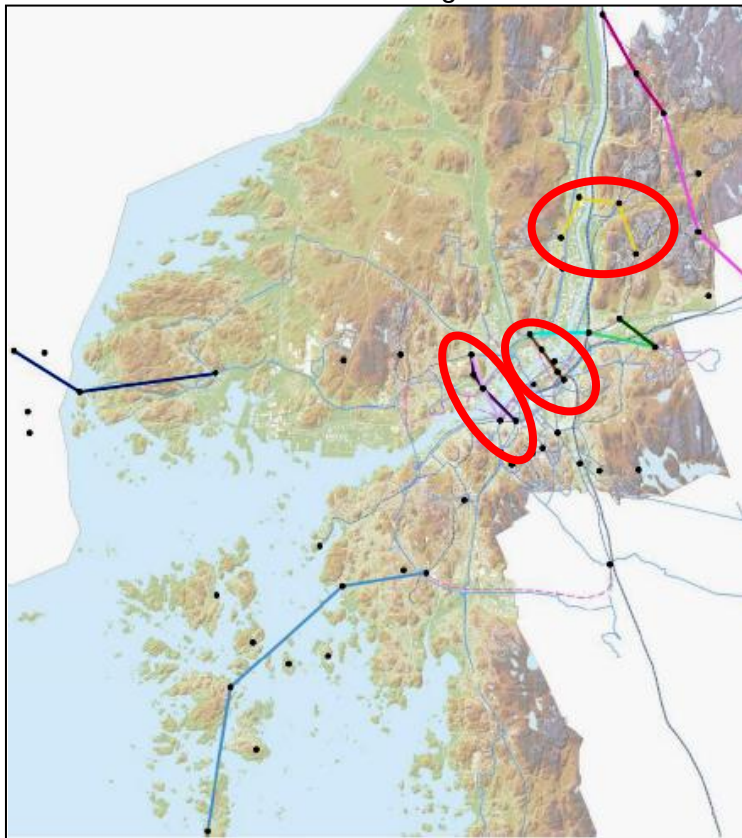
När göteborgarna fick lämna in sina idéer inför 400-årsjubileet var det nog många som upplevde linbaneförslaget mest som en kul tanke och rolig turistattraktion. Men efter flertalet utredningar har en annan bild växt fram. Idag beräknas det passera cirka 400 000 människor över älven varje dag. När Norra Älvstranden växer och citykärnan i framtiden är tänkt att sträcka sig över vattnet kommer antalet troligen att öka stort. En linbana över älven skulle vara en smart kollektivtrafiklösning. Resenärerna erbjuds inte bara hög turtäthet utan en linbana innebär också låg energiförbrukning och låga driftskostnader.

HUI Research har lång erfarenhet av detaljhandel och besöksnäring och har nu ombetts ta fram en förstudie som belyser förutsättningarna för etablering av linbanor ur ett handels- och besöksnäringsperspektiv.

De planerade linbanelinjerna

Några av de effekter som kommer att belysas i rapporten kan antas vara generella oavsett placering av stationerna, medan vissa effekter specifikt är kopplade till platserna där stationerna är belägna. De stationer och linjer som kommer belysas specifikt i denna förstudie är följande:

1. Järntorget – Lindholmen – Lundby – Wieselgrensplatsen
2. Kortedala – Hjällbo – Bäckebo – Backa
3. Brunnsbo – Ringön – Gullbergsvass – Svingeln



Förstudien fokuserar huvudsakligen på de två första av linjerna som listas ovan. Detta då den tredje linjen ligger betydligt längre fram i tiden än de två första.

Mål

Målet med denna förstudie har varit att sammanställa en rapport som övergripande belyser de förväntade effekterna av linbanor i Göteborg ur ett handels- och besöksnäringssperspektiv. Detta görs genom att dels diskutera vilka aktörer som kan väntas dra nytta av linbanorna och i så fall på vilket sätt, samt dels att belysa vilka negativa konsekvenser linbanorna kan väntas medföra.

Syfte

Uppdraget syftar till att förse Göteborgs stad med bättre kunskap om linbanornas påverkan för detaljhandel och besöksnäring.

Avgränsningar

Observera att denna förstudie inte innehåller några beräkningar av effekter, utan enbart en övergripande diskussion gällande vilken typ av effekter man kan vänta sig. Önskar Göteborgs stad kvantifiera effekterna kan HUI studera detta vidare i ett senare skede.

Rapporten begränsas även till effekter kopplade till handel och besöksnäring, vilket helt exkluderar effekter som kopplas till t.ex. miljö, trafikflöden, m.m.

Metod

Denna förstudie är genomförd som en skrivbordsanalys där HUI i huvudsak använt sig av strukturlärande inom handel och besöksnäring samt kunskap om trender och dess påverkan på konsumtionsbeteende för att dra slutsatser om effekterna av linbanor i Göteborg.

Antaganden

Ett antal antaganden har legat till grund för denna förstudie. Dessa är:

1. De linjer som berörs av studien är de som anges på sidan innan. Även om de exakta lokaliseringarna av stationerna ännu inte är klara, är det dessa linjesträckningar som avses i rapporten.
2. Linbanorna kommer att fungera som ett kollektivtrafikfärdsätt. Med det menas att de kommer att användas av såväl lokalbefolkningen som kan använda sig av sina ordinarie Västtrafikbiljetter men även av turister som kan köpa antingen flerdagsbiljetter eller enkelbiljetter.

Verksamheter i linbanestationerna

Trender

Nedan listas i korthet några trender som på olika sätt påverkar konsumentbeteendet, och i längden förutsättningarna att bedriva verksamheter i anslutning till linbanestationerna.

Café- och restaurangsektorn har kommit närmare handeln

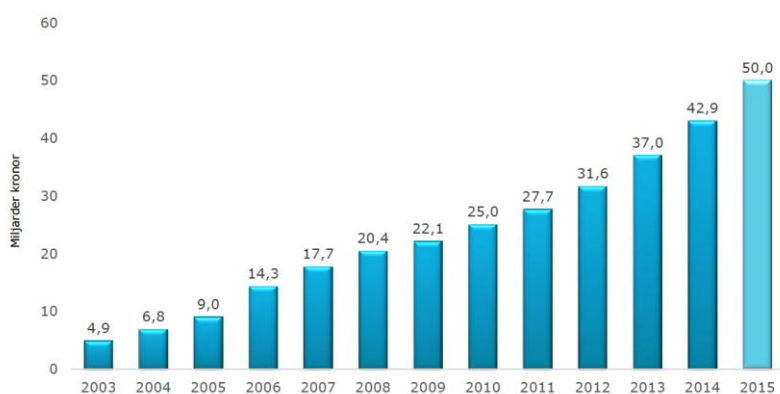
Restaurangsektorn har på senare år växt starkt. Svenska konsumenter lägger allt större del av sin disponibla inkomst på upplevelser, så som restaurangbesök. Att äta sin lunch ute, köpa med sig kaffe på vägen till jobbet, m.m. blir allt vanligare. Restaurangnäringen har dessutom flyttat allt närmare handeln och nu är restauranger och caféer lika självklara som hyresgäster i en galleria som butiker.

Tid en bristvara

Då tid i allt större utsträckning upplevs vara en bristvara utvecklas fler koncept för människor i farten. Vi kommer med största sannolikhet se fler företag som erbjuder tjänster som underlättar vardagspusslet för oss konsumenter. Så kallade "to go" lösningar blir allt vanligare på platser som har stora besöksflöden, t.ex. resecentrum.

Växande e-handel

E-handeln har historiskt drivits av låga priser och stort utbud, men på senare år har bekvämlighetsfaktorn seglat upp som en betydande anledning till varför man handlar online istället för i fysiska butiker. Som konsumenter kan vi numera shoppa när och var vi vill; hemma i soffan en söndagskväll eller kanske på väg till jobbet i en linbanegondol. Det ställs även nya och högre krav på leveranser, bl.a. i form av fler utlämningsställen i strategiska lägen. I nuläget är många av de utlämningsställen som finns livsmedelsbutiker eller servicebutiker som har utlämning av paket som en extra inkomstkälla. Många upplever dock att de har svårt att få plats med alla paket som skickas, framförallt under perioder med stora volymer av försändelser, t.ex. inför jul.



Källa: E barometern Q3 2015

Lämpliga verksamheter i stationerna

På grund av att de planerade linbanorna i Göteborg förväntas bli först i sitt slag på den svenska marknaden har HUI begränsad kunskap om konsumentbeteende runt linbanestationer. Vi ser en fördel ur handelssynpunkt i att handeln (och andra verksamheter) kan ske under samma tak som transporten. Däremot innebär linbanornas turtäthet en utmaning i det hänseende att det blir svårare att locka kunden till köp. Då gondolerna kommer ha en turtäthet med avgångar varje minut, innebär det att resenärerna så gott som aldrig behöver stå och vänta på sin transport, i likhet med t.ex. tunnelbanor och till skillnad från t.ex. spårvagnar med en turtäthet om t.ex. 10 minuter. Inom handeln finns dock koncept som är mer ändamålsenliga för att fånga kunder i rörelse. Därför rekommenderar vi generellt "to go" koncept i anslutning till stationerna.

HUI menar således att den handel som rekommenderas för linbanestationerna inte i sig är destinationshandel. Kunderna väntas inte resa någon längre sträcka för att uträtta sina inköp eller restaurangbesök just där, utan den handel som sker är istället av mer impulsorienterad karaktär. Man bör därför fokusera på att serva de resenärer som passerar platsen, snarare än att locka nya konsumenter till stationerna. Verksamheternas konkurrenter är företrädesvis liknande koncept och i mindre utsträckning traditionell handel och restaurangnäring, som t.ex. traditionella dagligvarubutiker. På följande sidor ger vi exempel på koncept som vi ser som ändamålsenliga. Observera att samtliga varumärken som nämns bör ses som exempel på koncept och inte som direkta rekommendationer.

Dagligvaror

Runt en kollektivtrafikknutpunkt ser vi ofta butikskoncept som kan relateras till dagligvaror. Bakgrunden är att snabbrikliga konsumentvaror ämnar sig väl för sådana platser med stora flöden av konsumenter. Det finns flertalet exempel där servicebutiker och mindre dagligvarubutiker finns i anslutning till kollektivtrafiken. I vilken omfattning sådan handel bör etableras måste utredas specifikt för varje linbanestation.

HUI förordar koncept av "to go" karaktär eller små effektiva enheter som gynnas av stora flöden av besökare. Traditionella dagligvarubutiker kan även vara aktuella, men formatkraven för en dagligvarubutik brukar vara från cirka 500 m² för att de större livsmedelskedjorna skall kunna etablera sina koncept. Vi finner därför företrädesvis servicehandelskoncept inom dagligvaruhandeln som är särskilt lämpade för linbanestationerna, t.ex. 7-Eleven och Pressbyrån. Även blomsterbutiker är av intresse i anslutning till linbanestationerna. På Fredsgatan i Göteborg, med höga besöksflöden, finner vi två butiker inom kort avstånd. Blomsterbutiker förgyller också platsen med grönska.

Sällanköpsvaror

Enheter för sällanköpsvaruhandel är generellt svårare i kommunikationslägen. Detta beror på att konsumenter inte är lika impulsiva i sina köp av sällanköpsvaror som vid köp av dagligvaror. Det finns dock några koncept som lämpar sig bättre i sådana lägen, som t.ex. apotek eller butiker med teknik eller fritidsinriktning som t.ex. TGR eller Teknikmagasinet. HUI menar dock inte att dessa typer av koncept passar vid samtliga stationer, utan föreslår vidare utredning för att se potentialen



lokalt. Det samtliga nämnda koncept har gemensamt är att de kräver stora flöden av besökare för att bli framgångsrika i resecentrumlägen.

Vidare kan verksamheter som även fungerar som utlämningsställen för e-handeln vara aktuella för etablering i anslutning till linbanestationerna, så kallade service punkter.



Café & restauranger

Inom café- och restaurangnäringen rekommenderar vi i likhet med dagligvaruhandeln koncept som riktar sig till resenärer på språng. På centralstationen i Göteborg har

t.ex. Espresso House, utöver sin ordinarie caféenhet, en mindre bod i anslutning till spåren som serverar tågresenärer med kaffe och enklare frukost m.m.

För restaurangutbudet finner vi två möjligheter. Dels rekommenderar vi att avsätta ytor i direkt anslutning till linbanestationerna, i form av parkeringsfickor, för så kallade food trucks. Denna företeelse är en stor trend och koncepten förnyar sig hela tiden. Även stationära restauranglösningar som vänder sig till konsumenter i farten är lämpliga i linbanestationerna, som t.ex. Sushi Yama som finns på bl.a. Stockholms centralstation.

Det skulle även vara intressant att se koncept som erbjuder digitala lösningar. Rent konkret tänker vi oss aktörer som erbjuder kunderna att beställa sitt morgonkaffe genom en app i mobilen då de sitter i gondolen, för att sedan hämta upp kaffet då de anländer på andra sidan älven.





Övriga reflektioner kring verksamheter i stationer

HUI vill poängtera att de verksamheter som rekommenderas inte nödvändigtvis är lämpliga för varje enskild station. HUIs rekommendationer bör ses som ett basutbud för stationerna och vi förordar vidare att man utreder etableringspotentialen för ett mer lokalt anpassat utbud på respektive station. Denna rapport är en förstudie som övergripande redogör för eventuella möjligheter till etablering.

Avslutningsvis bör nämnas att lokaler i gatulägen anses intressantare ur ett etableringsperspektiv, då lokaler i våningsplan selekterar kunder från handel enligt minsta motståndets lag.

Förväntade effekter: Handel

Generella effekter för handeln i anslutning till stationerna

Ökade flöden av besökare

Handelsaktörer är beroende av besöksflöden utanför butikerna för att få kunder. Genom att tillföra nya stationer för kollektivtrafik, oavsett trafikslag, skapas nya besöksflöden omkring stationerna. Alla förbipasserande personer blir potentiella kunder för butikerna. Utmaningen för handeln är att ha ett utbud som verkligen gör att kunderna stannar och inte bara går förbi det utbudet som erbjuds. Därför är inriktningen och omfattningen på det tilltänkta handelsutbudet viktigt för att det skall bli lyckat.

Utökat upptagningsområde

I detaljhandeln brukar man tala om en butiks (eller ett köpcentrums) upptagningsområde. Med det menas det område som butiken i huvudsak hämtar sina kunder ifrån. Upptagningsområdet bestäms ofta genom att studera avstånd/restider samt konkurrenssituationen i omlandet. Linbanorna kan innebära utökade upptagningsområden för handeln i anslutning till stationerna, pga. att trafikslaget som sådant skapar förutsättningar för människor att ta sig till platser på kortare tid än landvägen, t.ex. från Hjällbo till Bäckebol. Förutsättningarna väntas dock skilja sig åt betydligt mellan de olika stationerna, varför vi på kommande sidor gör en sammanfattande bedömning av handelns förutsättningar stationsvis.

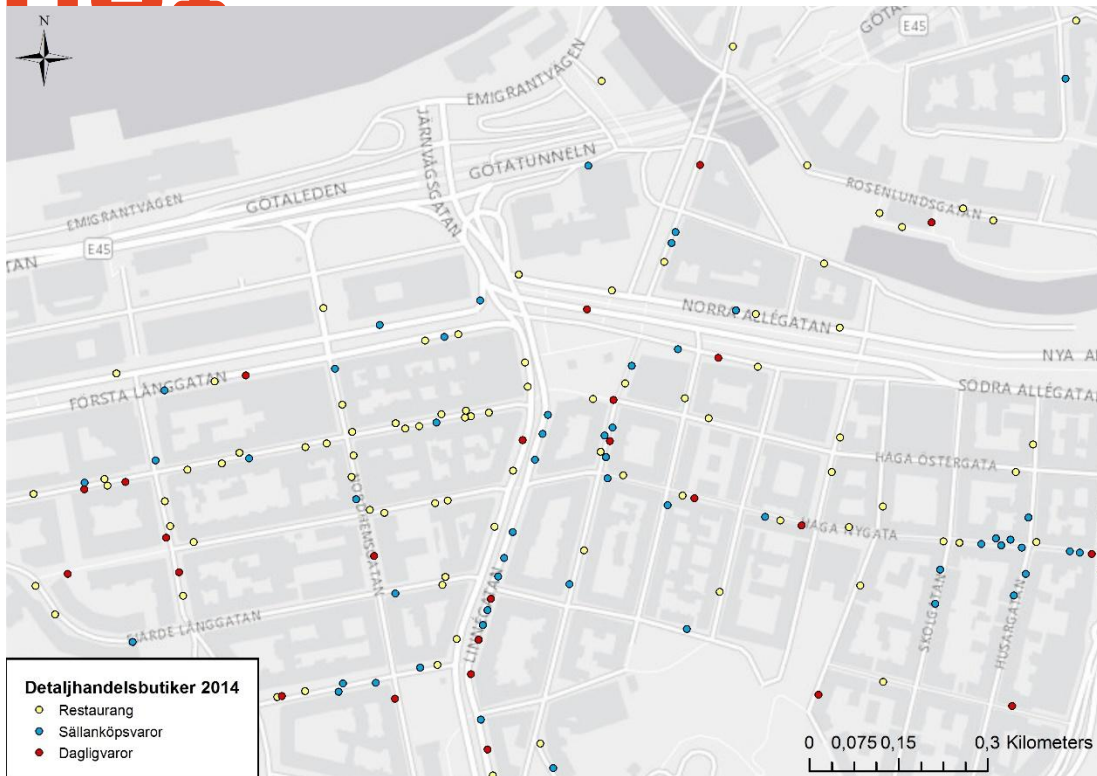
Lila linje

Två linjer diskuteras specifikt i denna förstudie. Den första är den lila linjen som går över älven mellan Järntorget och Lindholmen och sedan vidare till Lundby och Wieselgrensplatsen.



Handeln vid Järntorget

Handelsutbudet på Järntorget är enligt HUIs bedömning idag starkt utvecklingsbart. Det finns idag gatuhandel och restaurangutbud längs Linnégatan samt Långgatorna och i Haga, enligt bilden nedan. Det finns också ett visst utbud av företrädesvis dagligvaror vid Rosenlund.



HUI/ArcGIS

Hur påverkas handeln vid Järntorget?

Genom att anlägga en linbanestation i anslutning till Järntorget så ökas attraktiviteten också ur ett handels- och etableringsperspektiv då ökade besöksflöden knyts till platsen. HUI rekommenderar att man utreder förutsättningarna för en större handelsetablering i området.



Den eventuella negativa påverkan som tillkommande handel och restauranger i anslutning till linbanestationen skulle få för innevarande verksamheter vid Järntorget bedöms som liten eller ringa.

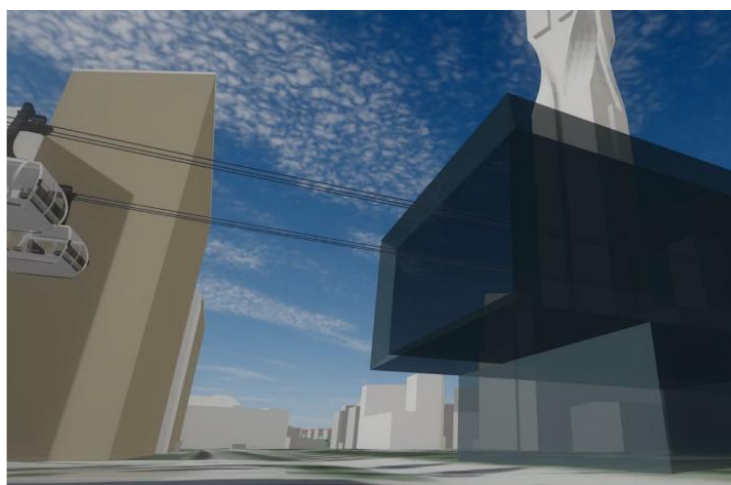
HUI bedömer vidare att det digra restaurangutbudet i närområdet kan få en extra skjuts då besökare från Hisingen lättare kan ta sig till området och därmed inkluderas i marknadsområdet.

Handeln vid Lindholmen

Handelsutbudet vid Lindholmen är idag samlat till de närbelägna handelsplatserna vid Eriksberg samt Sannegårdshamnen. Utbudet är i första hand dagligvarubaserat med några starka aktörer inom sällanköpssegmentet som Lindex, Hemtex m.fl. I ett framtidsperspektiv kommer även Backaplan utvecklas och fungera som en än mer tongivande handelsplats på Hisingen och så också för Lindholmen.

Hur påverkas handeln vid Lindholmen?

Ett lokalt handelsutbud i anslutning till linbanestationen på Lindholmen kommer inte att påverka befintliga handelsaktörer i området negativt, utan istället kommer ett anpassat utbud stärka platsen. Samtidigt ges invånare vid Lindholmen en möjlighet att enklare nå utbudet vid Wieselgrensplatsen och Järntorget.



Handeln vid Wieselgrensplatsen

Wieselgrensplatsen är en torgmiljö från 60-talet med ett begränsat utbud av sällanköpsvaruhandel samt två större dagligvarubutiker. Därtill finns bl.a. flera vårdenheter så som sjukhus och tandläkarmottagningar. Handeln vid Wieselgrensplatsen är av torgkaraktär och anses i huvudsak fungera som en handelsplats för dem som bor i närområdet. På samma sätt som för Lindholmen påverkas platsens handelsutbud redan av närheten till bl.a. Backaplan och Göteborgs centrum som går att nå på några minuter.

Hur påverkas handeln vid Wieselgrensplatsen?

Wieselgrensplatsen har redan idag goda kommunikationsmöjligheter via buss och spårvagn till handelsplatser som Backaplan och centrala Göteborg. Det begränsade handelsutbud som linbanestationen kan komma att tillföra anses i mycket låg grad påverka förutsättningarna för den handel som finns vid Wieselgrensplatsen i nuläget. En ökad tillgänglighet till det restaurangtäta Järntorget/Linné skulle dock i viss mån kunna påverka den lokala restaurangnäringen negativt, särskilt under helger. Det skall dock sättas i relation till ökad valfrihet för konsumenterna genom ökad tillgänglighet.

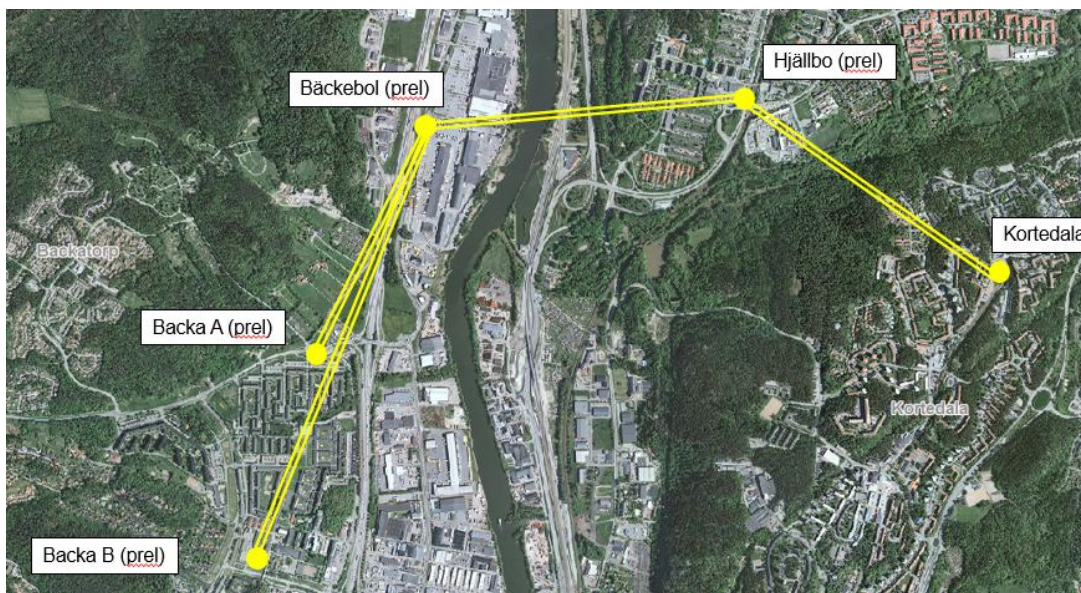
Handeln vid Lundby

Lundby är ett bostadsområde och storföretaget Volvo finns även lokaliserade med delar av sin verksamhet i nära anslutning till det tänka stationsläget. Handelsutbudet vid Lundby är idag mycket begränsat.

Hur påverkas handeln i Lundby?

Eventuella effekter av linbanelinjen är utifrån dagens förutsättningar positiva. Ett ökat flöde av pendlare, till och från bl.a. Volvo, medför möjligheter. Handelsutbudet är idag begränsat och linbanan skulle kunna ge området förutsättningar att utveckla ett lokalt handelsutbud, framförallt inom dagligvaror och service.

Den andra linjen som studeras i denna förstudie är den gula linjen som sträcker sig från de nordöstra stadsdelarna Kortedala och Hjällbo vidare till Bäckebo och slutligen Backa. Handeln längs den gula linjen är lokaliserad kring stadsdelscentrum, med undantaget Bäckebo som är en av Göteborgsregionens största handelsplatser. De lokala stadsdelstorgen i Hjällbo, Kortedala och Backa förvaltas av det kommunala bolaget Göteborgslokaler och huserar i huvudsak dagligvaruaktörer, samt aktörer inom kommersiell och offentlig service. Utbudet av sällanköpsvaruhandeln är generellt sett begränsat. Nedan diskuteras respektive stationsläge, med särskilt fokus på handelsplatsen Bäckebo.



Handeln i

Backa

Lejonparten av handeln i stadsdelen Backa är lokaliserad vid Selma Lagerlöfs torg. Torget är från tidigt 70-tal och som på många andra stadsdelscentrum finns i huvudsak ett dagligvaruutbud samt utbud av offentlig och kommersiell service, som vårdcentral, bibliotek m.m. Däremot är utbudet av sällanköpsvaruhandeln mycket begränsad. Backa befinner sig på bara några minuters avstånd till båda handelshubbarna Backaplan och Bäckebo, vilket medfört svårigheter att bygga upp ett attraktivt utbud inom i första hand sällanköpsvaruhandel på Selma Lagerlöfs Torg. Det finns också ett lokalt restaurangutbud på eller i nära anslutning till torget. Som bilden ovan visar är det i skrivande stund inte klart var i Backa som den tilltänkta stationen kommer att lokaliseras.

Handeln i Hjällbo

Handeln i Hjällbo Centrum är i likhet med Backa främst fokuserad på dagligvaruhandel samt offentlig och kommersiell service, som vårdcentral, bank, m.m. Det finns också ett lokalt restaurangutbud på eller i anslutning till Hjällbo centrum.



Handeln i Kortedala

Kortedala Torg är ett torg från 50-talet och är ett av Göteborgs största stadsdelstorg. Inriktningen på handeln i Kortedala skiljer sig ur ett konsumentperspektiv inte nämnvärt från Hjällbo och Backa. Kortedala Torg har en mångfald av utbudet och i likhet med Backa och Hjällbo finner vi de landsomfattande kedjorna i dagligvarusegmentet och apoteksvaror samt kommersiell samt offentlig service. Inom sällanköpsvaruhandeln finns mycket få kedjebaserade butiker i sällanköpsvaru-segmentet.

Hur påverkas handeln på stadsdelstorgen längs den gula linjen?

En översyn av utbudet på de lokala centrumen längs den gula linjen visar att hyresgästerna främst består av dagligvaruaktörer samt aktörer inom kommersiell och offentlig service, som t.ex. bibliotek, tandläkare, banker och frisörer. Utbudet inom sällanköpsvaruhandeln är redan idag begränsat. Kunderna som besöker torget är enligt vår bedömning i huvudsak invånare från respektive stadsdel. Stadsdelstorgen har dock ett lokalt men betydelsefullt utbud av restauranger samt caféer som på många stadsdelstorg fungerar som lokala mötesplatser.

Att de boende i dessa områden får bättre tillgänglighet till bl.a. Bäckebo väntas därför inte påverka handeln på de lokala torgen nämnvärt. Dagligvaror är något konsumenterna gärna handlar i närheten av sin bostad och invånarna i dessa stadsdelar kommer fortsatt att ha närmare till sina egna livsmedelsbutiker än till butikerna i Bäckebo. Även när det gäller verksamheter inom övrig service väntas inte linbanorna påverka förutsättningarna lokalt i någon större utsträckning. Man kommer fortsatt att besöka sitt lokala bibliotek, sin tandläkare osv.

När det gäller sällanköpsvaruhandeln på de lokala torgen är vår bedömning att den redan är konkurrensutsatt, på grund av närheten till bl.a. Göteborgs centrum. Linbanorna väntas inte påverka det faktum att mindre lokala torg är sårbara ur handelssynpunkt, framförallt inom sällanköpsvaruhandeln. Möjligheterna för torget ligger här i att etablera verksamheter som linbanestationerna kan skapa goda förutsättningar för, vilket vi beskrivit tidigare i denna rapport.

Avslutningsvis vill vi poängtera att det är svårt att isolera effekter för handeln relaterat till en ny kollektivanslutning i form av linbana. HUI menar att stadsdelstorgen påverkas i större omfattning av handelns generella koncentrerings till större handelsplatser som t.ex. Bäckebo, Allum, Backaplan, osv. Många kedjor inom sällanköpsvaruhandeln avstår att etablera sig på mindre marknader så som lokala torg till förmån för etableringar på större handelsplatser.

Handeln i Bäckebo

Bäckebo skiljer sig markant från stadsdelstorgen och är idag en av Göteborgs största och mest betydelsefulla handelsplatser med en omsättning på cirka 2,6 miljarder kronor årligen. Bland utbudet finner vi bland annat IKEA, Bauhaus, XXL samt stormarknaden Coop Forum. Bäckebo är en extern handelsplats som i första hand vänder sig till bilburna kunder. Det finns redan idag möjlighet att ta sig till Bäckebo med hjälp av kollektiva färdmedel, men andelen kunder som gör det uppskattas vara mycket få i relation till de bilburna kunderna.

Källa: HUI/SSCD

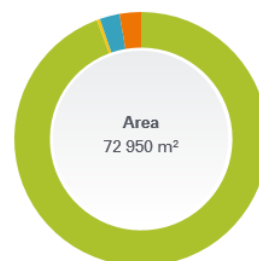
Premises area, Tenants & Sales

Source: HUI Research

Category	GLA m ²	Tenants	Sales mSEK	Sales per sqm, SEK
Food & Convenience	8 025	3	455	56 698
Durable goods	+ 60 775	19	2 130	35 047
Total	= 68 800	22	2 585	37 573
Restaurants	+ 300	4	50	166 667
Commercial Services	+ 1 850	2	3	1 622
Total	= 2 150	6	53	24 651
Leasable	70 950			
Common areas	+ 2 000			
Total	= 72 950	29	2 638	37 181



Food & Conv.	455 mSEK
Durable goods	2 130 mSEK
Restaurants	50 mSEK
Services	3 mSEK



Retail	68 800 m ²
Restaurants	300 m ²
Services	1 850 m ²
Common areas	2 000 m ²

Hur påverkas handeln i Bäckebol?

HUI ser förvisso en fördel för handelsplatsen Bäckebol som via linbanesträckningen får ett utökat marknadsområde så till vida att konsumenter som åker kollektivt får bättre och snabbare tillgänglighet till handelsplatsen jämfört med idag. HUI menar dock att handelsplatsen i huvudsak riktar sig mot bilburna kunder, precis som många andra externa handelsplatser med fokus på volymhandel. Av denna anledning bedöms effekterna för handeln i dagsläget inte vara särskilt omfattande vid införandet av linbanan vid Bäckebol. Detta innebär att Bäckebols handelsplats inte förväntas öka sin omsättning i någon större omfattning pga. linbanesträckningen.

Linbanornas påverkan för fastighetsägare

Fördelar

Ökade flöden utanför lokalerna innebär möjligheter för fastighetsägarna att ta ut högre hyror av bl.a. butiker och restauranger. Hur stor denna effekt kan bli är svår att svara på innan man gjort flödesanalyser som jämför dagens besöksflöden med framtidens förväntade besöksflöden. Det väntas också vara stora skillnader mellan de olika stationslägena i staden.

Även kontorslokaler blir mer attraktiva när kommunikationsmöjligheterna förbättras. Fastighetsägarna, både i stationsfastigheterna och i närheten av dessa, kommer alltså att kunna ta ut högre hyror och deras fastigheter väntas öka i värde. Detta gäller dock oavsett transportslag. Det är inte linbanorna i sig som förbättrar läget för fastighetsägarna, utan det är den ökade tillgängligheten. Samma effekt hade kunnat nås med utveckling av andra transportslag.

Eventuella nackdelar

Å andra sidan kan man tänka sig att det kommer att ställas högre krav på fastighetsägarna. Stora besöksflöden ökar behoven av att hålla rent och fräscht. De sanitära kostnaderna väntas öka för de fastigheter som ligger i nära anslutning till resecentrum/knutpunkter där många personer passerar. Dessa fastigheter väntas också utsättas för mer slitage jämfört med idag, till följd av de ökade besöksflödena.

Linbanorna kan även komma att begränsa i vilken mån fastighetsägare kan använda och hyra ut sina fastigheter som ligger i anslutning till stationsbyggnaderna. Det kommer med största sannolikhet vara mer attraktiva lokaliseringar för kommersiella verksamheter så som handel, restauranger eller kontor snarare än för bostäder. Även om det är attraktivt med bostäder i nära anslutning till kollektivtrafik är det osäkert om bostäder i direkt anslutning till linbanestationerna kommer vara särskilt attraktivt.

Linbanorna tar även plats fysiskt, i stationsbyggnader och i luftrummet runtomkring. Detta kan komma att begränsa exploateringsgraden för fastigheter i nära anslutning till linbanestationerna.

Förväntade effekter: Besöksnäring

Linbanornas betydelse för varumärket Göteborg

Det pågår ständigt en kamp mellan storstadsregionerna när det gäller att utveckla attraktiv infrastruktur som gynnar både invånare och turister. Ett exempel på detta är den våg av investeringar i multifunktionella arenor som svept över Sverige de senaste 10-15 åren. Idag har Stockholm och Malmö den mest moderna infrastrukturen av arenor. I dagsläget finns ingen svensk stad som har en linbana, vilket också är exempel på infrastruktur som kommer att attrahera både invånare och turister. En investering i en linbana skulle därför få medial uppmärksamhet utanför Göteborgs gränser och något som de destinationsorganisationer som verkar för att stärka Göteborgs varumärke (Göteborg & Co samt Turistrådet i Västsverige) kommer att kunna använda. De primära effekter projektet skulle innebära ur ett turistiskt perspektiv är att stärka bilden av staden som en progressiv stad på G. Vår bedömning är att effekterna primärt finns på den inhemska marknaden bland svenska turister samt i viss utsträckning bland norska och danska besökare vilka är två av de primära utlandsmarknaderna för turismen i Göteborgsregionen. Göteborg & Co skulle alltså i och med linbaneprojektet få ytterligare en ny och innovativ produkt/tjänst i stadsmiljön vilket torde vara särskilt intressant med tanke på firandet av stadens 400-årsjubileum år 2021. Investeringen skulle också innebära möjligheter för andra företag och organisationer att stärka sina varumärken genom att t.ex. vara med och sponsra/utforma unika, specifika gondoler som skapar medial uppmärksamhet. Om de Göteborgsföretag med global räckvidd skulle utforma unika gondoler och sprida dessa i sina marknadsföringskanaler skulle detta också indirekt bidra till att stärka varumärket Göteborg.

Linbanor som sightseeing

Linbanorna kan fungera som ytterligare ett transportmedel för sightseeing för turister i Göteborg. Denna typ av resor görs sällan under ordinarie rusningstid för kollektivtrafiken, varför turister i staden kan öka beläggningen på gondolerna bl.a. sommartid och under helger. Det skulle i sin tur hjälpa till att öka lönsamheten för linbanorna. Nyckeln till att lyckas ligger i att paketera och marknadsföra linbanan som sightseeing för turister. Som vi ser det gäller detta främst sträckningen Järntorget – Lindholmen.

Besöksanledning snarare än reseanledning

Linbanorna väntas inte bli anledningen till att turister väljer att besöka Göteborg, men däremot kommer de vara ytterligare ett besöksmål/en attraktion att besöka väl på plats i Göteborg. Det finns ett undantag till detta resonemang och det är så kallade technical visits. Linbanor är fortfarande ett relativt ovanligt transportslag i stadsmiljöer runt om i världen och väntas därför under de första åren att generera en hel del studiebesök av affärsresenärer som kommer till Göteborg för att studera linbanorna och lära sig mer om projektet i kunskapsyfte. Intresset för linbaneetableringar tycks vara växande i omvärlden varför potentialen för technical visits bör tas i beaktning, åtminstone inledningsvis.

Slutsatser och avslutande reflektioner

Slutsatser

- Allt sammantaget, bedömer HUI att fördelarna med linbanorna ur ett handels- och besöksnäringssperspektiv tydligt överväger de eventuella nackdelarna.
- Linbanorna väntas kunna leda till platsutveckling lokalt längs de stationer som planeras, delvis pga. de flöden som linbanorna tillför. Däremot är det inte sagt att det är enbart linbanorna i sig som bidrar med denna effekt. Liknande effekter hade kunnat ses vid införandet av en ny spårvagnssträckning. Linbanorna har dock en fördel i och med att resenärerna måste passera en stationsbyggnad där handel kan erbjudas.
- Ur besöksnäringssynpunkt ser vi enbart fördelar med linbanornas intåg i Göteborg. Samma effekt hade inte kunnat nås vid införande av en busslinje eller spårvagnslinje på samma sträckning. Dock ser vi enbart fördelar för linjen mellan Järntorget och Lindholmen, medan den gula linjen inte väntas få någon märkbar effekt för stadens besöksnäring. Helt enkelt pga. att dessa områden i dagsläget inte erbjuder lika många besöksmål för turister.
- Konceptmässigt förordar HUI verksamheter av "to go" karaktär som riktar sig till människor på språng. Handeln i stationsbyggnaderna bör förslagsvis bjuda in till impulsköp, då vi inte bedömer linbanestationerna som tillräckligt ändamålsenliga för att innehålla destinationshandel som lockar konsumenter enbart pga. handelsutbudet.

Avslutande reflektioner

Nedan listas ett antal reflektioner som delvis ligger utanför syftet med denna rapport, men som uppkommit under arbetets gång.

Frågetecken kring linjen Kortedala-Hjällbo-Bäckebo-Backa

Ur ett handels- och besöksnäringssperspektiv ser vi inga större synergieffekter kopplade till linjen mellan de nordöstra stadsdelarna och Hisingen. Medan vi ser tydliga fördelar med linjen mellan Järntorget och Lindholmen, så anses denna linje helt enkelt inte vara lika motiverad givet effekterna för handel eller besöksnäring. Vi kan bara anta att investeringen i linjen motiveras av resande till och från arbete eller skola mellan dessa stadsdelar.

Samtidigt ser vi möjligheter för linbanestationerna som i likhet med andra knutpunkter bidrar till att stärka marknadsplatser, såväl som möjliggör skapandet av nya marknadsplatser. Möjligheterna för den lila bansträckningen är enligt HUIs bedömning särskilt lyckade då denna linje enligt vår bedömning fångar in flera transportanledningar, som t.ex. arbetspendling, besöksnäring, transport till rekreatiomsområden samt transport till handel och restaurangnäring.

Finansiering genom sponsring?

En fråga som dykt upp i dialog med Göteborgs stad är hur linbanorna skall finansieras. Då HUI under arbetet med denna förstudie diskuterat linbanorna ur ett handels- och besöksnäringssperspektiv kom idén upp om att låta lokala Göteborgsföretag sponsra gondoler. Stadens spårvagnar bär sedan länge namn på kända göteborgsprofiler och linbanorna skulle kunna vara motsvarande skyltfönster för framstående Göteborgsföretag, med enda skillnaden att det sker mot en kostnad. På så sätt skulle projektet kunna få extra finansiering samtidigt som linbanorna hjälper till att stärka stadens varumärke och bilden av Göteborg som en framstående stad för industri och entreprenörskap. Vi tänker oss att företag med stark göteborgskoppling som t.ex. SKF, Stena, Volvo och Liseberg "köper" en eller flera gondoler och rätten att annonsera på dem utvändigt.

Svårt isolera effekter av linbanorna

Alla planerade infrastrukturprojekt och stora byggnationer som planeras i Göteborg under de närmaste åren bidrar tillsammans med helt nya förutsättningar i staden, bl.a. kommer det förändra besöksflöden lokalt. Detta gör det svårt att isolera effekterna av enbart linbanor.