

Hållbar stadsutglesning

Om människors inköpsresor och färdmedelsval före och efter
etableringen av Allum köpcentra

Kandidatuppsats i geografi med kulturgeografisk inriktning

Institutionen för Ekonomi och samhälle
Avdelningen för Kulturgeografi
VT-2013

Martin Oresjö
Joachim Lindström

Handledare: Jerry Olsson



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Sammanfattning

Externa köpcentra i kontexten urban sprawl har, enligt en stor del av den tidigare forskningen, haft en negativ klang när det kommer till stadsplanering och ett hållbart samhälle. På senare år har en del av forskningen kring denna problematik bytt kurs mot att det kan tänkas finnas positiva möjligheter och inslag i rådande utveckling, givet att det följer vissa mönster. Denna senare utveckling har vi valt att titta närmare på i vår studie.

Köpcentrat Allum i Partille centrum har varit föremål för den här undersökningens fallstudie, för att utröna hur människors inköpsvanor och resor i samband med dessa inköp påverkats av etableringen av ett externt köpcentra ur ett hållbarhetsperspektiv.

Vi har använt oss av en enkät som delats ut på arbetsplatser i Partille. Den insamlade datan har därefter analyserats med hjälp av dominerande stadsplaneringsteorier, för att på så sätt underbygga våra analyser. Vi har kompletterat studien med en informationsinhämtning om befintliga och planerade handelscentra i Storgöteborg.

Vår studie visar att externa köpcentra som placeras i redan exploaterade områden, med en befintlig samhällsstruktur, kan bidra till att skapa en tätare stad med färre och kortare inköpsresor, samt mer hållbara färdmedelsval vid inköp av varor och tjänster.

NYCKELORD: STADSUTGLESNING, HÅLLBARHET, STADSUTVECKLING, PARTILLE, INKÖPSRESOR, SEMIURBAN

Abstract

External shopping malls in the context of urban sprawl have, according to much of the previous research, had a negative connotation when it comes to urban planning and a sustainable society. In recent years, some of this research on the issue has changed course towards that it might be some positive opportunities and elements in this development, given that it follows certain patterns. This latter development is what we have chosen to look deeper into in our study, Sustainable urban sprawl.

The shopping mall Allum in Partille center has been the subject of this case study, to explore how people's shopping habits and travels in connection with these purchases has been affected by the establishment of an external shopping mall from a sustainability perspective.

The method we used was a questionnaire distributed at workplaces in Partille. The collected data were then analyzed by using some of the dominant urban planning theories, for thus underpin our analysis. We have supplemented the study with a collection of information on existing and planned shopping centers in Gothenburg region.

Our study shows that external shopping centers located in already developed areas, with an existing social structure, can help to create a more compact city with fewer and shorter shopping trips, and more sustainable transport choices when purchasing goods and services.

KEYWORDS: URBAN SPRAWL, SUSTAINABILITY, URBAN DEVELOPMENT, PARTILLE, SHOPPING TRIPS, SEMI-URBAN

Förord

Det här är en kandidatuppsats i Geografi som skrivits vid Göteborgs universitet. Under utbildningens tid har ett stort intresse för hållbarhet och stadsutveckling successivt vuxit fram och med ämnets aktualitet har det varit väldigt stimulerande att skriva denna uppsats. Arbetsbördan har delats sinsemellan, där vi båda varit delaktiga i varje steg, vilket gör att vi tillsammans kan stå upp för vår uppsats.

Vi vill ge vår handledare Jerry Olsson på Kulturgeografiska institutionen ett majestätiskt tack för den fina hjälp du stått för. Med din hjälp har arbetsförloppet varit välstrukturerat och följt en tydlig röd tråd. Utan dig hade detta inte gått.

Vi vill tacka våra mailkontakter på Storgöteborgs kommuner och våra kontaktpersoner på de köpcentra som behandlats i uppsatsen, för relevant information.

Ett stort tack till våra enkätrespondenter. Utan er hade det inte blivit någon uppsats.

Avslutningsvis vill vi rikta ett stort tack till Naturskyddsföreningen och deras sakkunnige inom klimat David Kihlberg som fick oss intresserade av problematiken kring externa köpcentra.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

I.	SAMMANFATTNING	
II.	ABSTRACT	
III.	FÖRORD	
1.	INLEDNING	1
1.1	Introduktion och problemformulering	1
1.2	Forskningsläget	3
1.3	Syfte och frågeställningar	5
1.4	Kort beskrivning av studieområdet	5
1.5	Disposition	6
2.	TEORI	7
2.1	Inledning	7
2.2	Urban sprawl	7
2.3	Central business district	7
2.4	Centralortsteorin	8
2.5	Flerkärnemodellen	9
2.6	ABC-staden	10
2.7	Sammanfattning och urval av teorier	11
3.	METOD OCH DATA	13
3.1	Inledning	13
3.2	Val av studieområde	13
3.3	Val av undersökningsmetod	14
3.4	Enkätundersökning: struktur, urval, undersökningsplatser och respondenternas egenskaper	14
3.4.1	Enkätens struktur och undersökningsplatser	15
3.4.2	Urval och bortfall	15
3.4.3	Respondenternas egenskaper	15
3.4.4	Felkällor	16

3.5 Källkritik.....	16
3.6 Studiens validitet och reliabilitet	17
4. EXTERNA OCH SEMIEXTERNA KÖPCENTRA I GÖTEBORGSREGIONEN	19
4.1 Inledning	19
4.2 Befintliga, planerade och expanderade köpcentra	19
4.3 Diskussion kring befintliga och framtida köpcentra.....	20
5. MÄNNISKORS INKÖPSVANOR OCH FÄRDMEDELSVAL	23
5.1 Inledning	23
5.2 Enkätrespondenternas inköpsvanor	23
5.3 Enkätrespondenternas färdmedelsval vid inköp	24
5.4 Enkätrespondenternas inköpskombinationer	26
6. SLUTSATSER OCH AVSLUTANDE DISKUSSION	29
7. EGNA REFLEKTIONER OCH VIDARE STUDIER.....	31
KÄLLFÖRTECKNING	33
BILAGA - Enkät	36

TABELLFÖRTECKNING

Tabell 4.1: Större köpcentra i Göteborgsregionen och dess egenskaper.....	22
Tabell 5.1: Val av inköpsområde, före/efter etableringen av Allum köpcentra.	23
Tabell 5.2: Val av färdmedel vid inköpsresor, före/efter etableringen av Allum köpcentra....	25
Tabell 5.3: Inköpskombinationer, före/efter etableringen av Allum köpcentra	26

FIGURFÖRTECKNING

Figur 1: Partille kommun, Västra Götaland.....	6
Figur 2: Burgess och Hoyts stadsmodell med stadens CBD i mitten	8
Figur 3: Christallers centralortsteori, med sitt karaktäristiska hexagonmönster	9
Figur 4: Stadens uppdelning enligt Flerkärnmodellen	10
Figur 5: Karta över Göteborgsregionens största köpcentra.....	19

1. INLEDNING

1.1 Introduktion och problemformulering

Enligt Couch et al. (2005, ss. 39-40) beskriver Europeiska kommissionen från 1999 att det i flera länder går att se klara polycentriska urbana system, där städer samarbetar och utvecklar gemensamma och integrerade nätverk. I dagsläget byggs allt fler bostäder i periferin, då urbaniseringen har lett till en ökad efterfrågan på bostäder och ökat välstånd har lett till att människor vill leva på större ytor. Priserna stiger i centrum och det blir allt dyrare att bosätta sig där. Den ökande befolkningen i urbana områden och de allt mer växande storstadsregionerna pressar städer till perifera områden.

I boken *Rörlighetens omvandling* beskrivs hur det dagliga resandet per person har ökat kraftigt i Sverige de senaste hundra åren (Frändberg et al. 2005). Ur ett tidsperspektiv läggs det inte mer tid åt att förflytta sig och inte heller har antalet förflyttningar ökat, utan det är det snabba resandet som har utvecklats. Människor förflyttas genom ett allt större utbud av transporter, vars hastighet ökat dramatiskt; från att gå till cykel, buss, bil, tåg och flyg. De dagliga reslängderna ökar och människors geografiska räckvidd ökar; bara det senaste seklet har den geografiska räckvidden tiofaldigats (Frändberg et al. 2005, ss. 38-39). Detta resulterar i att människor med hjälp av transportteknikens utveckling når längre än lokalsamhällets gränser och grannskapets geografiska områden har blivit lättillgängliga. Samtidigt har lokal och regional kollektivtrafikanvändning i Sverige legat på en relativt konstant nivå under de senaste tjugo åren, medan personbilarna ökat med 40 % (Frändberg et al. 2005, s. 46).

Detta utvecklingsmönster återfinns i flera europeiska länder och resulterar i negativa effekter för miljön, då en tilltagande stadsutglesning genererar ökad efterfrågan på transporter, vilket i sin tur genererar trafikstockningar, som slutligen leder till ökade utsläpp av CO₂ etc. (Nechyba och Walsh 2004). I flera europeiska städer är detta ett akut problem. Då staden blir mer utspridd och gles blir det svårare för, unga, rörelsehindrade och människor som saknar bil att förflytta sig. Mindre bemedlade människors möjligheter att besöka stora varuhus (externa köpcentra) försvaras då de spridits till perifera områden dit det tar lång tid, om ens möjligt, att ta sig med kollektivtrafik (Couch et al. 2007; Nechyba och Walsh 2004).

Senare forskning har visat att en förtätad stad skulle resultera i en förbättring när det kommer till trängsel, buller och luftföroreningar, då en reducerad trafikmängd bidrar till att medföra

detta (Frändberg et al. 2005). Enkelt beskrivet indikerar hög befolkningstäthet ofta högre tillgänglighet till aktiviteter, vilket resulterar i att människor inte nödvändigtvis behöver resa långt för att uträtta sina inköpsbehov. Men att en förtätning verkligen skulle minska resandet är inte självklart. I Sveriges stora och medelstora städer sker resandet fortfarande i stor utsträckning med personbil. En ökad geografisk närhet kan ge möjlighet och utrymme för ett förändrat resbeteendemonster, inte minst om det sker kompletterande åtgärder i omgivningen som exempel en utbyggd kollektivtrafik, bilavgifter och framför allt en förändring av befolkningens inställning till bilanvändning (Frändberg et al. 2005).

Under slutet av 1990 och i början av 2000-talet har forskning kring ökad stadsutglesning (s.k. urban sprawl) alltmer börjat diskutera eventuella positiva möjligheter med fenomenet. Enligt Burdack och Hesse (2007) beskrivs den historiska diskursen, där urban sprawl oftast präglats av en negativ syn men under 2000-talet börjat förändras. Det finns forskning som indikerar att när den semiurbana stadsstrukturen antingen förtätas och/eller integreras med stadskärnan kan det ge möjligheter för planerare och policymakare att utveckla en mer hållbar stadsmiljö. Fler arbetstillfällen, vilket externa köpcentra bidrar med, kan i semiurbana miljöer medföra en mer hållbar urban miljö, då dessa inte nödvändigtvis måste lokaliseras i stadens centrum (central business district, CBD). De semiurbana områdena och stadskärnan har i stort sett samma möjligheter att utvecklas till en hållbar stadsmiljö. Det essentiella för en hållbar urban miljö är att utnyttja marken optimalt vid etablering av verksamheten, förespråka miljövänliga transporter samt integrera semiurbana områdena med storregionen (Bontje 2004).

Befolkningen i Göteborgs kranskommuner ökar (SCB^a 2013), vilket påverkar transporterna då flest arbetstillfällen genereras i Göteborg. Det försvårar utvecklingen av ett hållbart samhälle då bl.a. arbetspendlingen ökar. För att en transportminskning ska ske kanske en förtätning av kranskommunerna är nödvändig? Finns det tillgång till aktiviteter och inköpsalternativ i kranskommunerna behöver inte människor i lika stor utsträckning röra sig till och från Göteborgs Stad. Arbetspendlingen kvarstår dock i ett inledande skede, vilket främst beror på att flest arbetstillfällen är lokaliserade i Göteborgs Stad (SCB^b 2013). Flera kommuner i Göteborgsregionen beskriver i sina översiktsplaner (ÖP) hur kommunen ska utvecklas och växa, där befolkningen ska trivas och kunna stanna i kommunen för sina inköp (Partille kommun 2013; Kungsbacka kommun 2013; Lerum kommun 2013). I Partille etablerades Allum köpcentra år 2006 och Partille kommun har planer för en vidareutveckling av Allum. Kommunens mål är att vara en konkurrenskraftig kommun när det kommer till handelsutbud.

Frågor som bör ställas är om kompaktare kranskommuner istället för Göteborgs centrala delar kan vara ett alternativ för att uppnå en mer hållbar stadsutveckling och samhälle generellt? Kan externa köpcentra, som ofta setts som ett orosmoment som medför fragmentering av miljön och ökade transporter, vara ett alternativ till en mer hållbar stadsutveckling?

1.2 Forskningsläget

Stadsutglesning, eller det ofta förekommande amerikanska begreppet urban sprawl, är ett centralt begrepp när det gäller relationen mellan urban struktur och hållbar utveckling. Det finns mycket empirisk forskning kring ämnet. Orsaker till varför fenomenet uppstår och dess konsekvenser för samhället i form av socioekonomiska problem, negativ miljöpåverkan och fragmentering av landskapet är ofta i fokus. Nechyba och Walsh (2004) beskriver dessa konsekvenser, där även de nationalekonomiska effekterna av urban sprawl tas upp.

I Australien, USA och även Europa finns tydliga spår av urban sprawl. Goodman och Coote (2007) värderar vikten av hållbarhet, när utbyggnationen av köpcentra växer i utkanterna av Melbourne, Australien. Närhet till effektiv kollektivtrafik och väl strukturerade policys, t.ex. trängselskatt och liknade direktiv är vägar att gå för att nå denna hållbarhet. USA är ledande inom forskningsämnet men även i Europa beskrivs urban sprawls negativa effekter av Couch et al. (2000), där olika delar av Europa behandlas och bakgrunden till problematiken kring urban sprawls uppkomst i dessa geografiska områden tydliggörs. Exempelvis belyses Östeuropas tydligt socialistiska politik, där politiska, ekonomiska och institutionella förändringar mot en marknadsekonomi och demokrati har påverkat bebyggelsestrukturen (Couch et al. 2000). Ibland sägs orsaken vara det rationella beteendet hos de ekonomiska aktörerna, vilket leder till stadsutglesning då dessa aktörer är attraherade av låga hyror och billigare fastigheter (Burdack och Hesse 2007). Enligt Arnstberg (2005, ss. 11-12) kan situationen i Sverige beskrivas som att problematiken inte är lika påtaglig, men fortfarande ganska omfattande. Göteborg tas som ett exempel med stadens befolkningstillväxt som ökade med 54 % mellan 1945 och 1990, samtidigt som stadens yta sexdubblades.

Diskussionen ovan för oss in på hur synen på urban sprawl har utvecklats under 1990- och 2000-talet. Under denna tid har synen på fenomenet förändrats en aning. Burdack och Hesse (2007) beskriver hur den teoretiska diskursen av empiriska studier på området länge varit dominerat av en negativ syn på urban sprawl, där storstadens utkanter växer alltmer, men att

det i USA och Europa börjat formas en pluralistisk syn, där den semiurbana stadsstrukturen är en del av stadskärnan och att dessa områden istället kan ge möjligheter för planerare och policymakare. De flesta fallstudierna i Europa visar, enligt Burdack och Hesse (2007), att externa köpcentra har stor betydelse för regional utveckling då billig och oanvänd mark i anslutning till kollektivtrafik kan vara av godo, men de kulturella värden som associeras till Europeiska städer och åsiktsskillnader om stadsplanerings utformning håller tillbaka utvecklingen.

Lowe (2000) beskriver situationen i England, där flera enorma externa köpcentra har vuxit fram, vilka beskrivs som eventuella nya stadskärnor då områdena tenderar att växa genom agglomerationer, d.v.s. att likartade eller relaterade verksamheter ansluter sig till det geografiska området. Lowes undersökning fokuserar på detaljhandelsutvecklingen och hur köpcentra har tydlig påverkan på handelsmönster och även människors fritids- och nöjeskonsumtion. Undersökningen beskriver hur externa köpcentra förändrar den geografiska stadsbildningen och nya urbana former växer fram. I en annan studie av Lowe (2005), läggs tyngd på vikten av köpcentra och städers utveckling. Här antyds att för att förnya och utveckla urbana områden är köpcentra en nyckelkomponent för att skapa nya framgångsrika områden.

När köpcentra ska etableras är vikten av plats av stor betydelse, då exempelvis grönområden kan förstöras. I Jones (1991) beskrivs en studie där planerare föreslog att ett externt köpcentra skulle vara av godo på den specifika platsen om tillgång till shopping och även service/tjänster skulle hjälpa till att avlasta grönområden runt stadsområdet då köpcentrat lokaliserar på ett område som är ödelagt, som exempelvis gammal industrimark, eller ett redan exploaterat område. Utveckling av nya köpcentrum på redan ödelagda eller exploaterade områden skulle kunna resultera i snabba miljöförbättringar, vilket i sin tur skulle kunna vara en drivkraft till vidare investeringar och utveckling. Allen (2003) beskriver hur de perifera områdena samexisterar med stadskärnan och hur stadsregionen också måste samarbeta holistiskt och inte kommun för kommun för att nå en hållbar utveckling i regionen när det kommer till de miljöproblem som uppstår av urban sprawl. Fokus ligger på semiurbana områden som fått ett erkännande. Vidare tyder studien på att planeringssystemen för semiurbana områdena är otillräckliga för att hantera de miljöeffekter som uppstår vid urban sprawl, där regionen i stort måste samarbeta för en hållbar utveckling.

1.3 Syfte och frågeställningar

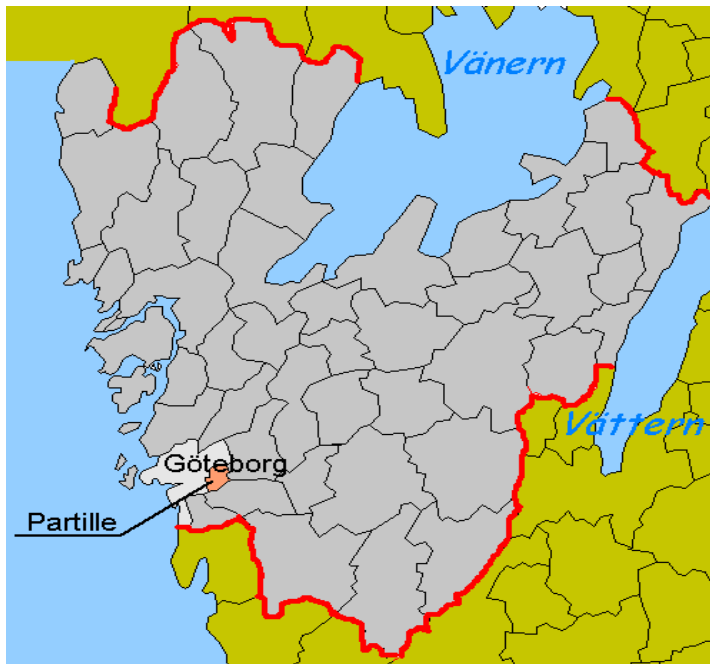
Syftet med studien är att empiriskt undersöka hur etableringen av externa köpcentra påverkar människors inköps- och rörlighetsbeteenden, i det här fallet Allum köpcentra i centrala Partille. Tre forskningsfrågor har utformats:

- Har etableringen av Allum påverkat människors val av inköpsställen med avseende på dagligvaror, sällanköpsvaror samt service och tjänster?
- Har etableringen av Allum påverkat antalet inköpsresor människor utför?
- Har etableringen av Allum påverkat människors transportmedelsval vid inköp av dagligvaror, sällanköpsvaror samt service och tjänster?

Genom att undersöka utnyttjandet av kollektivtrafik och transporter i samband med människors inköps- och rörlighetsbeteenden vid inköpsresor före och efter etableringen av Allum köpcentra år 2006 för vi en diskussion huruvida externa köpcentra påverkar folks resande i samband med inköp och vad resultatet av detta kan tänkas bli. Befolkningen i semiurbana områden som Partille och dess kranskommuner kanske utnyttjar Allum och på så vis minskar människors inköpstransporter in och ut från Göteborgs centralare delar.

1.4 Kort beskrivning av studieområdet

Partille kommun är belägen ett par mil nordost om Göteborgs centrum (Karta 1). Kommunen är ca 57 km² stor och består av orterna Partille, Jonsered, Sävedalen och Öjersjö, av vilka Partille är den folkrikaste. Det sammanlagda invånarantalet år 2012 var strax under 36 000 personer (Partille kommun^a 2012). Den största arbetsgivaren är kommunen, men även handeln står för en stor del av arbetsplatserna, med det relativt nybyggda köpcentrat Allum som centralt handelskluster (Partille kommun^b 2012). Kommunen är en pendlarkommun, där över 12 000 invånare jobbar utanför kommunen, samtidigt som 6 500 personer arbetspendlar in till Partille. Kollektivtrafiken är väl utbyggd, då kommunen historiskt varit en länk ut mot havet. Det finns 11 busslinjer verksamma inom Partille kommun och mellan Partille och Göteborg och övriga angränsande kommuner (Västtrafik 2013). Samtidigt finns det pendeltåg med täta turer mellan Göteborg–Alingsås, varav många stannar i Partille (Västtrafik 2013).



Figur 1: Partille kommun, Västra Götaland.
Källa: Wikimedia, 2013.

1.5 Disposition

Uppsatsen inleds med ett teoriavsnitt där ett urval av ett antal dominerande stadsplaneringsteorier beskrivs, för att ge läsaren en större insikt i ämnet och för att få en större förståelse för de slutsatser som dras senare i undersökningen. Därefter följer ett avsnitt där vi beskriver de metoder vi använt oss av och hur vi gått till väga i samband med informationsinhämtningen, samt vilka svårigheter som uppstått. I nästkommande kapitel presenteras resultatet av vår studie i två delar, med en integrerad analys av detsamma. Avslutningsvis kommer ett avsnitt där vi presenterar de slutsatser vi drar av vår studie och vad som kan tänkas vara behövt för efterkommande forskning att förtydliga och fördjupa.

2. TEORI

2.1 Inledning

Studien undersöker externa köpcentras roll i stadsutvecklingen. För att förstå det behöver stadsutvecklingsteorier undersökas empiriskt. Dessa sätts sedan i relation till vårt resultat för att enklare förstå sammanhanget. Kapitlet berör de stadsutvecklingsteorier som är relevanta för vår studie. Kapitlet avslutas med en sammanfattning av varför vi valt teorierna och vilka likheter och olikheter de har gentemot varandra.

2.2 Urban sprawl

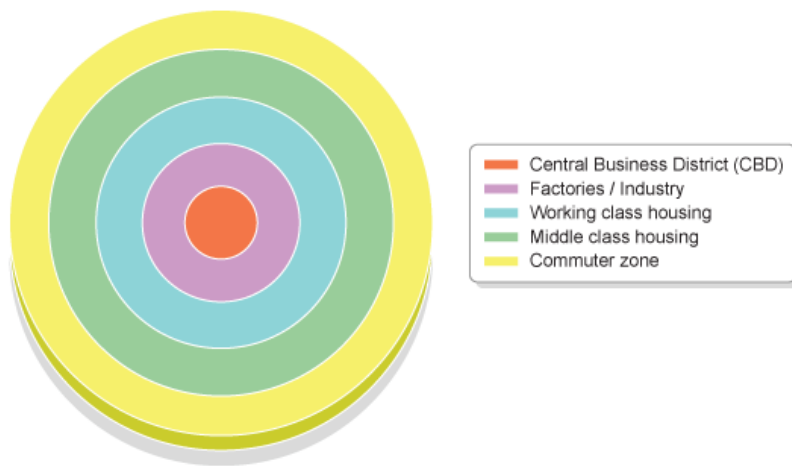
Urban sprawl har definierats på många olika sätt. Det beror till viss del på att det är svårt att på ett adekvat sätt beskriva detta utvecklingsmönster. Enligt Richardson och Bae (2004) kan de olika definitionerna sammanfattas genom att förklara fenomenet som en oplanerad, osammanhängande och obegränsad utåtgående expansion av områden med enstaka användningsområden. Området får en utspridd bebyggelse med låg densitet och transportererna domineras av personbilar. Vidare karaktäriseras områdena av få rekreationsytor och naturområden, samt att bostäder och arbetsplatser är lokaliserade långt ifrån varandra. På svenska kan urban sprawl översättas till stadsutglesning, vilket ger en idé om fenomenets innebörd. Staden och dess funktioner så som infrastruktur, arbetsmarknad och social service sprider sig ut från stadens kärna (Arnstberg 2005). Det skulle kunna förklaras som att staden breder ut sig över en större yta istället för att, som historiskt varit fallet, vara kompakt koncentrerad kring en stadskärna utan att för den sakens skull växa i invånarantal.

2.3 Central business district

Stadens kärna har alltid varit dit människor kommit för utbyte och inköp av varor och tjänster. Det centrala handelscentrat, som kan översättas med begreppet central business district (CBD), är det nav i stadskärnan dit människor historiskt begett sig för handel och andra aktiviteter, även om CBD numera utmanas av externa köpcentra och andra handelskluster lokaliserade i stadens utkanter (Figur 1). Det som främst kännetecknar CBD är god tillgänglighet och det är också ett konkurrensmedel mot externa köpcentra. Beläget mitt i staden är CBD lättåtkomlig för den breda massan och därmed lämpar sig området mycket bra för affärsverksamhet (Pacione 2009). I och med det gynnsamma affärsläget är landvärdet ofta

mycket högt, vilket förklarar varför bebyggelsen ofta domineras av flervåningshus för att maximera nyttan och inkomsterna av den värdefulla marken (Pacione 2009)

CBD har på senare år förändrats, i synnerhet i USA och Storbritannien (Pacione 2009). Alltmer handel har flyttat ut till periferin i samband med decentraliseringen av befolkningen. Istället specialiseras ofta städernas CBD på kontorsområden, underhållning och kultur, och i samband med dessa aktiviteter finns även kundbasen för hotell- och restaurangverksamhet. Även mer exklusiv handel finns ofta i stadskärnan. Stora företag har ofta sina lokaler i CBD, då det är viktigt att ha nära till konkurrenter, banker och andra för verksamheten viktiga institutioner. Samtidigt utstrålar en stor byggnad mitt i stadens handelscentra makt och framgång vilket bidrar till att höja företagets status (Pacione 2009).



Figur 2: Burgess och Hoyts stadsmodell med stadens CBD i mitten.

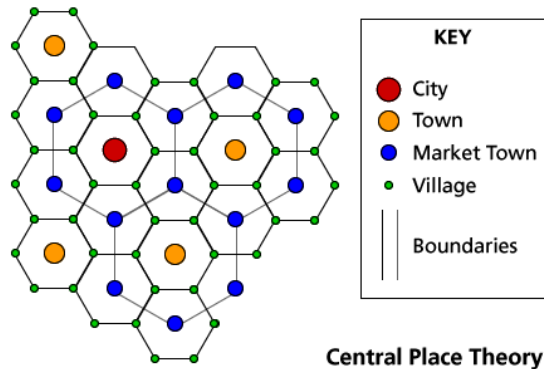
Källa: BBC, 2013.

2.4 Centralortsteorin

År 1933 la Walter Christaller fram vad han valde att kalla centralortsteorin. Teorin är baserad på hans forskning i södra Tyskland. Teorin bygger på ett centralitetsperspektiv som förklarar till vilken grad staden kan förse sin omgivning med varor och tjänster. Olika varor kostar olika mycket och köps in olika ofta. Man kan kategorisera dessa som dagligvaru- och sällanköpshandel (Pacione 2009). För båda dessa inköpsvarianter studeras det hur de står i förhållande till en så kallad 'tröskel' och 'avstånd' i det aktuella geografiska området. Dessa kan kort beskrivas enligt följande;

- Tröskel: Den minsta möjliga köpkraften för att möjliggöra en affärsverksamhet.
- Avstånd: Det genomsnittligt kortaste avståndet människor kan tänka sig att åka för att göra sina inköp.

Det skiljer sig givetvis åt beroende på om det gäller dagligvaruhandel eller sällanköpshandel. Dagligvaruhandel har större potential att finnas i småorter då folk inte vill åka långt för denna dagliga handel. Sällanköpshandeln, dit det även i viss mån går att inkludera service och tjänster, kan människor tänka sig att åka längre för att nå, samtidigt som dessa inköp inte sker lika ofta. Det gör att det både är möjligt och krävs ett större upptagningsområde för att få en lönsam affärsverksamhet (Pacione 2009).



Figur 3: Christallers centralortsteori, med sitt karaktäristiska hexagonmönster.
 Källa: CG4U-Models-In-Human-Geography, 2010.

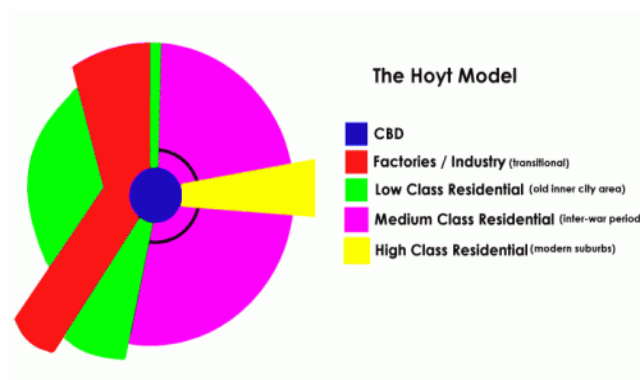
Detta innebär, enligt teorin, att städer och orter följer ett slags mönster i sin etablering för att tillgodose omgivningens behov (Figur 2). Stora städer, A-städer, är lokaliserade i centrum, där det finns god tillgång till olika sorters handel och offentlig service, så som post och sjukvård. Nästa steg ut från storstaden blir mindre samhällen (B-städer). Dessa städer har god tillgång på dagligvaruhandel och även en del servicebetonat utbud, men saknar det breda utbudet som A-staden har, samtidigt som vissa varor och tjänster saknas helt. Det tredje steget är småorter och byar (C-stad), där det på sin höjd finns en lanthandel, matbutik och bensinstation. Detta mönster flyter sedan på i en form som kan följas som A, B, C, B, A, B, C, B, A osv. Det bildar ett repeterande mönster vilket bildar hexagoner som täcker landskapet (Pacione 2009).

2.5 Flerkärnmodellen

Flerkärnmodellen utvecklades och etablerades av Harris och Ullman år 1945. Den skiljer sig från flera andra modeller genom att CBD inte har något med stadens ökade utbredning att göra. Ökningen av stadens yta sker snarare i anslutning till perifera industri-, handels- och, till och med, bostadsområden (Figur 3). Industrier och handelscentra växer fram vart det än kan tänkas vara fördelaktigt. Harris och Ullman menar att uppkomsten och utökningen av området kan ske slumpmässigt och olika mycket i olika riktningar (Swanson 2009, ss. 360-364).

Internationellt är ett av de bästa exemplen flygplatser. De placeras ofta utanför staden på grund av stora utrymmeskrav, samtidigt som man vill minska buller och luftföroreningar i direkt anslutning till staden. I anslutning till flygplatserna anläggs sedan ofta restauranger, affärer och underhållningsfaciliteter. Här är det alltså snarare de ekonomiska möjligheterna som gör att vissa företag väljer att etablera sig i området och det styrs alltså inte av ett CBD, som en del andra teorier bygger på. Modellen gäller även när det kommer till exempelvis hamnar (Swanson 2009). Ett närmare exempel är att man kring universitetsområden ofta ser snabbmatsrestauranger och möjligheter till att köpa exempelvis fyllda baguetter, för att tillgodose studenternas matbehov. Inte heller detta är beroende av CBD utan har bildat en egen kärna att forma affärsverksamheter kring (Swanson 2009).

Framväxt av handel med varor och tjänster sker där det behövs och där det finns en ekonomisk vinning. Många gånger bildas det som i USA kallas ”edge cities”. Det är en framväxt av områden utanför staden som mer och mer får tillgång till den shopping och service som tidigare främst funnits inne i staden. Både hushåll och köpcentra byggs upp och dessa ”edge cities” kan till slut bli mycket stora. Det går att likna stadens tillväxt vid en dominolikande effekt. Staden blir attraktivare, fler folk flyttar dit, staden ökar i storlek och handelscentra behövs på fler platser då folk vill ha nära till denna service. Det fortsätter i detta mönster och staden växer mer och mer, vilket ger upphov till fler och fler områden som har sina egna kärnor med tillgång till affärer, restauranger och andra nöjen (Swanson 2009).



Figur 4: Stadens uppdelning enligt Flerkärnmodellen.
 Källa: Internetgeography, 2010.

2.6 ABC-staden

ABC var en planeringsteori, som bl.a. praktiserades i Sverige och vilken främst resulterade i området Vällingby i Stockholm stads periferi. ABC står för arbete, boplat och centrum, och inspirationen hämtades till stor del från London där brittiska stadarkitekter planerade att

utrymma storstädernas innerstad till förmån för moderna, självständiga områden med bostäder, arbete och ett brett tjänsteutbud, s.k. Garden Cities. Skillnaden mellan den brittiska stadsplaneringen och den svenska var att i Storbritannien fungerade dessa som autonoma kommuner, medan det i exemplet Vällingby var Stockholms kommun som stod för planering och finansiering, och området integrerades i staden med exempelvis tillgång till tunnelbanenätet (Lunden 1999).

Resultatet av ABC-staden Vällingby var ett centrum med handel och bostäder som var beläget cirka 15 kilometer utanför Stockholms City. Detta område omringades av andra områden med mindre inköpsmöjligheter, med en tydlig anknytning till centralortsteorin. I kärnan fanns höga bostadshus och affärsverksamheter, utanför detta trevåningshus och ytterst villor och radhus. Projektet blev inte helt och hållet lyckat, även om det fått positiv uppmärksamhet även utomlands, då arbetsmöjligheterna inte var etablerade när människor började flytta in, varför en stor del av invånarna skaffade sig jobb i Stockholm. Dock ska påpekas att kontentan av planen resulterade i en av Sveriges mest lyckade förorter och centrumområdet fick byggas till ett flertal gånger (Lunden 1999, ss.166-188).

2.7 Sammanfattning och urval av teorier

Anledningen till att vi valt dessa teorier och begrepp som grund för vår undersökning är att vi anser att de i mer eller mindre utsträckning är applicerbara på utvecklingen som sker i vårt specifika fall. De är dessutom välkända och etablerade inom forskningsområdet, vilket ger en trovärdighet till användandet och jämförelserna vi kommer göra.

Teorierna vi valt att fokusera på skiljer sig åt en del. Flerkärnemodellen och ABC-staden kretsar kring autonoma områden i staden eller dess periferi, där det är dessa områden som står för utvecklingen och utbredningen. Centralortsteorin och framförallt CBD koncentrerar sig mer på en stark kärna som styr hur omgivande och perifera områden utvecklas. Urban sprawl blir lite av ett samlingsbegrepp i detta sammanhang och inte en stadsbyggnadsteori på samma sätt. Urban sprawl blir ofta ett resultat av ovanstående teorier, kanske främst av flerkärnemodellen och ABC-staden. Vi kommer i arbete försöka se vilka av teorierna som, medvetet eller undermedvetet, spelat och spelar en roll i byggandet och utvecklandet av externa köpcentra samt utifall det går att dra paralleller mellan människors rörelse och transportförändringar till dessa teorier. Modellerna och teorierna kommer inte appliceras rakt av, utan vi ämnar hitta drag och indikationer av respektive modell. Genom att göra det anser

vi det finns en god grund för oss att stå på när vi senare analyserar och drar slutsatser utifrån vårt material.

3. METOD OCH DATA

3.1 Inledning

I den här studien studeras ett enskilt fall, närmare bestämt Partille och dess, till folkmängd sett, mindre grannkommuners befolknings inköpsvanor och rörlighetsbeteenden när det kommer till dagligvaruhandel, sällanköpshandel och service/tjänster. Studien lutar sig mot existerande teorier som ämnar förklara vad som sker i vårt specifika fall. Studien är avgränsad att endast behandla Storgöteborg med dess 13 kommuner. Partille utgör fallstudien, vi studerar förhållandena närmare i denna kommun. Vidare väljer vi att endast undersöka transporter kopplade till inköp och utförande av daglig- och sällanköpssvaror samt service/tjänster, med fokus på externa köpcentra. Vi väger inte in transporter till/från arbete, fritidsresor etc. då dessa inte är intressanta för studien. Det köpcentra undersöks empiriskt är Allum i Partille centrum, men vi har även kartlagt de största och mest välbesökta köpcentra i regionen, för att på så sätt ge en bra bild över trenderna i området. Ett handelsområde som utelämnats är Sisjöns industriområde, som ligger i nära anslutning till 421 Högsbo, vilket under det senaste dryga decenniet gått från att vara ett renodlat industriområde med visst utbud av kontorslokaler, till att bli ett kluster av olika verksamheter. Att göra en sammanställning av besöksantal, handelsyta, etableringsår etc., för att på så sätt få en bra överblick av området, hade varit i stort sett ogörligt, varför vi valt att utelämna detta område i vår undersökning.

3.2 Val av studieområde

Vårt studieområde är Partille kommun och köpcentrat Allum centralt beläget däri. Anledningen till detta val var att för att förstå dynamiken kring en storstad krävs att man tar ett djupare grepp på omkringliggande kommuner. Då Storgöteborg består av 13 kommuner var det, givet den tid vi har, omöjligt att analysera varje kommun. Vi valde därför att välja ett område som låg i relativ närhet till Göteborgs kommun, med ett köpcentra beläget i områdets kärna och en befolkning samlad kring kärnan. Partille var, utifrån dessa parametrar, den mest lämpade kommunen för en fallstudie. Dessutom är Allums köpcentra relativt nybyggt, det etablerades år 2006, vilket är essentiellt för vår studie då vi var beroende av möjligheten att beskriva människors inköpsvanor både före och efter etableringen av köpcentrat. Hade etableringen skett långt tillbaka i tiden hade vår huvudsakliga information, enkäter, inte varit lika färsk och tillförlitlig, och det hade varit svårt att hitta lämpliga respondenter. Omvänt

hade ett alldeles nybyggt köpcentra inte bidragit med lika tillförlitlig statistik och människors inköpsvanor hade kanske ännu inte påverkats i tillräckligt hög grad av nybyggnationen.

3.3 Val av undersökningsmetod

För att besvara frågeställningarna valde vi att använda oss av en kvantitativ metod, en enkätundersökning, då det var viktigt för oss att samla in generaliserbar data som kan appliceras inte bara på Partille kommun, men även andra mindre kommuner i främst Storgöteborg. Denna metod lämpar sig för oss då vi kan studera ett representativt urval ur en specifik befolkning, det är också bra när vi ska studera samband och variationer i urvalet. En nackdel vi ser med metoden är att den tar mycket tid och pengar i anspråk.

En form av slumpmässigt urval har gjorts där vi vänt oss till större arbetsplatser i Partille kommun för att på så sätt få många potentiella respondenter, samtidigt som vi ansåg att förfarandet skulle vara mest tidseffektivt. Anledningen var att vi ville ha svar från människor som bor i Partille, samt grannkommunerna (exklusive Göteborgs kommun), och därför var större arbetsplatser ett lämpligt val för enkätundersökningen.

Vidare har vi genomfört litteraturstudier kring de stadsplaneringsteorier som kan appliceras på främst Partille kommun, men även på de andra kommunerna kring Göteborg. Inläsning på existerande teorier och tidigare gjord empirisk forskning ger oss insikt kring ämnet och god överblick av kunskapsläget, samtidigt som de kan styrka de resultat och slutsatser vi kommer fram till. En statistikinhämtning från till Allum konkurrerande köpcentra har gjorts för att få en klar bild över konkurrensläget i området. Information har främst inhämtats genom mailkontakt med berörda kommuner och köpcentra, samt från deras hemsidor.

3.4 Enkätstudie: struktur, urval, undersökningsplatser och respondenternas egenskaper

För att lyckas besvara frågeställningarna behövs specifika svar från personer boende i Partille med grannkommuner om deras inköpsvanor. Det alternativ vi ansåg lämpligast för att samla in information var att genomföra en enkätundersökning i området. Normalt är 60-65 % villiga att ställa upp och besvara en enkätundersökning (Esaiasson et al. 2012, s.234). Målet var att få 75 besvarade enkäter då detta skulle ge ett bra statistiskt signifikativt urval.

3.4.1 Enkätens struktur och undersökningsplatser

Enkäten var indelad i 4 delar (Bilaga 1). Del 1 bestod av bakgrundsdata (ålder, kön, civilstånd, familjesituation etc.) samt antal bilar i familjen och uppskattning av hur långt det är mellan respondentens bostad och Allum. I del 2 följde frågor kring inköpsvanor före och efter etableringen av Allum och vart respondenten utfört sina inköp av dagligvaror, sällanköpsvaror och service/tjänster. I enkätens tredje del frågades om färdmedelsval i samband med inköp (bil, buss, cykel, gång) men även olika former av kombinationsinköp. Enkätens avslutande del tar upp vem i hushållet som utför inköpen.

200st enkäter delades ut till tre olika arbetsplatser, samtliga belägna på Gamla Kronvägen i centrala Partille, nämligen;

- *Partille Kommunarkiv:* I byggnaden finns kommunanställda, polis och arbetsförmedling. Enkätundersökningen placerades i matsalen under en veckas tid. Ett e-mail skickades ut till enheterna i byggnaden för att uppmana de anställda att delta i undersökningen.
- *Porthälla gymnasium:* Enkäten riktades till anställda på skolan och placerades i fikarummet under en veckas tid.
- *Biblioteket i Partille:* Enkäterna placerades ut vid biblioteksreceptionen där de låg från onsdag till fredag. Här kunde allmänheten ta del av enkäten men även de anställda på biblioteket uppmanades medverka.

3.4.2 Urval och bortfall

Fokus har legat på att få in svar från respondenter boende i Partille kommun i första hand och i andra hand boende i vissa grannkommuner, såsom Lerum, Alingsås och orten Mölnlycke, då dessa områden ligger inom relativ geografisk närhet till Allum och därmed omfattas av köpcentrats upptagningsområde. Samtliga respondenter arbetar i Partille kommun, vilket borgar för en viss relation till kommunen och Allum, vilket vi anser är en förutsättning för att få ett bra underlag till studien. Sammanlagt fick vi 47 svar, varav 27 passade in i vår mall. De resterande 20 svaren valdes bort då dessa människor bodde i Göteborgs stad eller i områden söder om Göteborg.

3.4.3 Respondenternas egenskaper

Sex av 27 respondenter var män, 21 var kvinnor. Den äldsta och yngsta som besvarade enkäten var 61 respektive 29 år gamla och medelåldern var 46,4 år. 22 var gifta, två sambos

och tre singlar, och antalet familjemedlemmar var i genomsnitt 3,6. Samtliga hade körkort och i hushållet fanns från noll till två bilar (genomsnitt 1,4 bilar/familj). Som högst uppskattade en respondent att denne bodde 60 km från Allum. Den som bodde närmast uppskattades bo 0,4 km från köpcentrat. I genomsnitt bodde respondenterna 12,1 km från Allum, vilket främst berodde på att ett fåtal personer bodde tiotals kilometer från köpcentrat. 13 av respondenterna hade tillgång till både cykel- och gångbana från sitt hem till Allum, medan elva inte hade någon sådan anknytning. 13 hade även goda bussförbindelser mellan hemmet och Allum, medan sex respektive åtta hade mindre goda eller inga förbindelser.

3.4.4 Felkällor

För att få en svarsfrekvens som anses vara statistiskt signifikativ hade vår studie krävt betydligt fler svar. Det positiva, vilket framkommer i resultatdelen, är att det går att se tydliga trender i resultaten, trots det låga antalet respondenter. Vi valde att besöka arbetsplatser fysiskt och dela ut enkäterna under en veckas tid. I efterhand går det att resonera kring om tiden för att låta respondenterna svara på enkäten var för kort men det tror vi inte då vi under veckan samlade in svar på onsdagen, och under återstående tid av veckan lämnades väldigt få ytterligare svar in. Däremot lämnades enkäten ut i biblioteket först på onsdagen, då vi efter den första insamlingen av enkäten ansåg att vi ville bredda vårt underlag. Denna tid kan anses vara för kort och var en chansning från vår sida.

På grund av tidsbrist och begränsade ekonomiska resurser var det svårt att hitta ett annat, bättre, alternativ. Hade vi frågat folk i anslutning till Allum om de ville ställa upp på en enkätundersökning skulle vi med största sannolikhet inte fått in fler svar då enkäten är relativt omfattande, samtidigt som detta troligtvis tagit mycket mer tid i anspråk. Samtidigt hade urvalet blivit lidande då vi frågar människor som bevisligen handlar på Allum. Ett alternativ för att få en högre svarsfrekvens hade varit att fysiskt dela ut enkäterna i Partille kommuns bostadsområden och sedan ha betalt portot för de som besvarar enkäten, men det var orimligt med de ekonomiska resurser vi hade till vårt förfogande. Vi ansåg, utifrån de resonemang vi förde vid tiden för utdelningen, att sättet vi genomförde enkätundersökningen på var det lämpligaste. Med tanke på svarsfrekvensen var vi möjligtvis fel ute i denna fråga.

3.5 Källkritik

Etablerade stadsplaneringsteorier, som blivit noggrant granskade och diskuterade över flera decennier, ligger till grund för vår analys av resultatet. Dessa teorier är tagna från

förhandsgranskad litteratur så som publicerade rapporter och facklitteratur. Vi har även, genom mail, frågat behörig personal på de olika kommunerna och köpcentra för att få fram pålitliga uppgifter. Det, i samband med besök på officiella hemsidor, ligger till grund för våra uppgifter om kommunerna och Göteborgsregionens större köpcentra. Det tycker vi borgar för att hålla en hög nivå på våra källor och på så sätt säkerställa resultatet av vår uppsats.

3.6 Studiens validitet och reliabilitet

I enkätundersökningen har frågor formulerats så att vi kan ringa in respondenternas faktiska inköpsvanor, val av färdmedel vid inköp samt olika inköpskombinationer. Vi bedömer att studien har hög validitet då vi anser oss ha mätt det vi velat få ut av enkäten, något som av Esaiasson et al. (2012,) beskrivs vara av grundläggande betydelse. Dock skulle som tidigare nämnts ett större respondentdeltagande varit bra för undersökningens resultatvaliditet. I övrigt finner vi det högst troligt att respondenterna har svarat ärligt och genom enkätens formulering också utförligt. Detta leder till en ökad reliabilitet. Det hade varit krångligt att mäta människors inköpsvanor, val av färdmedel vid inköp samt olika inköpskombinationer med en annan metod. Vi vill tro att vi har kunnat dra korrekta slutsatser från respondenternas svar vilket ger studien hög resultatvaliditet. Hade vi haft mer tid till vårt förfogande skulle, som Esaiasson et al. (2012) beskriver, ett reliabilitettest genomföras där samma studie upprepade gånger testas för att jämföra resultatet och där också styrka undersökningens resultatvaliditet. Vi har dock upprepade gånger gått igenom resultatet för att säkerhetsställa detta.

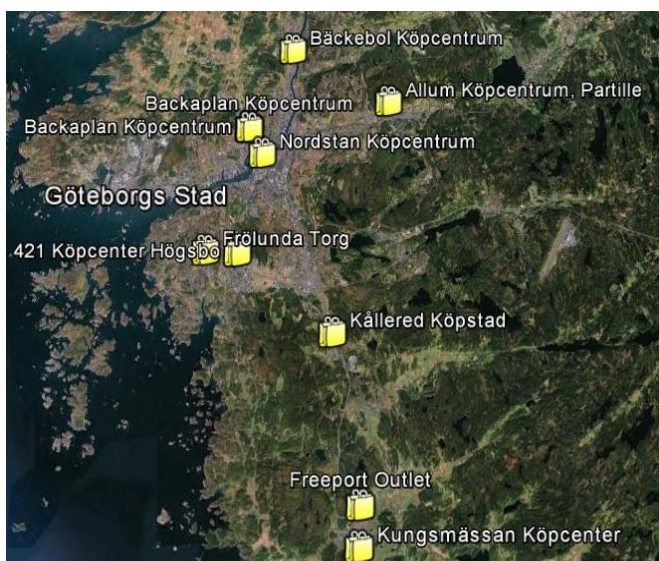
4. EXTERNA OCH SEMIEXTERNA KÖPCENTRA I GÖTEBORGSREGIONEN

4.1 Inledning

Det här kapitlet ämnar fördjupa insikten om hur externa/semiexterna köpcentra lokaliseras samt hur utvecklingen har och kommer att se ut i Göteborgsregionen i framtiden. Detta görs för att underbygga kunskapen kring förhållandet i regionen och hur den stora bilden ser ut. Vidare följer en diskussion kring utvecklingen och placeringen utifrån begrepp som tillgänglighet, etablering samt befintliga stadsplaneringsteorier.

4.2 Befintliga, planerade och expanderande köpcentra

I Karta 2 finns de nio största externa och semiexterna köpcentra i Göteborgsregionen representerade, vilka vi anser har högst utnyttjandegrad av befolkningen. Vår definition av köpcentra har varit ett handelskluster som har stor betydelse för människors inköp och består av ett större antal butiker och andra handelsetableringar. Vissa av dessa befintliga köpcentra har planer på utbyggnation och även nya handelsetableringar är att vänta. Exempelvis har Härryda kommun planer på att bygga ett handelscentra i Landvetter under namnet Landvetter Airport City (Härryda 2011). Denna etablering har ett tydligt mål i att konkurrera med befintliga köpcentra. De ser dessutom en handelslucka i detta område, då inget av de redan etablerade köpcentra finns på rimligt avstånd.



Figur 5: Karta över Göteborgsregionens största köpcentra.
Källa: Google earth, 2013.

Både Källered Köpstad och Mölndals centrum ska genomgå förändringar och förnyelse, även om det inte sker några direkta nyetableringar, meddelar Elisabet Börlin¹. Syftet gällande Källered Köpstad är främst att få till bättre koppling till närliggande pendeltågstation. I Kungsbacka finns det planer på att knyta ihop centrum med det befintliga handelscentrat Kungsmässan, för att på så sätt förtäta staden, säger Johanna Stenberg². Även vårt studieobjekt Allum kommer att genomgå en omfattande utbyggnation, där bostäder, parkeringsplatser och 30-40 nya handelsetableringar är planerade. Utbyggnaden av Allum köpcentra kommer ta 14 500 m² i anspråk och i samband med en utvecklad bussterminal hoppas man öka besöksantalet med cirka 1 miljon besök/år (Nyaallum.se 2013).

4.3 Diskussion kring befintliga och framtida köpcentra

Tabell 4.1 visar viktiga parametrar kring de köpcentra som ligger i och omkring Göteborgs stad. Nordstan, i centrala Göteborg, har i särklass flest besökare per år. En tydlig trend kan ses när det kommer till etableringsår, där en majoritet av dessa handelscentra bildades i slutet av sextio- och början av sjuttioalet.

Då kollektivtrafiken är ett viktigt färdmedel finns även tillgängligheten till köpcentra ur den aspekten redovisad för att ge en bild av möjligheten att ta sig till platsen, vilket får ses som centralt när det kommer till att locka kunder och främst då kunder som inte är bilburna. Alla områden kan nås med kollektivtrafik, framför allt med buss, även om det finns stora skillnader i hur utbyggd denna trafik är.

I stort sett ligger alla köpcentra etablerade i nära anslutning till en större trafikled, så som E6 eller E20, vilket underlättar för bilburna kunder att ta sig till områdena. Det finns också parkeringsmöjligheter vid alla köpcentra, vilket är ett mycket starkt konkurrensmedel för att attrahera kunder. Den perifera placeringen av dessa köpcentra har en tydlig koppling till urban sprawl och den utveckling som skett under efterkrigstiden och varit dominant fram till det senaste dryga decenniet. De tre etableringar som är av senare datum följer en tydligare förtätningstrend. Det gäller i synnerhet Allum, vilket etablerats i Partille med tillgång till en stor kundbas och goda transportmöjligheter i form av en väl utbyggd kollektivtrafik. Genom att Allum köpcentra överbryggar E20 bidrar det till att minska fragmenteringen av staden och gör att en förtätande struktur blir mer gällande. Partille kommun bygger också för en mer hållbar stadsutveckling, där stort fokus ligger på utbyggnation av cykel-/gångbanor, för att

¹ Översiktsplanerare, Mölndals kommun, 2013.

² Strateg fysisk planering, Kungsbacka kommun, 2013.

integrera kommunens befolkning med Partille centrum. Cykelparkeringar ska läggas i närhet till kollektivtrafik och verksamheter (Partille kommun 2013). Även vid 421 i Högsbo går det att se en förtätningstrend då befolkningen i Göteborgs södra delar slipper ta sig hela vägen in till staden för sina inköp. Detsamma gäller för Freeport i Kungsbacka, då många Kungsbackabor får närmare till shopping, i synnerhet för sällanköpsvaror men även för dagligvaruhandel då ICA Maxi ligger endast några hundra meter bort från köpcentrat. Internationellt är ofta köpcentra lokaliserade i närheten av flygplatser. Ett exempel som följer detta mönster är den eventuella byggnationen av Landvetter Airport City i anslutning till Landvetter flygplats i Härryda kommun. (Härryda 2011)

Utvecklingen kan även diskuteras utifrån flerkärnemodellen, omdefinierad i ett regionalt perspektiv, då det bildas olika kärnor kring dessa köpcentra. Det är tydligt att billigare mark i perifera områdena bidrar starkt till var stora köpcentra etableras. Det är ett tydligt tecken på att det inte är stadens CBD som står för utvecklingen, utan att stadens ytmässiga tillväxt främst sker i ytterområdena. Ett regionalt samarbete mellan dessa olika kärnor och områden är en viktig komponent för att uppnå en hållbar region och stadsutveckling (Allen 2003).

Tabell 4.1: Större köpcentra i Göteborgsregionen och dess egenskaper.

Egenskaper	Allum	Bäckebo	Kungsmässan	Källered	Nordstan	Backaplan	Frölunda Torg	421 högsbo	Freeport
Etableringsår	2006	1970	1973	1972	1972	1969	1966	2006	2001
Antal butiker*	200	25	90	25	200	120	200	13	40
Kommun	Partille	Göteborg	Kungsbacka	Mölndal	Göteborg	Göteborg	Göteborg	Göteborg	Kungsbacka
Lokalisering	Norr Gbg, Partille centrum	Norr Gbg centrum	Söder Gbg, Kungsbacka centrum	Sydväst Gbg	Centrala Gbg	Hisingen	Sydväst Gbg centrum	Söder Gbg centrum	Söder, Gbg
Närhet stor väg	E20	E6	E6	E6	-	E6	Söderleden	Söderleden	E6
Kollektivtrafik	Buss, pendeltåg	Buss	Tåg, pendeltåg, buss Kungsbacka centrum	Buss, pendeltåg Källered centrum	Buss, spårvagn, pendeltåg, tåg centralstationen	Buss, spårvagn	Buss, spårvagn	Buss	Pendeltåg
P-platser*	1700	1500	1200	i.d.	2700	3500	2500	1600	800
Milj. besökare/år	5,6**	3,75***	i.d.	i.d.	37**	3,6****	12**	i.d.	1,5**
Handelsyta (m ²)*	54 000	42 000	34 000	i.d.	70 000	110 000	56 000	30 000	17 000

Notera: Gbg: Göteborg; i.d.: ingen data. * Ungefärligt data. **2012. *** Inget årtal. **** 2005.

Källor: Allum.se 2013; kffastigheter.se 2013; shoppingparkkallered.se 2013; backaplan.se 2013; 421gbg.se 2013; freeport.se 2013; mynewsdesk.se 2013 Magnusson³; Bouraza⁴ 2013; Schongin⁵ 2013.

³ Kommunikatör, Kungsmässan, 2013.

⁴ Information/media, Nordstan, 2013.

⁵ Centrumchef, Frölunda Torg, 2013.

5. MÄNNISKORS INKÖPSVANOR OCH FÄRDMEDELSVAL

5.1 Inledning

Detta kapitel redovisar svaren från enkätundersökningen, vilka behandlar respondenternas inköpsvanor och val av färdmedel. Vidare diskuteras och analyseras resultatet med stöd av befintliga stadsplaneringsteorier.

5.2 Enkätrespondenternas inköpsvanor

Respondenterna frågades i enkäten om var de gjort sina inköp före respektive efter etableringen av Allum, för att utröna hur stor betydelse köpcentrat fått för människors inköpsvanor. Resultatet redovisas i tabell 5.1.

Tabell 5.1: Val av inköpsområde, före/efter etableringen av Allum köpcentra.

Område	Dagligvaror		Sällanköpsvaror		Service/tjänster	
	Före	Efter	Före	Efter	Före	Efter
Partille/Övriga Partille	13	6	2	0	3	2
Allum	-	12	-	19	-	7
Göteborg	3	0	18	4	15	9
Annanstans	11	9	7	4	9	9

Tabell 5.1 visar följande:

- Mycket stark marknadsandel för Allum efter etableringen, inom samtliga segment, framför allt sällanköpsvaror.
- Mycket stark nedgång för Göteborg inom samtliga segment, framför allt sällanköpsvaror.
- Liten nedgång för Annanstans, framför allt sällanköpsvaror, och till viss del dagligvaror.
- Stark nedgång för Partille (innan etableringen av Allum) och Övriga Partille (efter etableringen av Allum) i två segment, dagligvaror och sällanköpsvaror, medan mer eller mindre oförändrat inom service/tjänster.

Övergripande visar Tabell 5.1 att etableringen av Allum påverkat människors val av inköpsställen starkt, människor gör sina inköp närmare bostaden och i den egna kommunen efter etableringen av Allum inom samtliga tre segmenten. Tydligast är valet av inköpsställen inom sällanköpsvaror, men även inom dagligvaror och minst påtagligt inom service/tjänster.

Att sällanköpsvaror förändrats mer än dagligvaror kan verka lite uppseendeväckande, men beror troligtvis främst på att många människor fortfarande i hög grad använder sin lokala matbutik för inköp av dagligvaror. I Partille centrum tar Allum en stor andel av inköpen i

detta segment, medan Allum troligtvis inte haft lika stor negativ påverkan på de mer perifera dagligvarubutikerna i kommunen och närområdet. Utbudet av sällanköpsvaror var troligtvis mer begränsat innan etableringen av Allum, vilket förklarar Allums starka uppsving och att marknadsandelarna främst tas från Göteborg.

Att service/tjänster inte har samma förändring som de övriga segmenten kan förklaras med det utbud som finns på relativt nära avstånd i Göteborg. Göteborgs CBD är väl utvecklat och då utvecklingen inom städens CBD gått mot att vara ett centrum för underhållning, nöjen och exklusiva butiker är det naturligt för de som bor i och omkring Partille att röra sig in till storstaden. Partille kan, inom det här segmentet, helt enkelt inte konkurrera med Göteborg.

Utifrån resultatet kan man skönja en utveckling mot flerkärnemodellens teori om ”edge cities”, där kärnan som bildas kring Partille centrum blir mer och mer attraktiv och på så vis lockar fler och fler invånare och verksamheter till kommunen, vilken då kommer att växa. Det går även att föra en diskussion kring Allum och dess påverkan på Partille utifrån centralortsteorins argumentation. Här finns tydliga indikationer på att köpcentrat i stor utsträckning bidragit till att göra Partille till en stark och självklar B-stad, gentemot den svaga B-stad den var tidigare. Invånare från grannkommuner som Lerum och Alingsås, vilka sorteras under etiketten C-stad i Christallers teori, beger sig numer i högre utsträckning till Partille för sina inköp. Partille är dock inte nära att vara en A-stad, då den geografiska närheten till Sveriges andra största stad Göteborg är allt för påtaglig.

5.3 Enkätrespondenternas färdmedelsval vid inköp

Respondenterna frågades vilket färdmedel de främst använde före respektive efter etableringen av Allum, för att på så sett åskådliggöra skillnader i människors resvanor i samband med etableringen av köpcentrat. Resultatet redovisas i tabell 5.2.

Tabell 5.2: Val av färdmedel vid inköpsresor, före/efter etableringen av Allum köpcentra.

Färdmedel	Dagligvaror									
	Alltid		Oftast		Ibland		Sällan		Aldrig	
	Före	Efter	Före	Efter	Före	Efter	Före	Efter	Före	Efter
Bil	14	14	6	6	3	4	0	0	4	3
Buss	0	0	1	1	1	1	3	3	22	22
Cykel/Gång	0	0	4	4	4	4	5	4	14	15
Färdmedel	Sällanköpsvaror									
	Alltid		Oftast		Ibland		Sällan		Aldrig	
	Före	Efter	Före	Efter	Före	Efter	Före	Efter	Före	Efter
Bil	17	10	5	9	3	4	0	1	2	3
Buss	0	0	1	1	6	4	0	2	20	20
Cykel/Gång	0	1	1	1	2	7	2	1	22	17
Färdmedel	Service/tjänster									
	Alltid		Oftast		Ibland		Sällan		Aldrig	
	Före	Efter	Före	Efter	Före	Efter	Före	Efter	Före	Efter
Bil	12	8	9	9	1	6	0	0	5	4
Buss	1	0	1	1	7	7	2	3	16	16
Cykel/Gång	1	2	1	1	4	5	1	2	20	17
Färdmedel	Totalt									
	Alltid		Oftast		Ibland		Sällan		Aldrig	
	Före	Efter	Före	Efter	Före	Efter	Före	Efter	Före	Efter
Bil	43	32	20	24	7	14	0	1	11	10
Buss	1	0	3	3	14	12	5	8	58	58
Cykel/Gång	1	3	6	6	10	16	8	7	56	49

Tabell 5.2 visar följande:

- Stark nedgång i kategorin ”alltid bil” i segmenten sällanköpsvaror och service/tjänster.
- Stark nedgång i kategorin ”alltid bil” i den totala sammanräkningen av alla tre segment.
- Ökning i kategorin ”gång/cykel” i den totala sammanställningen av alla tre segment.

Gällande dagligvaruinköpen är förändringarna i resesätt väldigt små. Man tar bilen i lika stor utsträckning som man gjorde innan. Däremot är skillnaden desto större när det kommer till sällanvaruinköpen. Här har kategorin av de som alltid tar bilen minskat drastiskt från 17 till tio personer. Det har istället skett en ökning i antalet personer som går eller tar cykeln i samband med dessa inköp. Samtidigt ökar antalet personer som oftast och ibland tar bilen till sina sällanköp kraftigt, men det sker på bekostnad av de som tidigare alltid gjorde det, vilket därför kan beskrivas som en klar nedgång i bilresande. I kategorin Service och tjänster är skillnaden mellan före och efter inte lika signifikant som vid sällanvaruinköpen men nedgången i bilresande är ändå tydlig, i samband med en liten ökning gällande gång och cykel som färd sätt. Totalt sett, i en sammanräkning av de olika segmenten, är det tydligt att bilåkning i samband med dessa inköp minskar, samtidigt som fler människor går och cyklar.

Resultatet får tillskrivas etableringen av Allum och detta indikerar att ett köpcentra som byggs utifrån en förtättningsmodell kan ha positiva effekter på hållbart resande i samband med inköp. Samtidigt bör det även leda till ett ekonomiskt uppsving för kommunen då Partille blir attraktivare för presumtiva skattebetalare och köpkraften främst stannar lokalt. Detta korrelerar med vad tidigare forskning kommit fram till (Lowe 2005). Det indikerar att Partilles utveckling mot en B-stad kan sorteras in i ABC-stadens teoretiska resonemang. Köpcentrat etableras i centrum, som i sin tur till stor del består av bostäder i/omkring dess omedelbara närhet, vilket leder till minskade ressträckor och mindre behov av bil.

5.4 Enkätrespondenternas inköpskombinationer

Respondenterna frågades hur deras kombinerade inköp såg ut före respektive efter etableringen av Allum, för att åskådliggöra skillnader på grund av Allums etablering. Resultatet återfinns i tabell 5.3.

Tabell 5.3: Inköpskombinationer, före/efter etableringen av Allum köpcentra.

Inköpskombinationer	Alltid		Oftast		Sällan		Aldrig	
	Före	Efter	Före	Efter	Före	Efter	Före	Efter
Dagligvaror + Sällanköpsvaror + Service/tjänster	0	1	5	6	15	16	6	3
Dagligvaror + Sällanköpsvaror	0	2	6	8	18	15	2	1
Dagligvaror + Service/tjänster	0	1	5	5	14	15	7	5
Sällanköpsvaror + Service/tjänster	0	0	4	5	16	18	6	3
Totalt	0	4	20	24	63	64	21	12

När det gäller den totala sammanräkningen visar Tabell 5.3 följande:

- Stark ökning av människor som alltid kombinerar sina inköp.
- Stark ökning av människor som oftast kombinerar sina inköp.
- Mycket stark nedgång av människor som aldrig kombinerar sina inköp.

I samband med att människor åker och handlar är det inte alltid så att befolkningen endast utför en typ av inköp. Tabell 5.3 visar hur dessa tendenser ändrats i och med etableringen av Allum. Det visualiseras tydligt att människor blivit mer benägna att kombinera sina inköp. I samtliga olika inköpskombinationer har antalet respondenter som svarat ”aldrig” minskat. Innan Allum etablerades svarade inte någon att de alltid gjorde kombinerade inköp, medan det nu är flera som har detta som vana. Det finns en tydlig trend som visar att människor i högre grad än innan passar på att göra flera olika sorters inköp efter Allums etablering.

Resultatet visar tydligt att människor ökar sina kombinerade inköp i samband med ett köpcentrum som ligger nära och i anslutning till bostaden. Detta bidrar till färre resor i samband med inköp, vilket tydligt indikerar nyttan av en förtätad stad med tillgång till handelscentra, i aspekten hållbart resande. Den här effekten kommer troligtvis att förstärkas i framtiden, då kommunen planerar att satsa på att utöka möjligheterna till att gå och cykla genom att knyta ihop hela centrum med cykel- och gångbanor.

Även detta indikerar att Partille rört sig mot en sorts modern ABC-stad. I kommunen finns både centrum och bostäder, nära sammanlänkade. Det som saknas är främst arbetsgivare och arbetsplatser, då en stor del av Partilleborna arbetspendlar från kommunen. I samband med nyetableringar och utbyggnad av köpcentrat går det att anta att fler arbetstillfällen kommer skapas i kommunen, vilket i sin tur vidare kommer leda till ökade arbetsmöjligheter.

Utvecklingen i Partilles redan exploaterade centrum i och med Allums uppkomst bidrar till att förtäta kommunen och göra den till en, av flera, handelskärnor i Göteborgsregionen. Tidigare forskning har kommit fram till liknande slutsatser (Jones 1991). Enligt ett regionalt sätt att se på flerkärnmodellen har här skapats ett centrum av handel, där folk har ett rikt utbud av varor, med nära anknytning till sina bostäder.

6. SLUTSATSER OCH AVSLUTANDE DISKUSSION

Under 1960- och 70-talen etablerades de flesta köpcentra i Göteborgsregionen. I flera fall skedde etableringen i Göteborgs periferi kring en befintlig motortrafikled, med de goda bilförbindelser som krävdes för att ta sig till området. Senare exempel, som Allum nordöst om Göteborg och 421 i Högsbo söder om Göteborg, som etablerades på 2000-talet hade en mer förtätande struktur och planering, med närhet till befintliga bostäder och bra kollektivtrafikförsörjning, framför allt med buss.

Det vi kan utläsa av de senare exemplen är att den förtätning av stadsstrukturen som sker när det kommer till köpcentra är gynnsam gällande hållbart resande, då människor boende i dessa områden tidigare var tvungna att ta sig in till staden för att göra sina inköp, något som nu kan göras nära hemmet. Detta gäller både dagligvaruhandel och sällanvaruhandel, men inte i samma utsträckning service/tjänster, något som till stor del beror på att Göteborg, med dess CBD, fortfarande är den dominanta A-staden utifrån Christallers teoretiska syn. Samtidigt är människor nu mer benägna att kombinera sina inköp, vilket torde bidra till ett minskat resande i samband med handel. Att människor fortfarande beger sig in till Göteborgs centrum med dess CBD för service/tjänster i relativ stor utsträckning samt den kvarstående arbetspendlingen gör att vi som Allen (2003) vill framhäva att verka för ett holistiskt samarbete mellan kommunerna i hela Göteborgsregionen för en mer hållbar stadsutveckling.

Resultatet från vår enkätundersökning indikerar att det finns ett samband mellan Allums etablering och människors förändrade res- och inköpsvanor. Det går både att uttyda en klar minskning av bilanvändningen vid inköpsresor och ett minskat reseavstånd sedan Allum etablerats, då området blivit mer förtätat och sammankopplat med bostäder. Samtidigt har det skett en ökning i antalet resor som görs med cykel eller till fots. Detta indikerar att staden upplever en förtätning som underlättar människors resor till och från inköpen, med en tyngdpunkt på mer hållbara resätt. Vid en framtida utbyggnad av Allum kommer en stor satsning på utökade cykel- och gångbanor att göras. Detta kan ytterligare minska invånarnas bilåkande i samband med inköp i kommunen, vilket i sin tur ger positiva effekter på miljö- och luftkvalitet.

Vårt resultat indikerar, i linje med tidigare forskning av Burdack och Hesse (2007), att med rätt planering kan fenomenet urban sprawl, i samband med etablering av externa köpcentra,

leda till positiva effekter både ur ett ekonomiskt och miljömässigt hållbart perspektiv. Studien visar att externa köpcentra som placeras i redan exploaterade områden, med en befintlig och relativt förtätad samhällsstruktur, kan bidra till att skapa en tätare stad med färre inköpsresor, kortare inköpsresor avseende avstånd, samt mer hållbara färdmedelsval vid inköp av varor och tjänster. Det korrelerar också med vad Lowe (2005) beskriver, då externa köpcentra beskrivs som en nyckelkomponent i utvecklingen av nya urbana och semiurbana områden.

Utifrån detta tycker vi att det finns fog för att rätta ut frågetecknet kring huruvida stadsutglesning kan vara hållbar eller ej. Med rätt planering och rätt struktur kan en glesare stad bidra till hållbar utveckling.

7. EGNA REFLEKTIONER OCH VIDARE STUDIER

Det har varit mycket intressant att göra denna studie. Vår syn på urban sprawl dominerades i arbetsprocessens inledande skede av en negativ klang. I och med vår undersökning har vi fått en mer objektiv och vetenskapligt underbyggd uppfattning som, om än inte helt förändrat vår syn på urban sprawl, fördjupat vår bild av fenomenet. Att vara i kontakt med planerare och kommunanställda har gett oss en insikt i planeraryrket vilket har varit mycket intressant. Problematiken kring externa köpcentra kommer att fortgå och argument för och emot likaså. Med vår studie går det att utläsa indikationer på att externa köpcentra ibland kan vara av godo och vi lämnar studien öppen för vidare forskning då det finns mycket arbete kvar att göra för att få ett holistiskt perspektiv på problematiken.

Det hade varit intressant att väga in aspekter som kollektivtrafik, märkbara förändringar i marknadsandelar mellan de olika köpcentra och hur arbetsresor påverkas i samband med etableringen av externa köpcentra. Samtidigt hade det även varit till gagn för forskningen om en studie kring hur göteborgarnas inköpsvanor förändrats i samband med etableringen av Allum. Kanske ökar resorna från Göteborg till Allum mer än vad resorna från Partille till Göteborg minskar, efter Allums tillkomst.

Slutligen vill vi tro att vårt arbete bidragit till att en liten lucka i det kunskapsgap som finns inom hållbar stadsutveckling nu stängts igen och vi tycker att det ska bli intressant att följa diskussionen och utvecklingen i framtiden.

KÄLLFÖRTECKNING

Litteratur

Allen, A. 2003. Environmental planning and management of the peri-urban interface: perspectives on an emerging field. *Environment & Urbanization* Vol. 15, ss. 135–148.

Arnstberg, Karl-Olov (2005). *Sprawl*. Eslöv: B. Östlings bokförlag Symposion.

Bontje, M. 2004. From suburbia to post-suburbia in the Netherlands: Potentials and threats for sustainable regional development. *Journal of Housing and the Built Environment* Vol. 19, ss. 25–47.

Burdack, J., and Hesse, M. 2007. Suburbanisation, suburbia and ”Zwischenstadt”: Perspectives of research and policy. *Territorial Cohesion, German Annual of Spatial Research and Policy* Vol. i.u., ss. 81–100.

Couch, Chris, Leontidou, Lila & Petschel-Held, Gerhard (red.) (2007). *Urban sprawl in Europe: landscapes, land-use change & policy*. Oxford: Blackwell.

Esaiasson, Peter (2012). *Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad*. 4., [rev.] uppl. Stockholm: Norstedts juridik.

Frändberg, L., Thulin, E., och Vilhelmson, B., 2005. *Rörlighetens omvandling*. Studentlitteratur: Lund.

Goodman, R., and Coote, M. 2007. Sustainable urban form and the shopping centre: An investigation of activity centres in Melbourne's growth areas. *Urban Policy and Research* Vol. 25, ss. 39-61.

Jones, P. 1991. Regional shopping centres: The planning issues. *The Service Industries Journal* Vol. 11, ss. 171–178.

Lowe, M. S. 2000. Britain's regional shopping centres: New urban forms? *Urban Studies* Vol, 37, ss. 261–274.

Lowe, M. S. 2005. The regional shopping centre in the inner city: A study of retail-led urban regeneration. *Urban Studies* Vol. 42, ss. 449–470.

Lundén, T. 1999. *Om staden – En Stockholmsgeografi*. Studentlitteratur: Lund.

Nechyba, Thomas, J., and Walsh, R. P. 2004. “Urban Sprawl”. *The Journal of Economics Perspectives* Vol. 18, ss. 177–200.

Pacione, Michael (2009). *Urban geography: a global perspective*. 3. ed. London: Routledge.

Richardson, H., and Bae, C. 2004. *Urban sprawl in Western Europe and the United States*. Ashgate Publishing Limited: Aldershot.

Swanson, K. 2009. *AP Human Geography*. New York. Publishing: Kaplan.

Internetkällor

Allum Köpcentra 2013. <http://www.allum.se/> Kjopesentre.SE/Allum/Om-allum-ny/Fakta [2013-04-22].

BBC 2013. <http://bbc.co.uk/> Schools/Geography/Urban environments/Urban models [2013-04-24].

Bäckebol 2013. <http://www.kffastigheter.se/> Handelsfastigheter--Project/Backebol-Kopcentrum-Goteborg2 [2013-04-16].

Backaplan 2013. <http://backaplan.se/forr-och-nu/> [2013-05-25].

Härryda kommun 2013. <http://www.harryda.se/> /18.495f377d12fde1a72be80003760/1306249542014/Handelsetablering.pdf [2013-05-05].

Högsbo 421 2013. <http://www.421gbg.se/> butiker/[2013-04-27].

Kungsbacka kommun 2013. <http://www.webbkampanj.com/kungsbacka1/2006oplan/> [2013-04-26].

Kungälv kommun, Samhällsbyggarkontoret 2009. *Handelsutredning av Kungäl.* [Elektronisk] Tillgänglig: <http://www.kungalv.se/> upload/Bygga och bo/Fysisk planering/Rapporter/Handelsutredning-Kungälv2009-04-24[1].pdf [2013-04-29].

Källered Shoppingpark 2013. <http://www.shoppingparkkallered.se/butiker/> [2013-05-22]

Learn on the internet 2010. <http://www.geography.learnontheinternet.co.uk/> Topics/Landusemodels [2013-04-25].

Lerum Kommun 2013. <http://www.webbkampanj.com/lerum1/op2008/?page=1&mode=50&noConflict=1> [2013-04-26].

Mynewsdesk 2012. <http://mynewsdesk.com/se/> Pressroom/freeport/Pressrelease/View/freeport-fortsatter-klaetra-799085 [2013-05-09].

Nya Allum 2013. <http://nyaallum.se/> Projekt-SE/Nyaallum/Nya-gallerian [2013-05-10].

Partille kommun 2012^a. <http://www.partille.se/> Upptack Partille/Om Partille/Partille i siffror [2013-04-15].

Partille kommun 2012^b. *Fördjupad översiktsplan för central Partille* [Elektronisk] Samhällsbyggnadskontoret: Partille. Tillgänglig: <http://www.Partille.se> [2013-05-04].

Partille kommun 2013: <http://Partille.se> PartilleFiles/Bygga_bo/Planering/oversiktsplanering/OP%20Partille/partille_kommuns_%C3%B6versiktsplan_OP05.pdf?epslanguage=sv [2013-05-10].

SCB 2012^a. <http://www.scb.se/> Pages/TableAndChart____124856.aspx [2013-05-23].

SCB 2013^b. http://www.scb.se/Pages/TableAndChart____350652.aspx [2013-05-23].

Västtrafik 2012. <http://www.vasttrafik.se/> [2013-05-23].

Wikimedia 2011. <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Partillekommun.png> [2013-05-15].

Wolf at the door 2013. <http://watd.wuthering-heights.co.uk/Mainpages/Sustainability> [2013-04-25].



BILAGA – Enkät

A. Bakgrundsdata

1. Ålder:.....
2. Kön:

Kvinna	Man
--------	-----
3. Postnummer (5-siffrnivå):.....
4. Civilstånd:

Gift	Sambo	Särbo	Singel
------	-------	-------	--------
5. Antal familjemedlemmar (inkl. dig själv):.....
6. Antalet familjemedlemmar under 16 år:.....
7. Utbildningsnivå (ringa in svarsalternativ): Grundskolan Gymnasial Eftergymnasial
8. Din nuvarande arbetsuppgift:.....
9. Arbetets omfattning (ringa in svarsalternativ): Heltid Deltid Timanställning
10. Arbetstider (ringa in svarsalternativ): Fasta tider Flextid Delvis flextid Skiftarbete
11. Har du körkort (ringa in svarsalternativ):

Ja	Nej
----	-----
12. Har andra familjemedlemmar körkort (ringa in svarsalternativ):

Ja	Nej
----	-----
13. Antalet bilar i familjen (ringa in svarsalternativ):

0	1	2	>2
---	---	---	----
14. Om familjen inte äger egen bil, har Ni ändå tillgång till bil (ringa in svarsalternativ):

Ja, bilkooperativ	Ja, hyr bil vid behov	Ja, lånar bil av släkt/vänner	Nej
-------------------	-----------------------	-------------------------------	-----
15. Hur långt i meter/km är det uppskattningsvis från Ditt hushåll till Allum köpcentra:.....
16. Förbinds Ditt bostadsområde och Allum köpcentra med cykel-/gångbanor (kryssa i alternativ)?

Ja, cykelbanor.....	Ja, gångbanor.....	Ja, cykel- och gångbanor.....
---------------------	--------------------	-------------------------------
17. Förbinds Ditt bostadsområde och Allum köpcentra med buss (kryssa i alternativ) ?

Ja, mycket bra.....	Ja, men inte så bra.....	Nej.....
---------------------	--------------------------	----------

B. Dina/Era inköpsvanor

Före etableringen av Allum köpcentra

18. Vart utförde Du/Din familj dina flesta inköp under veckodagarna (ringa in svarsalternativ)?

Daqliqvaror (t.ex. matinköp)

I Partille

I Göteborg

Annanstans

Sällanköpsvaror(t.ex. elektronik, kläder, systembolaq, apotek) (ringa in svarsalternativ)?

Vart utförde Du/Din familj dina flesta inköp under veckodagarna

I Partille

I Göteborg

Annanstans

Service och tjänster(restaurang, frisör etc.) (ringa in svarsalternativ)?

Vart utförde Du/Din familj dina flesta inköp under veckodagarna

I Partille

I Göteborg

Annanstans

Efter etableringen av Allum köpcentra

Daqliqvaror (t.ex. matinköp) ringa in svarsalternativ)?

Vart utförde Du/Din familj dina flesta inköp under veckodagarna

I Allum

Övriga Partille

I Göteborg

Annanstans

Sällanköpsvaror(t.ex. elektronik, kläder, systembolaq, apotek) (ringa in svarsalternativ)?

Vart utförde Du/Din familj dina flesta inköp under veckodagarna

I Allum

Övriga Partille

I Göteborg

Annanstans

Service och tjänster(restaurang, frisör etc.) (ringa in svarsalternativ)?

Vart utförde Du/Din familj dina flesta inköp under veckodagarna

I Allum

Övriga Partille

I Göteborg

Annanstans

C. Några frågor om ditt resesätt vid inköpsvaror

Före etableringen av Allum köpcentra

19. Med vilket/vilka transportmedel utfördes inköpen under veckodagarna? Ringa in lämpliga svarsalternativ (d.v.s mer än ett svarsalternativ kan ges).

Daqliqvaror (t.ex. matinköp) ringa in svarsalternativ)?

Resesätt	Alltid	Oftast	Ibland	Sällan	Aldrig
Bil	x	x	x	x	x
Buss	x	x	x	x	x
Cykel/Gång	x	x	x	x	x

Sällanköpsvaror(t.ex. elektronik, kläder, systembolaq, apotek) (ringa in svarsalternativ)?

Resesätt	Alltid	Oftast	Ibland	Sällan	Aldrig
Bil	x	x	x	x	x
Buss	x	x	x	x	x
Cykel/Gång	x	x	x	x	x

Service och tjänster(restaurang, frisör etc.) (ringa in svarsalternativ)?

Resesätt	Alltid	Oftast	Ibland	Sällan	Aldrig
Bil	x	x	x	x	x
Buss	x	x	x	x	x
Cykel/Gång	x	x	x	x	x

Efter etableringen av Allum köpcentra

Daqliqvaror (t.ex. matinköp) ringa in svarsalternativ)?

Resesätt	Alltid	Oftast	Ibland	Sällan	Aldrig
Bil	x	x	x	x	x
Buss	x	x	x	x	x
Cykel/Gång	x	x	x	x	x

Sällanköpsvaror(t.ex. elektronik, kläder, systembolaq, apotek) (ringa in svarsalternativ)?

Resesätt	Alltid	Oftast	Ibland	Sällan	Aldrig
Bil	x	x	x	x	x
Buss	x	x	x	x	x
Cykel/Gång	x	x	x	x	x

Service och tjänster(restaurang, frisör etc.) (ringa in svarsalternativ)?

Resesätt	Alltid	Oftast	Ibland	Sällan	Aldrig
Bil	x	x	x	x	x
Buss	x	x	x	x	x
Cykel/Gång	x	x	x	x	x

D. Några avslutande frågor

20. Vem i familjen utför vanligtvis inköpen? Ringa in lämpliga svarsalternativ (d.v.s. mer än ett svarsalternativ kan ges).

Före etableringen av Allum köpcentra

Daqliqvaror (t.ex. matinköp) (ringa in svarsalternativ)?

	Alltid	Oftast	Ibland	Sällan	Aldrig
Jag	x	x	x	x	x
Make/maka/sambo	x	x	x	x	x
Barn	x	x	x	x	x

Sällanköpsvaror(t.ex. elektronik, kläder, systembotaq, apotek) (ringa in svarsalternativ)?

	Alltid	Oftast	Ibland	Sällan	Aldrig
Jag	x	x	x	x	x
Make/maka/sambo	x	x	x	x	x
Barn					

Service och tjänster(restaurang, frisör etc.) (ringa in svarsalternativ)?

	Alltid	Oftast	Ibland	Sällan	Aldrig
Jag	x	x	x	x	x
Make/maka/sambo	x	x	x	x	x
Barn	x	x	x	x	x

Efter etableringen av Allum köpcentra

Daqliqvaror (t.ex. matinköp) ringa in svarsalternativ)?

	Alltid	Oftast	Ibland	Sällan	Aldrig
Jag	x	x	x	x	x
Make/maka/sambo	x	x	x	x	x
Barn	x	x	x	x	x

Sällanköpsvaror(t.ex. elektronik, kläder, systembotaq, apotek) (ringa in svarsalternativ)?

	Alltid	Oftast	Ibland	Sällan	Aldrig
Jag	x	x	x	x	x
Make/maka/sambo	x	x	x	x	x
Barn	x	x	x	x	x

Service och tjänster(restaurang, frisör etc.) (ringa in svarsalternativ)?

	Alltid	Oftast	Ibland	Sällan	Aldrig
Jag	x	x	x	x	x
Make/maka/sambo	x	x	x	x	x
Barn	x	x	x	x	x

21. Hur ofta kombinerar Du/Ni inköp av dagligvaror, sällanköpsvaror och service/tjänster? Ringa in lämpliga svarsalternativ (d.v.s. mer än ett svarsalternativ kan ges).

Före etableringen av Allum köpcentra

	A	O	S	A
	l	f	ä	l
	l	t	l	d
	t	a	l	r
	i	s	a	i
	d	t	n	g

Dagligvaror + sällanköpsvaror + service/tjänster	x	x	x	x
Dagligvaror + sällanköpsvaror	x	x	x	x
Dagligvaror + service/tjänster	x	x	x	x
Sällanköpsvaror + service/tjänster	x	x	x	x

Efter etableringen av Allum köpcentra

	A	O	S	A
	l	f	ä	l
	l	t	l	d
	t	a	l	r
	i	s	a	i
	d	t	n	g

Dagligvaror + sällanköpsvaror + service/tjänster	x	x	x	x
Dagligvaror + sällanköpsvaror	x	x	x	x
Dagligvaror + service/tjänster	x	x	x	x
Sällanköpsvaror + service/tjänster	x	x	x	x

Tack för Din hjälp!