

En nära stad

-Vikten av närhet till handel för en levande stadskärna



Författare
ERIK CASIMIR LINDHOLM

Handledare
ELLEN LAGRELL

Kandidatuppsats i Kulturgeografi
VT/HT2022

Institutionen för ekonomi och samhälle
Avdelningen för Kulturgeografi
Handelshögskolan vid
Göteborgs Universitet



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Uppsats/Examensarbete 15 högskolepoäng

Nivå: Kandidat

Kurs: KGG320

Termin/år: VT/HT2022

Handledare: Ellen Lagrell

Examinator: Erik Elldér

Nyckelord: "Social hållbarhet", "Stadsplanering", "Närhet"

Abstract

Urban planning has, since the introduction of cars in our society, been centred around accessibility through car rather than walking or biking. Urban sprawl is rooted in the need for transport in order to be able to fulfil certain shopping needs and has affected many cities around the world, Swedish cities among them. By re-evaluating the prioritisation of car-based accessibility and instead prioritising proximity, there is an opportunity to create a more sustainable society.

The city of Uddevalla, which is the subject of this study, has been affected by urban sprawl and the displacement of commerce from the city centre since the establishment of the shopping mall Torp Köpcentrum in 1991. Stores have since then slowly been moved from the centre to the shopping mall outside the city, which has affected the city in forms of shopping possibilities and different movement patterns. Online shopping is another affecting factor.

The purpose of this study is to examine how the migration of stores could affect a city like Uddevalla, how it has affected the lively city centre, and the importance of access to shopping and trading possibilities to keep the city alive. In this study 5 respondents who in different ways are connected to city development in Uddevalla have been interviewed.

The results of the study show that Uddevalla has been affected by the movement of trading possibilities to Torp Köpcentrum, as well as online shopping. At the same time, culture, events and activities has replaced the shopping in keeping the city “alive”. The results of the study also show that proximity to trade and shopping as well as a lively city is something worth planning for. Furthermore, the study shows that the depletion of trade in cities can be a societal problem, and that proximity to trade is important to invest in.

Sammanfattning

Stadsplaneringen har sedan bilens introduktion i våra liv ofta präglats av mobilitetslösningar, där bilens tillgänglighet värderas före närhet till handel i form av gång eller cykling. Stadsutglesning som präglat Sverige såväl som delar av resten av världen, bygger på behovet av transportmöjligheter för att klara av handelsmöjligheter. Genom att omvärdera i planeringen och satsa på närhetsbaserad tillgänglighet i stället för en mobilitetsbaserad, finns det fördelar att vinna i form av ett mer hållbart samhälle.

Uddevalla som är staden som undersöks i den här studien, har präglats av utglesning av handeln sedan köpcentret Torp etablerades 1991. Handeln i stadskärnan har gradvis flyttats till Torp, vilket har lett till att staden påverkats av en viss nedgång av handeln och där rörelsemönstret ändrats. Även E-handel har de senaste åren tagit en stor del av handeln.

Syftet med den här studien är att undersöka hur en utglesning av handelsmöjligheter kan ha påverkat en stad som Uddevalla, hur detta påverkat den levande stadskärnan och vikten av tillgång till nära handel för att hålla stadskärnan levande. I den här studien har 5 respondenter i Uddevalla intervjuats som alla på något sätt har en koppling till stadens stadsutveckling.

Resultatet av studien visar på att Uddevalla har påverkats av utarmningen av handeln till först köpcentret Torp, och sedan E-handeln, men där kulturen och andra aktiviteter har tagit plats som ersättare för att fortsätta hålla stadskärnan levande. Resultatet visar också på att närhet i förhållande till handel och en levande stadskärna är något som är värt att sträva efter, och att det finns fördelar i att satsa på en nära handel. Vidare så visar studien att utglesningen av handeln i städer kan vara ett samhällsproblem, och att nära handel är viktigt att satsa på i framtiden.

Förord

Det här är en kandidatuppsats i Kulturgeografi och Miljövetenskap som skrivits vid Göteborgs Universitet under våren 2022. Valet av ämne kommer från intresset för hållbar stadsplanering som vuxit fram under de 3 år som utbildning pågått, och Uddevalla som studieområde kändes givande då jag själv bott där tidigare och hört mycket om stadens historia som handelsstad.

Jag vill här tacka min handledare Ellen Lagrell för stöd under processen och hjälp med idéer kring kärnämnet. Jag vill också tacka mina respondenter som frivilligt ställt upp på intervjuer och tillsammans gett ett bra underlag för den här studien tillsammans med underhållande samtal. Slutligen vill jag också tacka min familj för ett stöd som i stundom varit avgörande.

Sammanfattning	3
Förord	5
1. Introduktion.....	7
1.1 Problembeskrivning	7
1.2 Syfte och frågeställningar	8
1.3 Beskrivning av studieområdet Uddevalla	8
1.4 Avgränsningar och val av studieområde	9
2. Forskningsläget.....	11
2.1 Introduktion	11
2.2 Lokalisering av handel i förhållande till välmående.....	11
2.3 En förflyttning av fokus från mobilitet till tillgänglighet.....	12
2.4 Vikten av livskvalitet och närhet/tillgänglighet i stadsplaneringen	13
2.5 Sammanfattning av tidigare forskning.....	14
3. Centrala teoretiska begrepp	15
3.1 Val av teoretisk bakgrund	15
3.2 Begreppet närhetsbaserad tillgänglighet	15
3.3 Begreppet Stadsutglesning.....	16
3.4 Begreppet Den livfulla staden	16
4. Metod	18
4.1 Val av undersökningsmetod.....	18
4.2 Urval och intervjustil.....	18
4.3 Respondenterna	19
4.4 Genomförande.....	19
4.5 Begränsningar och möjliga implikationer	20
4.6 Etiska överväganden	21
5. Resultat och analys.....	22
5.1 Introduktion.....	22
5.2 Utvecklingen av Uddevalla stadskärna idag, jämfört med tidigare år.....	22
5.3 Vad stadskärnan är rent geografiskt och hur rörelsemönstret ser ut	24
5.4 Definitionen av en levande stadskärna	26
5.5 Närhet och tillgänglighet till handel	27
5.6 Framtidsutsikter för den nära stadskärnan.....	28
6. Diskussion	30
7. Slutsatser och vidare forskning	34
8. Referenslista	35
Bilaga 1: Intervjuguide (Semistrukturerad)	37
Bilaga 2: Karta över planprogrammet "Västra centrum"	38

1. Introduktion

1.1 Problembeskrivning

Uddevalla är en stad med en stadskärna som stadigt minskat i antal butiker sedan etableringen av Torp Köpcentrum 1991, placerat cirka 7 kilometer utanför staden. Idag står det vanligtvis flera tomma lokaler på stadens handelsstråk, Kungsgatan och de butiker som försöker öppna nytt blir sällan kvar en längre tid. Staden har under det senaste seklet haft flera storhetsperioder med större centralt placerade projekt som lockat handel. Bland annat var staden en av Sveriges största hamnstäder fram till 80-talet, och efter det hamnade fokus på Volvofabriken Uddevallaverken, som till slut fick stänga ner 2013 (Uddevalla kommun 2020).

Köpcentret Torp har sedan etableringen ständigt ökat i dragningskraft och antal butiker, som idag uppgår till 100. Den strategiskt smarta placeringen ute vid väg E6 har gjort att bilister fångats upp på genomfart till och från Oslo eller Göteborg, och på så sätt öppnat upp för utvecklingen av ett stort handelscentrum. De butiker som har klarat sig undan Uddevallas centrum nedgång och stadsutglesning är förutom dagligvaruhandel primärt av service-typen, vilket öppnar upp för frågan om butikernas påverkan på stadskärnans sociala sammanhang. Genom att butiksverksamheter till viss del har förflyttats från stadskärnan till centret utanför staden, går det att hävda att det har lett till att staden blivit mer anpassad för mobilitetslösningar och där närhet till handeln hamnat i andra hand.

Samtidigt finns det idag stora planer för framtiden av centrala Uddevalla. *Västra Centrum* är ett planprogram som planerar att vidareutveckla stadskärnan även nedanför Kungsgatan, och på så sätt utvidga centrum till det dubbla, där både en levande stadskärna med aktiv handel och fler bostäder planeras. I programmet för Västra centrum framhävs också ett fokus på en klimatanpassad nära blandstad där hållbara transportmedel med fotgängare, kollektivtrafik och cyklisterna ska prioriteras. När den här uppsatsen skrivs är planeringen inne i samrådsfasen (Uddevalla kommun 2022).

Frändberg et al. (2005) pratar i sin bok *Rörlighetens omvandling* om hur våra resvanor ständigt ökat i Sverige de senaste 100 åren, utan att förflyttningstiden har ökat. Samtidigt har användning av personbilar ökat, vilket visar på hur vi till stor del format dagens samhälle efter bilen och dess mobilitet. Genom att i stället planera för en ökad närhet till dagliga behov, kan det öppna upp för förändringar i våra resbeteendemonster och i slutändan eventuellt vår inställning till vårt bilbehov (Frändberg et al. 2005). Agenda 2030 och de globala målen som ingår är 17 mål för en hållbar utveckling som antogs 2015 och gäller samtliga länder som är en del av FN. Målen har som syfte att utrota fattigdom och hunger, uppnå jämställdhet för kvinnor och arbeta proaktivt för att säkerställa hållbarhet. Närhet och tillgänglighet är enligt Agenda 2030 och Trafikverket (2019) viktiga mål att sträva efter för

att främja en hållbar stadsplanering i framtiden, för såväl näringslivet som för befolkningen. Genom att hållbart planera städer på ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart sätt, kan vi göra städerna mer inkluderande och hållbara inför framtiden (Agenda 2030). Målen öppnar också upp för att tillgänglighet inte bara behöver betyda en ökad mobilitet, utan att närhet kan behöva få ett större utrymme i vardagen (Trafikverket 2019).

Uddevallas situation är ett fall en utglesad stadskärna, där handeln flyttats till Torp och där närhet till handelsmöjligheter i centrala Uddevalla har minskat, vilket är det som ska undersökas. Fokusområdet för den här undersökningen är närhet och tillgänglighet inom social hållbarhet, där tesen är att ett levande centrum med en aktiv handel skapar en mer hållbar stadskärna. Genom att undersöka hur närhet och tillgänglighet behandlas i förhållande till handel hos involverade Uddevallare (fastighetsägare, butiksägare, politiker, planerare) är målet att diskutera och få svar på om den aktuella situationen är den bästa för staden, eller om det finns utrymme för förändring. Det finns i förhållande till tidigare forskning dessutom en lucka i hur närhet och tillgänglighet till handel fungerar i en stadsutglesning eller utarmning av centrumhandel, något som öppnar upp för forskning i ämnet vilket den här studien kommer att fokusera på.

1.2 Syfte och frågeställningar

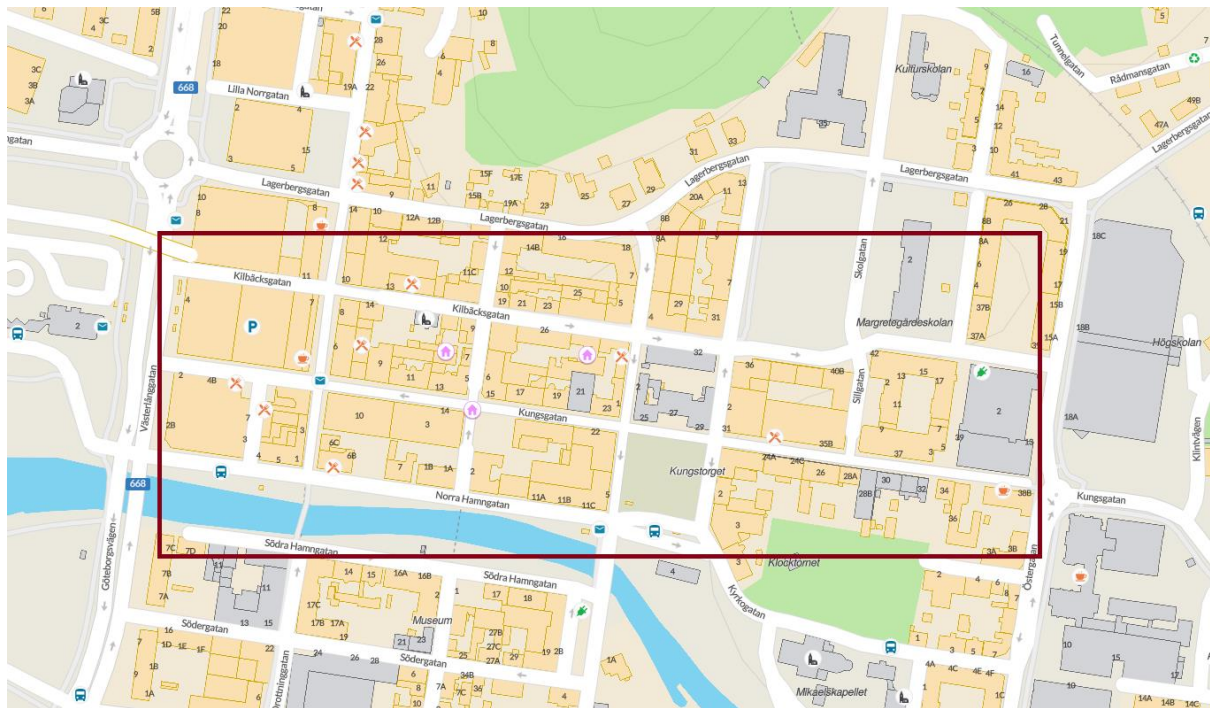
Syftet med forskningen är att empiriskt undersöka hur förflyttningen av handeln påverkat närhetsbaserad tillgänglighet i Uddevallas stadskärna, hur det i sin tur kan ha påverkat stadsutvecklingen i stadens centrum, samt om det finns något samband mellan närbaserad handel och en levande stadskärna. Undersökningen sker genom kvalitativa intervjuer för syftet relevanta personer, och den är gjord med hjälp av följande frågor:

- Hur har förflyttningen av Uddevallas detaljhandel till Torp köpcentrum påverkat stadskärnan?
- Hur arbetar Uddevalla stad i deras utveckling av en levande stadskärna?
- Leder det till en mer närhetsbaserad tillgänglighet till handel?

1.3 Beskrivning av studieområdet Uddevalla

Uddevalla är en kustnära stad i Bohuslän med cirka 50 000 invånare och en befolkningstäthet i kommunen på cirka 89 invånare per km², vilket kan jämföras med Sveriges genomsnitt på 24/km². Staden som är en del av Uddevalla kommun genomkorsas bland annat av Europaväg 6 (E6) en knapp mil utanför staden, och järnvägen Bohusbanan (Göteborg - Strömstad) som har två stationer inne i centrala Uddevalla (Uddevalla kommun 2020).

Uddevalla grundades redan 1498 och var då en del av Norge, och har sedan dess varit en ständig handelsstad (Uddevalla kommun 2020). Under mitten av 1900-talet startade Uddevallavarvet i gång som sedan blev ett av Sveriges största varv och som till slut stängdes ned under 80-talet, vilket slog hårt mot staden. I mitten av 80-talet öppnade Volvo en bilfabrik som blev stadens nästa satsning, men även den lades ned under 90-talet. 1991 etableras i stället Torp Köpcentrum cirka en mil utanför staden, som kom att bli ett ständigt växande köpcenter och som växer än idag (ibid).



Figur 1: Centrala Uddevalla, med stadskärnan och handelsstråket Kungsgatan markerat i rektangeln. Källa: Eniro.se.

1.4 Avgränsningar och val av studieområde

Den geografiska avgränsningen för området är Uddevallas stadskärna med viss omnejd, där fokus hamnar på hur närhet och tillgänglighet behandlas i ett centrum som påverkats av en stadsutglesning i form av Torp köpcentrum. Studieområdet Uddevalla har valts ut då det är en relativt liten stad som efter många olika epoker som handelscenter idag står inför en utmaning i och med en utglesning. Staden valdes dessutom ut då den är väl lämpad för ett levande centrum med många butikslokaler och möjligheter längs huvudstråket Kungsgatan. Just stadskärnan, och då primärt Kungsgatan som är det huvudsakliga handelsstråket i staden, har valts ut då det är där man idag tydligast ser en påverkan i form av tomma lokaler, men också där det finns störst potential i form av handelsmöjligheter. Området som räknas in som stadskärnan har avgränsats till främst Kungsgatan inklusive parallellgator. Det börjar vid Kungsgatans start i höjd med busstationen Kampenhof och slutar längst upp på gatan där gymnasieskolorna ligger tillsammans med tågstationen Uddevalla Östra.

Rent tidsmässigt är det dagsläget som ska undersökas, men med viss hjälp av de 30 historiska år som stadskärnan påverkats av det konkurrerande köpcentret, då synen på det möjliga problemet kan ha sett annorlunda ut hos respondenterna under tiden. Även spekulationer i möjliga framtidsscenarioer kommer att undersökas.

2. Forskningsläget

2.1 Introduktion

I den här uppsatsen undersöks närbaserad tillgänglighet i förhållande till stadsutglesning, med Uddevallas stadskärna som studieområde. För att dels komma underfund med vad närhetsbaserad tillgänglighet är (i förhållande till annan typ av tillgänglighet, till exempelvis mobilitetsbaserad tillgänglighet), dels applicera det på stadsutglesning och handelsmöjligheter, har det här gjorts en undersökning om tidigare forskning som behandlat dessa ämnen. Begreppen i sig presenteras under kapitlet “teoretiska begrepp”, medan det här undersöks vad som redan existerar i form av forskning kring kärnämnen närhet, tillgänglighet och stadsutglesning och vad som saknas. Avgränsningar i litteratursökningen har skett genom sökningar efter tidigare forskning på Göteborgs Universitets Supersök och Google Scholar. För att få tillgång till vidare forskning har det även rådfrågats kring ämnet hos redan etablerade forskare och handledare för möjliga ingångar till underlaget.

I starten av arbetet med studien framkom det att det fanns en avsaknad av forskning kring just närhetsbaserad tillgänglighet i förhållande till stadsutglesning som den här studien baseras på, vilket då öppnade upp för möjligheter kring ny forskning. Tidigare forskning kring stadsutglesning har i stora utsträckningar fokuserat på stadsutglesning rent generellt eller i förhållande till planering av detaljhandel, men kanske främst i förhållande till rörelsemönster (Arnstberg 2005; Kickert et al. 2020), vilket öppnar upp för ny forskning kring begreppets koppling till närhet.

Forskning baserad på närhet och tillgänglighet är i kulturgeografins område ofta förenat med transportfrågor och mobilitet, vilket den här undersökningen försöker gå ifrån genom att fokusera på närhet till handel och dess påverkan på stadskärnan. Kunskapsöversikten är tänkt att måla upp en bild av närliggande faktorer som närhet, tillgänglighet och handel i stadsutglesning och hur dessa relaterar till varandra, vilka tillsammans kan skapa en idé om vilken utmaning Uddevalla står inför.

2.2 Lokalisering av handel i förhållande till välmående

Hur utglesning avseende handel påverkar markanvändningen är en utmaning som Jones (1991) lyfter i sin forskning. Om externa köpcentra exempelvis placeras på gammal industrimark eller annat redan exploaterat område, kan det både avlasta grönområden i den närliggande staden, såväl som motverka att orörda marker utanför staden blir använda för nyetablering.

Studien lyfter också frågan om behovet av plats, och att planera rätt handel på rätt plats för att minska mänsklig påverkan på miljön och samtidigt öka välmående, något som i högsta grad är relevant för mindre städer, likt Uddevalla. Kritik mot forskningens relevans finns vid att den inte är helt ny, men genom att ha ett tidlöst ämne som går in på typiska planeringsutmaningar som det kan se ut i mindre städer, skapar det en bild av varför återanvändning av redan exploaterad mark är viktigt i planeringen av handel (Jones 1991).

Men hur påverkar den planerade miljön vårt mående? Förståelsen för den planerade miljöns betydelse för subjektivt välbefinnande kan, när vi undersöker konflikter och synergier för social och miljömässig hållbarhet skapa viktig input för dagens samtal om stadsplanering. I Mouratidis (2019) forskning i Oslo undersöker han bostadsområdets densitet kopplat med välmående som visar på att det finns viktiga kopplingar mellan kompakt stadsplanering och mänskligt välbefinnande. Samtidigt kan dessa fördelar med ett kompakt liv påverkas av negativa effekter i form av en känsla av mindre säkerhet, buller, högre risk för ångest och brist på givande grannskap. När dessa fördelar och nackdelar sedan ställs mot varandra blir slutsatsen att de positiva aspekterna väger tyngre än risken för de negativa, vilket öppnar upp för framtida möjligheter i förtätning (Mouratidis 2019). Forskningen visar på hur förtätning inte nödvändigtvis behöver ge en negativ utveckling i det sociala välmåendet, utan hur det, med fokus på rätt aspekter, snarare kan vara en guide till vad som behöver uppmärksammas i en framtida stadsplanering.

När det kommer till relationen mellan plats och tillgänglighet, så kommer Öner (2017) i sin forskning fram till hur det kan vara avgörande för vårt val av dagliga resor. Han undersöker genom en rumslig ekonomisk analys förhållandet mellan tillgänglighet till detaljhandel och "platsattraktionskraft" där målet med forskningen är att se över återförsäljarens roll. Undersökningen görs genom att sätta upp mått för "tillgänglighet till butiker" för att kunna mäta sambandet mellan butiker och platsattraktion i olika kommuner, med mål att kunna visa på den rumsliga attraktionskraften till platsen. Vid uträkningen för måtten används matematiska regressionsanalyser som i förhållande till olika slutvärden (exempelvis R-värdet) kan visa samband (Öner 2017). Forskningen går på ett intressant sätt in i hur man i praktiken kan mäta och värdera tillgänglighet, och går ifrån andras mer filosofiska bild av problemet.

2.3 En förflyttning av fokus från mobilitet till tillgänglighet

Planering för transportsystem är idag ofta baserat på prognoser av framtida trafiksituationer som baseras på dagens trender, framtida transportkostnader och ekonomisk tillväxt. Samtliga prognoser för Europa visar på att transporter och trafiken bara kommer att öka. Enligt prognosstyrd planering kommer ökningen i sin tur ge ett ökat behov för vägar och därmed ett ökat utsläpp av koldioxid, inte bara i trafiken, utan även vid byggnation av vägar, underhåll och styrning. (Johansson et al. 2016). Detta gör att samhällen blir låsta i att fortsätta släppa ut och där en förändring i efterhand kan bli dyr för såväl samhället som för miljön, något som

IPCC tidigare rapporterat (Johansson et al. 2016). Forskningen visar på att om vi går från prognosstyrd planering till målstyrd kan vi anpassa samhället till hur vi planerar för beteendeförändringar i form av mindre behov av transport och mobilitet, och samtidigt säkra oss för framtiden och leva ett mer tillgängligt liv (Johansson et al. 2016).

Johansson et al. (2016) menar på att ett paradigmskifte inom planering för transport är något vi bör sträva efter, där vi flyttar fokuset till tillgänglighet genom närhet, snarare än mobilitet. Även om våra dagliga transportvanor kan göras mer hållbara för framtiden, så kan det finnas fördelar i att tänka om, och i stället planera för ett liv med minskat fokus på mobilitet. Artikeln visar också på förslag över hur vi sedan kan agera i praktiken, med att fastställa ett nuläge om utsläpp, konstruera tydliga mål samt implementera dessa på utsläpp från vägtransport och planera därefter (Johansson et al. 2016).

2.4 Vikten av livskvalitet och närhet/tillgänglighet i stadsplaneringen

Vikten av närhet i planeringen lyfts i rapporten *Att förstå och undersöka hållbar tillgänglighet* av Gil Solá et al. (2019). Rapporten, som i första hand är framtagen som underlag och verktyg till planerare, delar likt Frändberg et al. (2005) upp tillgängligheten i planeringen i tre delar; rörlighet, virtuell kontakt samt närhet. Här tas närhet upp som något vi bör planera för i målet om en mer hållbar stadsplanering, och där människan och ett närhetsorienterat samhälle bör hamna i fokus, snarare än det samhälle som ofta styr våra vanor idag.

Undersökningen i rapporten gjordes med hjälp av fokusgrupper med aktiva stadsplanerare i västra Götaland, och resultatet gav en bred bild över ämnet där deltagarna visade på hur olika planerare kan uppleva planeringsutmaningar med närhet i fokus. Planerarna som deltog i fokusgrupperna förenade närhet starkt med behovet av dagliga aktiviteter och individers välmående samt ett ökat fokus på hållbar stadsplanering. Det visas också på skillnader mellan planerare och andra människors syn på närhet, framför allt när den ska implementeras i planeringen (Gil Solá et al. 2019). Undersökningen begränsas till viss del av fokusgruppens storlek, och av resultaten som till blir bundna till sin plats. Men genom att använda sig av städer med olika förutsättningar och storlekar, samt att ta med deltagare från olika ämnesområden skapar forskningen en trovärdig bild av verkligheten. Vidare kan den även implementeras på tillgänglighet i social hållbarhet i stort, då närhet och specifikt planeringen för närhet spelar stor roll för hur tillgänglighet upplevs (Gil Solá et al. 2019).

Närhet och tillgänglighet kan också kopplas ihop med livskvalitet, som i sin tur kan delas in i två delar: objektiva och subjektiva mätningar (Lotfi, Koohsari 2009). I Stadsplanering kan tillgänglighet vara avgörande för medborgarnas livskvalitet och behov av tjänster och handel.

Lofti och Koohsari (2009) har undersökt hur man mäter tillgängligheten i det offentliga rummet. Undersökningen görs genom att först använda sig av objektiva tillvägagångssätt, som sedan jämförs med en liknande undersökning med subjektiva tillvägagångssätt. Resultatet visar på stora skillnader i resultat av de två tillvägagångssätten i samband med rumslig livskvalitet i staden, vilket i sin tur visar på vikten av att inte bara ta med objektiva undersökningar, utan att det kan behöva vägas upp med subjektiva tankar i den mån det är möjligt för planering (Lotfi, Koohsari 2009).

2.5 Sammanfattning av tidigare forskning

I förhållande till tidigare forskning så har närhet och tillgänglighet undersökts i förhållande till planering och mobilitet, samt vikten av att planera rätt i förhållande till handel. Forskningen har till den här studien gett en bild av hur Uddevalla bör angripa utmaningen med utarmningen av handeln, och varför det i framtiden är viktigt att planera för närhet snarare än mobilitet. Det är genom den tidigare forskningen också tydligt att det finns ett ökande intresse för närhet i planeringen, något som märks även i den här undersökningen.

Om man ska lyfta fram något extra viktigt ur den tidigare forskningen, så skapar Gil Solá et al. (2019) forskning om planerarrollen en intressant inblick i hur olika syn på exempelvis tillgänglighet och närhet som planerare eller andra verksamma i området kan ha. Inte minst i förhållande till personer som inte är aktiva i området, vilket har gett ett bra underlag till den här studien.

3. Centrala teoretiska begrepp

3.1 Val av teoretisk bakgrund

I studien undersöks närhetsbaserad tillgänglighet i förhållande till stadsutglesning, där handeln i Uddevalla centrum har stått för studieområde. För att förstå vad som menas med närhetsbaserad tillgänglighet och andra viktiga begrepp, presenteras dessa här för att sedan sättas i relation till resultatet för studien.

3.2 Begreppet närhetsbaserad tillgänglighet

Närhetsbaserad tillgänglighet (accessibility by proximity) är närhet i hållbar planering, där vi planerar för att ha nära tillgång till både såväl handel som sociala interaktioner och aktiviteter, utan att vara beroende av bilen. De medel som räknas in som hållbara i förhållande till tillgänglighet och närhet är aktiva färd sätt som att gå eller cykla, men också kollektivtrafik Gil Solá (et al. 2019).

Frändberg (et al. 2005) tar upp att tillgänglighet i planeringen kan delas in i tre olika delar; genom **nära lokalisering**, **snabba transporter** och **virtuellt**. Den här uppsatsen baseras på vikten av tillgänglighet genom nära lokalisering, eller närhetsbaserad tillgänglighet som man också kan kalla det, i syfte att planera mer holistiskt och hållbart.

Det råder idag dock viss oklarhet vad exakt som menas med närhet och tillgänglighet i planeringen, men närhetsbaserad tillgänglighet (eller tillgänglighet genom närhet) som den här undersökningen baseras på, kan enligt Gil Solá et al. (2019) som princip tillämpas när människors bostäder, aktiviteter och verksamheter ligger inom ett kortare geografiskt avstånd. I kontrast, kan tillgänglighet genom mobilitet (eller rörlighet) mätas i hur snabbt vi kan ta oss till en plats, där fordon och infrastruktur spelar en stor roll. Den senare av de båda är vad som har haft ett huvudsakligt fokus i stadsplaneringen i flera decennier och som bidragit till större utglesning och mer bilberoende. Närhetsbaserad tillgänglighet är i stället i förhållande till hur nära något är rent geografiskt, med rumsligt nära lokaliseringar, medan närhetsbaserad mobilitet snarare är närhet i tid (Gil Solá et al. 2019).

Den svenska stads- och samhällsplaneringen är i ett skifte mot en mer hållbar planering, där det idag finns ett större fokus på att förbättra befolkningens närhet till våra dagliga behov, vare sig det är arbetsplatser, handel eller andra aktiviteter. Denna typ av närhetsbaserad tillgänglighet skiljer sig från det historiska fokuset på tillgänglighet genom rörlighet i stort, där transportmöjligheter och då främst bilen har fått det största utrymmet (Gil Solá et al. 2019). Genom att planera för närhet snarare än mobilitet och rörlighet, kan vi samtidigt

planera för hållbara städer, då vi minimerar behovet för dagliga transportmöjligheter (Gil Solá et al. 2019).

3.3 Begreppet Stadsutglesning

Urban sprawl, eller stadsutglesning på svenska, kan definieras på flera olika sätt. Men i stora utsträckningar innebär begreppet den process som sker när en urban befolkning väljer att flytta ifrån staden och sprida ut sig från ett centralt levande, ut sig på landsbygden. Något som får effekter på våra resvanor och möjligheter till dagliga aktiviteter (Arnstberg 2005). Utglesning är också en bild av människors strävan att kunna förena stadens tillgänglighet med landsbygdens frihet, något som ofta kräver ett stort behov av transportmöjligheter och då framför allt bil. Drivkrafterna till den världsliga trenden att sprida ut oss ligger både i ökad individuell frihet både geografiskt och ekonomiskt, men också ett ökad resberoende (Frändberg et al. 2005).

Historiskt sett kommer begreppet från utvecklingen av förorter, där den kanske första var när Brooklyn, New York kopplades ihop med Manhattan och då möjliggjorde pendling mellan områdena (Frumkin 2002). Allt eftersom bilen fått en större del av våra liv, har det lett till att flera samhällen runt om i världen blivit mer utglesade. Stadsutglesning menar Frumkin (2002) är ett komplext begrepp som inte bara tar upp ändringarna i användning av markområden och utspridning av dessa, utan också bakomliggande (och resulterande) faktorer. Utöver markanvändning är också transportfrågor samt sociala och ekonomiska frågor något som bör ses över i förhållande till utglesning. Genom att dela på var vi bor och var vi exempelvis utför handel, skapar det ett extra behov av transport i vardagen (Frumkin 2002).

Stadsutglesning är en utmaning inom stadsplanering och en faktor som i sin tur kan påverka hur vi upplever tillgänglighet. Arnstberg (2005) pratar i boken "Sprawl" om begreppet stadsutglesning och hur det har format stadsplanering. Urban sprawl kan tolkas och förklaras på flera olika sätt. I svensk översättning till stadsutglesning handlar det till stor del om hur begreppet påverkar stadsutveckling och människors vanor. Vid en utglesning anpassas stadens sociala och tekniska lösningar för att nå ut till förorter, något som påverkar utvecklingen i såväl staden som landsbygden. Boken tar upp hur det klassiska handelscentret vuxit isär från var vi människor väljer att bo, hur det fått oss att bli alltmer beroende av att ha bil och hur förortsvillan vuxit fram som målbild i såväl USA som i Sverige (Arnstberg 2005)

3.4 Begreppet Den livfulla staden

Arkitekten och professorn Jan Gehl (2010) presenterar i sin bok *Cities for people* begreppet den livfulla staden (eng. the lively city). Begreppet utgår ifrån att en väl fungerande stad inte bara kan ha en funktion som boende eller arbete, utan att det också finns värden i att hålla

staden levande. Gehl (2010) delar upp de aktiviteter som sker i en stad i tre underkategorier: nödvändiga aktiviteter som arbete och skola som ofta kan göras oberoende av påverkan från omgivningen, valfria aktiviteter som att ta en promenad eller generellt göra det man har lust till, och sociala aktiviteter som ofta fungerar som stöd åt de två första, och där umgänge och kontakt med andra människor sker i det offentliga rummet (Gehl 2010).

Genom att värdera och satsa på samtliga aktiviteter i planeringen av en stad, så främjar man också ett levande såväl som hållbart centrum med fokus på människan och välmående. Gehl (2010) lyfter värdet i att ha en levande stad främst för att välplanerade, trygga och säkra områden skapar en ökad närvaro av människor som vågar och vill umgås i det rummet. Grundtanken bakom Gehls (2010) idé om den livfulla staden är att genom planering och arkitektur sätta människan i fokus, och där städer värdesätter gång och cykelvägar före bilen. Att ha människan i fokus är viktigt främst för den sociala biten i planeringen, där vi uppmärksammar staden på ett helt annat sätt genom att interagera med varandra i stället för att enbart planera för snabbast möjliga resväg (Gehl 2010).

3.5 Tillämpning av teoretiska begrepp

I förhållande till syftet med den här undersökningen, ska de teoretiska begreppen användas för att tolka svaren från resultatet av studien. De ska också användas som en mall över hur man kan planera långsiktigt och hållbart, där närhet och tillgänglighet till handel bör få ett större fokus i stadsutvecklingen. Uddevalla har blivit utglesad i förhållande till handel, vilket betyder att befolkningen i viss mån fått anpassa sina handelsbehov efter den rådande situationen. Att i framtiden lägga en större värdering i att planera en nära och tillgänglig stad kan enligt ovanstående författare ge fördelar både för handeln och för en levande stadskärna.

4. Metod

4.1 Val av undersökningsmetod

För att undersöka hur förflyttningen av handeln har påverkat den närhetsbaserade tillgängligheten har kvalitativa intervjuer valts ut som metod. Detta för att mitt mål är att gå in på djupet i hur olika näringsidkare och beslutsfattare resonerar kring utmaningar i en stadskärna som påverkats av stadsutglesning och hur de ser på närhet och tillgänglighet i stadsutveckling. Den kvalitativa metoden lämpar sig bra för att samla in mer detaljerad information kring ämnet och tankar/upplevelser kring stadskärnan, som hjälper till att förstå både problemet och eventuella samband (Bryman 2018). Jag har valt ut respondenter som alla har olika roller relaterade till stadskärnan och dess handelsmöjligheter.

4.2 Urval och intervjustil

Målgruppen för intervjuerna är utvalda fastighetsägare och butiksägare verksamma i Uddevalla centrum, samt planerare ansvariga för stadskärnans utveckling, en politiker och en representant från Uddevallas näringslivsförening. Urvalet av intervjupersoner har gjorts efter vilka som passar in till studien och hamnar därmed under Brymans (2018) så kallat målstyrt urval. Enligt Bryman (2018) går ett målstyrt urval ut på att strategiskt välja ut respondenter i relevans till forskningsfrågorna. De jag har valt arbetar alla i eller är på något sätt involverade i Uddevallas stadskärna, men har olika roller som tillsammans kan ge en bredare bild av läget i centrum. En till två personer per område (stadsplanerare, butiksägare, fastighetsägare, förening, politiker) har intervjuats för att få en bred syn på stadskärnan från olika synvinklar.

I urvalet ingår butiks- och fastighetsägaren för klädbutiken Standard som funnits i centrum i många år och som är en tydlig del av detaljhandeln i centrum. Ägaren valdes ut då personen både har foten inne som butiksägare och samtidigt är fastighetsägare över sin egen butik, och har dessutom i perioder varit engagerad i näringslivet i Uddevalla i stort och utvecklingen av centrum. Näringslivsansvarige i Uddevalla näringslivsförening har också intervjuats för att få helheten av handeln i stadskärnan. Även en politiker som sitter i kommunfullmäktige har valts ut, som också tidigare varit aktiv i handeln i Uddevalla. Slutligen har planchefen på Uddevalla kommun samt en planerare som ansvarar för den kommande uppdaterade översiktsplanen intervjuats för att få kommunens syn på utvecklingen.

Jag har valt att ställa öppna frågor om hur de ser på utmaningar i stadskärnans utveckling i förhållande till tillgänglighet och närhet, för att tillsammans skapa en rik bild av såväl utmaningar som potentiella lösningar för framtiden. Men också för att se hur olika involverade personer kan ha olika syn på situationen. Intervjuerna görs med en

semistrukturerad stil på frågorna för intervjun, där responderna får möjlighet att själva utveckla sina tankar kring närhet och tillgänglighet i utvecklingen av en levande stad. I en semistrukturerad intervju finns det vissa förutbestämda frågor, men frågorna är snarare ett sätt att guida in respondenten åt rätt riktning samtidigt som det finns plats för samtal utöver frågorna (Bryman 2018). Tanken är att personerna även ska ha möjlighet att prata om hur läget sett ut historiskt från köpcentrets etablering till hur det ser ut idag, samt framtida möjligheter.

Bryman (2018, s. 565) pratar om vikten i att ha en intervjuguide för semistrukturerade intervjuer med allmänna frågor, något som använts till den här uppsatsen, och som presenteras som en bilaga till uppsatsen. Guiden är uppbyggd med inledande frågor om intervjupersonen och dennes bakgrund, generella frågor kopplade till studiens frågeställningar, samt avslutande frågor för att få med något som kanske inte tagits upp tidigare. Vissa av de generella frågorna kring ämnet är anpassade beroende på vilken roll intervjupersonen har, men har i grunden samma betydelse.

4.3 Respondenterna

- Alexander Rahm. Bor och är verksam i Uddevalla. Verksamhetsansvarig för föreningen Uddevalla näringsliv sedan några år tillbaka.
- Jan Dyneborg. Bor och varit verksam i Uddevalla hela livet. Äger klädbutiken Standard på Kungsgatan sedan många år tillbaka, och är även fastighetsägare över sin egen butik.
- Amanda Windeman. Bor i Trollhättan, men är verksam i Uddevalla sedan några år tillbaka. Arbetar som översiktsplanerare på Uddevalla kommun.
- Stefan Björling. Bor och är verksam i Uddevalla sedan många år tillbaka. Arbetar som enhetschef på plan- och exploatering på Uddevalla Kommun.
- Rolf Jonsson. Bor och är verksam i Uddevalla sedan många tillbaka. Är idag bl.a gruppleddare för det politiska partiet Liberalerna i Uddevalla och ledamot av kommunfullmäktige. Tidigare köpman på klädkedjan MQ och har varit delaktig i handeln både på Torp och inne i centrala Uddevalla.

4.4 Genomförande

Genom kartläggning och undersökning av platsen för studien och vilka som kunde komma att vara aktuella för intervju, föll valet på att få en input från "varje" område, vilket blev en

butiks -och fastighetsägare, en i Uddevallas näringslivsförening samt två kommunala planerare (en som arbetar med Uddevallas översiktsplan och en planchef).

Efter val av möjliga respondenter skickades en inbjudan ut per mejl eller via direktkontakt per telefon. Efter deras accepterande beslutades tid och plats för intervjun, där personerna fick välja hur och var intervjuerna skulle gå till och där tidsplanen för intervjuerna lämnades öppna för anpassning på plats. Samtliga respondenter valde att hålla intervjun på plats i Uddevalla, på deras arbetsplatser (Kommunhuset eller övriga kontor), via videosamtal eller på offentlig plats. Intervjuerna som var mellan 20–40 minuter långa, baserades på den förskrivna intervjuguiden, men hade också utrymme för eventuella följdfrågor.

Intervjun spelades in, och då genom ett program i mobiltelefonen som heter "Röstinspelare" som jag tidigare använt vid andra intervjumoment och som då fungerat bra. Fördelar med att spela in intervjuer är att man kan lägga mindre tid på egna anteckningar och vara mer engagerad i själva intervjun samt ha bättre möjlighet att ställa följdfrågor vid behov (Bryman 2018). Eftersom intervju-basen var av öppen karaktär, blev det då också naturligt med vissa följdfrågor med mål att binda ihop dessa med uppsatsens syfte och primära frågeställning, någon som Bryman (2018) också lyfter som en fördel och som ger intervjuaren en större flexibilitet i momentet. De inspelade intervjuerna transkriberades "för hand" utan något transkriberingsprogram, och den transkriberade texten skrevs sedan om till färdig brödtext för resultatdelen, där även relevanta citat har lyfts fram. Vid analysen har relevant data från resultatet lyfts fram och granskats, som sedan jämförts med teorier och tidigare kunskap, vilket slutligen lett fram till slutsatsen.

4.5 Begränsningar och möjliga implikationer

Då valet föll på semistrukturerade intervjuer för involverade parter i Uddevallas näringsliv, finns det också vissa begränsningar som bör tas i akt. Den mest givna är att en kvalitativ metod inte alltid är tillräckliga för att kunna dra generaliserande slutsatser, då endast några få personer intervjuats, och dessa inte nödvändigtvis talar för en hel population (Bryman 2018). Resultaten från intervjuerna ger snarare en beskrivande bild av hur näringsidkare och planerare tänker och ser på utmaningar kring handel i ett område som påverkats av utglesning. Det som studien däremot kan göra är att ge underlag för en egen analys, där olika synpunkter från flera olika vinklar tillsammans kan ge en bild av hur man bäst hanterar utmaningen för en framtida stadsutveckling.

Jag har också valt ett målstyrt urval av respondenter till undersökningen, vilket också kan ha sina komplikationer. En nackdel med just målstyrt urval är att det aldrig går att helt generalisera resultatet från urvalet och undersökningen inte blir representativ för hela Uddevalla stad (Bryman 2018). Här hade man i stället vid en större undersökning kunnat göra både en större mängd intervjuer, samt en undersökning via enkäter för att få både ett urval ur

såväl fler näringsidkare som stadens medborgare. Något som skulle kunna ge rakare svar och mindre egna analyser av problemet.

4.6 Etiska överväganden

Under arbetet med uppsatsen har etiska överväganden gjorts, i syfte för att göra undersökningen så legitim som möjligt. Etik är i enlighet med Bryman (2018) något som bör ses över i forskningssammanhang, både inför och under processen. Det gäller för såväl ens egna relation till arbetet, som för intervjuade personers integritet, där principerna frivillighet, integritet, konfidentialitet och anonymitet lyfts som grundläggande etiska frågor att ha i åtanke vid forskning (Bryman 2018, s. 170–171).

Inför intervjuerna har jag varit noga med att informera om undersökningens syfte och hur deras deltagande och information kommer att presenteras. Respondenterna har haft möjlighet att själva välja plats och tid för intervjuerna, samt haft möjlighet att hela tiden kunna avbryta intervjun vid behov. Detta för att såväl skapa en trygg atmosfär som att öka kvalitén på forskningsmaterialet. Samtliga har även gett samtycke för inspelningen av intervjun samt publicering av deras namn och tankar för studien.

5. Resultat och analys

5.1 Introduktion

Fokus för studien har legat i att undersöka vikten av närhet till handel i en levande stadskärna, något som här presenteras genom att dela upp ämnet i 5 delar som underrubriker:

- Hur utvecklingen av Uddevalla stadskärna ser ut idag, jämfört med tidigare år.
- Vad Uddevallas stadskärna är rent geografiskt och dess rörelsemönster.
- Definitionen av en levande stadskärna.
- Hur respondenterna ser på vikten av närhet i förhållande till handel.
- Framtidsutsikter för den nära stadskärnan.

Underrubrikerna, som är en sammanfattning av svaren från frågor presenterade i intervjuerna, ämnar sammanställa olika åsikter hos respondenterna, men framför allt att hitta röda trådar i vad flera personer tycker och undersöka liknelser. Relevanta citat från de olika respondenterna finns också med. Underrubrikerna valdes utifrån intervjuguiden och har för avsikt att knyta an till frågeställningen.

5.2 Utvecklingen av Uddevalla stadskärna idag, jämfört med tidigare år

Som en inledning av resultatet från intervjuerna så undersöks dagsläget i stadskärnan i förhållande till hur det sett ut tidigare år, främst i förhållande till handel.

“Det var under 80-talet en mer klassisk synlig handel på stan än vad det är idag, innan t. ex Torps etablering. Men någonstans är förändringen en del av tidens utveckling och inget som är unikt för Uddevalla. Idag är det främst andra typer av aktiviteter och event som förhåller sig till stadskärnan, (medan majoriteten av handeln flyttats till E-handel eller köpcentrum) och staden är levande på ett annat sätt även efter butikernas stängningstid”.

- Jan, butiksägare och fastighetsägare.

Respondenten som är den av de intervjuade personerna som bott i Uddevalla längst, tar vidare upp hur bostäderna i innerstaden främst bestod av kontorslokaler förr, till stor del för att det gav bättre betalning för fastighetsägarna. Men genom att allt fler hus i innerstaden blivit bostäder, har det också bidragit till ett mer levande centrum där människor rör sig och socialiserar på kvällstid på ett helt annat sätt. Något som tyder på att det inte bara är omformateringen av handeln som styrkt förändringen i stadskärnan, utan också en förändring i

användning av husen i innerstaden, samt befolkningens beteende rent generellt.

Respondenten menar att det syns tydligt på exempelvis lediga dagar som lördagar som förr var en dag man åkte till sommarstugan eller fixade hemma, och som idag är den enskilt största shoppingdagen, inte minst i Uddevallas stadskärna. Respondenten menar samtidigt på att det som butikägare inte går att fastna i dåtidens handel. För att klara sig bra som butik i en stad som Uddevalla idag så behöver man anpassa handeln för nutiden och planera för framtiden.

Utvecklingen går framåt, men har varierat en del beroende på yttre faktorer. De senaste åren har pandemin styrt mycket, något som framför allt respondenterna verksamma i näringslivet är eniga om. Det går att se på det som ett centrum före pandemin och ett efter, vilket ger en bild på hur mycket som ändrats och påverkats av dess framfart, framför allt för butikslivet i staden. Idag går utvecklingen framåt, men handeln i stadskärnan måste ständigt, både före och efter pandemin, förhålla sig till Torp Köpcentrum och dess utveckling. Inte minst nu senast (2013) med etableringen av Torp Östra med butikskedjor som Ikea, City Gross, med flera. Nu är också andra, mindre handelsområden på väg fram, som till exempel området mellan staden och köpcentret där bland andra NetonNet och Mio idag huserar. Något som öppnar upp för nya möjligheter i form av lokalisering för butiker.

“Det som har varit tydligt är att butiker från stora kedjor vanligtvis klarar sig bättre ute på Torp, medan servicebutiker, uteställen och andra aktivitetsmöjligheter klarar sig bra inne i centrum, både såväl under pandemin, som övriga år”.

- Alexander, näringslivsföreningen.

Men det finns också butiker som flyttar in till staden och klarar sig bra. Representanten från näringslivsföreningen lyfter här upp butiken RÅ Design som startade upp för cirka 3 år sedan som exempel, som har lyckats hitta en nisch. Det finns även andra butiker som startar upp de senaste åren, men generellt är det främst lite mer specialiserade/unika butiker som både kommit och verkar klarat sig bäst i centrum, tillsammans med exempelvis butiker av service-stilen som folk gärna vill ha nära sig. Flera respondenter lyfter här upp Apoteket och Systembolaget som exempel på den typen av butiker i stadskärnan som klarar sig bra genom åren, och som dessutom drar folk till centrum. Båda har också butiker på Torp Köpcentrum.

Sedan Torp köpcentrum etablerades för cirka 30 år sedan har stadskärnan och framför allt handeln där påverkats. Kommunens invånare har fått goda möjligheter till storhandling och en tillgänglighet till alla butiker på ett ställe, utan att behöva åka så långt som till Göteborg. Det finns en tillgänglighet i att möjliggöra den typen av shopping, även om den innebär ett bilbehov. Men det är inte så att etableringen av köpcentret enbart varit negativt för Uddevalla:

“Det är en självklarhet att Torp Köpcentrum har påverkat Uddevallas stadskärna i grunden och tömt centrum, det är nog alla överens om. Däremot tror jag nog snarare att de här stora handelsområdena, som Torp, kan hjälpa en centrumkärna. Och här

hade vi kunnat haft en mycket större tillväxt i centrum om vi jobbat tätare med ett handelscentrum som Torp.

- Alexander, näringslivsföreningen.

Torp Köpcentrum är en dragningskraft för människor och lockar uppemot 12 miljoner besökare om året. Köpcentrets dragningskraft har bidragit till staden genom både ökade skatteinkomster och jobbopportuniteter, vilket i sin helhet kanske snarare varit positivt för staden. Samtidigt finns varken kapaciteten för parkering i centrala staden eller opportuniteter för det i framtiden sett till mängden besökare på Torp. Så för de som bor utanför stadskärnan och är bilberoende är det klart en fördel att handeln är lokaliserat på en plats med goda parkeringsopportuniteter. Även om det är svårt att spekulera i hur staden sett ut utan det externa handelscentret, så visar det ändå på att utvecklingen inte bara behöver vara negativ. I vissa fall kan den ses som nödvändig, till exempel rent platsmässigt då samtliga butiker inte hade fått plats i Uddevallas innerstad, vilket flera respondenter menar är viktigt att lyfta fram.

Samtliga respondenter aktiva i centrum menar på att utvecklingen av stadskärnan går åt rätt håll och det sker idag stora satsningar på den yttre miljön kring området från kommunens håll, i form av bland annat upprustning av Kungsgatans markmiljö (kullerstenen och resterande markytan). Det görs också satsningar på utsmyckningar och bättre belysning längs med gatan, vilket ger bättre opportuniteter till event och aktiviteter. Tanken är att först rusta upp Kungsgatan, vilket till stor del redan är gjort, och sedan fokusera på närliggande gator för att till slut koppla ihop stadskärnan med Bäveån som rinner genom parallellt med handelsstråket. Även Gallionen, ett mindre handelscentrum längst ned på Kungsgatan i anknäring till busstationen, har det skett stora satsningar på genom renovering och anpassning för framtida handelsopportuniteter. Svaren från respondenterna tyder på att det har skett en utglesning av stadskärnans handel till förmån för Torp Köpcentrum, vilket har påverkat den närbaserade tillgängligheten till handelsopportuniteter i Uddevalla. Samtidigt menar respondenterna på att aktiviteter och event tillsammans med mat -och uteliv har skapat en annan typ av levande stadskärna, vilket i sin tur visar på hur stadskärnan anpassat sig efter Torps etablering.

5.3 Vad stadskärnan är rent geografiskt och hur rörelsemönstret ser ut

Exakt vad räknas som stadskärnan och centrumverksamheter i Uddevalla är inte självklart. Det syftar vanligtvis på Kungsgatan, som är det huvudsakliga handelsstråket, och området mellan Norra hamngatan och Kilbäcksgatan som ligger parallellt på var sin sida om Kungsgatan. Men det finns en hel del verksamheter som är lokaliserade precis i utkanten av stadskärnan, och området är under en förändringsprocess.

“Vad exakt som räknas som stadskärnan är något som diskuteras mycket idag. Den fysiska handeln minskar i centrum, men det blir samtidigt mycket mer bostäder på gång och etableringar av kontorsverksamheter, vilket visar på hur flödet ändras.”

- Alexander, näringslivsföreningen.

Samtidigt planeras stadskärnan att i framtiden bli större och mer utbredd. På var sin sida av Bäveån som rinner genom staden planeras det att i framtiden bli mer fokus på just en levande stad med både såväl bostäder som handelsmöjligheter, i hopp att få staden att vända sig lite mot vattnet. Även området kring stadens busstation Kampenhof är under förändring, som tidigare nämnt ligger i anslutning till Kungsgatans början. Här planeras stora satsningar för en framtida stad med både handel och bostäder, i ett mål att binda ihop området med stadens centralstation cirka 800 meter norr från busstationen. Det nya området kallas för Västra centrum och genom det kommer stadskärnan öka i nästan dubbel storlek, något som respondenterna från kommunen och politikern talar mycket och positivt om. Projektet är för tillfället under samråd.

I frågor om rörelsemönster och bidragande faktorer till det levande centrum som finns idag, tar flera respondenter upp att det är antalet människor i rörelse kring området som är avgörande. En bidragande faktor till det är Uddevalla gymnasieskola som är en naturlig del av planeringen, då det dels är en av Sveriges största gymnasieskolor, dels ligger centralt i anknäytning till Kungsgatans slut. Kungsgatan får dagligen ett stort flöde av människor i rörelse på grund av just skolan, men också av andra dagliga verksamheter i centrum, då stadens busstation Kampenhof ligger i början av Kungsgatan, och tågstationen Uddevalla Östra ligger i direkt anknäytning till skolan vid Kungsgatans slut. Bland andra har Arbetsförmedlingen, Skatteverket och Pensionsmyndigheten med flera kontor mitt i staden, vilket bara det bidrar till över 300 personer som dagligen rör sig i och runt stadskärnan. Något som flera av respondenterna däremot tar upp i förhållande till rörelsemönster är när stadshuset flyttades ut ur staden till en del av det gamla varvet i slutet av 80-talet. Detta medför, förutom transportbehovet på några kilometer, mindre liv i centrum. Det talas idag om att åter flytta tillbaka stadshuset till stadskärnan, där den positiva effekten på handeln och den levande kärnan lyfts fram.

“Något som gjorde ett stort avtryck på stadskärnan (i form av rörelsemönster) var när kommunhuset flyttades från Rådhuset inne i centrum, till i utkanten av staden där det ligger idag. Därför ser jag, och agerar på att vi borde gå vidare med idéerna om ett nytt stadshus inne i centrala staden. Det kommer innebära goda förutsättningar för handeln i centrum.”

- Rolf, politiker.

Uddevalla kommun är också stor till ytan (732 km² i areal), vilket gör att det för personer boende i utkanten tar uppemot 40 minuter restid med bil för att ta sig till stadskärnan. Utspridningen av kommunens invånare kan få staden att kännas utglesad i förhållande till nära aktiviteter, något som såväl respondenter från kommunen och näringslivsföreningen tar upp.

“Just sett till antal aktiviteter finns det idag flera städer som har ett mer levande centrum. Men sett till staden eller kommunens storlek och utspridning så händer det regelbundet saker i form av aktiviteter och event i stadskärnan, så gott som varje helg, något som definitivt kan mäta sig med städer i liknande storlek”.

- Alexander, näringslivsföreningen.

Den fysiska handeln i stadskärnan har minskat och det har gjort att rörelsemönstret minskat under dagtid, eller åtminstone känslan av det, menar flera respondenter. Det finns ett intresse att som ung åka ut till Torp och shoppa, där tillgängligheten till alla butiker på ett och samma ställe är lockande. Men av de respondenter som bor i Uddevalla så menar de flesta att om man tar med hela dygnet med i räkningen, så känns stadens kärna mer levande idag, även om det kan ha att göra med hur människor rör sig i dagens samhälle i förhållande till hur det var förr. De menar på att människor generellt är mer aktiva idag vilket har mycket att göra med trender, men också planering från kommunens sida i form av bra cykel och gångvägar. Här nämns bland annat Strandpromenaden till det anrika Gustavsberg som ett populärt exempel. Men också att det finns goda alternativ när det kommer till restauranger och uteställen.

Trots Uddevallas förändring av stadskärnan och förflyttningen av större delen av handeln, så är staden idag levande på ett annat sätt med människor i rörelse. Enligt respondenterna så är också ett flöde av människor och rörelse det som troligtvis kan gynna en framtida stadskärna, och något som förhoppningsvis kan främja en återgång till en mer närbaserad tillgänglighet till handeln.

5.4 Definitionen av en levande stadskärna

Representanten från näringslivsföreningen menar att en levande stadskärna består av ett flöde av människor, gärna så konstant som möjligt. Ett flöde från morgonturen till jobb eller skola till ett flöde mot kvällen för olika aktiviteter, som tillsammans bildar en fast ström av människor som på ett eller annat sätt integreras i stadskärnan. Finns flödet så skapar det i sin tur möjligheter för handeln i centrum, något som även butiks- och fastighetsägaren tar upp. Tillgång till olika typer av aktiviteter är en annan viktig del i vad som skapar en levande stadskärna, samtidigt som det skapar en dragningskraft till centrum. Att aktivt jobba med att skapa möjligheter för olika typer av event och aktiviteter är en avgörande del i stadens arbete för en bättre levande stadskärna.

“En levande stadskärna är där folk rör sig under dygnets alla timmar, där det finns ett bra kulturutbud. Men också där folk bor och jobbar, och där det finns en blandning av människor i alla åldrar.”

- Amanda, Uddevalla kommun.

De flesta av respondenterna tar också upp att Uddevalla är en “sommarstad”, med stora flöden turister. Läget mellan Göteborg och de somriga kustsamhällena i Norra Bohuslän, så som Smögen, Grebbestad med flera, gör att staden ligger attraktivt placerad för förbiresande,

något som är en viktig faktor för besöksnäringen. Även handeln och staden i helhet får generellt mycket hjälp av en ökad mängd människor under sommarhalvåret.

5.5 Närhet och tillgänglighet till handel

Det är tydligt från respondenterna att det i dagsläget saknas närhet till vissa handelsmöjligheter i stadskärnan, vilket gör att man även som boende i innerstaden till viss del blir beroende av transport till Torp. Detta trots att det står tomma butikslokaler mitt på Kungsgatan som inte används. Till anledningen hör förutom Torp och E-handels påverkan också platsbrist och utmaningar med detaljplaner på redan befintliga lokaler. Butiks- och fastighetsägaren tar upp fördelen med Torp här, att de har större möjligheter att flytta runt butiker och bygga om vid behov, medan det i centrum blir svårt med gamla detaljplaner på hus och bärande väggar som är svåra att planera om. Ändringar i befintliga detaljplaner är dock något som kommunen nu undersöker möjligheter till.

“Vi har startat ett samarbete mellan kommunen och aktuella fastighetsägare i centrum, där vi tittar på möjligheter att omvandla detaljplaner som idag kanske bara är användbara som butikslösningar, för att vid behov kunna ha andra inrättningar och verksamheter i huset. Detta för att bredda användningsområdet för fastighetsägare och utnyttja alla ytor”.

- Stefan, plan- och exploateringschef.

Frågan vad som räknas som nära i förhållande till handeln är inte självklar, utan beror till stor del på var man bosätter sig. Men samtliga respondenter boende inne i staden menar att det idag finns handelsmöjligheter där man som invånare kan klara sig relativt långt utan att behöva ta sig till Torp. Men det handlar till stor del om hur invånarna värdesätter “nära handel”, då både utbud och pris är bättre på köpcentret. Genom att själv försöka göra så mycket handling som möjligt i de centrala delarna, bidrar man till en mer levande stadskärna. Men det är ett val som varje privatperson får göra själv, och som behöver uppmuntras, menar respondenterna som bor i staden.

Det finns goda möjligheter till handel när bilen inkluderas i beräkningen. 15 minuters resa från Centrum till Torp är en relativt kort bilresa för att mätta samtliga handelsbehov. Och det är tillgängligheten till en samlad handel med goda parkeringsmöjligheter för alla som gör att många, inte minst barnfamiljer med en stor variation av behov, väljer Torp framför handel i centrum, något som flera respondenter tar upp.

“Uddevalla är känd för att vara 15-minuters staden, med 15 minuter till mer eller mindre allt man behöver. 15 minuter gång eller cykelväg för att ta sig runt i stadskärnan, och 15 minuter bilfärd till Torp Köpcentrum”.

- Alexander, näringslivsföreningen.

Torp räknas här in som nära handel, vid användning av bil eller andra transportmöjligheter. Vägen till Torp är dock kraftigt trafikerad vid morgon- och kvällsrushen, med köer i princip varje dag. Det är något som är svårt att komma ifrån, och resorna är primärt till jobb och skola inne i staden, snarare än handel, något som respondenten också tar upp. Det tas också upp från flera respondenter att placering av Torp som etablerades 1991 kändes rimlig vid den tiden, i samband med att fånga upp handel från väg E6 (Göteborg - Oslo). Samtidigt menar respondenterna att placeringen en knapp mil utanför staden troligen inte hade varit förstahandsvalet idag, då det förutom den tydliga påverkan på stadskärnan också skapar ett transportbehov för att kunna utföra handel.

Kollektivtrafik finns, med goda förbindelser både runt om i staden och till och från Torp Köpcentrum. Bland annat finns det två direktförbindelser till köpcentret, och även förbindelser till Göteborg med både buss och tåg. Vad som idag saknas är ett snabbare kollektivt transportmedel mellan Göteborg och Uddevalla, något som finns med i fokus för den nya Bohusbanan som planeras mellan städerna, och som samtliga respondenter tar upp som något som kan hjälpa Uddevalla i framtiden. Den befintliga tågtiden är uppemot 85 minuter, något som beräknas kunna halveras genom en uppgradering från enkel till dubbelspår.

5.6 Framtidsutsikter för den nära stadskärnan

Situationen i Uddevalla centrum är inte på något sätt unik i Sverige menar flera av respondenterna, och den utglesning som har skett är inte bara kopplat till Torp Köpcentrum. E-handeln har tagit en stor andel av handeln överallt, och handlandet på nätet förväntas bara öka. Även butiker med second hand som det finns flera av i Uddevalla, och återbruk generellt, är på uppgång.

De flesta av respondenterna är positiva inför framtiden för stadskärnan som en levande stadsdel med fungerande handel. Det är tydligt att kommunen satsar på både förtätning och på ett mer utvecklat levande centrum, där "centrum" inom de kommande åren ska växa till det dubbla och planeras binda ihop staden på ett nytt sätt. Men det har tagit tid att komma framåt i processen.

“Trots Uddevallas relativt breda politiska enhet med delat styre, är de flesta eniga om vad som behöver göras i förhållande till stadskärnan, att det behöver satsas. Men det har tagit lång tid att komma framåt i frågan om centrum, vilket kan vara nog frustrerande för företagare”.

- Rolf, politiker.

Flera respondenter som är boende i Uddevalla lyfter fram att det finns en medvetenhet hos invånarna om vad som händer och vad som planeras av kommunen i förhållande till stadskärnan. Butiksverksamheter såväl som privatpersoner är delaktiga och ser värdet i att

hålla centrum levande. Utöver näringslivsföreningen som i den här studien representeras av en av respondenterna, så finns också föreningarna Uddevalla centrumutveckling ekonomisk förening, och Svensk handels avdelning i Uddevalla som både stöd för näringsidkare och som en möjlighet att vara delaktig i utvecklingen för handeln.

Närhet är något som samtliga respondenter menar på är viktigt, inte minst för det hållbara framtida samhället. Och så länge handeln finns tillgänglig i centrum och uppmuntras, så finns det goda förutsättningar för en närhetsbaserad framtid. Närhet är också viktig för en fungerande levande stadskärna. Genom att ha tillgång till handelsmöjligheter har Uddevallas invånare möjlighet att välja en nära handel före bil eller annan transport till för exempelvis Torp Köpcentrum. Samtidigt är alla respondenter eniga om platsbristen i staden för både butiker och parkering i Torps skala. Men genom att fortsätta satsa på butiksverksamheter i centrum och uppmuntra handel och andra aktiviteter kan bil och transportbehovet minimeras.

Butiksägaren som intervjuats menar på att transparensen från kommunen i form av att utnyttja köpcentrets dragningskraft har varit till stadens fördel, och pekar på andra småstäder som inte klarat sig lika bra vid en etablering av ett stort köpcentrum. Det finns goda möjligheter för butiker och fastighetsägare i centrum att samverka både sinsemellan och med kommunen, vilket underlättar för framtida utveckling. Även stadens invånare verkar ha ett relativt stort intresse för stadens utveckling och att ha ett levande centrum med nära handel.

“Jag får intrycket av butikens kunder att intresset för att åka 8–9 kilometer till Torp Köpcentrum har minskat. Folk är idag mer medvetna vad det gäller miljö och hållbarhet och ifrågasätter idén med att vara bilberoende för handel när man bor mitt i staden, samtidigt som de värdesätter tillgänglighet till en nära handel”

- Jan, butiksägare och fastighetsägare.

Precis som Gil Solá (et al. 2019) tar upp i sin forskning så är stadsplaneringen på väg mot ett skifte, där intresset för närhet och tillgänglighet ökar, vilket också visar sig i respondenternas bild av Uddevalla. Samtidigt är det tydligt att det fortfarande finns mycket kvar att göra, och att en ny bedömning av läget kan vara passande om några när utvecklingen av Västra centrum kommit längre än planeringsfasen, ett projekt som hoppas bli ett nytt lyft för handeln.

6. Diskussion

Det är genom intervjuerna tydligt att en utglesning av handeln i centrum har existerat, och de flesta är överens om att det till stor del är på grund av etableringen av Torp Köpcentrum. Stads kärnan har idag flera tomma butikslokaler mitt på Kungsgatan, något som enligt respondenterna har varit så en längre tid. Idag är det inte heller bara Torp som konkurrerar om handeln, utan också E-handeln som ökar stadigt, något som flera respondenter tagit upp. Det är tydligt att handeln i centrum har påverkats, kanske främst hos de av respondenterna som varit verksamma i handelsbranschen i Uddevalla. Men de är samtidigt eniga om att det när Torp Köpcentrum byggdes 1991 kändes som en rimlig idé att försöka fånga upp handelsmöjligheten i samband med den tidens satsningar på väg E6 som går förbi Uddevalla. På den tiden var det inte samma fokus på hållbarhet som det är idag, samtidigt som möjligheten till fler jobb och ett eget köpcentrum fick många att vara positiva till etableringen.

Staden har sedan dess försökt anpassa sig efter centret. Som flera respondenter tar upp så ligger det där det ligger och kommer inte att flyttas; tvärtom så byggs det fortfarande ut och satsas vidare på. Att då i stället se de fördelar som centret ger i form av fler jobb, intäkter och eventuella besök känns rimligt, även om det inte går att bortse från problemet med utarmningen av stadskärnan. Staden har också blivit relativt mobilitetsanpassad för handel, i och med att majoriteten av handelsmöjligheter existerar på Torp Köpcentrum. Men det finns fortfarande handelsmöjligheter i stadskärnan, och i förhållande till respondenternas svar så kan man med centrumhandel klara sig tämligen bra, även om valmöjligheterna är begränsade.

I förhållande till tidigare forskning och specifikt den från Johansson et al. (2016) så är det svårt att komma ifrån etableringens påverkan på miljön som transportbehovet till Torp har lett till. Men också påbyggnadsproblemen som författarna nämner i form av underhåll av vägar och fordon som blir en del av det hela när en etablering väl är gjord. De pratar om hur samhällen kan bli låsta i en spiral av anpassningar och underhåll, något som skulle kunna appliceras på Torps roll till Uddevalla. Men frågan om hur man kunde ha gjort på ett annat sätt i samband med själva etableringen 1991 diskuterades, och samtliga respondenter är ändå överens om att det inte är något som går att påverka idag. I stället bör man nu lägga mer fokus på handeln i centrum och ge den den stöd som behövs.

Den samlade känslan från respondenterna är trots allt att staden har uppmärksammat problemet med utarmningen av handeln i centrum och arbetar aktivt med att skapa en mer nära och levande stadskärna (även om slutresultatet kommer dröja ytterligare flera år). För de flesta är lösningen fler bostäder i centrum, vilket då hoppas ska ge en mer levande stadskärna och främja handeln. Bostäder är också det som ligger i fokus i de nya pågående satsningarna från kommunen i centrum med den nya planen "Västra centrum" som fortfarande ligger i samråd i väntan på nästa steg. Planen väntas ge ett stort lyft för centrum, där själva kärnan ska utvidgas och bli nästan dubbelt så stor samt få ett bättre läge ner mot Bäveån och havet. Handelns del i planen är att den kommer följa med de nya bostäderna i form av möjligheter

till lokaler i husen, och att staden med mer rörelse i centrum kommer skapa ett större behov av handel.

Satsningen på centrum har gått vidare i processen genom att upprätta ett planprogram för området. I informationen tillgänglig om projektet finns det ett tydligt fokus på hållbarhet i stort och hållbar transport (gång, cykling, kollektivt). Hållbar blandstad tas vid flera tillfällen upp, som i presentationen av projektet förklaras som en blandning mellan bostäder, aktiviteter och arbetsmöjligheter, i syfte att göra staden mer levande (Uddevalla kommun 2022).

Från den information som finns tillgänglig via kommunen finns det också ett fokus på handel i området via en blandstad, men det är inte självklart hur stort lyft för själva handeln som satsningen kommer bidra till, eller om det görs någon skillnad på vilken typ av handel som behöver satsas på mer/mindre. Däremot är det tydligt att handeln har en naturlig del i planeringen, och projektet tar även upp att det ska finnas tillgänglighet till olika typ och storlekar på lokaler möjliga för handel, vilket är positivt. I samband med intervjuerna tog bland andra butikschefen upp utmaningen för nyetableringar av butiker i centrum, då de tomma butikslokalerna är låsta till gamla detaljplaner som är svåra att ändra på. Men genom dels nya lokaler i samband med nysatsningen på stadskärnan, och planer från kommunen på att se över och tillsammans med fastighetsägare kunna ändra på befintliga detaljplaner så låter det som en bra väg framåt.

Men projektet Västra centrum är fortfarande i planeringsfasen (samråd), vilket betyder att det är flera år kvar tills projektet är fullfört, och att ändringar kan göras både i planeringsfasen och i själva utförandet. Flera respondenter tar också upp att det är en satsning som borde gjorts tidigare, då utarmningen av handeln pågått en längre tid och att processerna för att få igenom något sådant här och få färdigt projektet ofta tar lång tid. Men de är samtidigt positiva till att det blir av.

Eftersom planprogrammet för Västra centrum och projektet i sin helhet hittills bara är i samråd, är det svårt att redan nu bedöma hur pass stor effekt det kan ge på den nära handeln i staden. Däremot ger den känslan av att kunna hålla staden levande med sina mål om en hållbar blandstad. Och eftersom en levande stad i förhållande till resultatet definitivt är en bidragande faktor till handelsmöjligheter i en stadskärna, finns det förhoppningar om att även handeln kan få en positiv effekt av projektet. Om man tar in den tidigare forskningen från Gil Solá et al. (2019) så visar det på vikten av en gemensam syn på planeringsutmaningar mellan planerare och lokalbefolkningar för att få till en bra tillgänglig och nära planering. Och även om det fanns vissa önskemål från en respondent att själva genomförandet från politikerna och kommunerna kunde vara tydligare, så finns det trots allt en bild av att både kommunen och näringsidkare vill och strävar efter samma sak i form av att rädda stadskärnan.

Något som har fått ett stort fokus i planeringen av en levande stadskärna i Uddevalla är kulturen, som kanske tagit rollen som ersättare för den tappande handeln som annars hade bidragit till centrum. Kulturen tas upp av samtliga respondenter som både en bidragande faktor till hur de ser på en levande stadskärna, och något som de anser Uddevalla satsar stort

på. Och i min egen observation av centrala Uddevalla är det tydligt att staden har satsat på kultur både i form av utsmyckning och konst, och event och aktiviteter. Och det är fullt möjligt att kultur kan ta en stor del av det som krävs för en levande modern stadskärna, men för framtida och hållbar nära handel kommer det fortfarande finnas ett behov för en ökad satsning på den nära handeln i Uddevalla. Något som förhoppningsvis görs i samband med nysatsningen av stadskärnan i och med Västra Centrum. Det är också viktigt att lyfta fram att majoriteten av respondenterna är från Uddevalla, något som kan påverka deras syn på situationen. Samtidigt kunde dessa respondenter också föra fram mindre lyckade delar i utvecklingen och ge förslag på förbättringspotential, vilket visar på en åtminstone delvis opartisk syn på stadsutvecklingen.

I jämförelse med Agenda 2030 och de mål som Sverige antagit så är det viktigt med ett fokus på närhet och tillgänglighet i planeringen, något som alla städer bör ha med i planeringen. En nära handel är en del av den närhet som ska inkluderas och ett hållbart sätt att planera handel i förhållande till boende. Ska man se till Uddevalla stad så finns det både ett behov och en önskan om att ha kvar och satsa på den nära handeln, men det kan vara behov för ett större fokus än vad som finns i dagsläget. Ska man däremot se till hela Uddevalla kommun som är tydligt utglesad, så blir det en utmaning med nära handel. Då kan Torp Köpcentrum vara ett alternativ då det redan ligger där det ligger och marken bör användas utnyttjas till det den redan användas till, som Jones (1991) talar om i sin forskning. Det är ett rimligt sätt att tänka, samtidigt som det är viktigt att för framtida stadsplaneringar uppmärksamma problematiken kring placeringen av köpcentrum utanför städer.

Om man tar in Gehls (2010) syn på holistisk stadsplanering och begreppet Den livfulla staden, så finns det idag en levande stadskärna, om än inte med lika mycket nära handel. Blandstaden som tas upp i de framtida planerna kring stadskärnan är dessutom i god linje med Gehls bild av en "hel" stad, och det gör att det känns lovande inför framtiden i förhållande till just en levande stadskärna. Uddevallas stadskärna och köpcentret fyller däremot olika syften idag, där det ena är ett handelscenter med god dragningskraft, och det andra är ett levande centrum med utarmad handel.

Det finns genom intervjuerna i förhållande till tidigare forskning en tydlig parallell mellan en levande stadskärna och nära handel, något som är viktigt att tydliggöra och lyfta i en den här studien. Vid undersökning av begreppet närhetsbaserad tillgänglighet i förhållande till Uddevalla så finns det genom respondenterna en bild av att närhet till handel är viktigt, och något värt att satsa på för att hålla det levande. Det framkommer att det är viktigt att stötta den nära handeln, både privat och genom samarbete mellan politiken, kommunen och näringsidkare i området. Det borde kanske ha gjorts något tidigare, då känslan från respondenterna är att centrumhandeln varit utsatt en längre tid. Samtidigt är det tydligt att det finns utmaningar med butikslokalernas detaljplaner, vilket visar att kommunen ändå uppmärksammat problemet och ser efter att åtgärda det.

I förhållande till studiens syfte så kan man säga att stadens satsningar på stadskärnan har lett till en levande stadskärna, men där den närhetsbaserade tillgängligheten till handel kunde fått

ett större fokus i planeringen. I stället har aktiviteter och kultur fått ta stor plats som i enlighet med respondenterna håller stadskärnan levande på ett annat sätt mer utspritt över hela dygnet. Men oavsett om de nya satsningarna på stadskärnan leder till mer närbaserad handel eller inte, så kan det behövas ytterligare fokus på att få invånare att välja att handla i centrum i stället för exempelvis Torp eller via nätet. Men som respondenterna säger så är fler centrala bostäder tillsammans med nya tillgängliga lokaler något som leder åt rätt håll i förhållande till nära handel och som är en bra första satsning.

Det är tydligt från den här studien att en stad kan ha en fungerande separat stadskärna och ett externt köpcentrum, vilket Uddevalla har haft de senaste 30 åren. Staden har genom satsningar på kultur och aktiviteter skapat en stadskärna som trots förhållandet känns levande. Men situationen påverkar den nära handeln, vilket kan bli ett samhällsproblem för många mindre orter likt Uddevalla. Genom att förflytta större delen av handeln utanför städer, så skapar vi ett bil -och transportbehov som till viss del kan undvikas med mer handelsmöjligheter i stadskärnor. Svaret är heller inte att i det här fallet flytta hela Torps handel in till Uddevalla, då det hade varit fysiskt omöjligt. Däremot kan det vara en idé att genom mer satsningar på handel i centrum skapa nära alternativ till redan etablerade köpcentrum.

Det finns möjligheter till mer närbaserad handel än vad det gör idag, och kommer även i framtiden att fortsätta vara en viktig fråga. Det märks också att Uddevalla som stad har uppmärksammat detta och börjat satsa mer på frågan. Samtidigt kommer staden även i framtiden att fortsätta behöva samexistera med det externa köpcentret, och handeln i stadskärnan kommer fortsätta att behöva konkurrera med ett köpcenter som har ”allt” samlat på en plats vilket troligtvis kommer fortsätta vara en dragningskraft. Det är också svårt att få till en stadsutveckling som är annat än rörlighetsbaserad i ett annars glest samhälle likt Uddevallas, men genom ett ökat intresse för nära tillgänglighet till handel finns det hopp för en mer närhetsbaserad utveckling för såväl Uddevalla som andra orter.

7. Slutsatser och vidare forskning

Sammanfattningsvis så visar undersökningen på att den nära handeln i Uddevalla har påverkats av utarmningen av butikshandel i stadskärnan. Känslan från intervjuerna är att Torp köpcentrum har varit och fortfarande är en starkt påverkande faktor till utarmningen av stadskärnan. Men också att E-handeln idag kan vara en i förhållande lika stor utmaning mot den nära handeln.

I förhållande till en levande stadskärna, så är meningarna delade, men majoriteten menar på att stadskärnan idag är levande på ett annat sätt. Med mer fokus på aktiviteter som matställen och uteliv, där kulturen är en viktig del i att göra centrum levande. Bilden från butiksägaren av kunders syn på nära handel tillsammans med respondenternas egna handelsvanor, visar på att det finns ett intresse hos befolkningen att ha tillgång till nära handel.

Framtiden för handeln i centrum är positiv, men utöver kommunens satsningar på stadskärnan är det tydligt att det genom både tillgången till Torp Köpcentrum och E-handeln blivit ett tufft klimat för nyetableringar av butiker i stadskärnan. Men genom att kommunen i och med Västra Centrum låter näringslivet vara en del i satsningarna på ett socialt hållbart centrum, finns det hopp för framtidens nära handel. Utglesning av handeln i städer är en utmaning för samhället och en fråga som kommer fortsätta att vara aktuell även i framtiden. Man behöver inte förena en stadskärna med handel för att den ska vara levande, men för en hållbar nära handel finns det behov för vidare satsningar.

Som rekommendation för framtida forskning kring ämnet så hade det varit intressant att även genom enkätundersökningar se vad Uddevallas invånare tycker om förflyttningen av handeln, och vad som hade varit det bästa för framtiden. Det hade också varit givande att mer grundligt undersöka näthandelns roll i närbaserad handel, samt att undersöka politikens roll i förhållande till hållbar planering och närhet. För framtida undersökningar av Uddevalla så hade det varit intressant att om några år se hur stor effekt den nya satsningen på stadskärnan har i förhållande till just nära handel.

8. Referenslista

Arnstberg, Karl-Olov. 2005. *Sprawl*. Eslöv: B. Östlings bokförlag Symposion. ss. 85–92, 95–96, 113–114.

Bryman, A. 2018. *Samhällsvetenskapliga metoder*. (Tredje upplagan). Stockholm: Liber

Frumkin, Howard. 2002. *Urban sprawl and public health*. PubMed, Vol. 117. ss. 201–217.

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

Gehl, Jan. 2010. *Cities for people*. Washington: Island press.

Gil Solá, Ana. Larsson, Anders. Vilhelmson, Bertil. 2019. *Att förstå och undersöka hållbar tillgänglighet*. Human Geography 2019:1.

Johansson, Håkan. Sandvik, Kjell Ottar. Zsidákovits, József. Lutczyk, Grzegorz. 2016. *A need for new methods in the paradigm shift from mobility to sustainable accessibility*. Transportation research procedia, vol. 14. ss. 412–421.

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

Kickert, Conrad. Hofe, Rainer vom. Haas, Tigran. Zhang, Wen. Mahato, Binita. 2020. *Spatial dynamics of long-term urban retail decline in three transatlantic cities*. Cities Vol. 107.

Lotfi, Sedigheh. Koohsari, M.J. 2009 *Analysing accessibility dimension of urban quality of life: where urban designers face duality between subjective and objective reading of place*. Springer. - Vol. 94.2009, 3, p. 417-435.

Mouratidis, Kostas. 2019. *Compact city, urban sprawl, and subjective well-being*. Cities Vol. 92. ss. 261–272.

Trafikverket. 2021. *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle*. Agenda 2030.
<https://www.trafikverket.se/om-oss/vi-gor-sverige-narmare/tillganglighet-i-ett-hallbart-samhalle/>

Uddevalla kommun. 2020. *Lokalhistoria*. Uddevalla.
<https://www.uddevalla.se/uppleva-och-gora/arkiv-och-slaktforskning/lokalhistoria.html>

Uddevalla kommun. 2022. *Västra centrum*. Uddevalla. Planprogram.
<https://www.uddevalla.se/bygga-bo-och-miljo/uddevalla-vaxer-byggprojekt/vastra-centrum.html>

Öner, Özge (2017). “*Retail City: The Relationship between Place Attractiveness and Accessibility to Shops*”. *Spatial Economic Analysis*, 12(1), 72–91.

Bilaga 1: Intervjuguide (Semistrukturerad)

Introduktionsfrågor:

Kön:

Ålder:

Yrke/verksam i vilket sammanhang:

Hur länge har du arbetat/varit verksam där du är nu?

Hur länge har du varit bosatt i Uddevalla?

Generella frågor:

Hur ser du på Uddevalla centrums utveckling idag? och kanske jämfört med de senaste 30 åren?
Någon skillnad?

Uppfattas Uddevallas centrum mer eller mindre levande idag jämfört med förr, och vad tror du det i så fall beror på?

Atmosfären för butiksägare/fastighetsägare?

Saknas något i ÖP idag som borde komma fram i en framtida ÖP i förhållande till levande centrum?

Hur arbetar du med utvecklingen av Uddevallas stadskärna?

- Alternativt för de som inte arbetar med stadskärnan: hur tänker du kring dina möjligheter att påverka stadskärnan)
- Alternativt för politikern: har det funnits utmaningar i att få igenom politiska mål och beslut i Uddevalla? Finns det ett tydligt fokus på tillgänglighet och närhet från den politiska sidan?

Hur skulle du beskriva en levande stadskärna? Är det långt ifrån hur det ser ut idag?

- Vad skulle du säga är de viktigaste parametrarna för att få till en levande stadskärna?

Hur uppfattar du stadskärnan i förhållande till närhet? Känner du att du har nära till handelsmöjligheter i centrala Uddevalla?

Hur tror du att Torp Köpcentrum kan ha påverkat Uddevallas stadskärna? (i förhållande till levande centrum och närhet?

- Hur tror du det kan ha påverkat stadskärnan i förhållande till närhet? Är du mer bilberoende idag för att kunna göra behövlig handel?

Inför publicering:

Samtycke: Ja / Nej (Ok med publicering av uppgifter som namn och yrke):

Bilaga 2: Karta över planprogrammet “Västra centrum”



Källa: Uddevalla Kommun.