



LUNDS
UNIVERSITET

Studenters handelsvanor i Lund

En tidsgeografisk GIS-studie

Students commercial habits in Lund

Martin Ekstrand, John Hägg

Innehåll

1. Introduktionskapitel	3
1.1 Inledning	3
1.2 Bakgrund.....	4
1.2.1 Allmän bakgrund om Lund.....	4
1.2.2 Lund City	8
1.2.3 Nova Lund	10
1.2.4 Mobilia.....	12
1.3 Syfte / Problemformulering	13
1.4 Avgränsningar.....	13
2. Metod.....	14
2.1 Val och motivation av metod.....	14
2.1.1 Enkätundersökning	14
2.1.2 Statistisk analys.....	15
2.1.3 Geografiska informationssystem	15
3. Teori.....	18
3.1 Tidigare forskning.....	18
3.1.1 Hållbara besöksresor till köpcentra - förslag på strategier i Skåne.....	18
3.1.2 Tätortsnära externa affärsetableringar - tillgänglighet och utsläpp	19
3.2 Tidsgeografi.....	20
3.3 Restidskvot.....	20
4. Analys	22
4.1 Restidskvot / Tidseffektivitetsanalys	22
4.1.1 Vilket är det mest tidseffektiva färdmedlet till respektive etablering?	24
4.1.2 Vilket är mest tidseffektivt, Nova / Mobilia eller Lund City?.....	27
4.2 Enkätanalys	29
4.2.1 Allmänt	31
4.2.2 Handelsvanor	34
4.2.3 Attityd	49
5. Slutsatser / Avslutande diskussion.....	55
6. Sammanfattning	56

Referenser / Källförteckning.....	57
Bilaga A: Figurförteckning.....	60
Bilaga B: Enkäten.....	62
Bilaga C: Tillvägagångssätt i arbetet.....	65

1. Introduktionskapitel

1.1 Inledning

Handeln i staden är en av de viktigaste bitarna i pusslet att skapa en god, välmående och hållbar stad. I dagens globaliserade värld, när konkurrensen sker både om människor och varor, är det viktigare än någonsin förr att skapa goda förutsättningar för handeln i staden. (Dicken 2011)

Lund är en gammal stad med en vacker och levande stadskärna. Handeln i Lund har alltid varit mycket koncentrerad till stadskärnan och butikerna som ligger där. När det började föras diskussioner om att bygga ett externt köpcentrum i anslutning till staden var de kritiska rösterna många. Oron att köpcentrumet, Nova Lund, skulle påverka handeln i centrum negativt var utbredd, men beslut fattades och 2002 öppnades Nova Lund. Idag står det i handelspolicyn för Lunds centrum att externa köpcentrumsetableringar hotar handeln i stadskärnan och stadskärnan ska prioriteras. (Lunds Kommun 2005)

10 år efter öppnandet återstår det att se vilken effekt Nova Lund har fått på handeln i centrum och på hela stadens framtida hållbarhet. 2006 gjorde konsultföretaget Trivector en studie som visar att varje besökare på Nova Lund har i snitt släppt ut fyra gånger så mycket koldioxid på sin transport dit än motsvarande besökare i Lund City. (Trivector 2006:12)

Lund är en stad som består av ungefär 15 % högskolestudenter (Fredenholm 2012), vi anser att Lunds studenter utgör en så pass stor och köpstark grupp att det är ett viktigt inlägg i debatten om Nova / Mobilias påverkan på handel i Lund City. Att kartlägga och visa studenternas handelsvanor kan vara till stor hjälp i Lunds framtida utveckling mot en väl anpassad, modern och hållbar stad. Studien kan även vara intressant ur trafikplaneringssynpunkt, för studier om människors

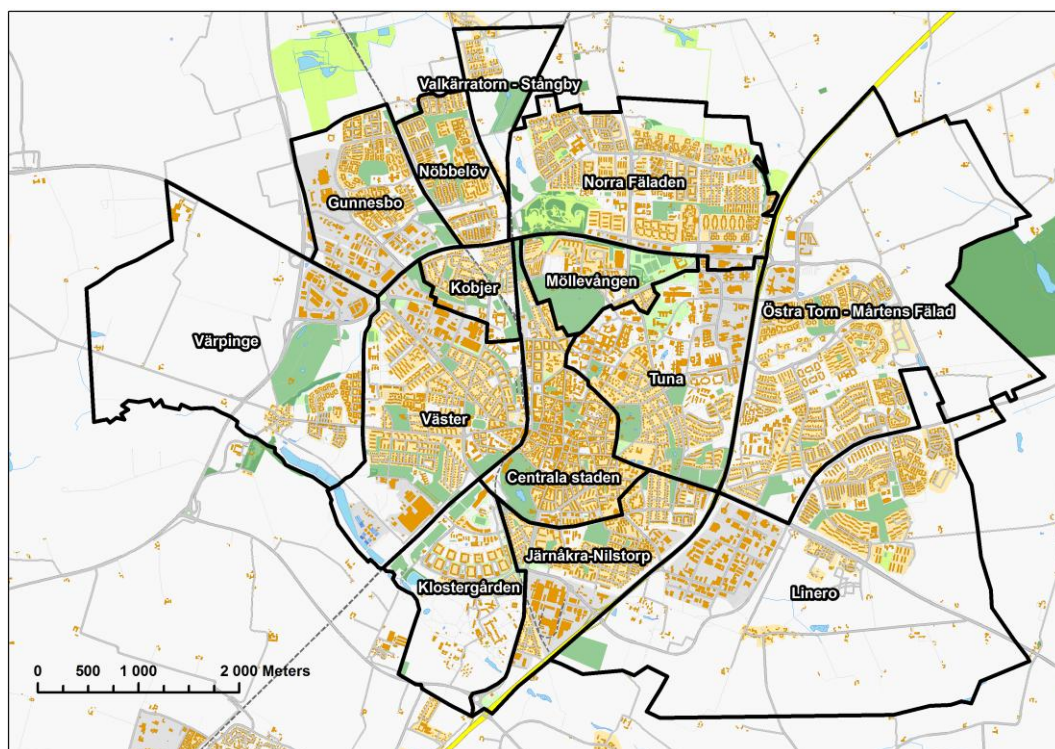
rörelse i rummet och inte minst utgöra ett intressant inlägg i debatten om samexistensen mellan externhandel och centrumhandel.

1.2 Bakgrund

Detta delkapitel behandlar bakgrunden till situationen. Först ges en allmän bakgrund om Lund, sedan ges en beskrivning av Lund City, av Nova Lund samt om Mobilia. Anledningen till att Nova Lund och Mobilia här hålls isär är att de har en något annorlunda bakgrund samt har en del skillnader. Efter detta kapitel kommer de dock att behandlas som en enhet, och när vi skriver Nova / Mobilia är det alltså både Nova Lund och Mobilia vi syftar till.

1.2.1 Allmän bakgrund om Lund

Lund är Sveriges elfte största tätort med ett invånarantal på ca 82 500 personer den 31 december 2010. Det totala invånarantalet i kommunen var vid samma mätningstillfälle runt 110 500 personer. De tre befolkningsrikaste stadsdelarna är Centrala staden (ca 14 000 invånare), Norra Fäladen (ca 12 500 invånare) samt Väster (ca 11 000 invånare). Figur 1.1 visar Lunds stadsdelar. (Lunds Kommun 2011)



Figur 1.1 Karta över Lunds stadsdelar

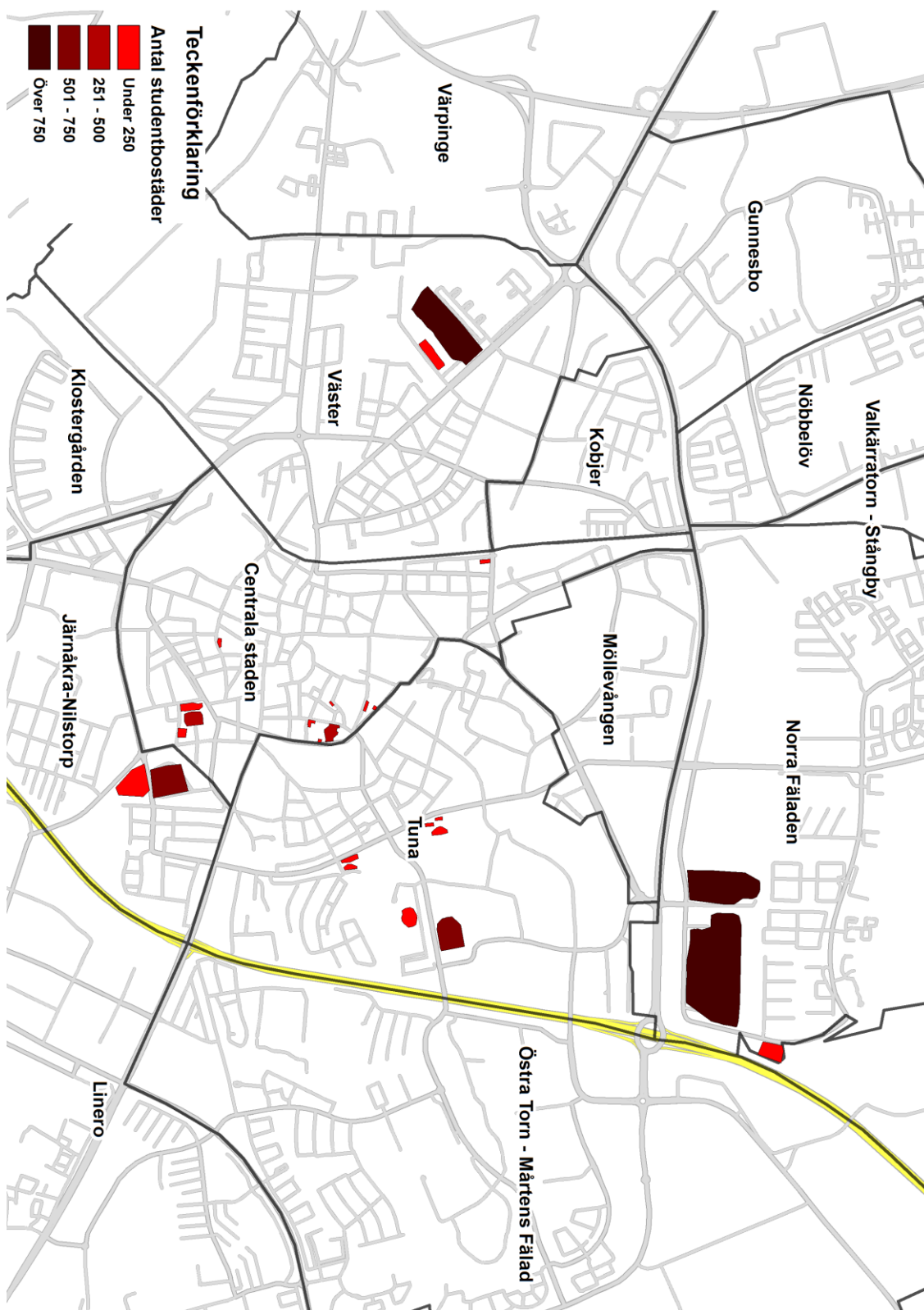
I Lund ligger Lunds Universitet, grundat 1666, som är ett av de största universiteten i Europa. Universitetet har ca 47 000 studenter, varav runt 27 500 är helårsstudenter (Fredenholm 2012). Universitetet har i hög grad bidragit till att göra Lund till en studentstad. År 2010 hade ca 16 000 personer boende inom Lunds kommun högskolestudier som sin huvudsakliga sysselsättning, vilket motsvarar ca 15 % av den totala befolkningen i kommunen och ca 23 % av kommunens befolkning i arbetsför ålder (20-64 år) (SCB 2011b). Universitetet har också bidragit till att en hög andel av invånarna i Lunds Kommun är högtbildade. Andelen av befolkningen som har eftergymnasial utbildning är mycket hög: 66 %. Detta kan jämföras med riksgenomsnittet på 38 %. (SCB 2011a)

En hög andel av studenterna bor i någon av stadsdelarna Centrala staden, Tuna, Norra Fäladen, Väster eller Tuna. Det finns åtminstone två viktiga faktorer som pekar på detta. En av dessa faktorer är att dessa stadsdelar som ovan nämnt har

flest invånare, vilket borde kunna projiceras på studenternas val av bostadsområde. En annan, mer avgörande, faktor är att de stora studentbostadsområdena (AF Bostäder, de olika nationerna och Michael Hansens Kollegium) ligger i just dessa stadsdelar (se figur 1.2 samt figur 1.3). Dessa erbjuder totalt nästan 7 500 studentbostäder i blandade storlekar (dock främst studentrum).

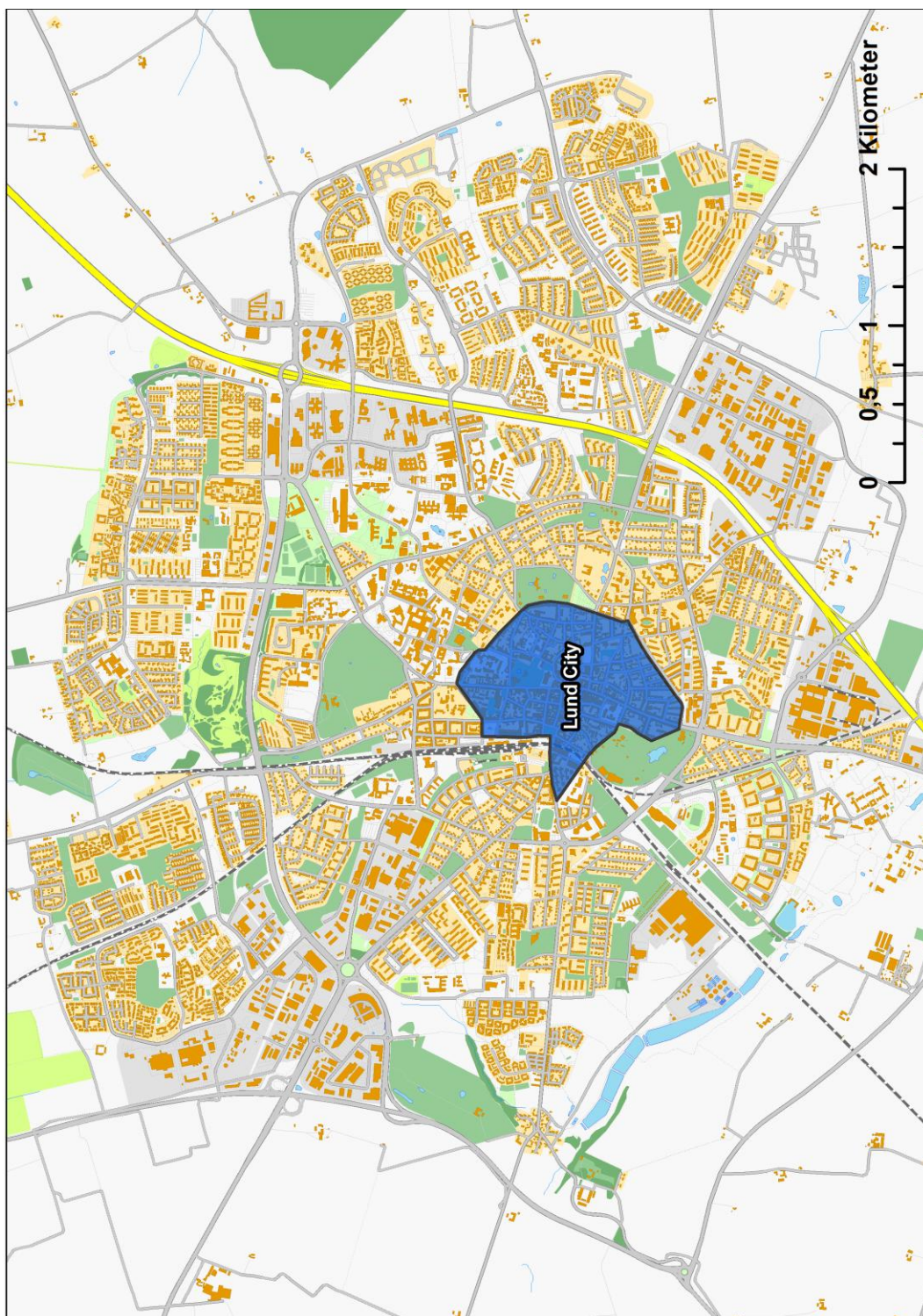
Stadsdel	Antal bostäder
Järnåkra-Nilstorp	845
Väster	1155
Tuna	1268
Centralastaden	1413
Norra Fäladen	2789

Figur 1.2: Antal studenbostäder per stadsdel (Källa: Studentlund 2012, AF Bostäder 2012, mkhlund.se 2012)



Figur 1.3: Karta över studentbostäder (Källa: Studentlund 2012, AF Bostäder 2012, mkhlund.se 2012)

1.2.2 Lund City



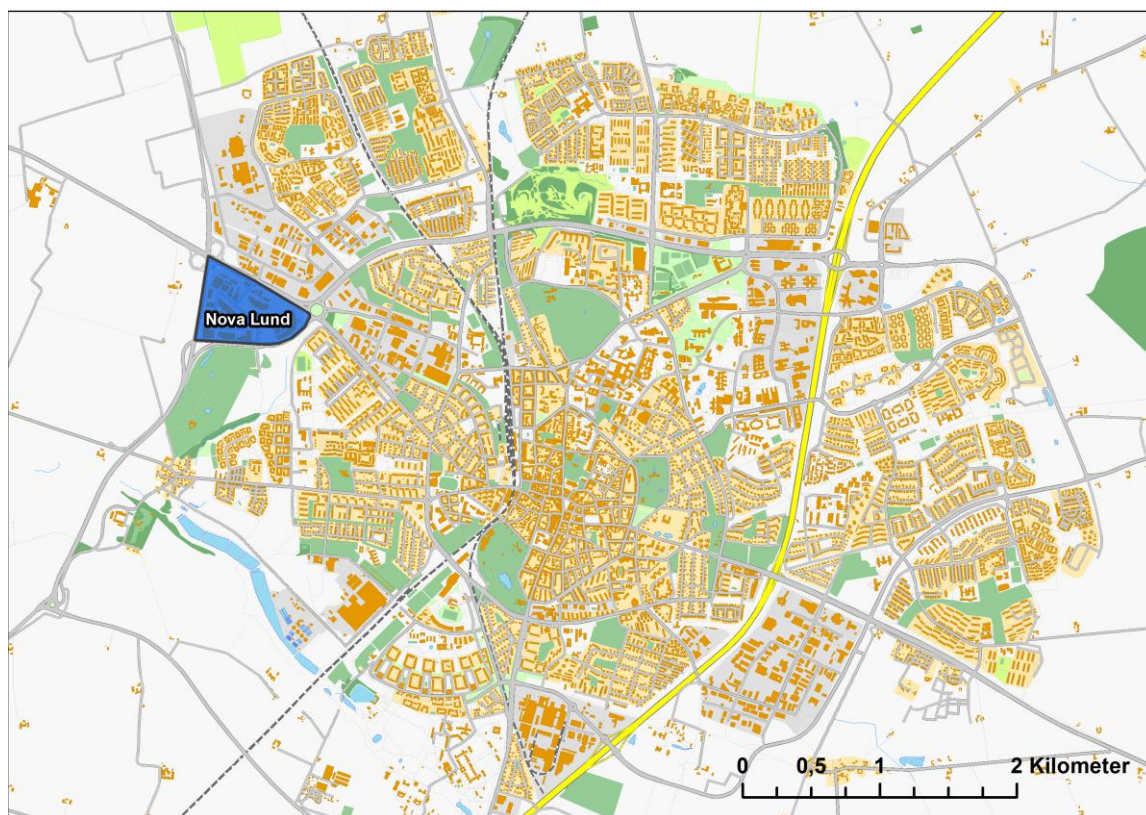
Figur 1.4: Definition av Lund City

De delar av Lunds centrum som innehåller den största andelen av butikerna och handeln har vi valt att kalla Lund City (se figur 1.4). Denna geografiska definition av Lund City är densamma som Lunds Kommun använder (Lunds Kommun 2005). I Lund City är det tätt mellan butiker, restauranger och caféer. Det finns allt från de stora klädesbutikerna, som exempelvis Åhléns, till små alternativa affärer. Utbudet och antalet butiker förändras hela tiden i Lund City vilket gör det till en dynamisk och levande plats, tillsammans med den gamla vackra stadsbilden är området mycket uppskattat.

Lund City är beläget på ett sätt som gör att studenter ofta passerar genom det, då centralstationen finns inom området och även delar av Lunds Universitet. Lunds kommun har en uttalad strävan att satsa på kollektivtrafik och gång/cykel till förmån för bilen (Lunds Kommun 2012). Att ta bilen till Lund City kan vara omständigt, det går inte att köra genom centrum och det finns väldigt få p-platser inom Lund City.

Det är dock lättare för studenten att ta sig till området med gång eller cykel eftersom avstånden inom Lund är små oavsett var studenterna bor och cykelvägarna är väl utbyggda och underhållna. Hela Lunds tätort täcks av en radie på 5 km från Lund City fågelvägen. Kollektivtrafiken till Lund City är också bra med flera valmöjligheter, alla stadsbussar i Lund går via centrum och även en del av länsbussarna (Skanetraffiken 2012).

1.2.3 Nova Lund



Figur 1.5: Nova Lund

Nova Lund är ett halvexternt köpcentrum i utkanten av Lunds tätort (se figur 1.5). Köpcentrumet invigdes 2002 och blev snabbt mycket populärt. Vägen till Nova Lunds existens var dock kantad av heta diskussioner och splittring inom kommunen. Flera politiker och tjänstemän var emot etableringen, av rädsla för utarmning av cityhandeln och med hänvisningar till översiktsplanen som säger att det inte skulle byggas externa köpcentrum inom Lunds kommun. Detaljplanerna för området där Nova Lund ligger tillåter ingen dagligvaruhandel, däremot tillåts sällanvaruhandel, så som t.ex. kläder och konfektyr. (Sydsvenskan 2002)

Resultatet blev ett köpcentrum med 75 butiker som riktar sig främst mot unga modemedvetna kvinnor (Nova Lund 2012). Handelsplatsen blev snabbt populärt

och 2006 invigdes utbyggnaden Nova 2, som innehåller allt från heminredning till hemelektronik och bygghandel.

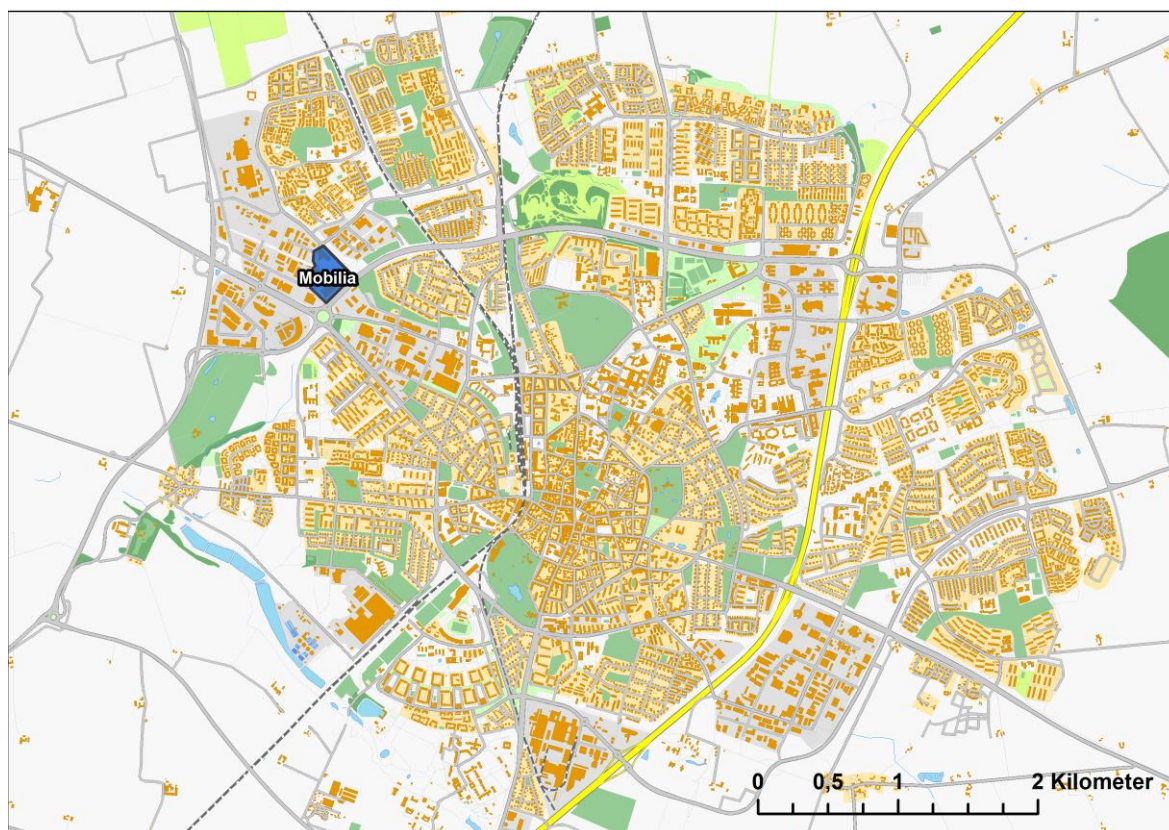
Tillgängligheten till Nova Lund med bil är mycket god. Köpcentrumet ligger som en liten avstickare från ringvägen och det finns många gratis parkeringsplatser. Även kollektivtrafiktillgängligheten till Nova Lund är relativt god. En stadsbuss, nr 5, trafikerar på vardagar, samt under högtrafiktid på helger, området i halvtimmesintervall (Skanetrafiken 2012). Avståndet från busshållplatserna till de olika byggnaderna på området är ca 200 meter, förutom till byggnaderna på "baksidan" (exv. Elgiganten och Mediamarkt), där man måste gå runt byggnaderna. För att nå de flesta byggnaderna måste dock en bilparkering korsas, där gångvägarna är något bristande. Detta kan tänkas utgöra ett problem för äldre och funktionshindrade.

Två andra stadsbussar, nr 4 och nr 20, är ett annat alternativ för kollektivtrafikresande till Nova Lund (Skanetrafiken 2012). Dessa trafikerar inte själva området, men stannar ca 800 meter ifrån huvudbyggnaden, vilket är ett acceptabelt avstånd i alla fall för de som inte är äldre, funktionshindrade eller har inhandlat tunga varor. Även två länsbussar, nr 137 och nr 126, stannar nära Nova Lund. Dessa stannar vid en hållplats som ligger ca 250 meter ifrån huvudbyggnaden.

Dock krävs i många fall ett byte av buss i Lunds centrum, eller någon annan stans på vägen, vid resor till Nova Lund.

Tillgängligheten med gång och cykel är också god. Det finns ett väl utbyggt och underhållet nät av gång- och cykelvägar till Nova Lund, och avståndet ifrån stadskärnan är bara ca 2,5 km. Cykelställen är dock ganska få, speciellt till byggnaderna utanför huvudbyggnaden. Vid många affärer saknas cykelställ helt.

1.2.4 Mobilia



Figur 1.6: Mobilia

Mobilia ligger tvärs över riksväg 16 ifrån Nova Lund (se figur 1.6), och är ett område med stora dagligvarubutiker, något som ovan nämnt inte finns på Nova Lund. På Mobilia finns bland annat Coop Forum, ICA Kvantum, City Gross och Systembolaget.

Kollektivtrafiken kan ses som god, då två stadsbussar, nr 4 och nr 20, trafikerar området med god turtäthet (Skanetrafiken 2012). Avståndet från busshållplatsen till de olika butikerna är strax över 100 meter. De två länsbussarna som stannar nära Nova Lund, nr 137 och nr 126, stannar även nära Mobilia. Dessa stannar vid en hållplats som ligger ca 250 meter ifrån huvudbyggnaden på Mobilia. Med tanke på att besök till dagligvarubutiker ofta resulterar i tunga inköp och färskvaror är kollektivtrafikresor från längre avstånd dock tveksamma.

Tillgängligheten med gång och cykel är även till Mobilia god. Det finns även här ett väl utbyggt och underhållet nät av gång- och cykelvägar (till stor del samma nät som utnyttjas av besökare till Nova Lund), och avståndet ifrån stadskärnan är även till Mobilia bara ca 2,5 km. Möjligheterna att parkera cykeln på Mobilia är goda, då det finns cykelställ ända framme vid entréerna till alla butiker.

1.3 Syfte / Problemformulering

Syftet med uppsatsen är att utifrån ett tidsgeografiskt perspektiv, med användning av geografiska informationssystem (GIS), identifiera, beskriva och analysera studenternas rörelsemönster i rummet, och hur det återspeglas i konkurrensen och attraktionen mellan Lund City och handelsetableringarna Nova Lund och Mobilia.

- Var handlar Lunds studenter?
- Hur tar sig studenterna dit?
- Hur ofta handlar studenterna?
- Hur påverkar restid och tillgänglighet studenternas rörelsemönster?
- Vilken attityd har studenterna gentemot respektive etablering?

Genom att sammanställa svaren från genomförd enkätundersökning syftar studien till att bryta ner Lunds i dess olika stadsdelar för att svara på ovanstående frågeställning.

1.4 Avgränsningar

Vi har i studien valt att avgränsa oss till studenter bosatta inom Lunds tätort. Vi har även begränsat oss till de tre handelsetableringarna Lund City, Nova Lund och Mobilia.

2. Metod

2.1 Val och motivation av metod

I uppsatsen försöker vi förstå och undersöka Lunds studenters handelsvanor. För att kunna ge en korrekt bild över situationen behövde vi samla in information från ett så stort antal studenter som möjligt. Vi valde en kvantitativ metod i form av enkätundersökning eftersom det oftast är mest effektivt när målet är att nå ut till en stor svarsgrupp (Denscombe 2009)

En kvalitativ metod med till exempel intervjuer anser vi inte hade gett oss det resultat vi är ute efter, eftersom vi undersöker större mönster och tendenser.

2.1.1 Enkätundersökning

Enkätundersökningen genomfördes via internet genom Google's enkättjänst Google Forms¹. Enkäten skickades ut till 15 000 slumpvalda mailadresser tillhörandes studenter på Lunds universitet under 7 dagar, efter det började vi med påminnelser till samtliga mottagare under ytterligare 7 dagar.

Enkäten består av 15 frågor som är huvudsakligen stängda frågor vars svar lätt ska kunna behandlas och sammanställas.

Enkätundersökningen är uppdelad i tre avdelningar:

Allmän information syftar till att ge en bild av personen som svarar på enkäten, kön, ålder, tillgång till bil och liknande enkla frågor ryms i detta kapitel.

Handelsvanor är grunden i studien, i detta kapitel behandlar frågorna saker som vad man köper, var man köper det och hur mycket man spenderar på detaljhandel

¹ Google Forms är en tjänst i Google Dokument som kopplar ihop ett kalkyleringsformulär med en enkät. Läs mer på: <http://www.google.com/google-d-s/forms>

i månaden. Genom svaren i avdelningen får vi grunden till analyserna och illustrationerna över hur och var Lunds studenter handlar samt hur de tar sig dit.

Attityder är intressant eftersom det ger en vink åt vad som är positivt eller negativt med de olika platserna. Hur upplever studenter tryggheten, kvalitén och utbudet? Saker som är avgörande i studenternas val av shopping.

Eftersom det är en så omfattande studie har vi valt att illustrera resultatet med hjälp av bland annat GIS och SPSS.

2.1.2 Statistisk analys

För att analysera all statistik på ett effektivt sätt har vi använt oss av statistikbehandlingsprogrammen SPSS och Microsoft Excel.

2.1.3 Geografiska informationssystem

Ett geografiskt informationssystem (GIS) kan definieras på lika många sätt som det finns GIS-användare. En del definierar det så snävt som att GIS är just den programvaran de använder, medan andra definierar det så brett att nästintill allting kan räknas som ett GIS. En, enligt oss, träffsäker definition är att ett GIS "... är ett datorbaserat system för att samla in, lagra, analysera och presentera geografiska data" (Wikipedia 2012). Denna definition är välanvänd i GIS-världen (Schuurman 2004:8-9). Det räcker inte med att några av dessa aspekter uppfylls, utan alla aspekter måste uppfyllas för att det ska räknas som ett GIS. Geografisk information i sig, såsom städers symbolisering på en karta, är alltså inte ett GIS, utan utgör en del av ett GIS.

En vanlig uppfattning är att GIS handlar om kartor (Maantay och Ziegler 2006). Detta är delvis korrekt. Den kanske vanligaste allmänna användningen av GIS är att söka efter information via tjänster som Eniro eller hitta.se och granska denna på en karta. Ett GIS behöver dock inte nödvändigtvis innehålla en karta. Ett annat vanligt GIS är att söka efter kollektivtrafikresor, exempelvis på skanetrafilken.se. I

ett sådant system visas resultatet oftast i tabellform, men den underliggande processen är en sökning i en databas innehållandes geografisk information om exempelvis hållplatser, adresser, restider osv. Inte heller är en karta alltid ett GIS. En papperskarta i en kartatlas är inte ett GIS, däremot kan den ha skapats i ett GIS.

Fördelarna med att använda ett GIS är enkla att exemplifiera genom att återgå till den vanliga användningen av tjänster såsom Eniro och hitta.se. Innan tjänster som dessa fanns var det en lång process att leta upp var en person bor. Först måste personen i fråga letas upp i exempelvis en telefonbok, för att få fram adressen. Sedan måste en passande karta letas upp i exempelvis en kartatlas, och i kartan måste sedan adressen letas fram. En ännu längre process blir det om en vägbeskrivning ska tas fram. Att istället använda ett GIS som Eniro eller hitta.se har klara fördelar. Allt som behövs är att söka efter personen med den information man har (som exempelvis ett namn eller ett telefonnummer) och så visas informationen direkt på en karta. Att sedan ta fram en vägbeskrivning är bara ett knapptryck bort. Det som händer i bakgrunden är att det geografiska informationssystemet automatiskt gör alla de sökningar som tidigare behövde utföras manuellt.

Ett GIS kan också användas för statistiska analyser av geografisk information, det vill säga att analysera platsens betydelse i det statistiska materialet (ibid.). Ett exempel på detta är att analysera segregation i en stad. Genom att jämföra hur olika områden skiljer sig i inkomst, brottslighetsnivåer, utbildningsnivåer, arbetslöshetsnivåer osv. kan utsatta områden i staden urskiljas. Denna typ av användning av ett GIS är hur vi främst har använt oss av GIS i detta arbete.

Vi har främst arbetat med programpaketet ArcGIS från ESRI². Den geografiska bakgrundsinformation som vi använt oss av i våra kartor har vi hämtat från

² ESRI är en av de största aktörerna inom GIS-världen, och ArcGIS är ett av det vanligast förekommande samt mest avancerade programpaketen inom GIS. Läs mer på: <http://www.esri.se>

OpenStreetMap (OSM)³. Visualisering av denna information har dock gjorts på egen hand. Det statistiska materialet som analyseras och visualiseras i kartorna är egeninsamlat och bearbetat empiriskt material ifrån enkätundersökningen, ifall inget annat anges.

³ OpenStreetMap är en Open Source-karttjänst där användarna själva uppdaterar kartmaterialet. Läs mer på <http://www.openstreetmap.org>

3. Teori

3.1 Tidigare forskning

Teorier om hur externhandel och centrumhandel samexisterar och påverkar varandra finns och har funnits ett tag (Se exempelvis Borgers och Vosters 2011, Cohen 1996 eller Robertson och Fennell 2007). Vi anser det dock vara svårt att hitta en universalt gällande teori som också passar in på Lund, då teorierna oftast handlar om köpcentrum i USA.

Eftersom vår uppsats behandlar en lokal företeelse och är av den deskriptiva sorten har vi i relativt liten mån använt oss av tidigare forskning inom området. Vi hänvisar till, jämför våra resultat med och använder oss dock av resultaten från två studier, båda utförda av konsultföretaget Trivector, den ena för Region Skåne och den andra för Vägverket. Dessa studier behandlar dock inte de ekonomiska aspekterna utan främst transportaspekterna.

3.1.1 Hållbara besöksresor till köpcentra - förslag på strategier i Skåne

Konsultföretaget Trivector har nyligen, i mars 2012, färdigställt en rapport på beställning av Region Skåne. Rapporten heter "Hållbara besöksresor till köpcentra - förslag på strategier i Skåne" och är en analys av transportsituationen till olika köpcentra i Skåne, med förslag till åtgärder för nuläget, för ett femårsperspektiv samt ett tjugoförsperspektiv.

I rapporten påpekas att resorna till köpcentrum utgör en betydande del av ett hållbart transportsystem, då 19 % av antalet resor per person och dag i Sverige utgörs av inköpsresor (Trivector 2012:2)

Det påpekas även att köpcentrums popularitet gentemot handel i stadskärnan har ökat stadigt sen andra världskrigets slut, inte minst på grund av ett ökat bilinnehav och ökade inkomster. I rapporten framhävs tillgänglighet med bil, gratis

parkeringsplatser, utbud och kvalité på varor samt goda öppettider som några utav de viktigaste faktorerna för en privatpersons val av handelsplats.

3.1.2 Tätortsnära externa affärsetableringar - tillgänglighet och utsläpp

“Tätortsnära externa affärsetableringar - tillgänglighet och utsläpp” är en rapport från 2006, framtagen av Trivector på uppdrag av Vägverket. Rapportens syfte är att analysera transportsituationen till olika köpcentra. I studien har bland annat Nova Lund och Lund City analyserats.

I arbetet med rapporten genomfördes en intervjustudie på de olika undersökta köpcentrumen. Totalt intervjuades 3579 personer, varav 799 personer intervjuades på Nova Lund och 552 personer intervjuades i Lund City. (Trivector 2006:11)

I rapporten framhävs att en handelsetablerings lokalisering i hög grad påverkar valet av färdmedel till dessa. Externa handelsetableringar har generellt ett mycket högre bilberoende än handelsetableringar i stadskärnan. Den genomförda intervjustudien visar även tydliga samband mellan avstånd och färdmedel, där bilens andel av resor under 2 km är strax över 20 %, bilens andel av resor på 2-5 km är strax över 50 % och bilens andel av resor över 5 km är över 80 %. (Trivector 2006:11-16)

Dock visar intervjustudien att Nova Lund, som är ett halvexternt köpcentrum, och som i rapporten påpekas ha god tillgänglighet via kollektivtrafik och gång- och cykelvägar, också har ett högt bilberoende. Av de respondenter som rest längre än 5 km till Nova Lund var bilanvändandet visserligen högre än bland de respondenter som rest kortare än 5 km, men det generella bilanvändandet bland respondenterna var högt. Hela 82 % av resorna till Nova Lund sker med bil, ca 10 % med gång eller cykel och resterande med kollektivtrafik. Siffrorna för Lund City är det motsatta, där endast 18 % av resorna sker med bil, strax över 50 % med gång eller cykel och resterande med kollektivtrafik. (ibid.)

Intervjustudien visar även att besökarna till Lund City generellt är yngre än de som besöker Nova Lund, och att bilanvändandet är högre ju äldre respondenterna är, till bekostnad på de andra färdmedlen. Studien visar också att den största andelen besökare till både Nova Lund och Lund City är kvinnor. (ibid.)

I rapporten påpekas även att 60 % av respondenterna på Nova Lund uppger att det ärende de nu utför på Nova Lund utförde de i Lund City innan Nova Lund etablerades. (Trivector 2006:42)

3.2 Tidsgeografi

Under 60-talet påbörjade en forskargrupp, ledd av Torsten Hägerstrand vid institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi i Lund, utvecklingen av en teori om rummet och tidens samspel som de kallade tidsgeografi.

Tidsgeografi syftar till att beskriva hur människor rör sig i tiden och rummet förhållandes till varandra. En del av teorin förklarar hur en person bara kan finnas på en rumslig plats samtidigt och har bara en viss tid på sig att ta sig till nästa plats. Vissa platser blir därför inte tillgängliga beroende på till exempel tiden och avståndet dit förhållande till tiden det tar att ta sig till nästa mål. Konkurrens om tiden och rummet uppstår, vilket förklarar mycket av hur människors vardag ser ut. För att hinna med så mycket som möjligt försöker människan maximera effekten av sin tid, vi har valt att kalla detta för tidseffektivitet. (Hägerstrand 1970)

Både Lund city och Nova / Mobilia är statiska platser i rummet och studenterna som konsumerar på de olika platserna måste välja hur de ska fördela sin tid, teorin om tidsgeografi ska hjälpa till att förklara dessa mönster och val. (Carlstein 1980)

3.3 Restidskvot

Tiden det tar att göra en resa påverkar starkt vilket val av färdmedel man gör på en sträcka där flera färdmedel uppenbarligen kan konkurrera. Ett sätt att mäta

tidseffektiviteten mellan olika färdmedel till en given plats är att räkna ut en restidskvot. Restidskvoten är kvoten mellan den totala restiden av två olika färdmedel, till exempel mellan bil och buss eller cykel.

På kortare resor (under 5 km) får inte cykelresan ta mer än 50 % längre tid än bilen för att cykelalternativet ska vara konkurrenskraftigt. Kvoten mellan kollektivtrafik och bil bör ligga under 2 för att kollektivtrafiken över huvud taget ska kunna konkurrera med bil. (Hydén 2008:34)

4. Analys

I detta kapitel sammanställer vi våra resultat och analyserar dem med hjälp av tidigare beskrivna teorier.

Kapitlet är uppdelat i två större delar, en del om tidseffektivitet / restidskvot, och en del som behandlar data från enkätundersökningen.

4.1 Restidskvot / Tidseffektivitetsanalys

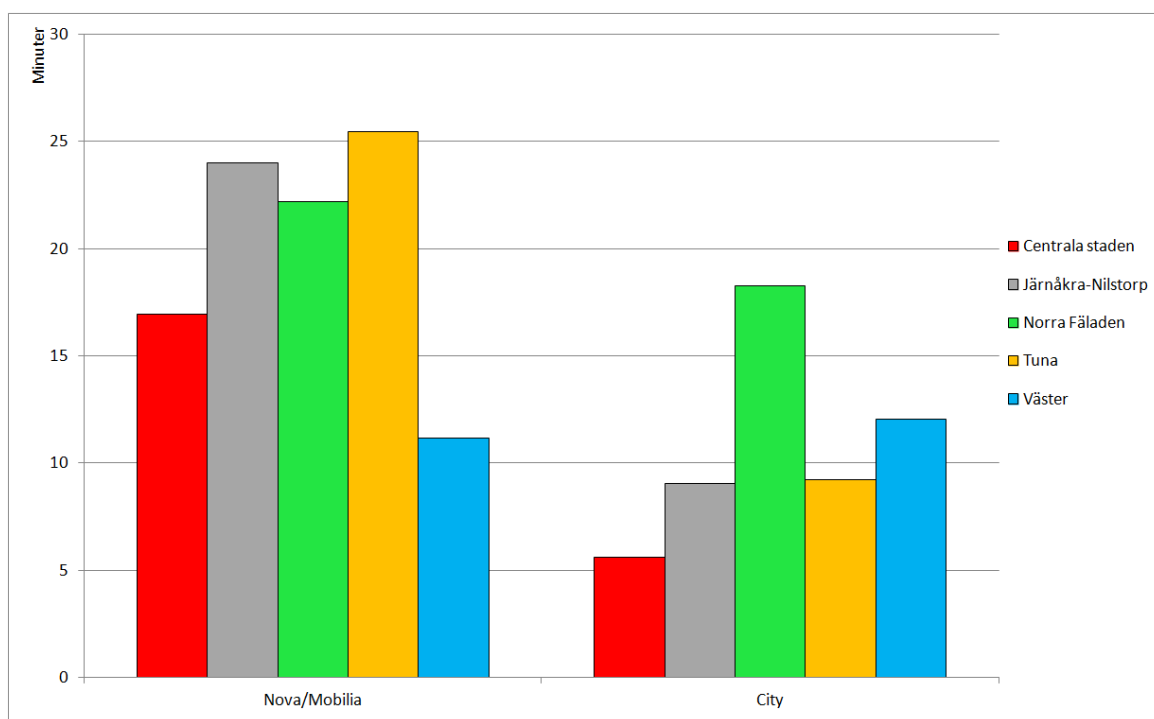
Tidseffektiviteten har räknats ut med hjälp av Google Maps vägbeskrivningsfunktion. Vi räknade från 3 semi-slumpmässigt utvalda platser per stadsdel (Centrala Staden, Järnåkra-Nilstorp Norra Fäladen, Tuna och Väster) till respektive etablering (Lund City, Mobilia, Nova Lund). En av dessa 3 punkter per stadsdel har medvetet placerats ut i ett studentbostadsområde inom stadsdelen, medan de andra 2 punkterna placerades ut slumpmässigt. Sedan räknades medelvärdet på dessa 3 mätningar ut. Efter detta räknades medelvärdet mellan Mobilia och Nova Lund ut, för att få ett resultat för Nova / Mobilia. Eftersom Nova Lund och Mobilia ligger geografiskt anslutande till varandra uppvisade mätningarna snarlika resultat, vilket gör att de kan klumpas ihop utan problem.

Måtten för bil och buss har tagits obearbetade ifrån Google Maps vägbeskrivningsfunktion, då vi anser att dessa är godtagbara. Då vägbeskrivningsfunktionen för gång i vår mening är något underräknad (dvs. att gånghastigheten räknas för lågt), samt att den för cykel helt saknas, har vi använt den med bearbetning. Vi använde oss av vägbeskrivningsfunktionen för att ta reda på närmaste vägen, och sedan räknat ut hur lång tid det skulle ta att färdas det avståndet med gång eller cykel. För gång har vi räknat på 6 km/h, vilket motsvarar 10 minuter per km. För cykel har vi räknat på 17 km/h, vilket motsvarar 3,5 minuter per km.

Two separate analyses are made on this material. The first analysis is made on how time-effective respectively mode of transport is for each district, to respective establishments, as an example "If you live in Norra Fälåden, which mode of transport is most time-effective to Nova / Mobilia?". The second analysis deals with which establishment is most effective, divided on respective mode of transport and district, as an example "If you live in Väster and drive car, is it most time-effective to go to Nova / Mobilia or to Lund City?".

Important to note is that the measure for car only includes the rest time from point a to point b, and therefore does not take into account parking. Therefore the comparison of rest time with car to Nova / Mobilia and city should be done with a new salt, since it is on Nova / Mobilia in most cases much easier to park than in city. Due to difficulties to identify how long time it on average takes to find a parking in Lund City we have had to leave out such a requirement.

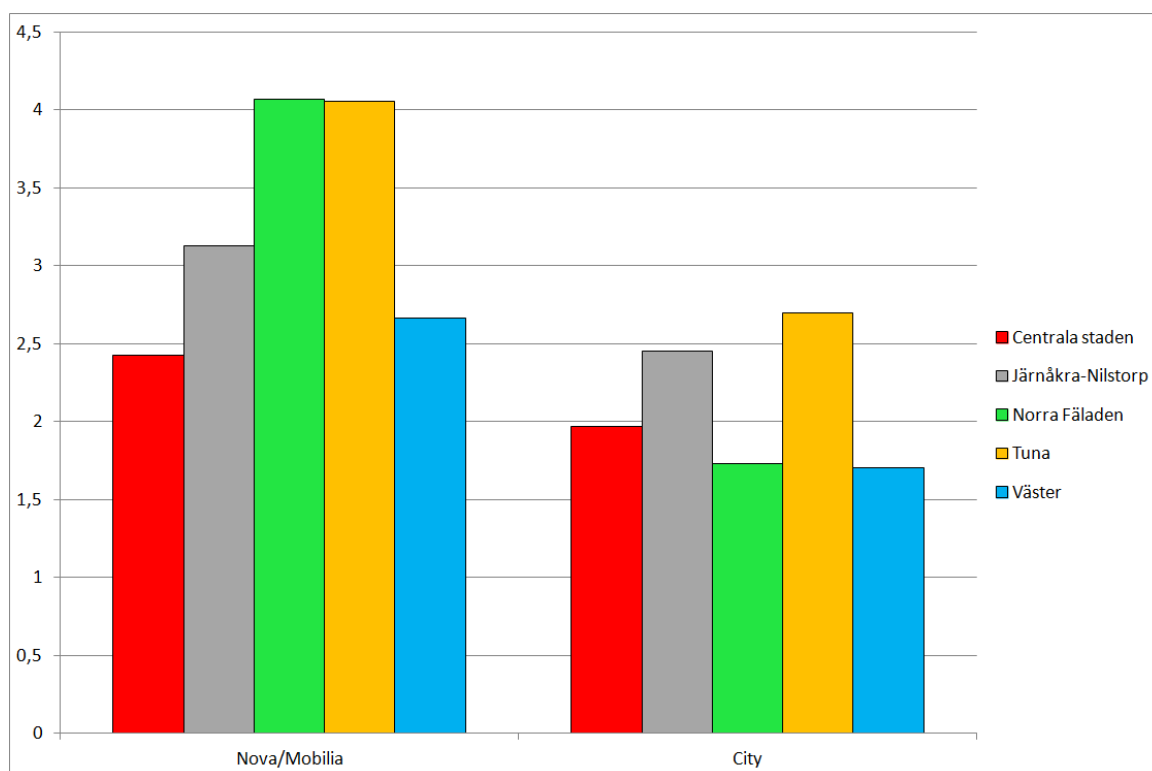
In order to give the reader an impression of the rest times to the different establishments we have calculated the average rest time, regardless of mode of transport, to respective establishments. To Nova / Mobilia Väster has the shortest rest time, followed by Centrala staden, Norra Fälåden, Järnåkra-Nilstorp and Tuna (figure 4.1). To Lund City the result is somewhat reversed. Centrala staden has the shortest rest time, followed by Järnåkra-Nilstorp and Tuna, which measure a nearly identical average rest time. Next longest rest time has Väster, followed by Norra Fälåden. Another result that can be identified is that the average rest times are generally shorter to Lund City than to Nova / Mobilia (see figure 4.1). This is investigated further below.



Figur 4.1: Medelrestid till respektive etablering, fördelad på stadsdel

4.1.1 Vilket är det mest tidseffektiva färdmedlet till respektive etablering?

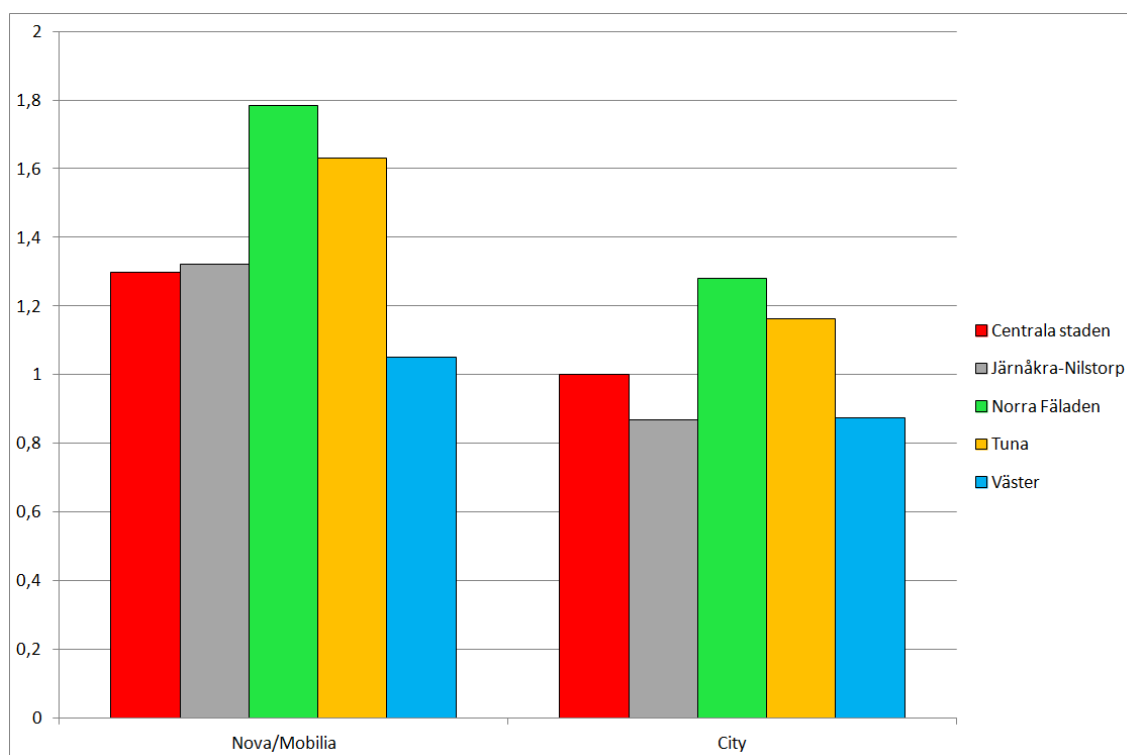
Som tidigare nämnt bör inte restidskvoten mellan kollektivtrafik och bil vara över 2. Det vill säga, kollektivtrafiken är inte ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen ifall resan tar mer än dubbelt så lång tid med kollektiva färdmedel. Som figur 4.2 visar, uppfylls inte detta krav till Nova / Mobilia från en enda av de undersökta stadsdelarna. Centrala staden och Väster är närmast att uppnå målet med värden på cirka 2,5. Järnåkra-Nilstorp uppmäter strax över 3, medan Norra Fälådens och Tunas mätvärden överstiger 4. Kollektivtrafiken kan alltså inte anses som ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen, vad gäller resor till Nova / Mobilia.



Figur 4.2: Restidskvot buss

Vad gäller resor till Lund City är mätvärdena något ljusare. Två stadsdelar, Norra Fäladen och Väster, uppfyller kravet med god marginal. Centrala staden uppfyller precis värdet, medan Järnåkra-Nilstorp och Tuna inte klarar kravet. Till Lund City kan kollektivtrafiken anses vara ett godtagbart alternativ till bilen.

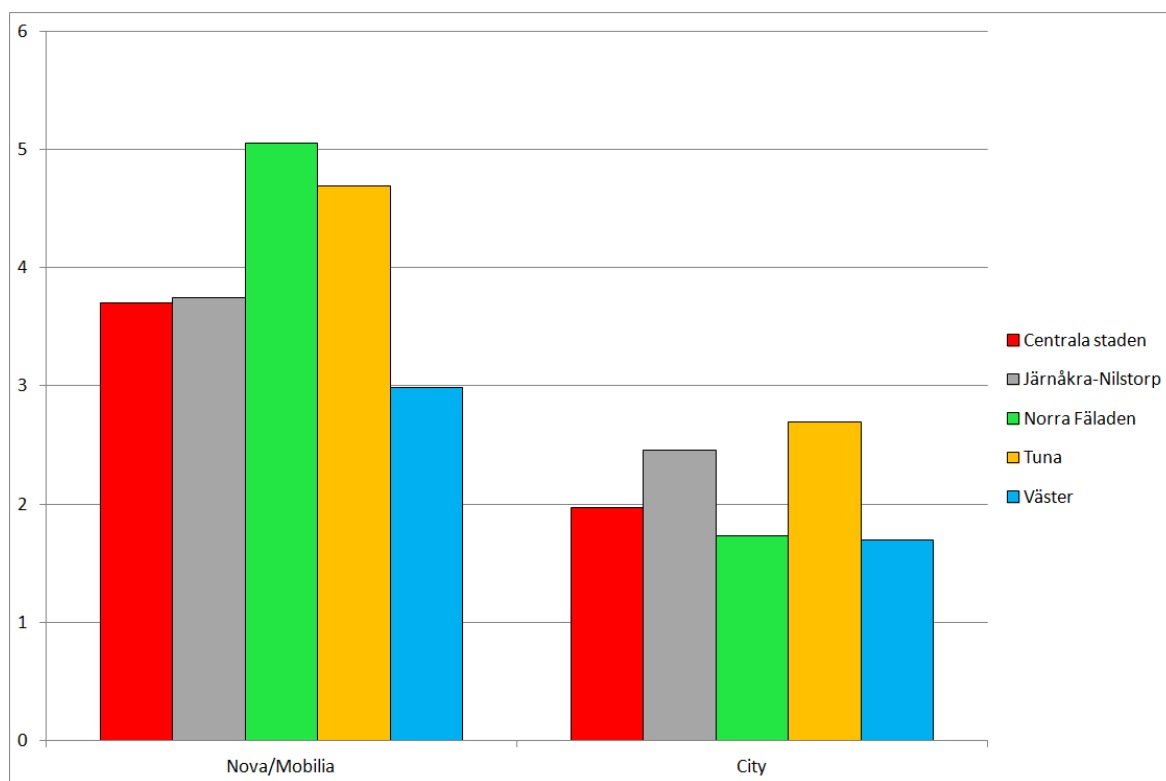
Motsvarande restidskvot för cykel, på sträckor under 5 km, bör inte vara över 1,5. Med andra ord bör inte cykelresan ta mer än 50 % längre tid än motsvarande bilresa. Som figur 4.3 visar uppfyller alla stadsdelar kravet med god marginal vad gäller resor till Lund City. För stadsdelarna Järnåkra-Nilstorp och Väster är det till och med mer tidseffektivt att cykla än att ta bilen. Vad gäller resor till Nova / Mobilia uppfyller alla stadsdelar utom Norra Fäladen och Tuna kravet. Cykeln kan anses som ett mycket konkurrenskraftigt alternativ till både bil och kollektivtrafik, såväl till Lund City som till Nova / Mobilia.



Figur 4.3: Restidskvot cykel

Vi har inte funnit något motsvarande krav som bör uppfyllas för en restidskvot för gång. Gångalternativet är dock intressant, och vi har valt att undersöka det ändå. Tidsmässigt är det av naturliga skäl svårt för gångalternativet att konkurrera med bilen, i alla fall på längre sträckor. Andra faktorer, såsom att det är trevligt och fridfullt att gå, kan stärka gångens konkurrenskraft. Sådana faktorerers betydelse är naturligtvis svåra att uppmäta, men bör ändå beaktas. Vi anser att gångalternativet kan anses som konkurrenskraftigt till bilen så länge sträckan är kortare än 5 km och resan inte tar mer än 3 gånger så lång tid. Som figur 4.4 visar uppfylls detta krav i alla förekommande fall vid resor till Lund City. Till Nova / Mobilia är det dock bara Väster som uppfyller kravet, medan Centrala staden och Järnåkra-Nilstorp har uppmäter värden strax över 3,5. Norra Fäladen och Tuna uppmäter värden över 4. Gång kan alltså ses som ett starkt konkurrenskraftigt alternativ till bilen vad gäller resor till Lund City, medan det inte är lika starkt vad gäller resor till Nova / Mobilia. Gångalternativets konkurrenskraft i förhållande till

kollektivtrafiken kan dock ses som stark, både till Lund City och till Nova / Mobilia.

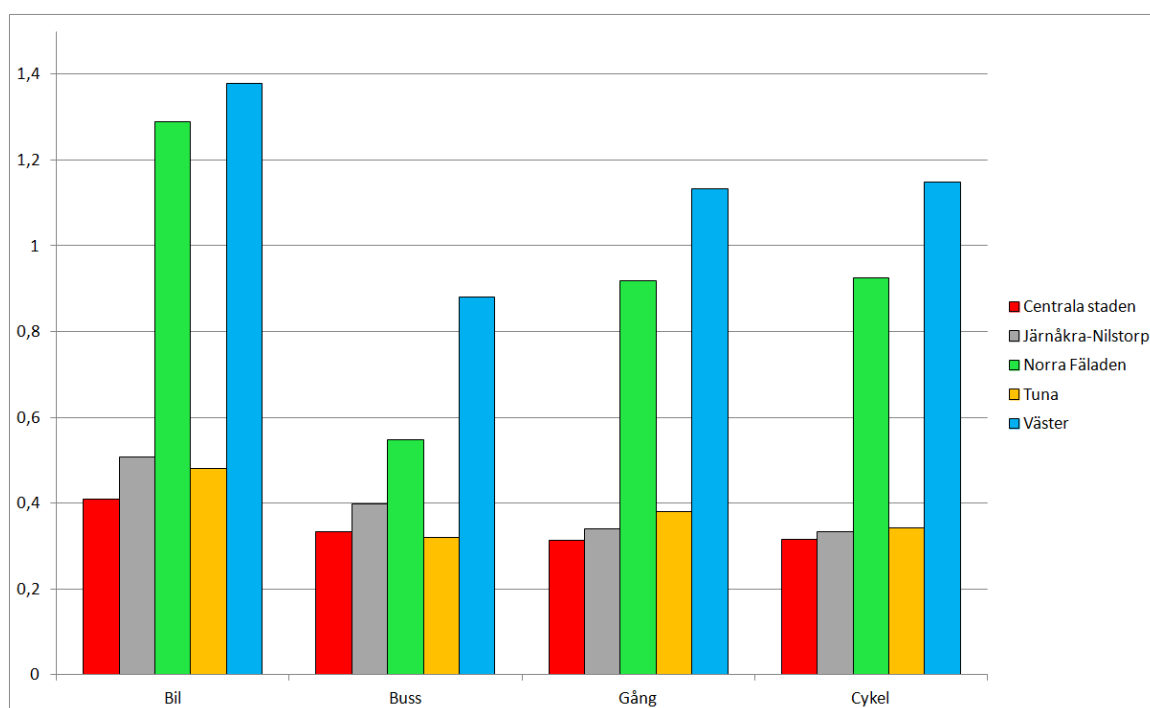


Figur 4.4: Restidskvot gång

4.1.2 Vilket är mest tidseffektivt, Nova / Mobilia eller Lund City?

Måttet på vilket som är mest tidseffektivt att ta sig till av Nova / Mobilia och Lund City har räknats ut genom att dividera resultaten för Lund City med resultaten för Nova / Mobilia. Ett värde på 1 innebär att båda etableringar är lika tidseffektiva. Är värdet under 1 innebär det att Lund City är tidseffektivast, är värdet över 1 innebär det att Nova / Mobilia är tidseffektivast. Exempelvis innebär ett värde på 0,5 att Lund City är dubbelt så tidseffektivt som Nova / Mobilia och ett värde på 2 innebär att Nova / Mobilia är dubbelt så tidseffektivt som Lund City.

Som figur 4.5 visar är Lund City i de flesta fall mest tidseffektivt. Vad gäller tidseffektiviteten med bil är det för Centrala staden, Järnåkra-Nilstorp och Tuna mer än dubbelt så tidseffektivt att ta sig till Lund City. För boende på Väster och Norra Fäladen är det dock mer tidseffektivt att ta sig till Nova / Mobilia, dock ej med lika stark marginal. Detta resultat bör som sagt tas med en nypa salt, då resultatet troligtvis skulle vara mer till Nova/Mobilas fördel ifall parkeringstid vore inräknat.



Figur 4.5: Restidskvot Lund City gentemot Nova / Mobilia

Vad gäller tidseffektivitet med buss är Lund City en klar vinnare. För alla stadsdelar utom Väster är det dubbelt så effektivt eller mer att ta sig till Lund City som till Nova / Mobilia. För Väster är resultatet någorlunda jämnt, med ett värde på 0,9. Detta resultat beror naturligtvis på att det i alla fall utom Väster är så att bussen åker via Lund City, innan den åker vidare mot Nova / Mobilia.

Även för gång och cykel är Lund City mest tidseffektivt. För både gång och cykel gäller att Lund City för Centrala staden, Järnåkra-Nilstorp och Tuna är mer än

dubbelt så tidseffektivt som Nova / Mobilia. För boende på Norra Fäladen är tidseffektiviteten något effektivare till Lund City, medan den för boende på Väster är något effektivare till Nova / Mobilia.

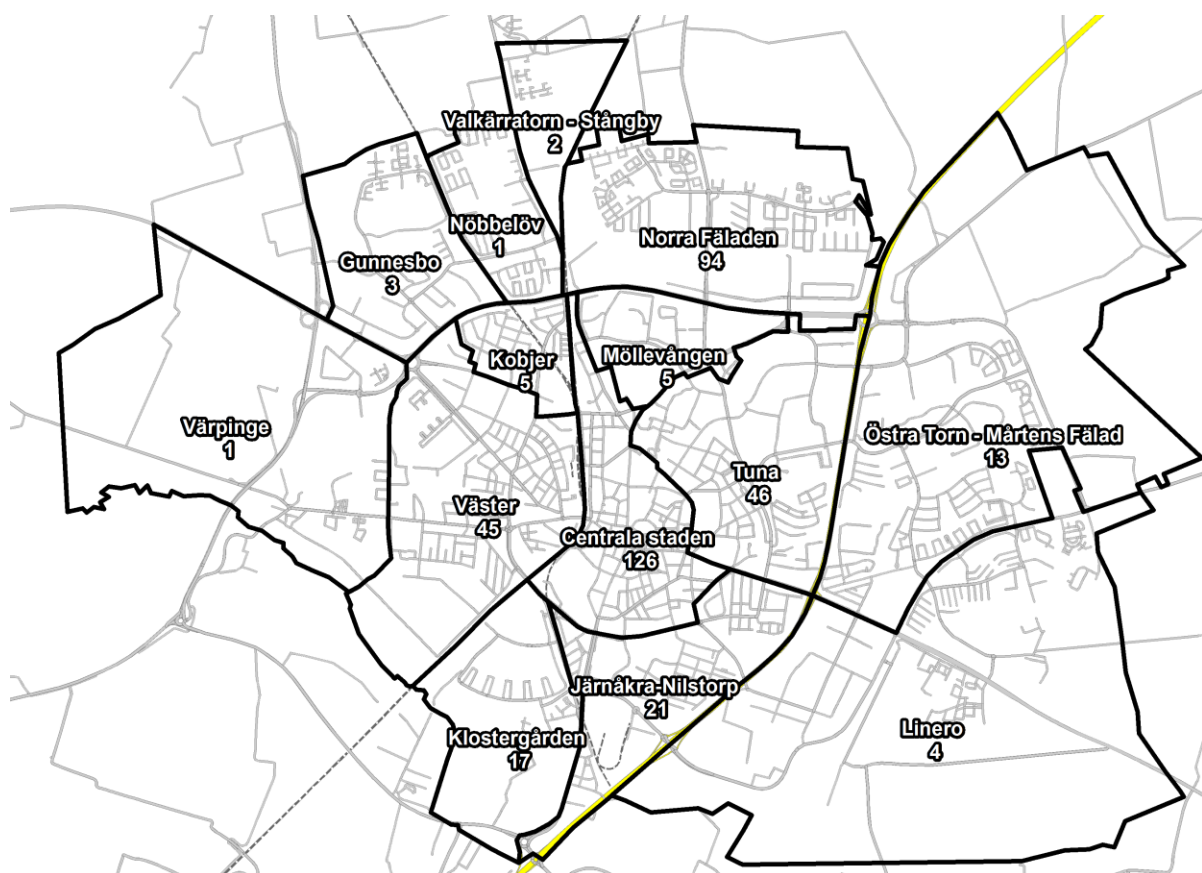
Sammanfattningsvis är Lund City med god marginal mest tidseffektivt för boende i stadsdelarna Centrala staden, Järnåkra-Nilstorp och Tuna. Nova / Mobilia är mest tidseffektivt för boende i stadsdelen Väster, förutom bussresor. För boende på Norra Fäladen är Lund City och Nova / Mobilia relativt jämnt tidseffektiva, dock är Lund City något mer tidseffektivt.

4.2 Enkätanalys

Enkätutskicken genererade totalt 519 svar. Eftersom vi inte hade möjlighet att enbart skicka ut enkäten till studenter bosatta i Lunds tätort, hade vi med ett samlat svarsalternativ för att fånga upp de respondenter som är bosatta utanför Lunds tätort. Denna grupp består av 136 respondenter. Även om denna grupp är stor och vore intressant att undersöka, ligger det utanför ramen för vår studie. Vi har därför räknat dessa svar som bortfall.

Vårt fokus i studien är som tidigare nämnt studenter bosatta i Lunds tätort. Det totala antalet respondenter som uppgett att de bor inom Lunds tätort är 383 personer.

Eftersom vi i studien undersöker resultatet utifrån tidsgeografin, det vill säga platsens och avståndets betydelse för resultatet, bad vi respondenterna att uppge vilken stadsdel de bor i. Flest respondenter, 126 personer, bor i Centrala staden, följt av Norra Fäladen (94) Tuna (46), Väster (45) och Järnåkra-Nilstorp (21). Resten av stadsdelarna har färre än 20 respondenter och utelämnas därför i jämförelserna mellan olika stadsdelar. Att just dessa stadsdelar har flest respondenter var väntat, med tanke på studentbostädernas lokalisering (se kapitel 1.2.1).



Figur 4.6: Antal respondenter fördelat på stadsdel

På grund av dessa förhållanden är en begreppsförklaring för kapitlet nödvändig:

- Om inget annat uppges är det alla respondenter bosatta *inom* Lunds tätort som behandlas.
- Även “totalt” eller “alla respondenter” syftar till alla respondenter bosatta *inom* Lunds tätort.
- Respondenter bosatta *utanför* Lunds tätort behandlas aldrig, om inte så explicit uppges.
- “Stadsdelar”, “Lunds stadsdelar” eller dylikt innebär: Centrala staden, Norra Fäladen, Tuna, Väster samt Järnåkra-Nilstorp. De andra stadsdelarna exkluderas i dessa jämförelser på grund av för få respondenter.

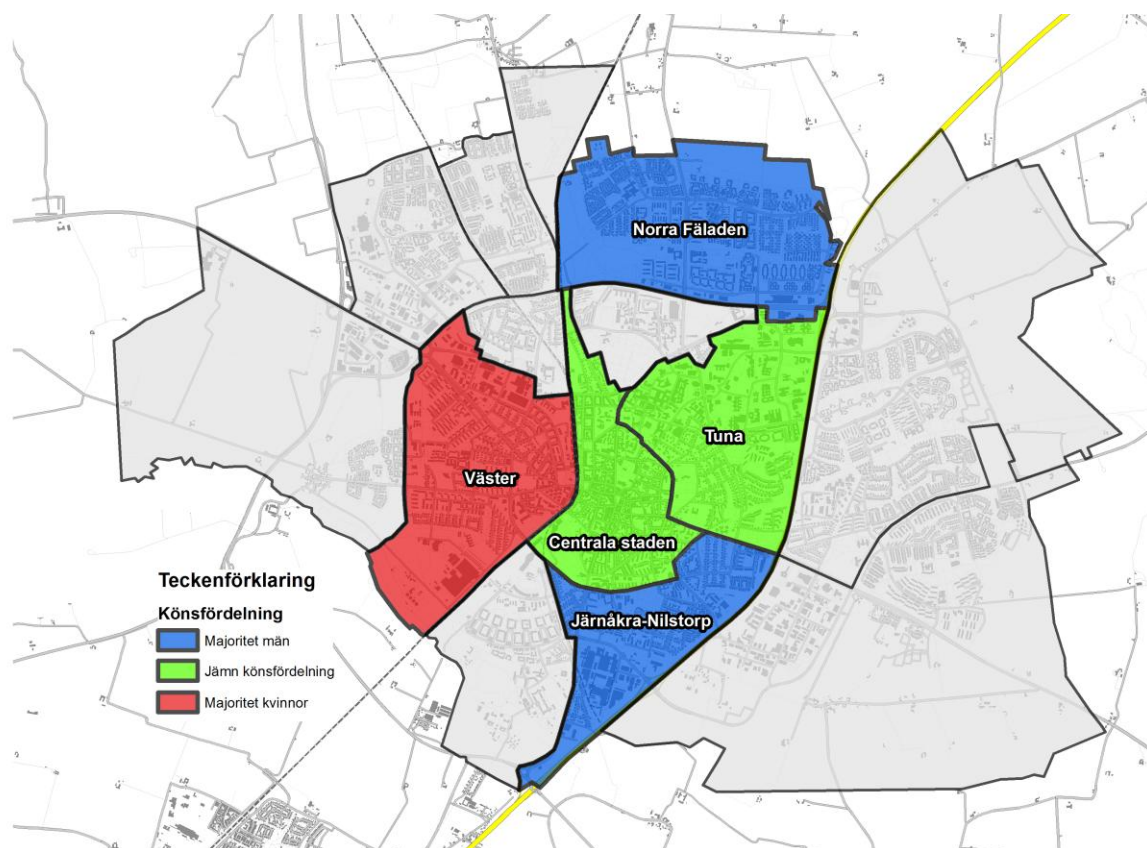
4.2.1 Allmänt

Åldersfördelning

Som förväntat är medelåldern hos respondenterna låg, 25 år. Medelåldern skiljer sig inte heller märkbart mellan de olika stadsdelarna. Mer än hälften av respondenterna är i ålderskategorin 19-24 år och en tredjedel i ålderskategorin 25-29 år. Endast 8 % av respondenterna är 30 år eller äldre.

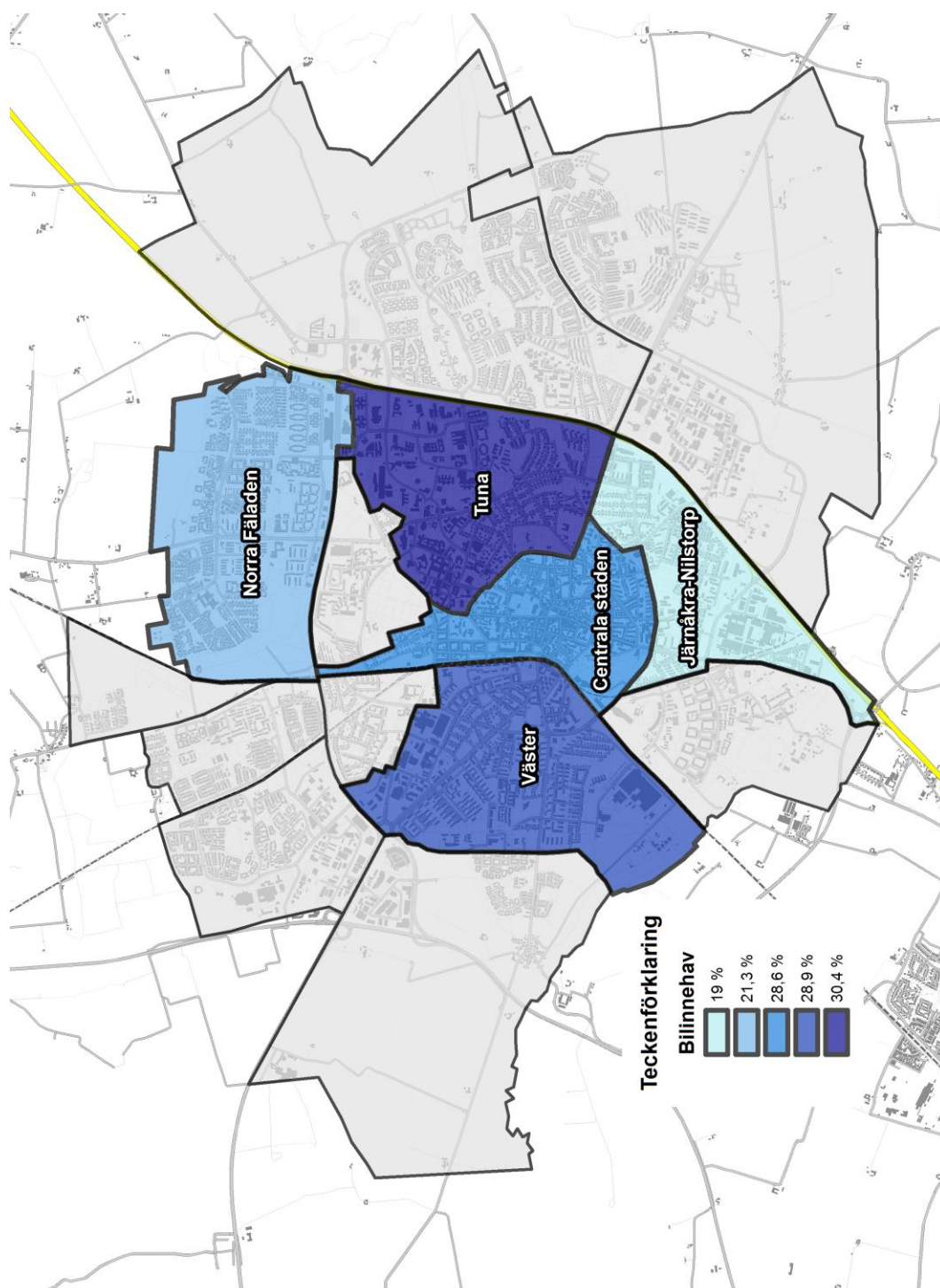
Könsfördelning

Könsfördelningen bland respondenterna för Lunds tätort totalt är jämn, 51 % kvinnor, 48 % män och 1 % som inte velat uppge kön. Per stadsdel räknat skiljer sig dock könsfördelningen väsentligt (se figur 4.7). 66 % av respondenterna ifrån väster är kvinnor, medan motsvarande tal för Järnåkra-Nilstorp och Norra fälåden är 38 % respektive 42 %. I Centrala staden och Tuna är könsfördelningen jämn.



Figur 4.7: Könsfördelning fördelat på stadsdel

Bilnehav



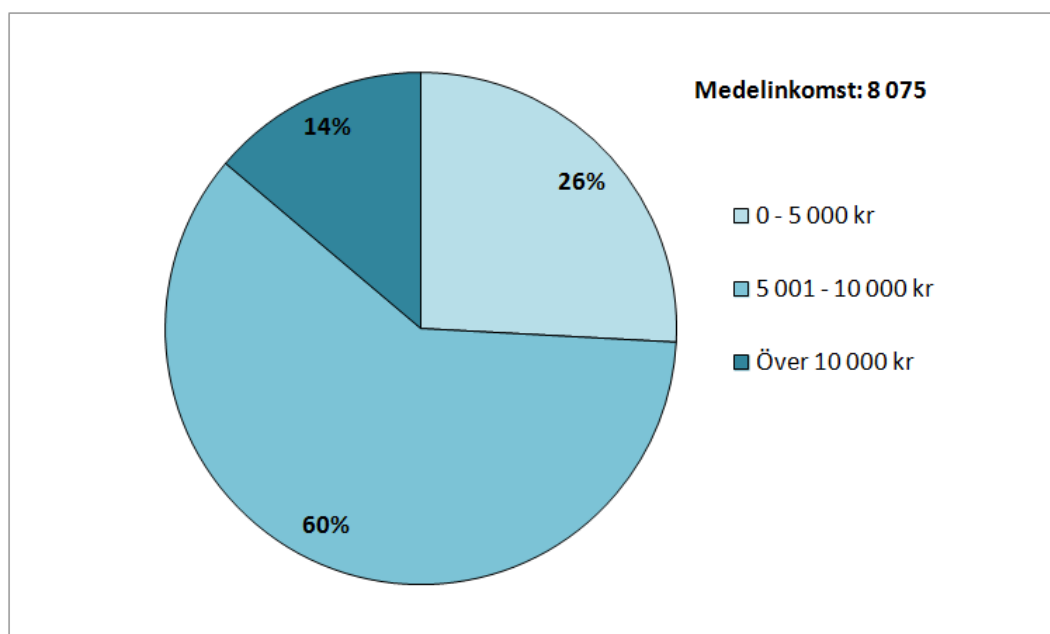
Figur 4.8: Bilnehav per stadsdel

Bilnehavet för Lunds tätort totalt är förhållandevis lågt, endast 27 % av respondenterna uppgav att de har tillgång till bil (se figur 4.8). Detta kan jämföras med det totala bilnehavet per invånare i Lunds kommun, som är 49 % (SCB 2012).

Bilnehavet per stadsdel skiljer sig något. Tuna uppmäter det högsta bilnehavet, över 30 %, medan Järnåkra-Nilstorp och Norra Fälåden uppmäter lägst, med 19 % respektive 21 %. I Centrala staden och på Väster är bilnehavet knappt 29 %.

Inkomst:

Det maximala studiemedlet som en student vid högskola eller Universitet kan erhålla är 8 216 kr, varav 5 496 kr är lån och 2 720 kr är bidrag . För att ha rätt till studiemedel får individen inte ha en högre inkomst per termin än fribeloppet på max 59 480 kr (CSN 2012). Hur mycket varje enskild student får ut i studiemedel anpassas efter i vilken studietakt studenten läser sina högskolepoäng och dess övriga inkomster.



Figur 4.9: Inkomstfördelning och medelinkomst

Den månatliga inkomsten ligger enligt respondenterna inom ett relativt jämnt spektrum för Lunds studenter (se figur 4.9). Hela 60 % av respondenterna uppger sig ha mellan 5 000 kr och 10 000 kr som månatlig inkomst. 26 % uppger sig ha upp till 5 000 kr i månaden som inkomst. Dessa två grupper tillsammans utgör alltså en stor majoritet på 86 % av respondenterna.

De flesta studenter i Lund har alltså en inkomstnivå som ligger nära det månatliga studiemedlet. Endast 14 % uppger att de tjänar mer än 10 000 kr i månaden. Den genomsnittliga inkomsten ligger på 8 075 kr, nästan precis samma nivå som fullt erhållet studiemedel. Denna summa kan jämföras med den genomsnittliga månatliga inkomsten för hela Lunds kommun, vilket är strax över 20 000 kr (SCB 2011a)

Lunds studenter har alltså en relativt jämn ekonomisk situation och de tjänar betydligt mindre än genomsnittet för kommunen.

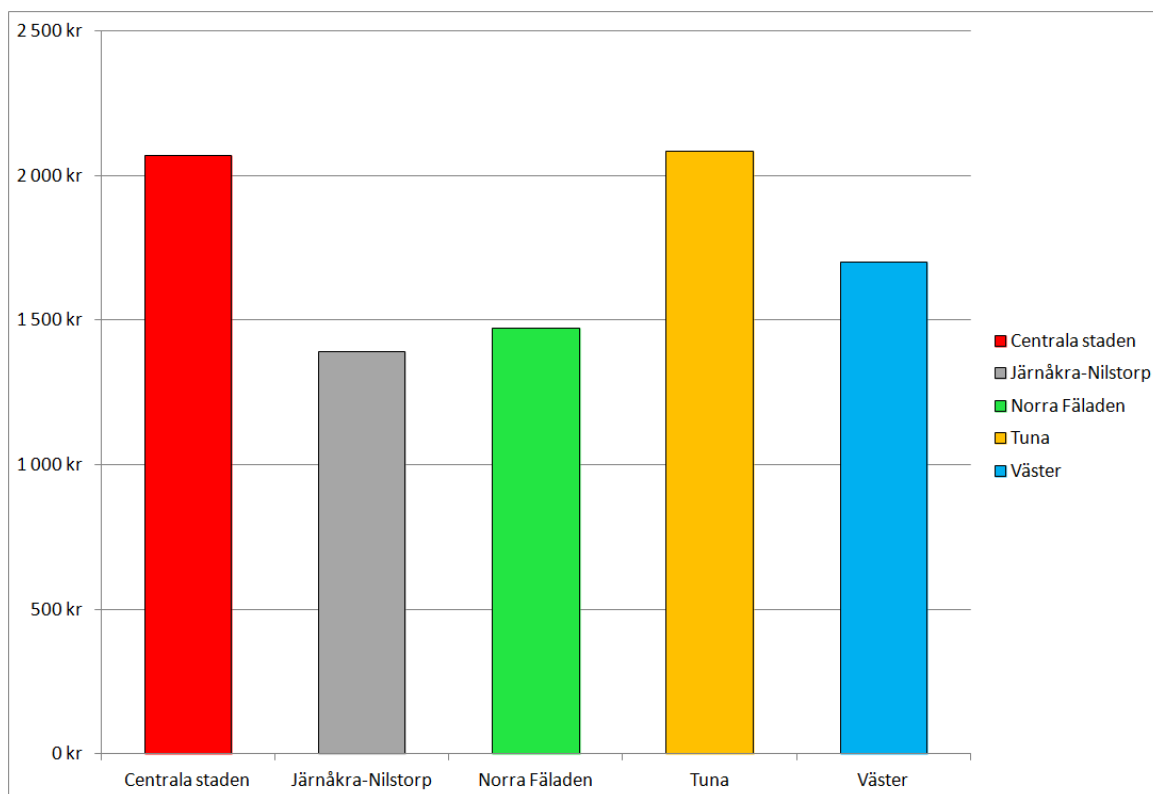
4.2.2 Handelsvanor

I detta avsnitt behandlas studenternas handelsvanor och val av färdmedel till respektive handelsplats.

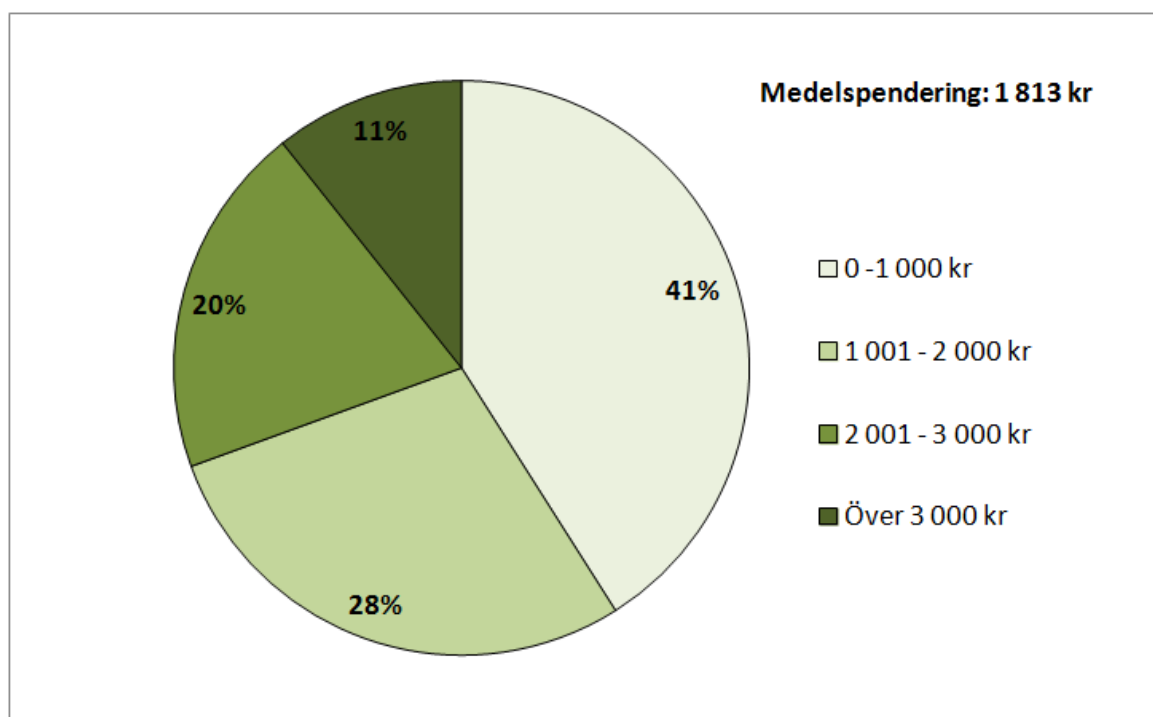
Konsumtionskraft

Inkomsten bland Lunds studenter låg till stor del på en jämn nivå, men hur spenderar studenterna sina pengar?

Det totala medelvärdet på vad en Lundastudent spenderar på detaljhandel per månad är ca: 1 800 kr. Summan skiljer sig dock en del åt inom staden (se figur 4.10). Studenterna som bor i Centrala staden spenderar mest per månad, ca: 2 000 kr, medan de som spenderar minst bor i Järnåkra-Nilstorp och lägger ca: 1 400 kr i månaden på detaljhandel.



Figur 4.10: Medelspendering fördelat på stadsdel



Figur 4.11: Spenderingsfördelning och medelspendering

41 % av respondenterna uppger sig spendera upp till 1 000 kr per månad på detaljhandelsvaror (se figur 4.11). 28 % spenderar mellan 1 000 - 2 000 kr. Tillsammans utgör de två grupperna nästan 70 %. En majoritet av Lunds studenter lägger alltså 2 000 kr eller mindre på detaljhandelsvaror per månad.

En relativt stor grupp, 20 %, spenderar upp till 3 000 kr per månad på detaljhandel, resterande 11 % spenderar över 3 000 kr.

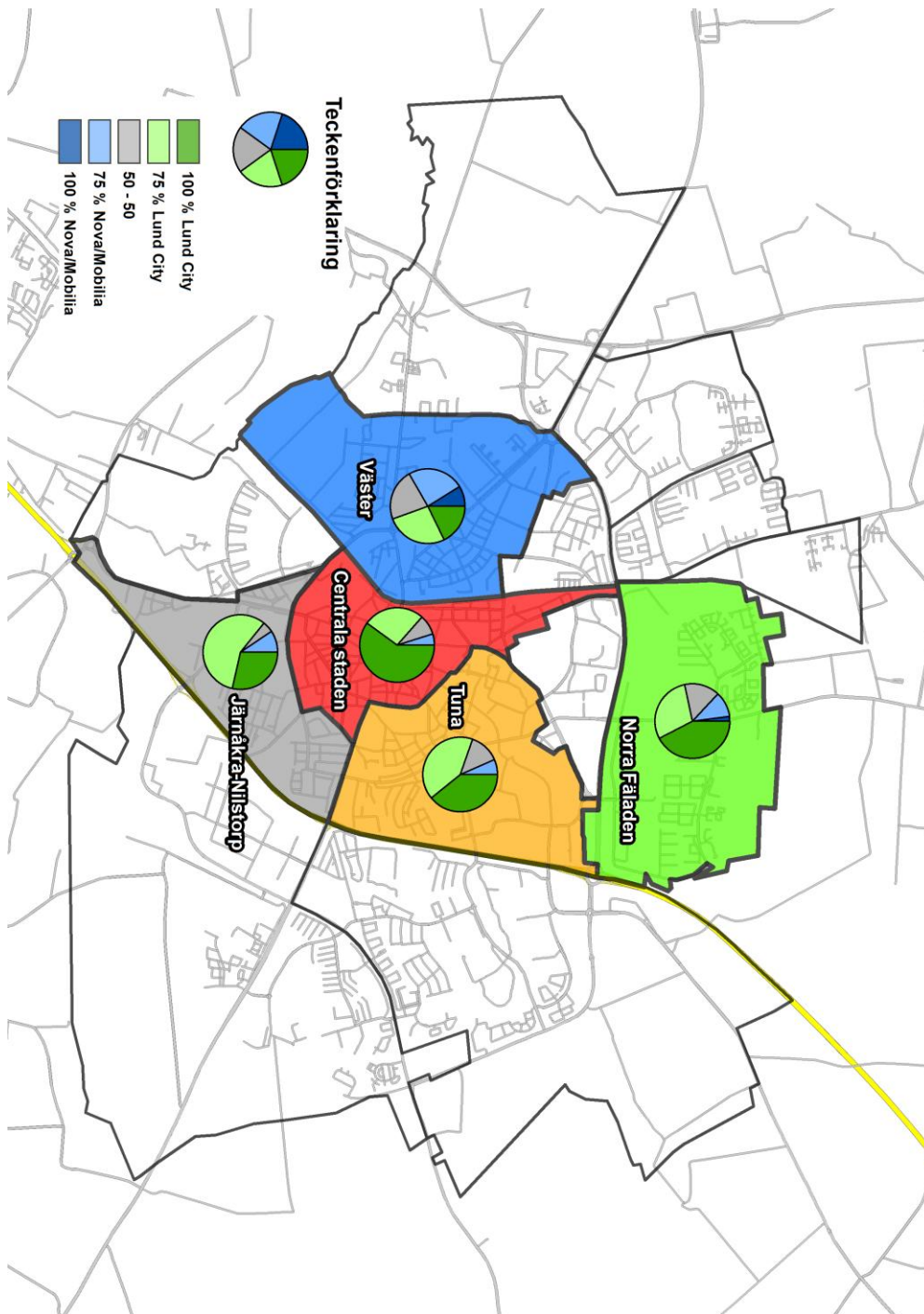
Hur mycket studenterna spenderar per månad ligger på en lika samlad nivå som hur mycket de har i inkomst. En typisk student lägger ca: 25 % av sin inkomst på detaljhandel.

Var handlar studenterna?

Som tidigare visat har studenter inte samma förutsättningar som resten av Lunds invånare när det kommer till bland annat inkomst och bilinnehav. Hur påverkar det var studenter handlar? Enligt tidsgeografin borde studenter i större utsträckning hålla sig till de områdena de bor. Eftersom de har lägre tillgång till bil blir avståndet ett större hinder i deras vardag. De tidsgeografiska hållplatser som ligger närmast får en klar konkurrensfördel. Som restidskvoten visade är Lund City mest tidseffektivt för majoriteten av studenterna.

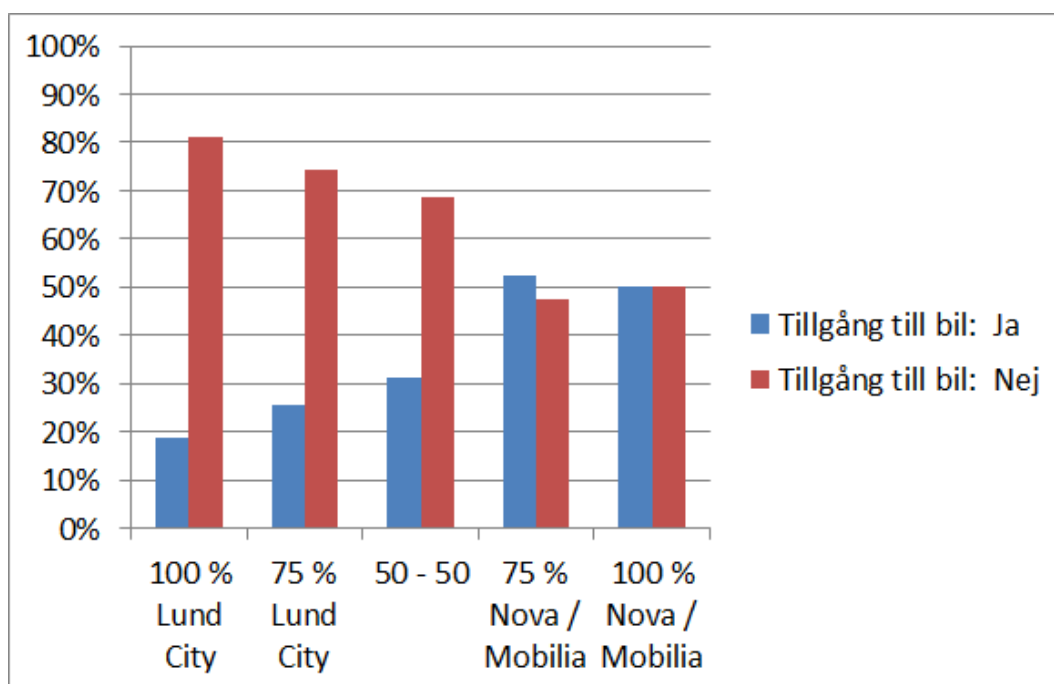
14 % av respondenterna gör mer än hälften av sina inköp på Nova / Mobilia, medans hela 71 % gör mer än hälften av sina inköp i city. Det är tydligt att city betjänar en överväldigande majoritet av Lunds studenter. 41 % av respondenterna uppger att de gör 100 % av sina inköp i city, jämfört med 3 % som gör alla sina inköp på Nova / Mobilia. 30 % uppger att de gör tre fjärdedelar av sina inköp i city, motsvarande siffra på Nova / Mobilia är 11 %.

Samtidigt som Lunds studenter totalt handlar mest i city, har det stor betydelse var man bor någonstans inom staden (se figur 4.12). Studenterna som bor i Centrala staden gör en överväldigande majoritet av sina inköp i city medans de som bor i området Väster närmast Nova / Mobilia, gör majoriteten av inköpen på Nova / Mobilia.



Figur 4.12: Var handlar studenterna?

Att fördelningen ser ut som den gör kan bland annat förklaras med tidsgeografin. När platser konkurrerar inte bara genom priser utan även genom tillgänglighet och avstånd blir tiden viktig. Det är mest tidseffektivt för en student på Väster att handla på Nova / Mobilia eftersom det ligger närmast, konkurrens om tid och rum väger alltså tungt för studenter. Det blir även intressant att koppla samman var man handlar med bilnehav. Enligt tidsgeografin skulle Nova / Mobilia bli förhållandevis mer attraktivt att handla på om man har tillgång till bil, även om man bor längre ifrån, eftersom tidseffektiviteten med bil till Nova / Mobilia är så pass bra. Lund City är så pass otillgängligt med bil att man ändå kan spara mer tid genom att köra en längre sträcka till Nova / Mobilia.



Figur 4.13: Hur påverkar bilinnehavet val av handelsplats?

Av de som gör 100 % av sina inköp i city har 20 % tillgång till bil, jämfört med de som gör 100 % på Nova / Mobilia där 50 % har tillgång till bil (se figur 4.13). Bland de som utför 75 % av sina inköp på Nova / Mobilia ligger bilinnehavet på strax under 50 %, motsvarande siffra bland de som gör 75 % av inköpen i city

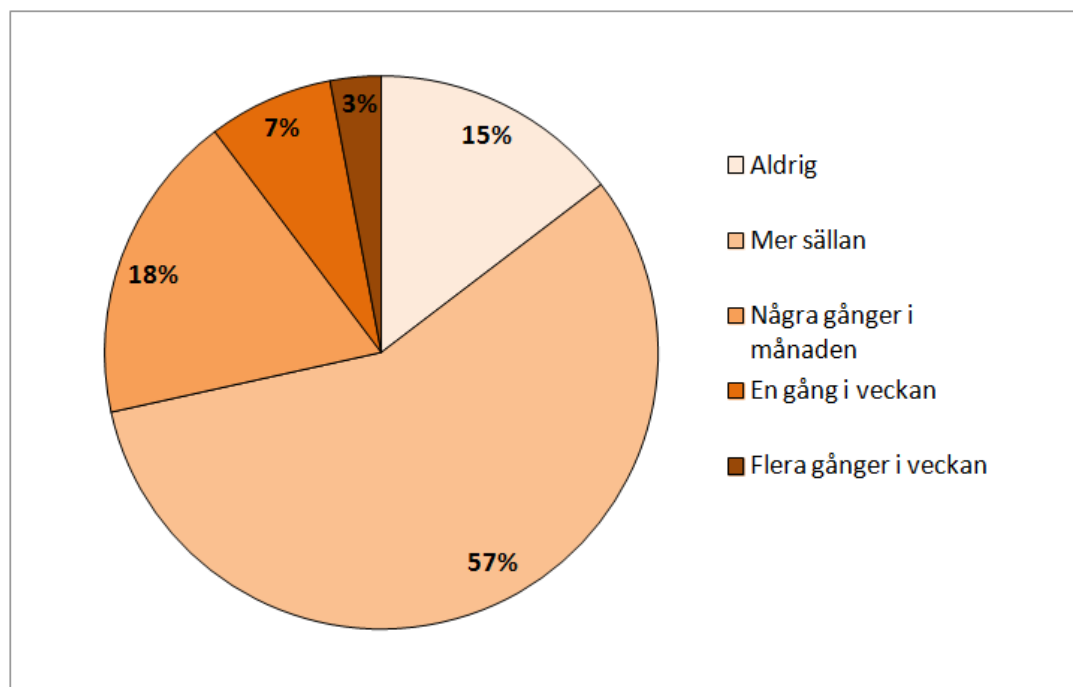
ligger på 25 %. Det finns alltså ett tydligt samband mellan bilnehav och var handeln sker.

Sammanlagt handlar studenterna mest i city, även om Nova / Mobilia kan vara ett alternativ, främst för de som bor nära eller har tillgång till bil.

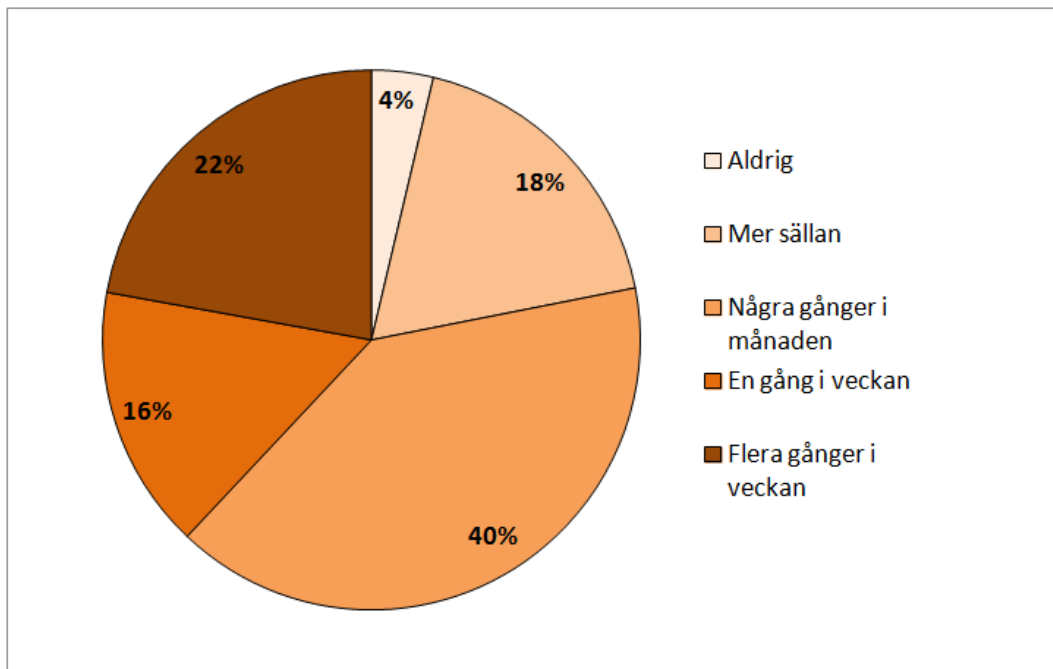
Hur ofta handlar studenter på Nova / Mobilia och i Lund City?

Handlar studenten ofta och lite eller är det sällan och mycket som gäller? Att en större andel av studenternas inköp sker i city vet vi redan, men gäller det alla olika sorters varor, och hur ofta sker inköpen?

38 % av Studenterna uppger att de handlar en gång eller mer i veckan i Lund City. På Nova / Mobilia är det bara 10 % som handlar lika ofta. De som handlar några gånger i månaden eller mer sällan i city uppgår till 58 % medans på Nova / Mobilia är motsvarande siffra hela 75 % (se figur 4.14 och 4.15).



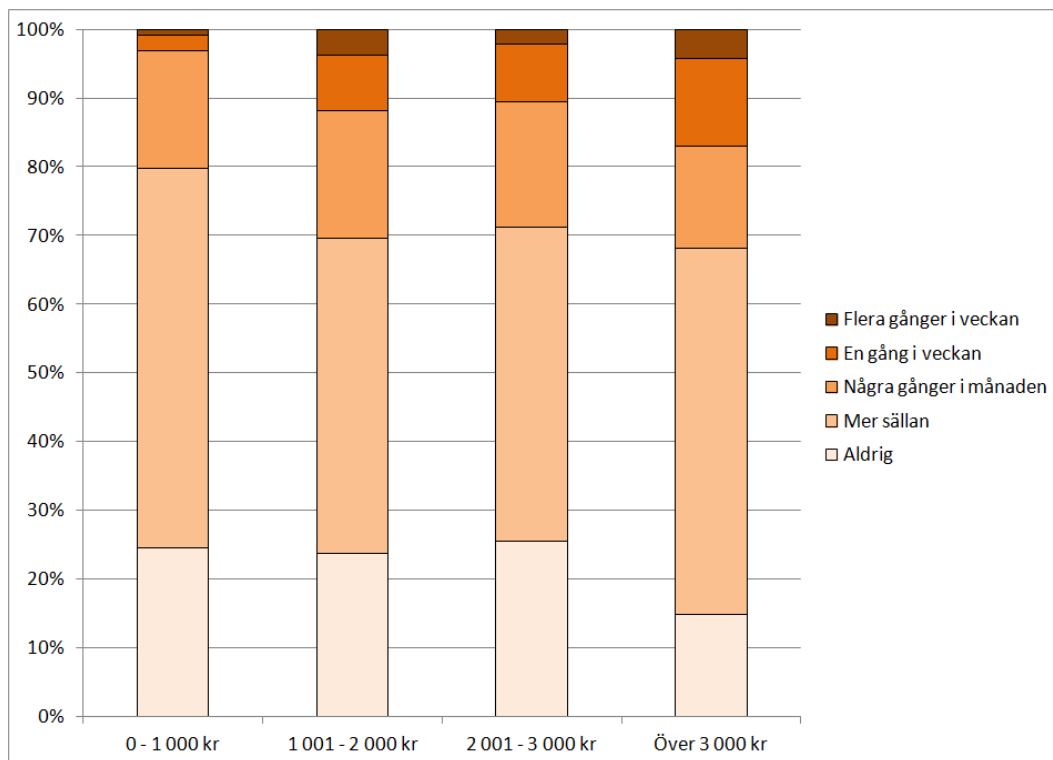
Figur 4.14: Hur ofta handlar du på Nova / Mobilia?



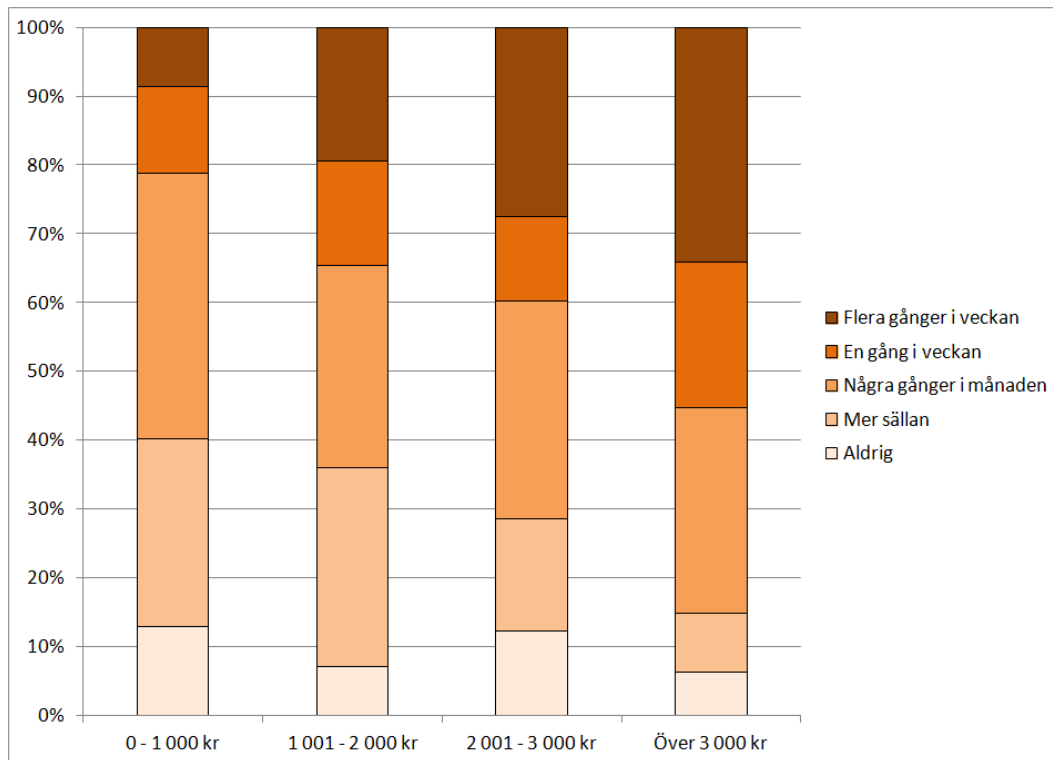
Figur 4.15: Hur ofta handlar du i Lund City?

Det är lätt att se hur studenter handlar mer frekvent i city än på Nova / Mobilia (se figur 4.16 och 4.17). I Lund City finns det ett tydligt mönster med hur mycket de spenderar i månaden och hur ofta de handlar i city. Av de som spenderar upp till 1 000 kr i månaden handlar 10 % flera gånger i veckan i veckan i Lund City. Bland de som spenderar över 3 000 kr i månaden är samma siffra 30 %. De som spenderar mer pengar i city handlar också där mer frekvent, på Nova / Mobilia är det inte samma mönster.

Hur ofta studenterna handlar på Nova / Mobilia skiljer sig väldigt lite oavsett hur mycket de spenderar i månaden. Bland de som spenderar upp till 1 000 kr i månaden är det 2 procent som uppger att de handlar på Nova / Mobilia flera gånger i veckan. Bland de som spenderar mest, över 3 000 kr per månad, uppger sig 4 % handla på Nova / Mobilia flera gånger i veckan.



Figur 4.16: Hur ofta handlar du på Nova / Mobilia? Fördelat på spenderingskategorier.



Figur 4.17: Hur ofta handlar du i Lund City? Fördelat på spenderingskategorier.

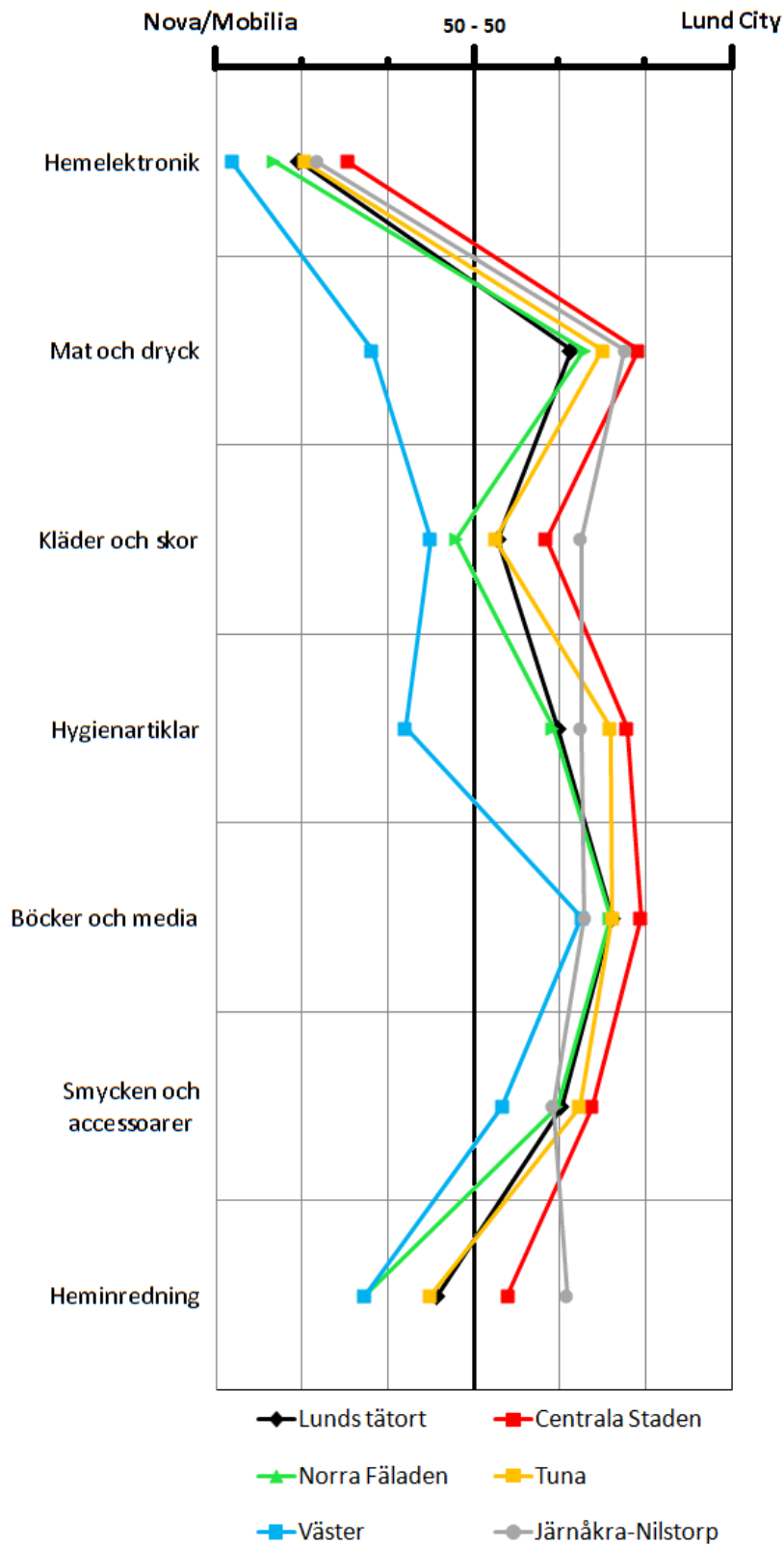
Det handlar alltså bara om några procentenheters skillnad på Nova / Mobilia mellan hur ofta de olika spenderingsgrupperna handlar där, jämfört med i city där det skiljer 20 procentenheter. Ovanstående tyder på att studenter gör ett större antal inköp av mindre karaktär i city, jämfört med Nova / Mobilia där det förhållandevis görs färre men större inköp. Detta kan bero på tidseffektiviteten för de olika platserna. Oavsett om du bor i Väster, stadsdelen närmast Nova / Mobilia, blir det inte lika nära att handla som om du bor t.ex. i Centrala staden och handlar i city. Ett köp på Nova / Mobilia är antagligen mer planerat och mindre av spontanköpskaraktären än de i Lund City, vilket kan förklara att de skiljer sig så pass mellan city och Nova / Mobilia.

Vilken typ av varor handlar studenterna på respektive etablering?

Även om Lunds cityhandel slår Nova / Mobilia på de flesta punkter finns det de varor som studenterna faktiskt föredrar att köpa på Nova / Mobilia.

Likheten mellan de olika stadsdelarna är stor, även om Väster sticker ut på en del punkter. Oavsett i vilken stadsdel studenten bor föredrar denna att köpa sin hemelektronik på Nova / Mobilia. I kontrast mot detta föredrar alla stadsdelar att köpa sina böcker och media i Lund City (se figur 4.18).

Resultatet är inte helt överraskande. Det är bara i Lund City som Akademibokhandeln har studentlitteratur, vilket gör city till det självklara valet för böcker och media. Ska det köpas hemelektronik är det bara på Nova / Mobilia som de stora varuhusen med de lägsta priserna finns, dessutom är hemelektronik ofta stora varor som är otympliga att bära omkring på, varför en bil eller busstur till Nova / Mobilia blir attraktivt. Tidseffektiviteten kan tänkas bli mindre viktig när priset och/eller storleken på varan ökar.



Figur 4.18: Vilken typ av varor handlar studenterna på respektive etablering?

Heminredning föredrar samtliga stadsdelar förutom Centrala staden och Järnåka-
Nilstorp att köpa på Nova / Mobilia, antagligen för samma skäl som
hemelektroniken, stora otympliga varor och bäst utbud med lägst priser på Nova /
Mobilia. Det är intressant att se hur tid och pris / kvalité konkurrerar med
varandra. Eftersom det bara är Centrala staden och Järnåka-
Nilstorp som inte föredrar att handla sin heminredning på Nova / Mobilia, får man anta att Nova /
Mobilia har de bästa priserna eller det bästa utbudet eftersom en så stor majoritet
av studenterna föredrar dem. För studenterna i Centrala staden och Järnåkra-
Nilstorp är det dock inte tillräckligt stor skillnad på priser och utbud för att de ska
lämna sin stadsdel eller i Järnåkra-
Nilstorps fall, ta sig den betydligt längre
sträckan till Nova / Mobilia, tidseffektiviteten väger för majoriteten av dem
fortfarande tyngst och de handlar i Lund City.

Övriga varukategorier föredrar studenterna att köpa i city, med undantag av
Väster som är starkt orienterat mot Nova / Mobilia. I stort sett är city att föredra
förutom när det ska köpas enstaka stora och dyra varor. Mönstret med hur
stadsdelarnas lokalisering och tidseffektivitet till respektive handelsplats påverkar
var du handlar är genomgående för all konsumtion.

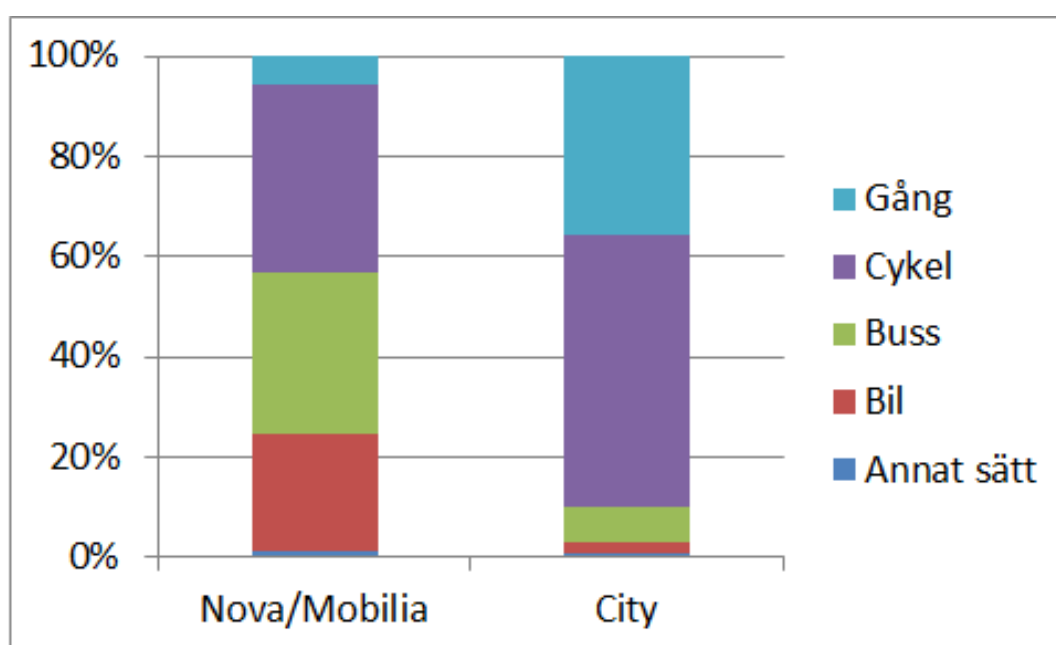
Hur tar de sig dit?

Det finns ett klart och tydligt mönster ibland Lunds studenter: många fler
använder bilen för att ta sig till Nova / Mobilia än vad de gör för att ta sig till city
(se figur 4.19).. Endast två och en halv procent av resorna till city sker med bil.
Motsvarande siffra för Nova / Mobilia är strax över 23 %, vilket är nära det totala
bilinnehavet bland respondenterna (27 %).

Även bussresandet utgör en mycket större andel av resorna till Nova / Mobilia än
till city. Runt 32 % åker buss till Nova / Mobilia, medan motsvarande siffra för
city är lite mer än 7 %.

Cykeln är det klart dominerande resvalet till city; 55 % uppgav att de cyklar till city. Cyklandet till Nova / Mobilia utgör strax över 37 %, vilket innebär att cykeln är det dominerande resvalet även till Nova, dock ej lika starkt som till city.

Nästan 37 % uppgav att de går in till city, medan motsvarande siffra för Nova / Mobilia endast är knappt 7 %. Det finns alltså en klar och tydlig motpol mellan områdena, där motordrivna resesätt (bil, buss) tillsammans utgör två tredjedelar av resorna till Nova / Mobilia, medan gång och cykel utgör över 90 % av resorna till city.



Figur 4.19: Hur tar sig studenterna till respektive etablering?

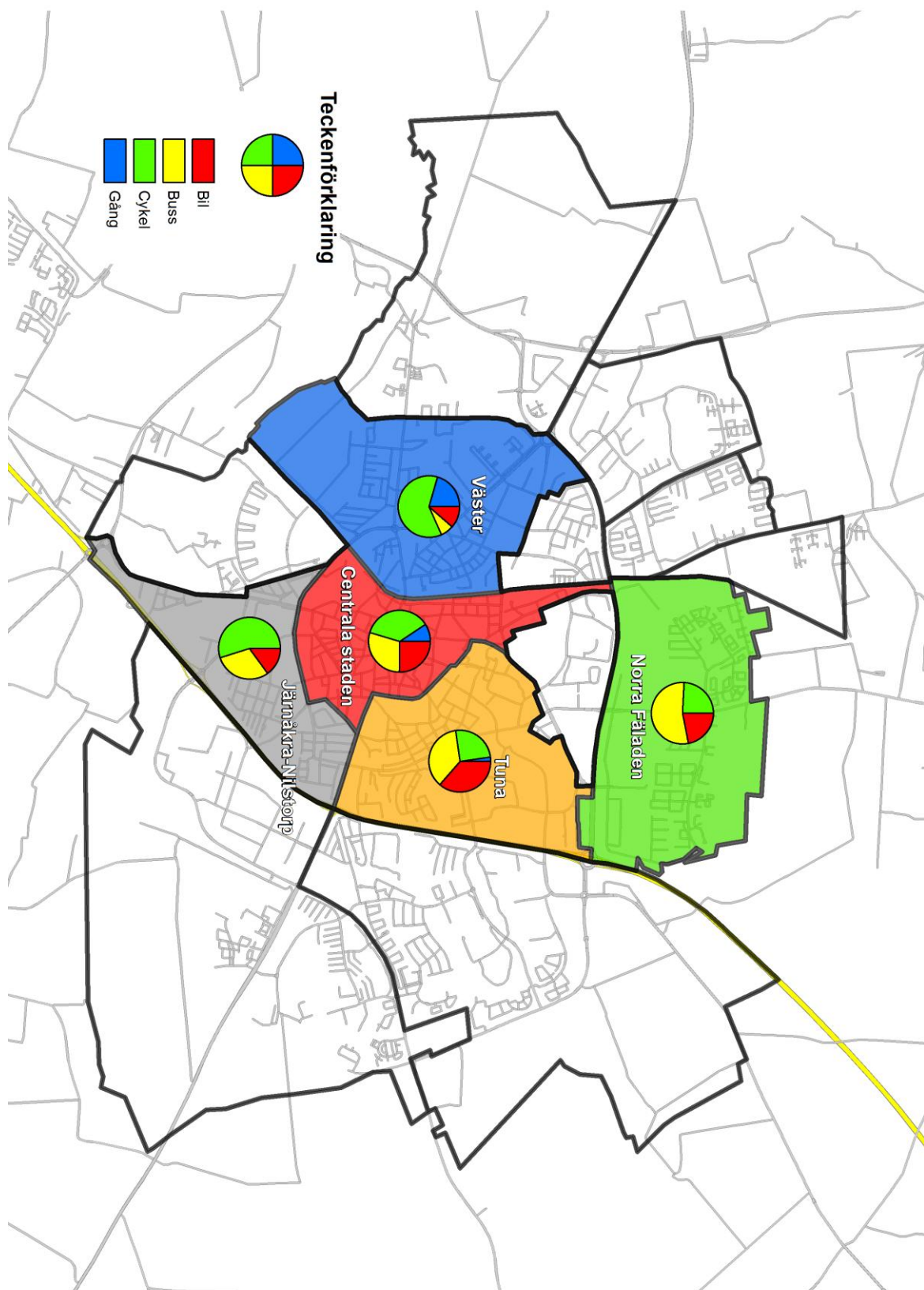
Resultatet kan förklaras med restidskvoterna som behandlats ovan. Att restidskvoten för gång och cykel till Lund City kan anses vara mycket konkurrenskraftig återspeglas tydlig i respondenternas svar. Cykeln som färdmedel kan även anses som ett mycket konkurrenskraftigt alternativ vid resor till Nova / Mobilia, medan gång ej kan anses konkurrenskraftigt. Detta återspeglas också tydligt i respondenternas svar. Även bilens konkurrenskraft vid resor till Nova / Mobilia går tydligt att urskilja i resultatet. Något förvånande är dock den

höga andelen bussresor till Nova / Mobilia, trots dess låga konkurrenskraft. Detta kan dock tänkas bero på att varorna som inhandlas på Nova / Mobilia, som ovan nämnt, kan vara tunga och/eller otympliga, vilket höjer bussens relativa konkurrenskraft gentemot cykel och gång.

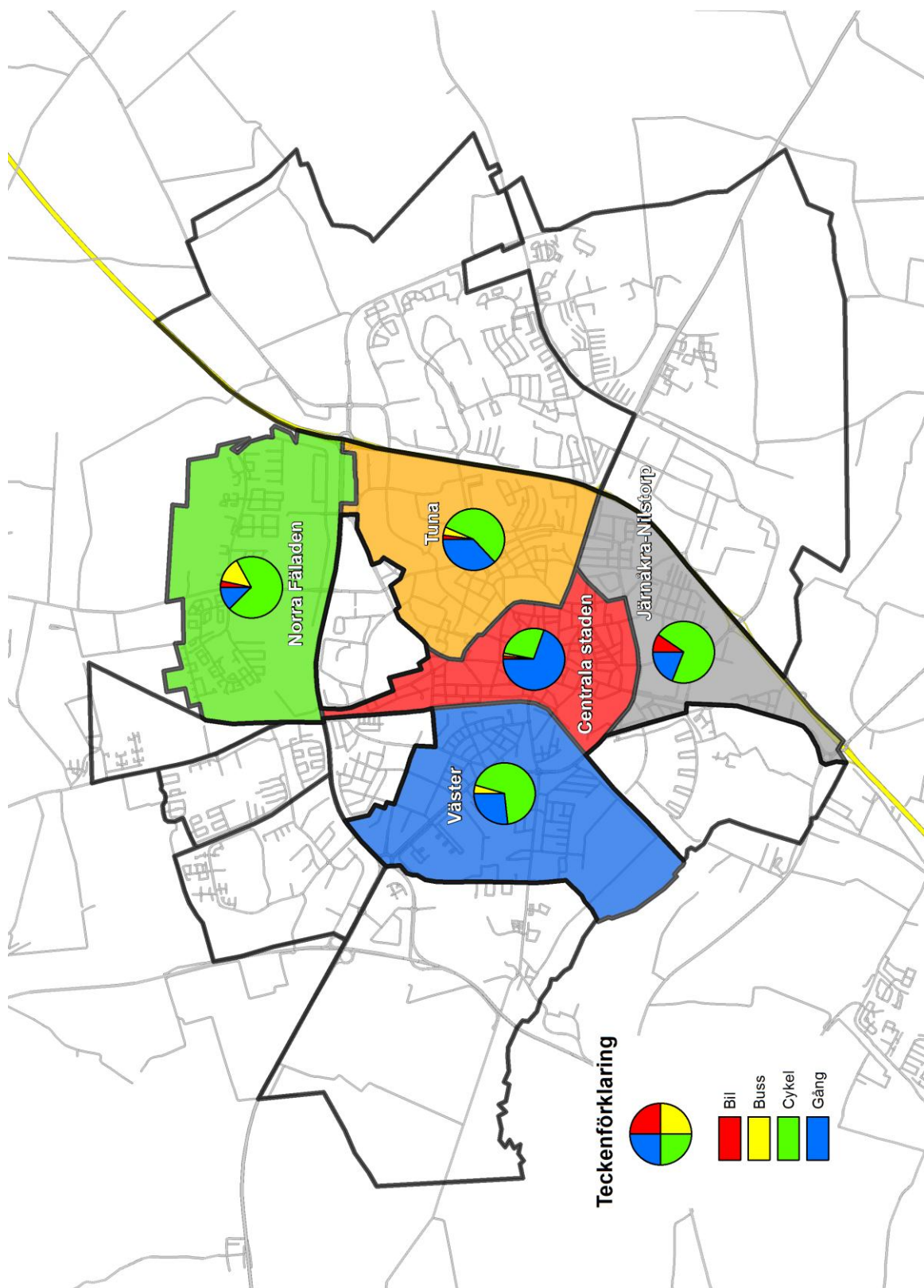
Mönstret ovan återspeglar till viss del resultatet i Trivectors studie (se kapitel 3.1.2), i den mån att en klart större andel av resorna till Nova / Mobilia sker med bil än de till city (82 % gentemot 18 %). En väsentlig skillnad mellan vårt resultat och Trivectors resultat är dock att bilresorna, både till Nova Lund och till city, utgjorde en mycket större andel bland Trivectors respondenter. Detta förefaller dock naturligt eftersom bilinnehavet bland studenter, som ovan visat, är mycket lägre än bland invånarna i kommunen som helhet.

Även per stadsdel sett så är cykeln det dominerande resvalet för att ta sig till city, med undantag av de respondenter som bor i Centrala staden, där det dominanta valet istället är att gå. Ett intressant fenomen är att det endast är bland respondenterna från Norra Fäladen där buss som resval utgör en betydande bit, 13,5 %, medan det enbart är bland respondenterna från Järnåkra-Nilstorp, som uppmätte lägst bilinnehav, som bilen utgör över 5 % av resvalet. Avståndet tycks alltså inte ha någon större betydelse för resvalet till city, utan majoriteten av studenterna går eller cyklar till city oavsett vilken stadsdel de är bosatta i.

Vad gäller resorna till Nova / Mobilia har avståndet en större betydelse för valet av färdmedel. På Väster, vilket är närmast Nova / Mobilia, utgör cykel och gång tillsammans över 80 % av valet av färdmedel. Med undantag för att knappt 10 % ifrån Centrala staden går till Nova / Mobilia, är gång som resval bland de övriga stadsdelarna så gott som obefintligt. Cykel som färdmedel är ett mycket vanligt alternativ för boende i Järnåkra-Nilstorp, där över 50 % cyklar till Nova / Mobilia, medan det på Norra Fäladen, Tuna och Centrala staden utgör mellan 20 och 30 %.



Figur 4.20: Hur tar sig studenterna till Nova / Mobilia?



Figur 4.21: Hur tar sig studenterna till Lund City

Bilen som färdmedel till Nova / Mobilia utgör endast något över 10 % bland respondenterna på Väster. På Norra Fäladen och i Centrala staden utgör bilen som färdmedel däremot cirka en fjärdedel, och på Tuna över en tredjedel. Bilen som färdmedel till Nova / Mobilia utgör alltså, med undantag från Väster, ungefär samma andel som bilinnehavet i dessa stadsdelar. Även buss som färdmedel påverkas tydligt av avståndet. Knappt 7 % av respondenterna på Väster uppgav att de åker buss till Nova / Mobilia. På Tuna, Järnåkra-Nilstorp och Centrala Staden utgör buss som färdmedel däremot runt en fjärdedel och på Norra Fäladen är motsvarande siffra 54 %. Det går alltså klart och tydligt att urskilja att de "muskeldrivna" färdmedlen med ökat avstånd ger vika till förmån för de motordrivna färdmedlen, vilket också kan förklaras med att gång och cykelns relativa tidseffektivitet gentemot motordrivna färdmedel minskar ju längre avståndet är.

Alla människor, även studenter försöker maximera nyttan av sin tid. Eftersom tiden som har gått aldrig kommer tillbaka är det viktigt att välja det sätt som sparar en mest tid. För att kunna stanna på alla tidsgeografiska hållplatser som krävs av en student på en dag måste denne maximera nyttan av tiden genom att välja det färdmedel som tar honom snabbast till målet, så att han i tid kan fortsätta till nästa plats.

4.2.3 Attityd

I detta avsnitt behandlas frågorna om attityden mot respektive handelsplats, det vill säga vad studenterna tycker om Nova / Mobilia och Lund City, samt hur de upplever dessa utifrån olika aspekter.

Vad rekommenderar studenten?

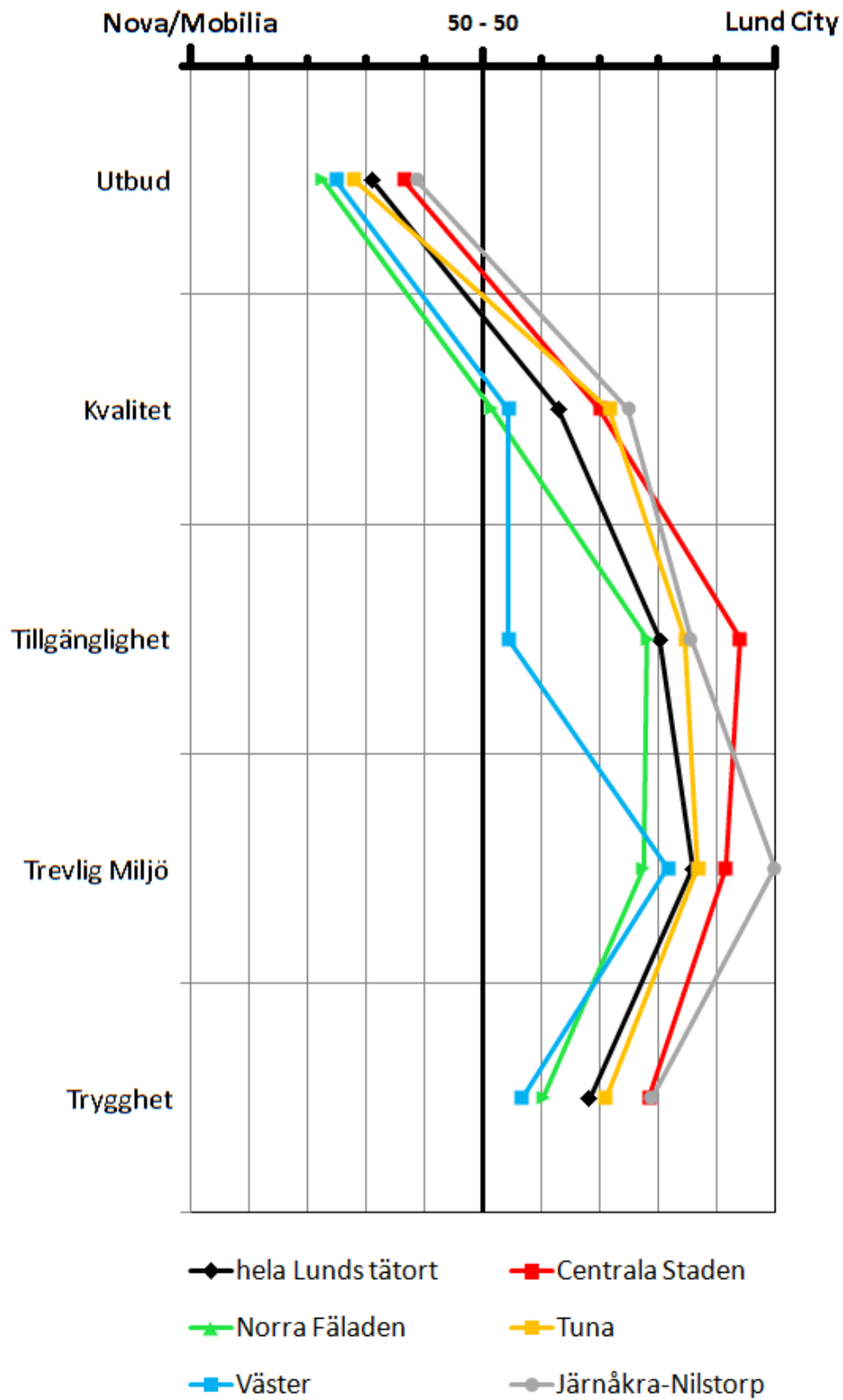
Över hälften av studenterna kan rekommendera både Nova / Mobilia och Lund City. 17 % uppger att de enbart kan rekommendera Lund City, medan 9 % uppger att de enbart kan rekommendera Nova / Mobilia. Hela 17 % uppger att de varken kan rekommendera Nova / Mobilia eller Lund City.

Det finns inga urskiljbara mönster i vad studenterna rekommenderar, vad de tjänar, tillgång till bil eller var de bor påverkar knappt vilken plats de skulle rekommendera.

Studenternas förväntningar

Studenterna bads även svara på vilket av Nova / Mobilia och Lund City som bäst uppfyller deras förväntningar på utbud, kvalitet, tillgänglighet, trevlig miljö samt trygghet (se figur 4.22). Av dessa aspekter är det endast utbudet som har angetts vara bättre på Nova/Mobilia än i city, där nästan 70 % av respondenterna uppgav att utbudet på Nova / Mobilia bäst uppfyller deras förväntningar.

Strax över 60 % uppgav att city bäst uppfyller deras förväntningar med avseende på kvalitet, vilket alltså är ett någorlunda balanserat resultat. En stark obalans finnes däremot vad gäller tillgänglighet och trevlig miljö, där över 80 % på båda faktorerna uppgett att Lund City bäst uppfyller förväntningarna. En annan tydlig obalans är att nästan 70 % uppger att city bäst uppfyller förväntningarna på trygghet. Detta är något förvånande då köpcentrum som Nova / Mobilia ju är slutna områden, där det till exempel inte förekommer onyktra eller hemlösa personer (åtminstone inte i samma utsträckning som i de centrala delarna av en stad). Trygghet delas vanligtvis upp på två vis, upplevd trygghet och faktiskt trygghet. Det är ett vanligt förekommande fenomen att en plats upplevde trygghet inte överensstämmer med den faktiska. I Nova / Mobilias fall är det tydligt, platsen är förhållandevis tryggare än vad studenterna anser. Hydén (2008:73) skriver om fenomenet och hur det är möjligt att genom arbete med attityd och satsningar på att visa upp platsen för människor går att förändra en plats upplevda trygghet så den överensstämmer med den faktiska.



Figur 4.22: Vilken etablering uppfyller bäst dina förväntningar med avseende på:

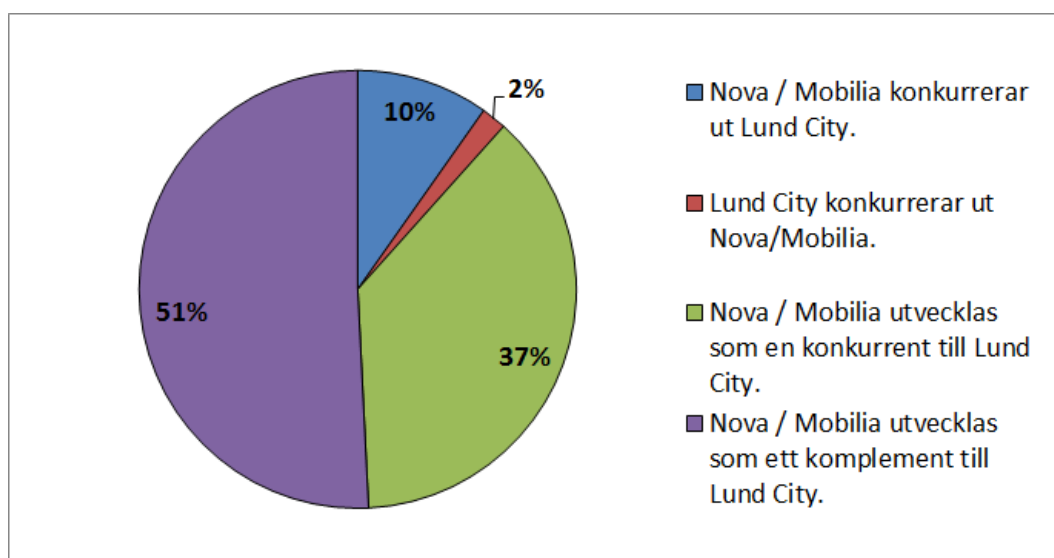
Att så många svarat att city bäst uppfyller förväntningarna på tillgänglighet kan delvis tänkas bero på att de avståndsmässiga skillnaderna skapar bättre förutsättningar att gå och cykla till city än till Nova / Mobilia. En ytterligare aspekt kan tänkas vara att kollektivtrafikförbindelserna är bättre till city än till Nova / Mobilia.

Per stadsdel sett så ser ovan beskrivna mönster snarlikt ut, dock med en del variationer i intensitet emellan de olika stadsdelarna. Studenter som bor i Centrala staden svarar i högre grad än de som bor i övriga stadsdelar att city bäst uppfyller deras förväntningar. Detta är föga förvånande i och med att Lund City ju ligger i Centrala Staden. På Väster, som ligger närmast Nova / Mobilia av stadsdelarna, uppger strax över hälften att Lund city är mer tillgängligt än Nova / Mobilia. Studenterna som bor på Väster upplever alltså Nova / Mobilia som mer tillgängligt i förhållande till city än studenterna som bor i de övriga stadsdelarna gör. Att Lund City även på Väster ändå uppges vara mest tillgängligt, kan tänkas bero på att Väster gränsar till Centrala staden i dess östra delar, samt att de avståndsmässiga, gång- och cykelmässiga och kollektivtrafikmässiga förutsättningarna är ungefär lika mellan city och Nova / Mobilia för boende på Väster.

Att Lund City upplevs som mer tillgängligt än Nova / Mobilia kan som sagt tänkas bero på bättre gång-, cykel och kollektivtrafikmöjligheter. Men hur ser det ut för de bilburna? Centrala Lund är ju ganska krångligt att ta sig fram i, med enkelriktade och avstängda gator. Dessutom kostar det att parkera. Till Nova / Mobilia är däremot förutsättningarna för att använda bilen högre, dels på grund av nyare, större vägar, dels på grund av gratis parkeringsmöjligheter. Av de respondenter som svarat att de tar bilen till Nova / Mobilia har cirka 65 % uppgett att Lund City är mer tillgängligt. City upplevs alltså även bland de bilburna studenterna vara mer tillgängligt än Nova / Mobilia, dock ej lika starkt

Hur kommer Nova / Mobilia utvecklas i framtiden?

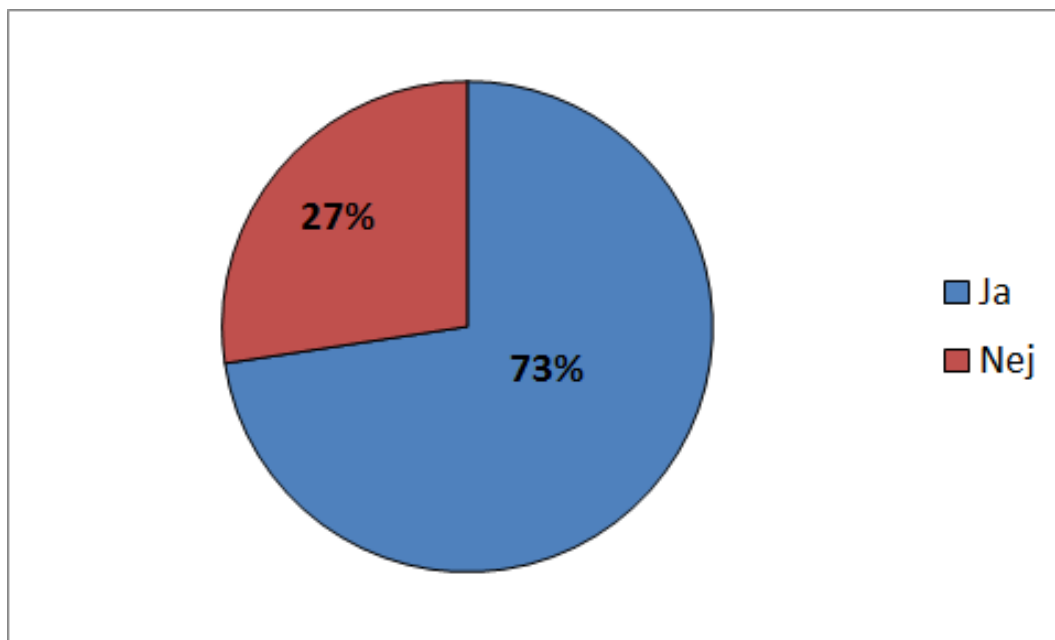
Vi bad studenterna svara på hur de tror att Nova / Mobilia kommer att utvecklas i framtiden. Lite mer än hälften svarade att de tror att Nova / Mobilia kommer att utvecklas som ett komplement till Lund City, medan 37 % svarade att det kommer utvecklas som en konkurrent till Lund City. Hela 10 % tror att Nova / Mobilia kommer att konkurrera ut city helt. Det omvända fallet, att Lund City kommer att konkurrera ut Nova / Mobilia helt, tror enbart 2 % kommer infalla (se figur 4.23).



Figur 4.23: Hur tror du Nova / Mobilia kommer att utvecklas i framtiden?

Bör man tillåta en expansion av Nova / Mobilia?

På frågan “anser du att Nova / Mobilia bör tillåtas expandera?” svarade hela 73 % av studenterna ja (se figur 4.24). Även om majoriteten både handlar i city och upplever det bättre med både kvalité, utbud, trygghet så anser de ändå att Nova / Mobilia är något positivt som bör tillåtas expandera.



Figur 4.24: Anser du att Nova / Mobilia bör tillåtas expandera?

5. Slutsatser / Avslutande diskussion

Lunds studenter föredrar generellt cityhandeln före Nova / Mobilia. Nova / Mobilia utgör inte något större hot mot centrumhandeln, i alla fall inte vad gäller studenternas konsumtionskraft.

En majoritet av studenternas konsumtion sker i city. Det är också city som studenten skulle rekommendera till en utomstående att handla i, det är city som upplevs som tryggast, tillgängligast och trevligast miljö att vistas i, medan Nova / Mobilia upplevs ha bäst utbud. Ser man till gemene student i Lund fungerar Nova / Mobilia mest som ett komplement till city, när man t.ex. ska köpa hemelektronik eller heminredning.

Handelsvanorna och attityden skiljer sig dock lite åt beroende på var i Lund man bor. De som bor i Centrala staden är starkt orienterade åt cityhandeln på samtliga punkter, medans de som bor i väster är betydligt mer positiva till Nova / Mobilia än övriga studenter i Lund, vilka totalt sett föredrar cityhandeln. Det skiljer sig även en hel del åt hur studenten handlar om denne har bil eller ej. Nova / Mobilia blir betydligt mer attraktivt för den med bil, även om det bara är cirka var fjärde student som har tillgång till bil.

Tidsgeografin förklarar varför studenterna handlar på det vis de gör, teorin kan också hjälpa till att hitta sätt att ändra på handelsvanor och attityder. Studenterna rör sig i en tid som hela tiden marscherar framåt i rask takt, den tid som en student ödslar på t.ex. en buss till Nova / Mobilia får denne inte tillbaka på tentan. Nova / Mobilia som hållplats i tidsgeografin är mindre attraktivt mycket beroende på tiden det tar att ta sig dit och tillbaka till nästa plats studenten måste infinna sig på.

6. Sammanfattning

Syftet med uppsatsen är att identifiera, beskriva och analysera studenternas rörelsemönster i rummet, och hur det återspeglas i konkurrensen och attraktionen mellan Lund City och handelsetableringarna Nova Lund och Mobilia.

Vi valde en kvantitativ metod i form av enkätundersökning för insamling av empiriskt material, då vi ville samla in information från ett så stort antal studenter som möjligt. Det empiriska materialet har sedan analyserats med hjälp av geografiska informationssystem (GIS).

Den teoretiska utgångspunkten bottenar i ett tidsgeografiskt perspektiv. Genom teorier om avståndets påverkan och tidseffektivitet analyserar vi det empiriska materialet.

Tillgängligheten och tidseffektiviteten till handelsetableringarna påverkar studenternas val av handelsplats och rörelsemönster. De som bor i Centrala Staden är starkt orienterade åt Lund City på samtliga punkter, medan de som bor i väster är betydligt mer positiva till Nova / Mobilia än övriga studenter i Lund, vilka totalt sett föredrar Lund City. Det skiljer sig även en hel del åt hur studenten handlar om denne har bil eller ej. Nova / Mobilia blir betydligt mer attraktivt för den med bil, även om det bara är cirka var fjärde student som har tillgång till bil.

Slutsatserna är att Lunds studenter generellt föredrar Lund City före Nova / Mobilia. Nova / Mobilia utgör alltså inte ett större hot mot Lund City vad gäller studenterna som målgrupp. Nova / Mobilia fungerar ur denna synvinkel som ett komplement snarare än en konkurrent till Lund City.

Referenser / Källförteckning

AF Bostäder (2012) *Våra bostadsområden*. Internetkälla (senast hämtad 2012-05-18): <http://www.afb.se/sv/Om-AFB/Vara-bostader/Alla-Omraden/>

Borgers, Alloys & Vosters, Cindy (2011) Assessing preferences for mega shopping centres: A conjoint measurement approach. *Journal of Retailing and Consumers Services* 18 (2011)

Carlstein, Tommy (1980) *Time Resources Society and Ecology*. Infotryck Ab, Malmö.

Cohen, Lizabeth (1996) The Reconfiguration of Community Marketplaces in Postwar America. *The American Historical Review*, Vol. 101, Nr. 4 (Okt. 1996)

CSN (2012) Internetkälla (senast hämtad 2012-05-17):
<http://www.csn.se/komv-folkh-gymn/studiemedel/hur-mycket-kan-du-fa/inkomst-fribelopp>

Denscombe, Martyn (2009) *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Studentlitteratur, Lund.

Dicken, Peter (2011) *Global Shift: Mapping the Changing Contours of the World Economy* Guilford Publications, London.

Fredholm, Eva (2012) *Grundutbildning*. Lunds Universitet. Internetkälla (senast hämtad 2012-05-16):
<http://www.lu.se/om-lunds-universitet/presentation/universitetet-i-siffror/grundutbildning>

- Hydén, Christan (2008) *Trafiken i den hållbara staden*. 1. uppl. Lund
- Hägerstrand, Torsten (1970) What about people in regional science. *Papers of the regional science association, vol 24, Nor. 1*
- Lunds Kommun (2005) *Värna och vinna staden - fördjupning av översiktsplanen för staden Lund*.
- Lunds Kommun (2011) *Befolkning*. Internetkälla (senast hämtad 2012-05-16):
<http://www.lund.se/Kommun--politik/Kommunfakta/Statistik/Befolkning/>
- Lunds Kommun (2012) *LundaMats - hållbara transporter*. Internetkälla (senast hämtad 2012-05-16):
<http://www.lund.se/Trafik--infrastruktur/LundaMats---hallbara-transporter/>
- Maantay, J., Ziegler, J (2006) *GIS For The Urban Environment*. Environmental Systems Research Institute Inc.,U.s.
- mkhlund.se (2012) *Stiftelsen Michael Hansens Kollegium*. Internetkälla (senast hämtad 2012-05-18): <http://www.mkhlund.se>
- Nova Lund (2012) *Nova Lunds historia*. Internetkälla (senast hämtad 2012-05-16): <http://www.novalund.se/W/do/centre/nova-lunds-historia>
- Robertson, John & Fennell, James (2007) The economic effects of regional shopping centres. *Journal of Retail and Leisure Property nr. 6 (2007)*.
- Schuurman, Nadine (2004) *GIS - a short introduction*. Blackwell

Skånetrafiken (2012) *Skånetrafiken*. Internetkälla (senast hämtad 2012-06-16):

<http://www.skanetrafiken.se>

Statistiska Centralbyrån (SCB) (2011a) *Kommunfakta: Lunds Kommun*.

Statistiska Centralbyrån (SCB) (2011b) *Befolkningens studiedeltagande*.

Internetkälla (senast hämtad 2012-05-16):

<http://www.ssd.scb.se/databaser/makro/visavar.asp?yp=duwird&xu=c5587001&lang=1&langdb=1&Fromwhere=S&omradekod=UF&huvudtabell=StudiedeltagandeK&innehall=StudiedeltagandeK&prodid=UF0507&deltabell=K1&fromSok=&preskat=O>

Statistiska Centralbyrån (SCB) (2012) *Fordonsstatistik* Internetkälla (senast hämtad 2012-05-06):

http://www.scb.se/Pages/ProductTables____10516.aspx

Studentlund (2012) *Nationer*. Internetkälla (senast hämtad 2012-05-18):

<http://studentlund.se>

Sydsvenskan (2002-09-22) *Historien om ett köpcentrum*

Trivector (2011) *Hållbara besöksresor till köpcentra - förslag på strategier i Skåne*. På uppdrag åt Region Skåne.

Trivector (2006) *Tätortsnära externa affäretableringar - tillgänglighet och utsläpp*. På uppdrag åt Region Skåne

Wikipedia (2012) *Geografiskt informationssystem*. Internetkälla (senast hämtad 2012-05-04): http://sv.wikipedia.org/wiki/Geografiskt_informationssystem

Bilaga A: Figurförteckning

Då vi i arbetet har så många figurer har vi valt att redogöra för dem i ett separat avsnitt.

Figur 1.1 Karta över Lunds stadsdelar	5
Figur 1.2: Antal studenbostäder per stadsdel	6
Figur 1.3: Karta över studentbostäder	7
Figur 1.4: Definition av Lund City	8
Figur 1.5: Nova Lund	10
Figur 1.6: Mobilia	12
Figur 4.1: Medelrestid till respektive etablering, fördelad på stadsdel	23
Figur 4.2: Restidskvot buss	24
Figur 4.3: Restidskvot cykel	25
Figur 4.4: Restidskvot gång	26
Figur 4.5: Restidskvot Lund City gentemot Nova / Mobilia	27
Figur 4.6: Antal respondenter fördelat på stadsdel	28
Figur 4.7: Könsfördelning fördelat på stadsdel	30
Figur 4.8: Bilinnehav per stadsdel	31
Figur 4.9: Inkomstfördelning och medelinkomst	32
Figur 4.10: Medelspendering fördelat på stadsdel	34
Figur 4.11: Spenderingsfördelning och medelspendering	34
Figur 4.12: Var handlar studenterna?	36
Figur 4.13: Hur påverkar bilinnehavet val av handelsplats?	37
Figur 4.14: Hur ofta handlar du på Nova / Mobilia?	38
Figur 4.15: Hur ofta handlar du i Lund City?	39
Figur 4.16: Hur ofta handlar du på Nova / Mobilia?	
Fördelat på spenderingskategorier.	40
Figur 4.17: Hur ofta handlar du i Lund City?	
Fördelat på spenderingskategorier.	40
Figur 4.18: Vilken typ av varor handlar studenterna på respektive etablering?	42

Figur 4.19: Hur tar sig studenterna till respektive etablering?	44
Figur 4.20: Hur tar sig studenterna till Nova / Mobilia?	46
Figur 4.21: Hur tar sig studenterna till Lund City	47
Figur 4.22: Vilken etablering uppfyller bäst dina förväntningar med avseende på:	50
Figur 4.23: Hur tror du Nova / Mobilia kommer att utvecklas i framtiden?	52
Figur 4.24: Anser du att Nova / Mobilia bör tillåtas expandera?	53

Bilaga B: Enkäten

Enkät om handel i Lund

I enkäten hänvisas du till två olika kartor, dessa är:

Karta 1 (Lunds stadsdelar): <http://goo.gl/5ZPJC>

Karta 2 (Handelsområden): <http://goo.gl/wdnMr>

Svaren behandlas naturligtvis anonymt, och resultatet ska ingå i statistiska tabeller där det inte går att se vem som svarat vad.

*Obligatorisk

Inledande frågor

Fråga 1: Vilket år är du född? *

Ange 4 siffror utan mellanrum, exempelvis 1985

Fråga 2: Kön? *

- Man
 Kvinna
 Vill ej uppge

Fråga 3: Var bor du? *

Välj bland Lunds stadsdelar i listan. Är du osäker på vilken stadsdel du bor i? Här finns en karta: <http://goo.gl/5ZPJC> (kopiera länken och klistra in den i ett nytt fönster)

Fråga 4: E-postadress?

E-postadress är frivilligt att uppge men krävs för att vara med i utlottningen om trisslotter. Svaren behandlas naturligtvis anonymt och man kommer inte kunna se vem som svarat vad.

Fråga 5: Har du tillgång till bil? *

- Ja
 Nej

Fråga 6: Hur stor är din uppskattade månatliga inkomst?

Fyll i siffror utan mellanslag, exempelvis 10000.

Handelsvanor

Denna del av enkäten berör handelsvanor. Här nämns Nova/Mobilia samt Lunds City, för en förtydlig av dessa områden se karta: <http://goo.gl/wdnMr> (kopiera länken och klistra in den i ett nytt fönster)

Fråga 7: Hur mycket spenderar du uppskattningsvis på detaljhandelsvaror per månad?

Ange siffror utan mellanslag, exempelvis 3000.

Fråga 8: Hur stor andel av dina varuinköp gör du på Nova/Mobilia i förhållande till Lunds City?

100 % innebär att alla inköp sker på Nova/Mobilia, 50 % innebär att hälften av inköpen sker på Nova/Mobilia osv.

- 0 %
 25 %
 50 %
 75 %
 100 %

Fråga 9: Hur ofta handlar du på...

	Flera gånger i veckan	En gång i veckan	Några gånger i månaden	Mer sällan	Aldrig
Nova/Mobilia?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lunds City?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Fråga 10: Hur tar du dig till...

	Gång	Cykel	Bil	Buss	Annat sätt
Nova/Mobilia?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lunds City?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Fråga 11: Var handlar du oftast följande varor:

	Nova / Mobilia	Lunds City	Handlar sällan denna vara
Hemelektronik?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mat och dryck?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kläder och skor?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hygienartiklar?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Böcker och media?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Smycken och accessoarer?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Heminredning?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Vad tycker du?

Vi vill gärna veta vad du tycker om Nova/Mobilia samt Lunds City.

Fråga 12: Vilket av följande påståenden stämmer bäst in på dig?

- Jag kan rekommendera Nova/Mobilia.
- Jag kan rekommendera Lunds City.
- Jag kan rekommendera både Nova/Mobilia och Lunds City.
- Jag kan inte rekommendera något av dem.

Fråga 13: Vilket uppfyller bäst dina förväntningar med avseende på:

	Nova/Mobilia	Lunds City
Utbud	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kvalitet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tillgänglighet (lätt att nå)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trevlig miljö	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trygghet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Fråga 14: Hur tror du att Nova/Mobilia kommer att utvecklas i framtiden?

- Som ett komplement till Lunds City.
- Som en konkurrent med Lunds City.
- Det kommer att konkurrera ut Lunds City helt.
- Lunds City kommer att konkurrera ut Nova/Mobilia helt.

Fråga 15: Anser du att Nova/Mobilia bör tillåtas expandera?

- Ja
- Nej

Bilaga C: Tillvägagångssätt i arbetet

Studien är ett examensarbete på c-nivå, som skrivits och arbetats fram gemensamt under 10 veckor.

Upplägg, idéer och struktur har diskuterats och arbetats fram tillsammans. Enkätens utformning samt kartor och diagram har också tagits fram och bearbetats gemensamt. Vi ansvarar därför gemensamt för ovan nämnda punkter.

Även själva texten har till stor del producerats och bearbetats gemensamt. Vissa avsnitt har dock respektive författare till största del skrivit på egen hand:

John Hägg är huvudförfattare för följande avsnitt:

- 1.1 Inledning
- 2.1 Val och motivation av metod
 - 2.1.1 Enkätundersökning
- 3.1 Tidigare forskning
- 3.2 Tidsgeografi
- 3.3 Restidskvot

Martin Ekstrand är huvudförfattare för följande avsnitt:

- 1.2.1 Allmän bakgrund om Lund
- 2.1.3 Geografiska informationssystem
 - 3.1.1 Hållbara besöksresor till köpcentra – förslag på strategier i Skåne
 - 3.1.2 Tätortsnära externa affärsetableringar – tillgänglighet och utsläpp
- 4.1 Restidskvot / Tidseffektivitetsanalys
 - 4.1.1 Vilket är det mest tidseffektiva färdmedlet till respektive etablering?
 - 4.1.2 Vilket är mest tidseffektivt, Nova / Mobilia eller Lund City?

Följande avsnitt har författats gemensamt till den grad att det inte går att urskilja en huvudförfattare. Däremot har vi valt att fördela huvudansvar för respektive

avsnitt.

John Hägg bär huvudansvaret för följande avsnitt:

1.2.2 Lund City

2.1.2 Statistisk analys

4.2 Enkätanalys

4.2.2 Handelsvanor

Martin Ekstrand bär huvudansvaret för följande avsnitt:

1.2.3 Nova Lund

1.2.4 Mobilia

4.2.1 Allmänt

4.3 Attityd

Följande avsnitt har också författats gemensamt till den grad att det inte går att urskilja en huvudförfattare. Avsnitten är även så centrala för uppsatsens helhet att vi inte kan fördela huvudansvar för respektive avsnitt. Följande avsnitt ansvarar vi alltså för gemensamt:

1.4 Syfte/Problemformulering

1.6 Eventuella avgränsningar

5 Slutsatser / Avslutande diskussion

5.4 Sammanfattning