

# Människors tillgänglighet till aktiviteter – exemplet Blekinge

Carolin Folkesson  
Institutionen för fysisk planering  
Högskolan i Karlskrona/Ronneby  
Sverige

## **Abstract**

Detta paper beskriver hur tillgängligheten till handel har förändrats under tidsperioden 1980-1998 i två svenska tätorter; Karlshamn och Ronneby. Dess bakgrund var insikten att beroendet av motoriserade transporter måste minska för att en långsiktigt hållbar utveckling skall kunna uppnås. Därmed måste tillgängligheten till olika aktiviteter med icke motoriserade färdmedel öka. Papret baseras på en empirisk undersökning, i vilken tillgänglighetsmålet var ett hembaserat platstillgänglighetsmått där startpunkterna utgjordes av bostäder grupperade i zoner, målpunkterna uppskattades till handelns precisa lokaliseringar och resemotståndet utgjordes av nätverksavståndet däremellan. Analysen har genomförts med hjälp av GIS och baseras på Statistiska Centralbyråns årliga befolkningsstatistik, företagsregister och finansstatistik, Lantmäteriverkets Ekonomiska karta och Fastighetsregister, samt uppgifter från berörda kommuner om trafikreglering av gatunäten. Under tidsperioden förändrades tillgängligheten till samtliga branschgrupper utom beklädnad. Generellt sett hade Karlshamn en gynnsammare utveckling av tillgängligheten till handel än Ronneby.

## **Introduktion**

Motoriserade transporter har möjliggjort viktiga kvaliteter i det moderna samhället, som t.ex. ett rikt utbud av varor, tjänster och kontakter mellan människor. Samtidigt är de en stor källa till flera miljöproblem, bland annat klimatpåverkan, försurning, luftföroreningar, samt utrymmesanspråk och buller.

Sverige har ambitionen att ordna ett samhälle som är såväl ekologiskt som socialt hållbart. Vi står inför utmaningen att förändra vårt sätt att transportera såväl oss själva som varor och gods, så att en långsiktigt hållbar utveckling uppnås. För att kunna nå detta stora mål måste beroendet av motoriserade transporter minska (Ekman et al, 1996). Samhället har anpassat sig till bilismen genom att aktiviteter har spridits ut i rummet, vilket gör att resor ofta orsakas av ett strukturellt tvång – man är beroende av motoriserade transporter för att nå vardagens aktiviteter. En förutsättning för att minska detta beroende är att öka tillgängligheten till olika aktiviteter med icke motoriserade färdmedel (Alvesund, 1998).

Detta paper fokuserar på hur tillgängligheten till handel har förändrats över tid. Handeln har genomgått en omfattande strukturomvandling under efterkrigstiden, vilket, tillsammans med andra samverkande samhällsförändringar, såsom förändringar i boende, förvärvsarbete bland kvinnor, bilinnehav och resvanor, har påverkat människors tillgänglighet till handel. Dessa samhällsförändringar har, tillsammans med att nya vägar byggts förbi städer och samhällen, skapat nya attraktiva exploateringslägen som bidragit till en förskjutning av aktiviteter från stadskärnorna till lägen med god biltillgänglighet i städernas periferi.

Papret beskriver hur tillgängligheten till handel har förändrats under tidsperioden 1980-1998 i två svenska tätorter; Ronneby och Karlshamn. Viktiga frågeställningar var hur avstånden till handel har förändrats över tid, om invånarna, på grund av avståndet, var beroende av motoriserade transporter för att göra sina inköp och om de båda tätorterna skiljer sig från varandra. För att det skall kunna anses rimligt att gå eller cykla till handelsetableringar måste avstånden understiga en kilometer, helst till och med ännu kortare (Hydén & Nilsson et al, 1998). Därför har fallstudieområdena avgränsats till att gälla tätorterna Karlshamn och Ronneby, samt de två tätorter, Asarum och Kallinge, som ligger så nära de båda huvudtätorterna att de nästan kan räknas som stadsdelar inom desamma. Tillgängligheten till en viss aktivitet påverkas av ett stort antal faktorer, bland annat avstånd, öppettider, utbudets storlek och kvalitet, servicegrad och individens begränsningar i tid och rum (Makri & Folkesson, 1999). Denna studie omfattar dock endast faktorn avstånd. Om avståndet till handel är tillräckligt kort, är det – i alla fall teoretiskt sett – möjligt för människor att gå eller cykla till affärerna. Därigenom minskar beroendet av motoriserade transporter.

## **Metod**

Tillgänglighet mättes som nätverksavståndet (d.v.s. avståndet i gatunätet) mellan bostäder och målpunkter. Det är alltså ett hembaserat platstillgänglighetsmått där startpunkterna utgjordes av bostäder, grupperade i zoner enligt nyckelkodsområdenas finaste indelning och där målpunkterna, d.v.s. affärer av olika slag, uppskattades till sina precisa lokaliseringar.

Ett flertal register och databaser användes för att få fram de uppgifter om befolkning, handelsetableringar och vägnät som behövdes för studiens genomförande. Befolkningens bosättningsmönster kommer från kommunernas befolkningsstatistik, som i sin tur härrör från SCB:s årliga befolkningsstatistik, enligt nyckelkodsområdenas finaste indelning. Ronnebys befolkning har härigenom delats upp i 319 zoner och Karlshamns befolkning i 288 zoner.

SCB:s Företagsregister användes för att få fram uppgifter om handelsetableringarnas namn, besöksadresser, CFAR-nummer, storleksklass efter antal anställda och bransch enligt SNI92 och SNI69. Mängden utbud mättes i total omsättning. Uppgifterna om handelns omsättning erhöles från SCB:s Finansstatistik. Detaljhandelns branschindelning bygger på SCB:s Företagsregisters SNI-kodning. De olika branscherna har grupperats efter fem olika branschgrupper:

1. Livsmedel (endast de butiker som anses ha "brett sortiment")
2. Beklädnad (kläder av alla slag)
3. Hemutrustning (möbler, hemtextil, vitvaror, radio, TV, järn, byggvaror, färg etc)
4. Övrig detaljhandel (tobak, parfym, papper, tidningar, optiker, foto, ur, guld, musik, sport, leksaker etc)
5. Bensinstationer

De fem branschgrupperna skiljer sig åt sinsemellan avseende om det kan anses rimligt att anta att människor väljer att handla i sin närmaste butik eller om man värderar ett stort utbud i form av ett flertal affärer inom samma bransch. Det förstnämnda omfattar livsmedel och bensinstationer, varför tillgängligheten till dessa branschgrupper mättes som avståndet från bostadszonerna till närmaste butik/station. Vad gäller branschgrupperna beklädnad, hemutrustning och övrig detaljhandel var det intressantare att se hur mycket utbud, mätt som total omsättning i fasta priser, invånare i olika delar av tätorten nådde vid växande avstånd, varför avståndet från bostadszonerna till samtliga butiker inom branschgruppen mättes. Eftersom förhållandet "mängd utbud som invånarna nådde vid växande avstånd" omfattar tre parametrar; Utbud, antal invånare och avstånd, hölls en parameter i taget konstant, medan de övriga tilläts variera. Detta underlättade en analys av resultaten i enkla x/y-diagram. Antal invånare och mängd utbud hölls därmed i tur och ordning konstanta vid 20 respektive 80% av det totala antalet invånare/total mängd utbud. I detta paper redovisas samtliga branschgrupper utom övrig detaljhandel.

På grund av brister i Företagsregistret 1980 begränsades branschgrupperna beklädnad, hemutrustning och övrig detaljhandel till tidsperioden 1985-1998.

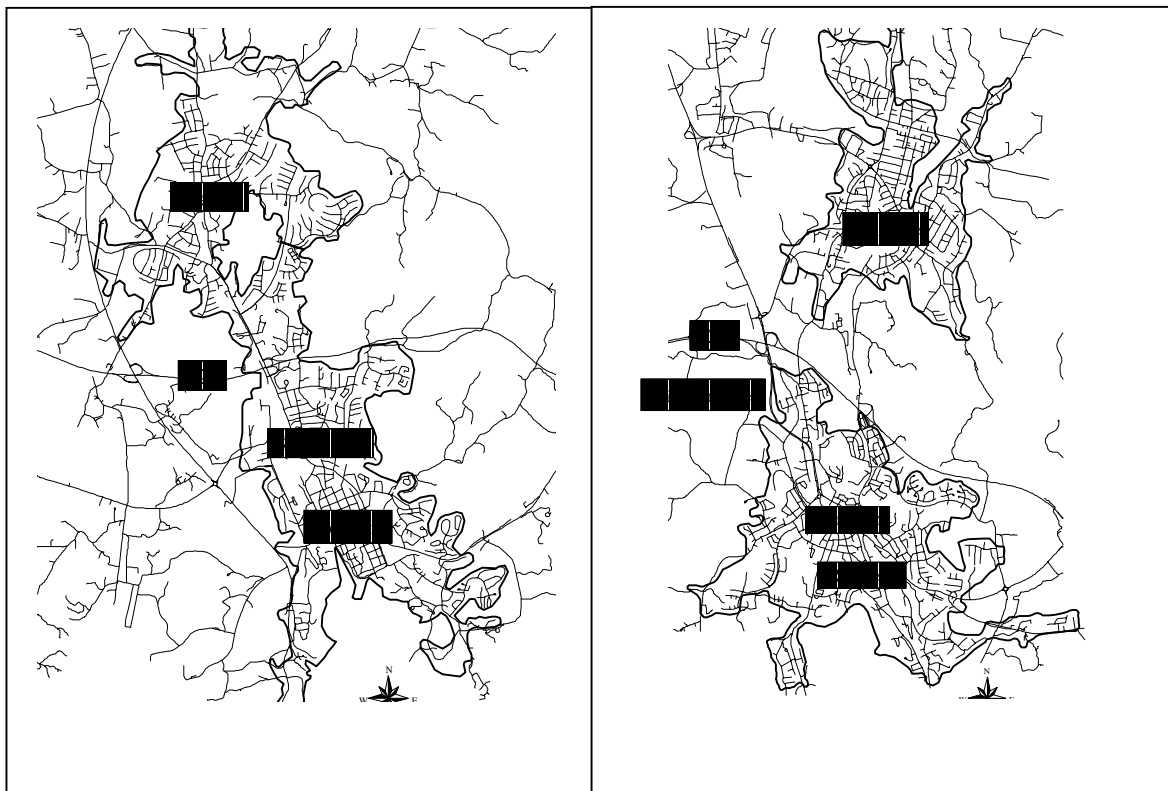
Lantmäteriets adress- och byggnadsregister kopplades till Företagsregistrets uppgifter om handelsetableringarnas besöksadresser.

Ekonomiska kartans vägnät användes som grund för nätverksavståndet mellan handelns besöksadresser och bostadszonerna. För att avståndsberäkningen skulle erhålla godtagbar noggrannhet kompletterades den ekonomiska kartans vägnät med uppgifter om regleringar av gatunätet (såsom enkelriktningar, förbjuden motortrafik och förbjudna svängar). Gatunätets regleringar erhöles genom intervjuer med tjänstemän på kommunernas gatukontor under våren 1999.

Analysen av hur avstånd till handel har förändrats över tid genomfördes i programmet ArcView 3.1 med tillägsprogrammet ArcView Network Analyst. Med hjälp av detta tillägsprogram kunde avstånd i ett linjetema såsom den ekonomiska kartans vägnät mätas. För att kunna mäta samtliga avstånd mellan alla startpunkter och alla målpunkter i ett moment användes ett specialskrivet makro kallat Shortest Network Paths (SNP).

### **Kort beskrivning av Karlshamn och Ronneby**

Karlshamn och Ronneby ligger vid Blekinges kust i sydöstra Sverige och är två medelsmå svenska kommuner (ca 31.000 respektive 29.000 invånare). Huvudtätorterna Karlshamn och Ronneby ligger söder om Europaväg 22, medan tätorterna Asarum och Kallinge ligger precis norr om densamma.



Karlshamn och Ronneby kommun skiljer sig åt avseende hur de har hanterat handelsetableringsfrågor under årens lopp. I Karlshamn har man under lång tid varit mån om centrum, som med sitt karaktäristiska rutnät från 1600-talet är ett riksintresse. I arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Karlshamns tätort (Karlshamns FÖP 1993, antagen 1993.04.05) bestämde man sig för vad man kallar "försiktig anpassning" till handelsetableringar utanför centrum. Denna linje gick ut på att små externa etableringar kunde tillåtas så länge centrum inte hotades och varje föreslagna nyetablering skulle utredas för att dess eventuella effekter på centrum skulle kunna avslöjas. Denna policy har medfört att det endast är ett fåtal etableringar längs infarterna till Karlshamns tätort.

I Ronneby inledde kommunen sitt arbete med att påverka handelns utveckling först år 1998. Innan dess lade sig kommunen inte i vad man ansåg som handelsaktörernas angelägenheter. Dagens handelsutvecklingsarbete syftar till att förbättra Ronneby som handelsstad och locka fler butiker till orten. Fortfarande är det dock så att kommunen i huvudsak inte lägger sig i valet av lokalisering, utan man ser det istället som sin uppgift att hjälpa intressenterna att hitta en ledig lokal eller tomt där han/hon vill starta sin verksamhet. Resultatet har blivit att Ronnebys västra infart omgärdas av ett stort antal butiker (både till yta och omsättning sett) inom ett flertal branscher.

### Befolkning Karlshamn

1980 uppgick antalet invånare i tätorterna Karlshamn och Asarum till ca 17.300 personer. 1998 hade antalet ökat med drygt 6% till 18.500 personer. Den genomsnittliga befolkningstätheten i Karlshamns och Asarums tätorter låg strax under 14 invånare per hektar under hela tidsperioden 1980-1998, som en följd av att såväl tätorternas sammanlagda areal som antalet invånare ökade. Olika delar av tätorterna hade däremot olika befolkningsutveckling. De delar av Karlshamn och Asarum som år 1980 hade högst befolkningstäthet (över 70 invånare/hektar) var Karlshamns centrum, samt några mindre områden i norra och sydöstra Karlshamn (halvcentrala lägen). Relativt täta områdena (mellan 31 och 70 invånare/hektar) fanns såväl i centrum som i halvcentrala och perifera lägen i norra och sydöstra Karlshamn. I stort sett hela Asarums tätort hade lägre befolkningstäthet än 30 invånare/hektar.

Under tidsperioden fram till 1998 förtätades Karlshamns centrum ytterligare medan övriga områden som år 1980 hade hög eller relativt hög befolkningstäthet, uppvisade befolkningsminskningar. 1998 var det i stort sett endast Karlshamns centrum som nådde över 70 invånare/hektar. Denna trend, att centrum förtätas medan övriga delar av tätorten glesades ut kännetecknar hela tidsperioden 1980-1998. De största förändringarna ägde rum under första halvan av 80-talet. Under hela 90-talet var förändringarna små och i stora delar av tätorten skedde inga förändringar alls. I Asarum var förändringarna små under hela tidsperioden 1980-1998.

### Befolkning Ronneby

I Ronneby och Kallinge sjönk antalet invånare under tidsperioden 1980 till 1998 med drygt 5% från 17.500 till 16.600 personer. Den största befolkningsminskningen ägde rum under 80-talet. Den genomsnittliga befolkningstätheten i Ronneby och Kallinge tätort minskade under tidsperioden 1980-1998 från 14,6 till 13,3 inv/ha. Detta berodde på att tätorternas sammanlagda areal ökade samtidigt som antalet invånare sjönk. De delar av Ronneby och Kallinge som år 1980 hade högst befolkningstäthet (över 70 invånare/hektar) var ett fåtal kvarter i Ronneby centrum, delar av södra Ronneby (halvcentrala lägen), samt Kallinge centrum och sydöstra Kallinge. Resten av Ronneby centrum, samt sydvästra och östra utkanten av Ronneby hade dessutom relativt hög befolkningstäthet, över 30 invånare/hektar.

Under tidsperioden fram till 1998 hade Ronnebys centrum och de norra delarna av Ronneby förtätats, medan stora delar av södra Ronneby och Kallinge hade glesats ut. De största förändringarna i befolkningstäthet skedde under 90-talet. 1998 översteg befolkningstätheten i Ronneby centrum i stort 70 invånare/hektar. Övriga delar av tätorterna uppvisar ungefär samma mönster som år 1980. En viss "utsmetning" av befolkningen, d.v.s. mindre skillnad mellan olika områden kan dock anas.

### **Handelns utveckling i Karlshamn och Ronneby**

I beskrivningen av handelns lokalisering i Karlshamn och Ronneby förenklas bilderna genom att butikerna grupperas till lokaliseringar i centrum, i Asarum/Kallinge och i övriga lokaliseringar (d.v.s. utanför både centrum och Asarum/Kallinge). Varje branschgrupp presenteras för sig.

## Livsmedel

1998 fanns det lika många livsmedelsbutiker med brett sortiment i Karlshamn och Asarum som år 1980; 17 st. Under flera år däremellan var dock antalet något lägre, som minst 14 st. Den totala omsättningen, räknat i fasta priser, ökade däremot med över 30% mellan 1980 och 1998. Denna ökning fanns representerad i både Karlshamns centrum, Asarum och i övriga lokaliseringar, procentuellt mest i det sistnämnda. Butikernas lokalisering i tätorten förändrades endast marginellt under tidsperioden; Karlshamns centrum fick en ny etablering medan Asarum förlorade en. Sett till omsättningen låg det största utbudet i centrum även om det fanns något fler butiker i övriga lokaliseringar.

I Ronneby och Kallinge sjönk antalet livsmedelbutiker med brett sortiment under tidsperioden 1980-1998 från 17 till 11 stycken. Den totala omsättningen, räknat i fasta priser, ökade å andra sidan med över 40% fram till 1990 för att därefter återigen sjunka till nästan samma nivå som ursprungsåret 1980. De största förändringarna, i antal butiker sett, skedde i Kallinge, där antalet minskade med fyra stycken. Sett till total omsättning skedde å andra sidan de största förändringarna i övriga lokaliseringar. Här ökade omsättningen med över 60% trots att antalet butiker minskade med en butik. 1980 låg det största utbudet, till omsättning sett, i centrum även om det fanns fler butiker i övriga lokaliseringar. Detta hade dock förändrat sig till 1998, då såväl det största utbudet som de flesta butiker låg i övriga lokalingar.

## Beklädnad

1985 fanns över 50 beklädnadsbutiker i Karlshamn och Asarum. Därefter i det närmaste halverades antalet butiker fram till år 1995, för att under de sista åren fram till 1998 åter öka något. Den totala omsättningen, räknat i fasta priser, sjönk även den fram till 1995 (ca 25%), för att därefter återhämta sig något. Majoriteten av beklädnadsbutikerna låg under hela tidsperioden 1985-1998 i Karlshamns centrum. Denna koncentration har dock förstärkts, så att det 1998 nästan inte förekommer beklädnadshandel på andra platser än i Karlshamns centrum

Antalet beklädnadsbutiker i Ronneby och Kallinge har också sjunkit under tidsperioden 1985-1998, från 37 till 24 stycken. Den totala omsättningen räknat i fasta priser, har sjunkit i ungefär lika stor grad; ca 35%. Precis som i Karlshamn låg majoriteten av beklädnadshandeln under hela tidsperioden i Ronneby centrum. Denna koncentration har dock förstärkts, så att det 1998 nästan inte förekom någon beklädnadshandel på andra platser än i Ronnebys centrum.

## Hemutrustning

1985 fanns 65 hemutrustningsbutiker i Karlshamn och Asarum. Fram till 1990 ökade antalet butiker något, för att under 90-talet sjunka till under 60 stycken. Den totala omsättningen, räknat i fasta priser, uppvisar ett liknande mönster även om bottenåret, d.v.s. det år då den totala omsättningen var som lägst, skedde tidigare än vad gällde antalet butiker – omsättningen i det närmaste halverades fram till 1990. Majoriteten av hemutrustningshandeln låg under hela tidsperioden 1985-1998 i Karlshamns centrum. Koncentrationen var dock inte så radikal som vad gäller beklädnadshandel. Minskningen av antalet butiker var störst i Karlshamns centrum, medan omsättningsminskningen var relativt jämn över hela tätorten.

1985 fanns 45 hemutrustningsbutiker i Ronneby och Kallinge. Fram till 1995 sjönk antalet butiker till 31 stycken, för att de sista åren fram till 1998 kraftigt återhämta sig. Den totala omsättningen, räknat i fasta priser, uppvisar ett liknande mönster även om bottenåret, d.v.s. det år då den totala omsättningen var som lägst, skedde tidigare än vad gällde antalet butiker. Mellan 1985 och 1990 minskade den totala omsättningen med över 35%. Under första halvan av 90-talet ökade åter omsättningen något. Butikernas lokalisering i tätorterna förändrades kraftig. I Ronneby centrum och Kallinge tätort minskade framförallt omsättningen, men även antalet butiker. I centrum med så mycket som 10 butiker och över 80% minskning av omsättningen. I övriga lokaliseringar å andra sidan ökade den totala omsättningen med ca 25% och antalet butiker ökade med 7 stycken. Denna ökning ägde uteslutande rum längs den västra infarten.

## Bensinstationer

Antalet bensinstationer i Karlshamn och Asarum sjönk konstant under tidsperioden 1980-1998, från 10 till 6 stationer. Den totala omsättningen, räknat i fasta priser, ökade fram till 1985 med nästan 30 %. Därefter minskade den återigen, så att den 1998 understeg 1980 års värde. Minskningen av såväl antalet bensinstationer som deras totala omsättning ägde uteslutande rum i Karlshamns centrum.

1980 fanns 7 bensinstationer i Ronneby och Kallinge tätort. 1985 hade antalet ökat till 11 stycken, för att därefter återigen minska, så att det 1998 endast fanns 5 bensinstationer kvar. Den totala omsättningen, räknat

i fasta priser, uppvisar ett liknande mönster även om minskningen på 90-talet inte var lika stark som vad gäller antalet stationer. De största förändringarna i omsättning skedde i Kallinge, där den totala omsättningen ökade med över 400%, trots att antalet bensinstationer inte förändrades alls. Även i övriga lokaliseringar ökade den totala omsättningen, samtidigt som antalet bensinstationer minskade. I Ronneby centrum har det under hela den aktuella tidsperioden inte funnits några bensinstationer över huvud taget.

### ***Tillgänglighet till handel***

#### **Livsmedel**

I såväl Karlshamn som Ronneby nådde majoriteten av invånarna under hela tidsperioden 1980-1998 sin närmaste livsmedelsbutik med brett sortiment mellan ett par hundra meter och 1,5 km. Vissa variationer kan dock noteras under den aktuella tidsperioden. I Karlshamn fanns de största variationerna i hur stor andel som nådde sin närmaste livsmedelsbutik i intervallet 30-60% av invånarna. Under 80-talet sjönk andelen invånare inom detta intervall, för att under 90-talets återhämta sig något. I Ronneby var variationerna ännu större än i Karlshamn. Andelen invånare som nådde sin närmaste livsmedelsbutik vid olika avstånd sjönk kontinuerligt under hela tidsperioden i ett så stort intervall som 30%-80% av invånarna. Dessa variationer är intressanta att notera eftersom intervallen ligger precis omkring det som kan anses vara ett rimligt gångavstånd, under en km.

I både Karlshamn och Ronneby var det själva centrum som under hela tidsperioden 1980-1998 hade de kortaste avstånden (under 500 meter) till närmaste livsmedelsbutik med brett sortiment, medan områden i tätorternas utkanter långt från de viktigaste infarterna från E22an hade de längsta avstånden (över 2 km). Sammanviktat mot antalet invånare framträder ett mer uppsplittrat mönster. De områden som hade stort antal invånare fick då höga värden trots att avstånden ibland var korta, samtidigt som områden med få eller inga invånare fick de lägsta värdena även om avstånden var långa. (Om man utgår från ett hembaserat mått spelar det ju ingen roll om avstånden är långa om det ändå inte är någon som bor där.) Därmed fick både halvcentrala och perifert belägna områden långt från de viktigaste infarterna, samt i viss utsträckning centrum, höga viktade värden. Det var endast områdena runt de viktigaste infarterna som fick korta viktade avstånd.

När det gäller förändringar under tidsperioden skiljde sig de båda tätorterna från varandra. I Karlshamn förekom både ökning och minskning av avståndet i halvcentrala och perifert belägna områden. De största förändringarna såväl uppåt som nedåt var över 500 meter. I Ronneby å andra sidan fick i princip inget område kortare avstånd till livsmedelshandel. De områden som drabbades av kraftigast avståndsökningar (mer än 500 meter) var framförallt perifert belägna långt från den västra infarten. Mönstret såg ut på ett likartat sätt i både Karlshamn och Ronneby även om man viktade avstånden mot antalet invånare 1998. En viktig gradskillnad var dock att de kraftiga avståndsökningar som noterades i flera perifera delar av tätorterna blev svagare då de viktades mot antalet invånare. Samtidigt förstärktes de svaga avståndsökningarna i halvcentrala lägen vid samma viktning.

#### **Beklädnad**

Om hela 80% av invånarna i Karlshamn respektive Ronneby skulle kunna nå något utbud inom beklädnadshandeln måste de under hela tidsperioden 1985-1998 transportera sig närmare 5 kilometer. Då nåddes å andra sidan nästan hela beklädnadsutbudet. Om endast 20% av invånarna skulle kunna nå beklädnadsutbudet räckte det att transportera sig omkring en kilometer. För såväl den höga som låga andelen invånare skiljde sig de olika mätåren endast genom variationer i total mängd utbud.

I Karlshamn skiljde sig mätåren inte heller åt avseende hur stor andel av invånarna som nådde 80 respektive 20% av utbudet inom beklädnad vid växande avstånd. Såväl räknat på den höga som den låga procentsatsen av beklädnadsutbudet ökade andelen invånare relativt konstant ända tills ungefär 60% av Karlshamns invånare nådde beklädnadsutbudet vid ca 3 km. Resten av Karlshamns invånare måste transportera sig över 5 km för att nå beklädnadsutbudet. Ronnebys mönster såg ut på ett likartat sätt även om det här förekom vissa variationer mellan de olika mätåren. Andelen invånare som nådde 80% av utbudet inom 2,5 km sjönk något mellan 1985 och 1995, för att därefter öka till en ännu högre andel än som var fallet år 1985. Att andelen invånare som nådde 80 respektive 20% av beklädnadsutbudet inte skiljer sig åt förklaras av att beklädnadshandeln under hela tidsperioden i huvudsak har legat koncentrerat på en begränsad yta i tätorterna – Karlshamn respektive Ronneby centrum.

Denna koncentration medförde också att avstånden från olika områden inom tätorterna bildade liknande mönster oavsett om man antog att invånarna skulle kunna nå 20 eller 80% av utbudet inom beklädnad. I Karlshamn hade nästan hela tätortsytan längre avstånd än 2 km till utbudet inom beklädnadshandel. Det var endast Karlshamns centrum som hade kortare avstånd än 1 km. I Ronneby var avstånden generellt sett något kortare och följde principen ju längre från centrum, desto längre avstånd. Då avstånden viktades mot antalet invånare framträdde precis som vad gäller livsmedelshandel ett annat mönster. I Karlshamn fick både centrala, halvcentrala och perifert belägna områden höga viktade värden, medan värdena i Ronneby framförallt var höga i halvcentrala och perifera lägen långt från den västra infarten.

Under hela tidsperioden fram till 1998 skedde endast marginella förändringar i avståndet till beklädnadshandel från olika delar av såväl Karlshamn som Ronneby. Då avståndsförändringarna viktades mot antalet invånare 1998 blev värdena dock något kraftigare än de rena avståndsförändringarna.

### Hemutrustning

Det utbud inom hemutrustning som invånarna i Karlshamn och Ronneby nådde med växande avstånd varierade huvudsakligen under tidsperioden 1985-1998 på grund av att den totala mängden utbud kraftigt sjönk under perioden. I både Karlshamn och Ronneby låg nästan allt utbud som 80% av invånarna kunde nå på längre avstånd än 4 km. Den lilla mängd utbud som fanns på närmare håll (2-4 km) minskade dessutom under tidsperioden, framförallt mellan 1985 och 1990. Även för de 20% av invånarna som hade närmast till hemutrustningshandeln minskade det näraliggande utbudet (under en km) under tidsperioden fram till 1998. I Ronneby minskade dessutom inte bara det näraliggande, utan allt utbud ända upp till 2 km då huvuddelen av utbudet nåddes (av 20% av invånarna).

Majoriteten av invånarna i Karlshamn och Ronneby nådde under hela tidsperioden 1985-1998 80% av hemutrustningsutbudet mellan 2 och 5,5 km. De största förändringarna över tid skedde i Karlshamn bland de invånare som nådde 80% av utbudet inom ett kortare avstånd än 4 km. Andelen invånare som nådde utbudet inom detta avstånd ökade under hela tidsperioden fram till 1998. I Ronneby var förändringarna över tid marginella. Sett på att endast 20% av utbudet skulle kunna nås nådde majoriteten av invånarna detta utbud mellan 500 meter och för Karlshamns del 3,5 km och för Ronnebys del 4,5 km. Däremot förekom endast marginella variationer över tid.

I både Karlshamn och Ronneby följde avstånden till hemutrustningshandel 1980 principen ju längre bort från centrum, desto längre avstånd. I Ronneby fanns dock en viss förskjutning av de kortaste avstånden mot den västra infartsleden. Om det räckte att nå 20% av utbudet understeg avståndet från de båda centrumen 500 meter medan de längsta avstånden översteg 2 km. Om hela 80% av utbudet skulle kunna nås hade i stort sett hela tätorterna längre avstånd än 2 km. De centrala delarna understeg dock 1 km. Då avstånden viktades mot antalet invånare framträdde ett liknande mönster som gällde för de viktade avstånden till beklädnad samma år.

Under tidsperioden fram till 1998 skedde stora förändringar i avståndet från olika områden i både Karlshamn och Ronneby. Förändringarna skiljde sig också åt beroende på om det räckte att nå 20% av utbudet eller om hela 80% skulle kunna nås. I det första fallet fick hela Asarum längre avstånd (mer än 500 meter) och i Ronneby fick hela centrala och östra tätorten längre avstånd (300-500 meter) samtidigt som området runt västra infarten fick kortare avstånd med lika mycket. Om hela 80% av utbudet skulle kunna nås fick områdena runt västra infarten i Ronneby ännu kortare avstånd. I Karlshamn fick hela centrala och södra tätorten kortare avstånd (300-500 meter). Det mönster som framträdde då avståndsförändringarna under tidsperioden viktades mot antalet invånare 1998 liknade förändringarna i rena avstånd, med den skillnaden att förändringarna var starkare i de områden som 1998 hade stort antal invånare och svagare i de områden som hade få invånare.

### Bensinstationer

I både Karlshamn och Ronneby nådde majoriteten av invånarna under hela tidsperioden 1980-1998 sin närmaste bensinstation mellan 500 meter och 2 km. Stora variationer förekommer dock mellan de olika mätåren. I Karlshamn sjönk andelen invånare som hade riktigt nära till sin närmaste bensinstation ju närmare slutet av tidsperioden man kommer. Å andra sidan minskade avståndet under tidsperioden för de invånare som hade det sämst ställt ( d.v.s. längst avstånd). I Ronneby minskade avståndet till närmaste bensinstation i början av 80-talet för att därefter kraftigt öka fram till 1995 som utgjorde bottenåret under tidsperioden. De sista åren fram till 1998 minskade åter avstånden, så att slutåret endast marginellt skiljer sig från ursprungsåret 1980.

De områden i Karlshamn och Ronneby som 1980 hade längst avstånd (mer än 2 km) till sin närmaste bensinstation var perifert belägna långt bort från de viktigaste infarterna. Ett undantag var områdena runt E22ans avfart i Karlshamn som hade långa avstånd eftersom det vid den tidpunkten saknades bensinstation där. De kortaste avstånden (mindre än 500 meter) fanns i Ronneby längs infarterna och i Karlshamns centrum. Då avstånden viktades mot antalet invånare 1980 framträdde ett mer splittrat mönster eftersom de områden som hade stort antal invånare fick större tyngd än de glest befolkade områdena.

Fram till 1998 skedde stora avståndsförändringar i Karlshamn i form av kortare avstånd i Asarum och områdena närmast E22ans avfart, samtidigt som områdena i centrala och södra Karlshamn fick ökade avstånd. I Ronneby å andra sidan skedde de största förändringarna mellan 1985 och 1995. Under denna tidsperiod fick nästan hela tätorten längre avstånd till sin närmaste bensinstation. Sett på hela tidsperioden 1980-1998 var dock förändringarna marginella.

### **Slutsatser**

Under tidsperioden 1980/1985-1998 förändrades tillgängligheten till samtliga branschgrupper i Karlshamn och Ronneby utom beklädnad. Beklädnadshandeln var under hela tidsperioden 1985-1998 koncentrerad till centrum. Dessutom förstärktes butikernas centrumkoncentration under tidsperiodens gång, samtidigt som mängden beklädnadsutbud sjönk. Detta tillsammans med att även befolkningens bosättningsmönster koncentrerades något mot centrum medförde att avstånden till beklädnadshandel inte förändrades nämnvärt under tidsperioden.

Avstånden till samtliga branschgrupper utom livsmedel var, för majoriteten av invånarna i både Karlshamn och Ronneby under hela tidsperioden 1980/1985-1998, längre än vad som kan anses som gångavstånd, d.v.s. under en km. De få invånare som hade gångavstånd till beklädnadshandel och hemutrustning bodde huvudsakligen i centrum. Vad gäller bensinstationer var andelen invånare som hade gångavstånd till sin närmaste station låg, eftersom få invånare bodde i närheten av stationerna. Andelen invånare som hade gångavstånd till sin närmaste livsmedelsbutik sjönk under tidsperioden, framförallt i Ronneby.

Avstånden till närmaste livsmedelsbutik ökade under tidsperioden 1980-1998 framförallt i Ronneby, men även i Karlshamn. De största avståndsökningarna skedde för de invånare som kunde anses ha gångavstånd till sin närmaste livsmedelsbutik. Karlshamn och Ronneby skiljde sig åt när det gäller avståndsutvecklingen från olika delar av tätorterna. Ett stort antal invånare i Kallinge och östra Ronneby, som i början av 80-talet hade gångavstånd till sin närmaste livsmedelsbutik, fick ökade avstånd i sådan omfattning att de 1998 inte längre kunde anses ha gångavstånd. I Karlshamn å andra sidan jämnade avstånden snarare ut sig över tätortsytan, så att de områden som 1980 nästan hade gångavstånd fick något ökade avstånd, samtidigt som de områden som hade de längsta avstånden fick minskade avstånd i sådan omfattning att de 1998 nästan kunde anses ha gångavstånd.

Under tidsperioden 1985 till 1998 ökade andelen invånare i Karlshamn som nådde en majoriteten av hemutrustningsutbudet inom 4 km, medan andelen invånare som nådde detsamma i Ronneby knappt förändrades alls. De största förändringarna i tillgänglighet till hemutrustning förklaras visserligen av att mängden utbud minskade kraftigt under tidsperioden 1985-1998, men utbudsminskningen tar sig olika uttryck i de båda tätorterna. Trots att avstånden till hemutrustningsutbudet i Ronneby generellt sett inte förändrades under tidsperioden, påverkades delar av tätorten av såväl avståndsökningar som –minskningar. Eftersom hemutrustningshandeln i Ronneby under tidsperioden koncentrerades till den västra infarten fick invånarna i centrum och östra Ronneby ökade avstånd till ett litet utbud av hemutrustningshandel. Tidigare kunde de åtminstone hitta viss hemutrustning i centrum, men detta utbud minskade allt eftersom tidsperioden förflöt. De avståndsminskningar som förekom ägde framförallt rum omkring den västra infarten, men eftersom antalet invånare där var lågt var det få som hade nytta härav. I Karlshamn fick å andra sidan ett stort antal invånare i centrala och sydöstra Karlshamn nytta av de avståndsminskningar till hemutrustningshandel som skedde där.

Avståndförändringarna till närmaste bensinstation under tidsperioden 1980-1998 skiljde sig åt mellan Karlshamn och Ronneby. I Karlshamn sjönk andelen invånare som hade riktigt nära till sin närmaste bensinstation samtidigt som andelen invånare som hade riktigt långt sjönk. Med tanke på att ett av syftena med bensinstationer är att kunna tanka bilen, d.v.s. inte att gå dit till fots, är detta en relativt gynnsam utveckling. Färre hade gångavstånd, men å andra sidan hade färre riktigt långa avstånd. I Ronneby återgick de stora avståndsökningar som ägde rum under mellanåren 1985 till 1995, så att avstånden under slutåret 1998 knappt skiljer sig från 1980. Utvecklingen i Ronneby och Karlshamn liknar dock varandra när det



gäller stationernas lokalisering. De stationer som fanns 1998 hade strategiska lägen vid tätorternas infarter eller direkt vid E22ans avfarter, medan centrum hade övergivits.

Sett på samtliga branschgrupper hade Karlshamn en gynnsammare utveckling av tillgängligheten till handel än Ronneby. Kommunernas hantering av handelsetableringsfrågor torde vara en av flera faktorer som ligger bakom dessa skillnader.

### **Källor**

Alvesund, Carolin (1998) *Att minska beroendet av motoriserade transporter – En fråga om att kunna och vilja!* Bulletin 161, Institutionen för Trafikteknik, LTH.

Ekman, Lars; Smidfelt Rosqvist, Lena & Westford, Pia (1996) *Trafiksystem för bättre stadsmiljö. En studie över hur trafik- och stadsplaneringen påverkar trafiksäkerheten, miljökonsekvenserna och stadsmiljön.* Bulletin 138, Institutionen för Trafikteknik, LTH.

Hydén, Christer; Nilsson, Annika et al. (1998) *WALCYNG - How to enhance WALKing and CycliNG instead of shorter car trips and to make these modes safer.* Final report, Bulletin 165, Institutionen för Trafikteknik, LTH.

Makrí, Maria-Cristina & Folkesson, Carolin (1999) *Accessibility Measures for Analyses of Land-Use and Travelling with Geographical Information Systems.* Paper till Trafikdage på Aalborg Universitet 1999. Konferencerapport 2.