



Hur påverkas lokala företag av infrastrukturprojekt under byggfasen?

En fallstudie om spårvägsprojektet i Uppsala

Amir Ramezani

Examensarbete/Självständigt arbete • 15 hp

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap/Institutionen för ekonomi

Ekonomi – Hållbar utveckling

Examensarbete/SLU, Institutionen för ekonomi, 1694 • ISSN 1401-4084

Uppsala 2025



Hur påverkas lokala företag av infrastrukturprojekt under byggfasen? En fallstudie om spårvägsprojektet i Uppsala.

Amir Ramezani

Handledare:	Per-Anders Langendahl, Sverige lantbruksuniversitet, institutionen för ekonomi
Examinator:	Karin Hakelius, Sverige lantbruksuniversitet, institutionen för ekonomi
Omfattning:	15 hp
Nivå och fördjupning:	Grundnivå, G2E
Kurstitel:	Självständigt arbete i Företagsekonomi
Kurskod:	EX0902
Program/utbildning:	Ekonomi – Hållbar utveckling
Kursansvarig inst.:	Institutionen för ekonomi
Utgivningsort:	Uppsala
Utgivningsår:	2025
Upphovsrätt:	Alla bilder används med upphovspersonens tillstånd.
Serietitel:	Examensarbete/SLU, Institutionen för ekonomi
Delnummer i serien:	1694
ISSN:	1401-4084
Nyckelord:	Spårvägsprojekt, lokala företag, infrastruktur, intressentteori, hållbar utveckling

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap
Institutionen för ekonomi

Sammanfattning

Infrastrukturprojekt påverkar lokala företag på olika sätt under byggfasen, särskilt i urbana miljöer där tillgänglighet och kundflöden förändras. Detta är ett relevant ämne för många städer och platser där stadsutveckling pågår. För att undersöka hur företag påverkas har denna kandidatuppsats genomfört en kvalitativ fallstudie av spårvägsprojektet i Uppsala.

Studien syftar till att analysera vilka utmaningar och möjligheter som uppstår för lokala företag under byggfasen, samt vilka strategier de tillämpar för att hantera förändringar. För att förstå hur påverkan varierar i olika sammanhang har ett analytiskt ramverk utvecklats med fyra kontextuella dimensioner: tid, plats, verksamhet och strategier. Ramverket kompletteras av ett teoretiskt perspektiv baserat på organisatorisk förändring, intressentteori och institutionell teori med syfte att skapa en djupare förståelse för företagens anpassningsförmåga i föränderliga omgivningar.

Empirin bygger på intervjuer med tre lokala företag, en platsobservation samt en intervju med en projektansvarig representant från Uppsala kommun. Resultaten från fallstudien visar att påverkan varierar beroende på vilken fas byggprojektet befinner sig i och var företaget är beläget i förhållande till byggområdet. Företag som är beroende av fysisk kundnärrvaro i sin dagliga verksamhet, till exempel kaféer, restauranger och butiker, och som är belägna nära byggarbetsplatsen, upplever störst påverkan. Denna negativa påverkan handlar främst om minskat kundflöde, leveransförseningar och svårigheter att planera verksamheten. Brist på information och brist på dialog med kommunen försvårar företagens förmåga att anpassa verksamheten under byggfasen, exempelvis genom ändrade öppettider eller tillgång till lokaler.

Slutsatsen visar att anpassningsförmåga formas både av externa faktorer och interna resurser inom företaget. Externa faktorer såsom tillgång till information

och stöd. För att främja hållbar stadsutveckling krävs därför en mer differentierad och tydlig kommunikation mellan kommun och näringsliv, där samverkan mellan alla intressenter är avgörande.

Nyckelord: Spårvägsprojekt, lokala företag, infrastruktur, intressentteori, hållbar utveckling

Abstract

Infrastructure projects affect local businesses in various ways during the construction phase, especially in urban environments where accessibility and customer flows are disrupted. This is a relevant issue for many cities undergoing urban development. To investigate how businesses are affected, this bachelor's thesis presents a qualitative case study of the light rail project in Uppsala, Sweden.

The study aims to analyze the challenges and opportunities that arise for local businesses during the construction phase, as well as the strategies they apply to adapt to change. To understand how these effects vary depending on context, an analytical framework has been developed based on four dimensions: time, location, type of business, and strategic response. This framework is complemented by a theoretical perspective grounded in organizational change theory, stakeholder theory, and institutional theory, as well as the concept of sustainable urban planning, where knowledge about how local businesses are affected during the construction phase is crucial for achieving economic and social sustainability in urban development.

The empirical data is based on interviews with three local businesses, one interview with a project manager from Uppsala Municipality, and one site observation. The results show that the level of impact varies depending on the phase of the construction project and the business's proximity to the construction site. Businesses that rely heavily on physical customer presence, such as cafés, restaurants, and shops near the construction area, experience the most negative effects. These include reduced customer flow, delivery delays, and planning difficulties. A lack of information and dialogue with the municipality further complicates businesses' ability to adapt their operations during the construction phase, for example by adjusting opening hours or managing access.

The conclusion is that adaptability is shaped by both external factors, such as access to information and support, and internal resources within the company. To promote sustainable urban development, clearer and more differentiated communication between municipalities and local businesses is necessary, with collaboration among stakeholders playing a key role.

Keywords: Light rail project, local businesses, infrastructure, stakeholder theory, sustainable development

Innehållsförteckning

1.	Introduktion	12
1.1	Inledning och bakgrund	12
1.2	Problemformulering.....	13
1.3	Syfte och frågeställningar	15
1.4	Forskningsfrågor	16
1.5	Avgränsningar	16
1.6	Uppsatsens disposition	17
2.	Teoretisk referensram.....	18
2.1	Organisationsteori, förändringshantering och omvärldensförändringen	18
2.2	Teorier om organisatorisk förändring	18
2.3	Hållbar utveckling	19
2.4	Institutionell teori	20
2.5	Intressentteori.....	21
2.6	Teoretiska ramverk	21
2.6.1	Organisatorisk förändring (Van de Ven och Poole 1995).....	22
2.6.2	Hållbar utveckling	22
2.6.3	Integration med institutionell teori och intressentteori	23
2.6.4	Motivering till analysramverket.....	23
3.	Metod.....	24
3.1	Forskningsansats	24
3.2	Val av metod – Semistrukturerade intervjuer och observation	25
3.3	Urval	26
3.4	Genomförande	27
3.5	Dataanalys	28
3.6	Källor	29
3.7	Kvalitet.....	29
3.7.1	Trovärdighet	29
3.7.2	Pålitligheten.....	30
3.7.3	Överförbarheten.....	30
3.7.4	Äkthet	30
3.7.5	Reflexivitet	31
3.8	Etik.....	31
3.9	Metodkritik och utmaningar	31
4.	Fallbeskrivning	34
4.1	Möjlighet	35
4.2	Utmaningar	35
5.	Empiriska resultat	38

5.1	Kommunens perspektiv (intervju med Mario)	38
5.1.1	Projekts syfte och karaktär	38
5.1.2	Lokal påverkan och företagsklimat	39
5.1.3	Investeringsbedömning och lönsamhet	39
5.1.4	Kommunikation och samverkan med företag	39
5.1.5	Hållbarhet och miljöpåverkan	39
5.1.6	Risker och osäkerheter	39
5.1.7	Sammanfattning	40
5.2	Respondent 1-verksamhet: träningsanläggning	40
5.2.1	Osäkerhet kring påverkan	40
5.2.2	Informationsflöde och kommunikation	40
5.2.3	Förväntade möjligheter och positiva effekter	40
5.2.4	Identifierade utmaningar under byggfasen	41
5.2.5	Sammanfattning	41
5.3	Respondent 2 – verksamhet: restaurangverksamhet	41
5.3.1	Utmaningar och kommunikation	41
5.3.2	Möjligheter och positiva effekter	42
5.3.3	Anpassning och strategier	42
5.3.4	Osäkerheter kring långsiktiga effekter	42
5.3.5	Sammanfattningen	42
5.4	Respondent 3 – verksamhet: frisörsalong	42
5.4.1	Informationsflöde och kommunikation	42
5.4.2	Förväntade möjligheter	43
5.4.3	Utmaningar under byggfasen	43
5.5	Observationer- verksamhet: café	43
5.5.1	Sammanfattning	44
6.	Analysramverk	45
6.1	Dimension 1: Tid	45
6.2	Dimension 2: Plats	45
6.3	Dimension 3: Verksamhet	46
6.4	Dimension 4: Strategi	46
6.5	Teoretisk förankring	46
6.6	Kontextbundenhet och avgränsning	47
7.	Diskussion	49
7.1	Tid-Utmaningar och möjligheter under byggfasen	49
7.2	Plats – Utmaningar och möjligheter under byggfasen	51
7.3	Verksamhet – Utmaningar och möjligheter under byggfasen	52
7.4	Strategi – Vilka strategier har företagen tillämpat för att hantera förändringarna?	54
7.5	Efter byggfasen - möjligheter och utmaningar på lång sikt samt strategier	55
7.5.1	Tidsperspektivet	55
7.5.2	Platsen	56

7.5.3	Verksamhetens karaktär	57
7.5.4	Strategi.....	57
7.5.5	Sammanfattning	57
8.	Slutsats	58
8.1	Vidare forskning.....	59
	Referenser.....	61
	Populärvetenskaplig sammanfattning	65
	Bilaga.....	66

1. Introduktion

1.1 Inledning och bakgrund

Stadsutveckling är en stark trend världen över, vilket även påverkar Sverige. När fler människor bor tillsammans i tätbefolkade områden uppstår både utmaningar och möjligheter för miljön. Därför är det avgörande att utveckla våra städer på ett hållbart sätt, med fokus på bland annat stadsplanering, transportlösningar och tillgång till grönområden. En hållbar stadsutveckling innebär att förändringen av våra städer sker kontinuerligt, men alltid med hänsyn till sociala, ekonomiska och miljömässiga aspekter (Sveriges Miljömål, n.d.).

För att uppnå detta mål på ett effektivt sätt krävs investeringar i kollektivtrafik och infrastruktur. Många kommuner satsar därför på spårvägssystem för att minska bilberoendet, reducera miljöpåverkan och öka tillgängligheten. Spårvägar ses som en hållbar lösning och en modern form av urban transport (OECD, 2020). Det är dock viktigt att förstå att infrastrukturprojekt, utöver sina långsiktiga vinster, också medför kort- och långsiktiga störningar och utmaningar för olika aktörer. Samtidigt skapar de möjligheter, särskilt under byggfasen.

Forskning om infrastrukturprojekt i städer domineras ofta av samhällsplaneringsperspektiv, där fokus ligger på tekniska, miljömässiga eller sociala faktorer. I dessa studier betraktas lokala företag - exempelvis restauranger, butiker och andra småföretag - främst som en av flera aktörer, snarare än som huvudfokus för analys. Forskning som specifikt undersöker hur lokala företag påverkas av sådana projekt, särskilt under byggfasen, är fortfarande begränsade.

Lokala företag inkluderas ofta inte i stadsutvecklingsprocesser, trots att de kan påverkas avsevärt av dessa förändringar. Forskning visar att små och medelstora företag som verkar i områden där projekt genomförs kan drabbas av minskad kundtillströmning, leveranssvårigheter, buller och osäkerhet kring framtiden när

projekten är slutförda (Legacy et al. 2012). Trots att dessa företag påverkas direkt av omställningen får de sällan ett verkligt inflytande i planeringen. Dessutom kan bristande kommunikation leda till misstro mot myndigheter och ökad sårbarhet i företagens ekonomiska och sociala situation.

Mot denna bakgrund blir det relevant att undersöka hur just lokala företag upplever och påverkas av större infrastrukturprojekt i stadsmiljö, både på kort och lång sikt. Denna uppsats fokuserar på Uppsala och det aktuella spårvägsprojekt som planeras i staden. Genom att studera detta specifika fall kan uppsatsen bidra med ökad förståelse för hur stadsutvecklingsprojekt påverkar lokala verksamheter under olika faser av genomförandet.

1.2 Problemformulering

Det empiriska problemet handlar om att lokala företag, särskilt småföretag, ofta påverkas negativt av spårvägsprojekt under byggfasen, samtidigt som deras perspektiv sällan inkluderas i planeringsprocessen. Det har bedrivits omfattande forskning under de senaste decennierna kring effekterna av spårvägar, framför allt i europeiska och nordamerikanska sammanhang. Tidigare studier har ofta fokuserat på hur spårvägssystem påverkar bostadspriser (Debrezion et al., 2007). Internationella studier har visat att spårvägar kan bidra till ökad attraktivitet i lokala områden, vilket gynnar handel och näringsliv genom ökade kundflöden och ett högre kommersiellt värde (Higgins & Kanaroglou, 2016).

I svenska exempel, såsom Lund, visade sig spårvägsutbyggnaden påverka både fastighets utvecklingen och den ekonomiska tillväxten. Samtidigt uppstod utmaningar, såsom personalbrist, vilket i sin tur ledde till inställda spårvagnsturer (SVT, 2023). I Göteborg planeras nya spårvägsförbindelser, men tidigare projekt har mött kritik och stött på olika hinder. Dessa erfarenheter understryker vikten av noggrann planering, insiktsfull utvärdering av tidigare projekt och att föra en kontinuerlig dialog med lokala aktörer (Göteborgs Stad, 2024).

Samtidigt visar tidigare forskning att spårväg ofta lyfts fram som ett effektivt sätt att utveckla kollektivtrafiken i Uppsala (Ölfrvingsson, 2019). Projektet har dock flera utmaningar, både politiska beslut, påverkan på privatbilismen och

ekonomiska faktorer som investeringar och långsiktig finansiering måste beaktas. Enligt Tsegai (2021) kräver hållbar kollektivtrafik mer än tekniska lösningar – det behövs samordnade insatser, långsiktig planering och politisk vilja.

Samtidigt pekar andra studier på att byggfasen av spårvägar kan ha en negativ kortsiktig påverkan på företag, särskilt småföretag som är beroende av fysisk tillgänglighet för sin verksamhet (Loukaitou-Sideris, 2000). Spårvägsprojekt skapar därmed både möjligheter och utmaningar för lokala företag. Vissa företagare kan dra nytta av ökad tillgänglighet och ett större kundunderlag efter projektets slutförande, medan andra riskerar att påverkas negativt under byggfasen genom minskad försäljning och färre kunder (Knowles & Ferbrache, 2016).

Det empiriska problemet handlar om att lokala företag, särskilt småföretag, ofta påverkas negativt av spårvägsprojekt under byggfasen, samtidigt som deras perspektiv sällan inkluderas i planeringsprocessen. Tidigare forskning visar att byggfasen kan leda till minskat kundflöde och ökad osäkerhet. Däremot saknas studier som fokuserar på hur företagen själva upplever och hanterar dessa utmaningar i en svensk kontext. Dessutom är påverkan starkt kontextberoende, eftersom lokal ekonomi, näringslivsstruktur och politisk styrning varierar mellan regioner. Internationella resultat kan därför inte utan vidare överföras till svenska förhållanden. Även om exempel finns från andra städer såsom Lund och Göteborg, är resultaten ofta kontextberoende och kan inte direkt överföras till Uppsala.

Studien utgår från ett företagsekonomiskt perspektiv med särskilt fokus på organisatorisk förändring och företags anpassningsförmåga. Analysen baseras på organisationsteoretiska perspektiv som betonar hur företag påverkas av förändrade institutionella och externa förutsättningar, vilka skapar nya möjligheter och utmaningar, samt hur företagen hanterar dessa förändringar.

Forskning om spårvägsutbyggnad har ofta fokuserat på samhällsekonomiska aspekter, såsom fastighetsvärden, bostadsutveckling och miljöeffekter (Debrezion et al. 2007; Knowles & Ferbrache, 2016). Däremot saknas ett tydligt

affärsekonomiskt perspektiv på hur lokala företag påverkas av infrastrukturella projekt som spårvägen i Uppsala, särskilt i relation till affärsstrategier, marknadsföring och organisatorisk anpassning.

Det finns därmed en tydlig kunskapslucka kring hur lokala företags affärsstrategier och organisatoriska förmåga till anpassning påverkas av stora infrastrukturförändringar, både på kort och lång sikt. Särskilt relevant är detta för mindre företag som ofta saknar formaliserade strategiska processer och därmed har svårare att hantera snabba, externa förändringar.

Trots tidigare forskning om spårvägssystem och deras samhällspåverkan saknas tillräcklig kunskap om hur stora infrastrukturella förändringar påverkar lokala företag på ett affärsekonomiskt plan särskilt när externa krav och förändrade affärsförutsättningar kombineras. Det teoretiska problemet handlar därför om brist på förståelse för hur företag påverkas både strategiskt och operativt av projekt som Uppsala spårväg och vilka externa faktorer som driver deras anpassningsförmåga. Här finns en central kunskapslucka kring hur företag av olika storlek, bransch och geografisk placering hanterar denna typ av förändring.

Dessa frågor kommer att analyseras utifrån organisationsteoretiska perspektiv, vilket redogörs för närmare i kapitel 2. Denna fallstudie syftar därför till att bidra med praktiskt värdefull kunskap om hur företag optimerar sin verksamhet inför, under och efter en större stadsomvandling. För att förstå effekterna krävs ett analytiskt ramverk som fångar in företagens respons i relation till förändrade organisatoriska och där teoretiska perspektiv på förändring, intressenter och institutioner samverkar.

1.3 Syfte och frågeställningar

Syftet med denna studie är att bidra med fördjupad kunskap om hur lokala företag påverkas av större infrastrukturprojekt under byggfasen. Studien fokuserar på att identifiera vilka utmaningar och möjligheter som uppstår, samt hur företag strategiskt hanterar förändringarna i sin verksamhet. För att undersöka detta har en fallstudie genomförts av spårvägsprojektet i Uppsala.

1.4 Forskningsfrågor

1. Vilka utmaningar uppstår för lokala företag under byggfasen av spårvägsprojekt?
2. Vilka möjligheter uppstår för lokala företag under byggfasen av spårvägsprojekt?
3. Vilka strategier tillämpar företag för att anpassa sig till de förändringar som spårvägsprojekt medför?

1.5 Avgränsningar

För att fördjupa förståelsen av de affärsekonomiska effekterna av Uppsala kommuns spårvägsprojekt avgränsas denna fallstudie till att undersöka företag som har direkt fysisk kontakt med kunder, det vill säga verksamheter inom B2C- och DTC-sektorn som är beroende av fysisk interaktion med sina kunder. Fokus ligger enbart på lokala företag som är geografiskt belägna längs den planerade spårvägslinjen, då dessa bedöms vara direkt påverkade av projektet.

Eftersom spårvägsprojektet ännu inte är färdigställt, begränsas analysen till två av tre projektfaser:

1. Före byggstart: I denna fas präglas företagens situation av osäkerhet kring framtida kundströmmar, förändrade investeringsbeslut och strategisk tvekan. Detta skapar handlingsförlamning i affärsplanering och gör det svårt att bedöma långsiktiga effekter.
2. Under byggfasen: Här uppstår konkreta utmaningar såsom försämrad tillgänglighet, minskade intäkter för kundberoende verksamheter och störningar i daglig drift. Samtidigt gynnas vissa aktörer, såsom entreprenad och byggföretag, som får uppdrag direkt kopplade till projektet.
3. Efter projektets slutförande: Även om denna fas ligger i framtiden, kan man redan nu förutse att företag närmast spårvägen kan gynnas av ökad kundtillströmning, medan andra kan möta minskad efterfrågan, ökade hyror och ökad konkurrens.

Studien fokuserar uteslutande på företag med fysisk kundkontakt och exkluderar därför andra branscher såsom digitala verksamheter, offentliga aktörer eller hushåll. Miljömässiga, tekniska och infrastrukturella aspekter behandlas inte heller, eftersom fokus ligger helt på det affärsekonomiska perspektivet, det vill säga hur företagens intäkter, kostnader och lönsamhet påverkas. Denna avgränsning gör det möjligt att koncentrera analysen på de affärsekonomiska konsekvenserna för företag vars intäkter är beroende av kundflöden och fysisk närvaro i det geografiska området längs spårvägslinjen.

1.6 Uppsatsens disposition

Uppsatsen består av åtta kapitel. Kapitel 1 tar upp bakgrund, problemformulering, syfte, forskningsfrågor och avgränsningar. Kapitel 2 behandlar den teoretiska referensramen. Kapitel 3 redogör för metod, datainsamling, urval och etik. Kapitel 4 innehåller en fallbeskrivning av spårvägsprojektet i Uppsala. Kapitel 5 presenterar den empiriska studiens resultat. Kapitel 6 introducerar analysramverket. Kapitel 7 diskuterar resultaten i relation till teorin och kapitel 8 sammanfattar slutsatser, begränsningar och förslag till vidare forskning.

2. Teoretisk referensram

2.1 Organisationsteori, förändringshantering och omvärldensförändringen

Organisationer både påverkar och påverkas av en dynamisk och komplex omvärld som ständigt förändras. Externa faktorer skapar kontinuerligt nya förutsättningar och utmaningar för företag. Ett exempel på sådana externa faktorer är samhällsplanering i form av infrastruktursatsningar. För att kunna överleva, behålla sin konkurrenskraft, stärka sin marknadsposition och uppnå sina mål, måste organisationer anpassa sig i takt med dessa förändringar i omvärlden (Kotter, 1996).

Förändringsteorier (Kotter, 1996) beskriver hur företag implementerar strategisk anpassning genom stegvis förändring. I samband med spårvägsutbyggnad måste företag omstrukturera, planera för förändrade kundflöden och investera i nya affärsmodeller.

2.2 Teorier om organisatorisk förändring

Enligt Van de Ven och Poole (1995) är förändring en central del i ett företags utveckling. De menar att förändring inte sker på ett enda sätt, utan kan ta olika former beroende på vilka drivkrafter som ligger bakom. Enligt teorier om organisationsförändring (Van de Ven & Poole, 1995) sker förändring inte alltid linjärt utan påverkas av både interna och externa faktorer, såsom kriser, maktförskjutningar och nya strategiska mål.

Van de Ven och Poole 1995 identifierar fyra grundläggande förändringsmekanismer som förklarar förändringsprocesser.

1. Livscykelmodellen: Förändring ses som en naturlig och sekventiell process, där organisationen utvecklas genom olika faser – från uppstart till mognadsfas och därefter en nedgångsfas. I nedgångsfasen uppstår ett behov av utveckling och förändring, vilket leder till att organisationen genomgår faserna på nytt. Detta förklaras genom livscykelmodellen.

2. Teleologisk modell: Förändringen drivs och styrs av målsättningar och strategiska beslut. Här sker organisationsförändringen medvetet, där organisationen planerar nya mål och genomför förändringen i syfte att uppnå dessa mål.
3. Evolutionär modell: Förändringen i organisationen sker i samband med förändringar i omvärlden. Modellen kan ses som evolutionär i sin natur, där organisationen liknas vid en varelse som måste anpassa sig för att kunna överleva i en föränderlig omvärld.
4. Dialektisk modell: Förändringen sker i samband med konflikter och motsättningar, där olika idéer och krafter leder till nya lösningar. Förändringsprocessen är därför inte enkel, utan präglas av konflikter och kamp mellan olika krafter, vilket kan innebära interna konflikter inom organisationen eller mellan organisationen och externa faktorer.

I denna studie används samtliga fyra förändringsmodeller för att analysera hur lokala företag påverkas av spårvägsprojektet i Uppsala. Spårvägsprojektet är komplext och berör olika aktörer på olika sätt. Livscykelmodellen ger en förståelse för projektets långsiktiga utveckling och dess konsekvenser för företagets verksamhetsfaser. Den teleologiska modellen används för att belysa hur företag medvetet planerar och omformulerar sina strategier för att möta förändringen. Den evolutionära modellen förklarar hur företagen tvingas anpassa sig till förändringar i sin omgivning, såsom minskad tillgänglighet och förändrade kundbeteenden. Slutligen är den dialektiska modellen relevant för att förstå de konflikter och motsättningar som kan uppstå mellan olika aktörer, till exempel mellan företag, kommun och projektledningen. Tillsammans skapar dessa perspektiv en helhetsförståelse av hur lokala företag påverkas och agerar under byggfasen.

2.3 Hållbar utveckling

Hållbar utveckling går ut på att tillgodose dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina egna behov (Brundtlandrapporten, 1987). Hållbar utveckling består av tre dimensioner: ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet;

1. **Ekologisk hållbarhet:** Det innebär att samhället ska använda naturresurserna på ett effektivt sätt och minska utsläpp samt miljöpåverkan för att bevara ekosystemen, utan att göra avkall på framtida generationers behov.
2. **Ekonomisk hållbarhet:** Ekonomisk hållbarhet innebär att den ekonomiska utvecklingen inte får ske på bekostnad av den ekologiska och sociala hållbarheten. Ekonomisk tillväxt ska alltså inte leda till negativa konsekvenser för miljön eller människors livsvillkor (Gulliksson & Holmgren, 2021, s. 208).
3. **Social hållbarhet:** Ett socialt hållbart samhälle kännetecknas av rättvisa, demokrati och jämlikhet samt av att säkerställa en rimlig livskvalitet för både dagens och kommande generationer (Gulliksson & Holmgren, 2021, s. 94).

Hållbar utveckling presenteras här som ett centralt begrepp med fokus på ekonomiska, sociala och ekologiska dimensioner. Dessa dimensioner används i analysramverket (se kapitel 6) för att strukturerat förstå hur företagen påverkas av spårvägsprojektet och hur de anpassar sina strategier över tid, plats och verksamhet.

2.4 Institutionell teori

Institutionell teori (DiMaggio & Powell, 1983) förklarar hur organisationer anpassar sig till förändringar i sin omgivning i form av normer, värderingar, regler och förväntningar. Denna teori är relevant för att förstå hur lokala företag påverkas inte bara ekonomiskt av spårvägsprojektet, utan också av formella och informella institutionella krafter. Detta fenomen kallas isomorfism, vilket innebär att organisationer påverkas av omgivningens normer och förväntningar på ett sätt som gör att de gradvis blir mer lika varandra över tid. DiMaggio & Powell (1983) beskriver tre huvudsakliga mekanismer: tvingande isomorfism, normativ isomorfism och imiterande isomorfism. Genom tvingande isomorfism anpassar sig företag till förändrade regler och infrastruktur. Normativ och imiterande isomorfism förklarar hur företag förändrar sina strategier och sin kommunikation för att uppfattas som legitima aktörer i det nya urbana sammanhanget.

2.5 Intressentteori

Intressentteori (Freeman, 1984), fokuserar på hur olika intressenter påverkar och påverkas av en organisation. Enligt teorin beror ett företags framgång på dess förmåga att tillgodose behoven hos olika intressenter - inte enbart aktieägarna.

Intressenter definieras som alla individer eller grupper som har ett intresse i företaget, både interna och externa. Det inkluderar exempelvis anställda, leverantörer, ägare, myndigheter och andra aktörer som på något sätt påverkar eller påverkas av företagets verksamhet.

Teorin betonar vikten av transparent kommunikation mellan företag och beslutsfattare, särskilt vid större projekt. I samband med spårvägsprojektet blir det lokala företaget en viktig intressent, samtidigt som det påverkas av externa aktörer i detta fall kommunen. Därför är det avgörande med effektiv kommunikation och strategisk planering i samverkan med dessa aktörer.

Kommunen och det lokala företaget fungerar alltså som ömsesidiga intressenter båda har möjlighet att påverka och påverkas av varandra, särskilt vid långvariga förändringsprocesser som ett spårvägsbygge.

2.6 Teoretiska ramverk

För att analysera hur lokala företag, särskilt små företag, påverkas av ett större infrastrukturprojekt under byggfasen, används ett analytiskt ramverk som utgår från studiens syfte och forskningsfrågor. Uppsatsen fokuserar på tre centrala teman: (1) vilka utmaningar som uppstår för lokala företag, (2) vilka möjligheter som kan identifieras, samt (3) vilka strategier företagen tillämpar för att hantera förändringar.

I studien kombineras perspektiv från förändringsteori, hållbar utveckling, intressentteori (avsnitt 2.4) och institutionell teori (avsnitt 2.5). Dessa teoretiska utgångspunkter ger en ram för att analysera hur externa förändringar såsom spårvägsprojektet i Uppsala, påverkar interna processer inom lokala företag, och hur olika intressenter förhåller sig till varandra i denna kontext.

2.6.1 Organisatorisk förändring (Van de Ven och Poole 1995)

Denna teori är relevant för studien eftersom spårvägsprojektet i Uppsala utgör en extern förändring som kräver intern anpassning hos lokala företag. Staden kan ses som en levande organism i förändring – och på liknande sätt befinner sig även företagen i en process av omställning. Teorin bidrar med ett analytiskt perspektiv på samspelet mellan förändringar i stadens fysiska och organisatoriska struktur och de förändringar som sker inom företagen. Detta är avgörande för att förstå dynamiken i omställningsprocessen.

De fyra förändring modellerna (livscykel, teleologisk, evolutionär och dialektisk) ger en fördjupad förståelse för de strategier som företag utvecklar för att hantera störningar, osäkerhet och omställningar i samband med externa förändringar, såsom stadsutvecklingsprojektet med spårvägen.

2.6.2 Hållbar utveckling

Hållbar utveckling är ett centralt begrepp i denna studie, eftersom det fungerar som en övergripande tolkningsram som sätter företagets utmaningar i relation till kommunens långsiktiga mål. Genom att beakta de ekologiska, ekonomiska och sociala dimensionerna möjliggör begreppet en analys av den konflikt som uppstår mellan kommunens långsiktiga hållbarhetsmål och lokala företags mer kortsiktiga behov och mål.

Eftersom spårvägsprojekt ofta innebär stora kostnader och långsiktiga investeringar, är det viktigt att förstå hur hållbarhetsaspekterna hanteras och balanseras mellan olika intressenter. I denna studie används begreppet för att undersöka både kommunens och de lokala företagens syn på hållbarhet. Kommunens perspektiv fokuserar vanligtvis på långsiktig samhällsnytta, medan företagets perspektiv fokuserar mer på ekonomisk överlevnad och tillväxt, både på kort och lång sikt. Dessa två perspektiv kan därmed stå i konflikt med varandra (Mistra Urban Futures, 2014).

För att uppnå verklig hållbarhet krävs att alla tre dimensioner (ekologisk, ekonomisk och social) beaktas som lika viktiga i beslutsfattandet och att de balanseras på ett genomtänkt sätt. Samtidigt är det viktigt att dessa hållbarhetsåtgärder inte får leda till negativa konsekvenser för lokala företag,

exempelvis i form av minskad lönsamhet, begränsade kundtillgång eller ökade driftkostnader. Lokala företags konkurrenskraft och tillväxt utgör en central del av en långsiktigt hållbar stadsutveckling. I analysen används begreppet hållbar utveckling som ett verktyg för att förstå hur olika behov och mål kan balanseras i syfte att uppnå en gemensam, långsiktig och hållbar lösning för både kommunen och lokala företag.

2.6.3 Integration med institutionell teori och intressentteori

I denna studie används institutionell teori för att förstå hur samhällets normer, regler och strukturer påverkar lokala företags möjligheter att agera i samband med ett större infrastrukturprojekt, såsom spårvägsprojektet i Uppsala. Teorin förklarar hur företag anpassar sig till förändrade krav och formella processer, särskilt under byggfasen, medan intressentteori fokuserar på relationen mellan företag och externa aktörer, även inkluderar vanligtvis kommunen och lokala företag såsom restauranger. Den belyser vikten av samverkan, kommunikation och ömsesidig påverkan.

Tillsammans bidrar dessa teorier till en djupare förståelse av hur företag och kommunen både påverkar och påverkas av varandra. Institutionell teori förklarar de regelverk och strukturer som formar interaktionen, medan intressentteori synliggör de skilda mål och intressen som präglar relationen mellan kommunen och de lokala företagen.

2.6.4 Motivering till analysramverket

För att hantera dessa teoretiska och empiriska utmaningar har denna studie utvecklat ett analysramverk (för fullständig beskrivning, se kapital 6) som kombinerar en kontextuell förståelse (tid, plats, verksamhet, strategi) som kompletterats med ett hållbarhetsperspektiv. Tid används för att analysera påverkan före, under och efter byggfasen, plats för att förstå lokala förutsättningar, verksamhet för att studera företagens konkreta aktiviteter och strategi för att bedöma hur företagen anpassar sig till förändringar. Detta möjliggör en fördjupad och situationsspecifik analys av företagens agerande, där hållbar utveckling fungerar som ett övergripande analytiskt begrepp i relation till förändrade ekonomiska och organisatoriska villkor.

3. Metod

3.1 Forskningsansats

Denna studie genomförs som en kvalitativ fallstudie med en induktiv ansats. Syftet är att undersöka hur Uppsala kommuns pågående spårvägsprojekt påverkar lokala företag med särskilt fokus på utmaningar, möjligheter och strategier under byggfasen. Den insamlade empirin tolkas i relation till befintliga teorier, snarare än att generera nya (Bryman & Bell, 2017). Studien utgår från en konstruktionistiskt ontologi och ett tolkningsperspektiv, där fokus ligger på att förstå hur lokala företag tolkar och upplever den stora och långsiktiga förändring som spårväg utbyggnaden medför, samt vilka utmaningar, möjligheter och strategier som växer fram i samband med denna förändring.

En kvalitativ metod är lämplig eftersom syftet är att få en djupare förståelse för hur lokala företag upplever och tolkar sin verklighet, i detta fall en stor samhällsförändring i form av spårvägsutbyggnaden i Uppsala, som medför både möjligheter och utmaningar. Den kvalitativa metoden bidrar till en helhetsbild av hur olika intressenter, särskilt de lokala företagen och kommunen, upplever denna förändringsprocess.

Den deduktiva ansatsen innebär att studien utgår från ett teoretiskt perspektiv, där teorier inom organisationsförändring, institutionell teori, intressentteori samt hållbar utveckling beaktas. Dessa teoretiska perspektiv ligger till grund för det analytiska ramverk som utvecklas i studien, där påverkan analyseras utifrån fyra centrala dimensioner: tid, plats, verksamhet och strategi (se kapital 6). De fyra dimensionerna innebär att tid avser projektets olika faser och hur företagens förutsättningar förändras över tid, plats handlar om hur geografiskt läge i förhållande till spårvägen påverkar graden av påverkan, verksamhet belyser skillnader mellan olika branscher och företagsinriktningar, medan strategi beskriver hur företagen aktivt anpassar sig genom exempelvis nya arbetssätt eller marknadsföring. Syftet med ramverket är att skapa en strukturerad förståelse för hur företag påverkas i olika faser av projektet och hur de agerar i förhållande till externa förändringar.

Hållbar utveckling fungerar som ett tvärgående analysbegrepp, med särskilt fokus på de tre dimensionerna – ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet utifrån både kommunens och företagens perspektiv.

Ramverket möjliggör en fördjupad analys av hur företagen påverkas under de olika projektfaserna – före och under byggfasen, samt potentiellt efter byggfasen – samt hur de strategiskt anpassar sig till förändrade lokala förutsättningar, särskilt under byggfasen som pågår i dagsläget.

Studien har ett abduktivt inslag, eftersom teori och empiri samverkar under analysprocessen. Fallstudiedesignen ger möjlighet att undersöka ett specifikt och komplext sammanhang i detalj, vilket är särskilt värdefullt för att förstå de mångfacetterade effekterna av stora samhällsprojekt som spårvägsutbyggnaden.

3.2 Val av metod – Semistrukturerade intervjuer och observation

För att uppnå fallstudiens syfte har semistrukturerade intervjuer använts som huvudsaklig metod för datainsamling. Denna metod är lämplig inom kvalitativ forskning eftersom den möjliggör en kombination av struktur och flexibilitet. Forskaren utgår från förutbestämda teman och en intervjuguide, samtidigt som respondenten ges frihet att utveckla sina svar och dela med sig av egna perspektiv, erfarenheter och upplevelser (Bryman & Bell, 2017).

Studiens primära fokus ligger på att undersöka hur lokala företag påverkas av spårvägsprojektet under byggfasen, särskilt verksamheter som är beroende av fysisk kundkontakt. Frågorna i intervjuerna har utformats med stöd i den teoretiska referensramen och det analytiska ramverket, med fokus på dimensionerna tid, plats, verksamhet och strategi, samt begreppet hållbar utveckling (se Bilaga 1).

Utöver intervjuerna med företag genomfördes även en intervju med en representant från Uppsala kommun. Syftet med denna intervju var inte att analysera kommunen som studieobjekt, utan att komplettera företagens perspektiv med kommunens syn på projektet, deras kommunikation med företaget samt deras arbete med hållbarhet och stadsutveckling.

Intervjuerna genomfördes både fysiskt och digitalt beroende på respondenternas tillgänglighet. Genom att kombinera företagens upplevelser med kommunens insikter skapas en mer heltäckande förståelse för hur spårvägsprojektet påverkar det lokala företag och hur olika aktörer samverkar i en föränderlig omgivning.

Utöver intervjuerna genomförde jag även en observation av ett företag som är beläget mycket nära byggzonen. Jag valde detta företag eftersom dess geografiska placering är direkt kopplad till mitt syfte. Trots upprepade kontaktförsök avböjde företaget att delta i en intervju. För att ändå samla in viss empiri från platsen genomfördes en icke-deltagande observation, där verksamhetens flöde, kundtillgång och påverkan från byggarbetet dokumenterades. Observationen genomfördes utan att enskilda personer identifierades och all dokumentation anonymiserades. Eftersom observationen skedde i en offentlig miljö och fokus låg på verksamheten som helhet snarare än enskilda individer bedömdes metoden vara förenlig med forskningsetiska riktlinjer. Observationen användes som ett komplement till intervjuerna, i enlighet med fallstudiemetodikens syn på metodtriangulering (Yin, 2014).

3.3 Urval

Urvalet i denna studie är strategiskt (målinriktat) och syftar till att identifiera företag som är direkt berörda av spårvägsprojektet i Uppsala. Fokus ligger särskilt på lokala företag med fysisk kundkontakt (B2C och DTC), eftersom dessa bedöms vara mest sårbara för förändringar i tillgänglighet, kundflöde och affärsmiljö under byggfasen.

De företag som valts ut är geografiskt lokaliserade längs den planerade spårvägslinjen. Urvalet baseras på en bedömning av deras exponering för byggstörningar samt deras beroende av den fysiska platsen för att bedriva sin verksamhet. Företag inom exempelvis detaljhandel, service och caféer prioriterades, då deras dagliga verksamhet direkt påverkas av tillgänglighet och kundströmmar. För att identifiera relevanta företag längs den planerade spårvägslinjen användes en digital karttjänst Google Maps i kombination med kommunens planeringsdokument för spårvägsprojektet. Genom att jämföra kartunderlaget med företagsregistreringar och gatunamn kunde verksamheter med fysisk kundkontakt lokaliseras och väljas ut för intervjuer.

Utöver dessa företag genomfördes en intervju med en representant från Uppsala kommun. Denna intervju valdes inte ut för jämförelse med företagen, utan för att bidra med kontextuell information kring projektets mål, utformning och kommunens kommunikation med det lokala företaget. Detta ger ett bredare perspektiv på hur kommunen förhåller sig till hållbar utveckling och företagens roll i stadsomvandlingen.

Enligt Bryman och Bell (2017) är det centralt att välja respondenter med tillräcklig erfarenhet och kunskap för att kunna bidra med relevanta insikter. Samtliga intervjupersoner i studien uppfyller dessa kriterier, då de är direkt involverade i eller påverkade av spårvägsprojektets genomförande.

3.4 Genomförande

Efter att relevanta företag identifierats kontaktades respondenterna för att genomföra intervjuer. Respondenterna informerades om fallstudiens syfte, hur intervjuerna skulle genomföras samt att deras medverkan var helt frivillig. De tillfrågades även om samtycke till att intervjuerna fick spelas in, för att kunna transkriberas i efterhand.

Totalt genomfördes tre semistrukturerade intervjuer med lokala företagare, samt en intervju med en representant från Uppsala kommun.

Intervjuerna genomfördes via telefon, videomöte eller fysiskt möte, beroende på respondenternas tillgänglighet. Samtliga intervjuer spelades in (efter informerat samtycke) och transkriberades i efterhand för att möjliggöra en noggrann och systematisk analys. Denna process säkerställde att analysen kunde genomföras med hög precision och att viktiga nyanser i svaren inte gick förlorade.

För att skapa en trygg intervjusituation betonades att deltagarnas svar skulle behandlas konfidentiellt och att deras identitet inte skulle avslöjas i studien. Alla deltagare informerades om att de när som helst kunde avbryta sin medverkan utan att behöva ange något skäl. I analysen anonymiserades samtliga respondenter för att skydda deras identitet, och endast typen av verksamhet redovisas

Observationen genomfördes under en eftermiddag i maj 2025 och varade i cirka 90 minuter. Under observationen antecknades löpande förändringar i kundflöde, rörelsemönster samt i vilken utsträckning byggarbetet verkade påverka verksamheten och dess tillgänglighet. Denna metod valdes för att komplettera empirin då intervjudata från denna specifika aktör inte kunde samlas in. Dokumentationen gjordes strukturerat i form av fältanteckningar som fördes löpande under observationen.

3.5 Dataanalys

Den dataanalysmetod som använts i denna fallstudie för insamling och tolkning av empiri är tematisk analys, en vanlig metod inom kvalitativ forskning för att identifiera, organisera och tolka mönster i respondenternas svar. Denna metod lämpar sig väl för studiens syfte, som är att undersöka företagens upplevelser och strategier i samband med spårvägsprojektet i Uppsala (Bryman & Bell, 2017).

Efter genomförda intervjuer transkriberades materialet med hjälp av ett digitalt transkriberingsverktyg. Därefter granskades transkriptionerna manuellt för att säkerställa noggrannhet och rätta eventuella fel. Genom en noggrann genomläsning av intervjutexterna kunde återkommande mönster och meningsbärande enheter identifieras, vilka var relevanta för studiens forskningsfrågor.

Materialet sorterades och tolkades utifrån teman som speglade företagens erfarenheter av förändringar i kundflöden, tillgänglighet, samt strategier för anpassning till den nya situationen. Analysen hade en induktiv ansats, vilket innebär att teman växte fram ur materialet utan förutbestämda kategorier.

Den tematiska analysen syftar till att identifiera återkommande teman i det insamlade materialet, i relation till studiens syfte, frågeställningar och teoretiska ramverk. Kodning användes för att strukturera och kategorisera informationen på ett systematiskt sätt (Bryman & Bell, 2017).

3.6 Källor

Denna fallstudie baseras på både primära och sekundära datakällor:

1. Primära källor:

De primära källorna består av semistrukturerade intervjuer med lokala företagare och representanter från Uppsala kommun, vilka har använts för att samla in det empiriska materialet. Intervjuerna genomfördes i syfte att fånga både kommunens och de lokala företagens perspektiv på hur spårvägsprojektet påverkar deras verksamhet.

2. Sekundära källor:

Sekundära källor inkluderar vetenskaplig litteratur, böcker och artiklar inom områden, organisationsteori, hållbar stadsutveckling och intressentteori. Teoretiska utgångspunkter som institutionella teori, intressentteorin och teorier om organisatorisk förändring har använts för att analysera och förstå empirin.

För att hitta relevant litteratur och forskning har sökningar genomförts i databaser som SLU-bibliotekets söktjänster och Google Scholar. Använda sökord inkluderade bland annat "spårvägsprojekt Uppsala", "intressentteori", "hållbar utveckling", "stadsutveckling", "spårväg Lund" och liknande begrepp. Utöver användes offentliga rapporter och dokument från Uppsala kommun och Region Uppsala för att ge en aktuell och lokal kontext till studien. Samtliga källor har valts ut med fokus på vetenskaplig kvalitet, relevans och aktualitet i förhållande till studiens syfte och frågeställningar.

3.7 Kvalitet

Enligt Bryman och Bell (2017, s. 380-381) handlar trovärdighet i kvalitativ forskning om att säkerställa forskningens pålitlighet, giltighet och transparens genom ett systematiskt arbetssätt.

3.7.1 Trovärdighet

För att säkerställa trovärdighet och pålitlighet har ett systematiskt och transparent arbetssätt tillämpats genom hela forskningsprocessen. Datainsamlingen har

omfattat både intervjuer och observationer, vilket möjliggör metodtriangulering och stärker studiens validitet (Flick, 2014). Intervjuerna med företagare och kommunrepresentanter spelades in, transkriberades noggrant och analyserades med ett tematiskt kodningsschema (Braun & Clarke, 2006). Observationer genomfördes i relevanta sammanhang och dokumenterades löpande i fältanteckningar enligt etablerade riktlinjer (Gold, 1958; Merriam, 1998). Detta följer Bryman och Bells (2017, s. 380–381) principer för trovärdighet i kvalitativ forskning, där användning av flera datakällor och tydlig dokumentation ökar studiens tillförlitlighet.

3.7.2 Pålitligheten

Pålitligheten har stärkts genom konsekvent dokumentation och medveten tolkning av materialet, där forskarens roll och påverkan har beaktats i både intervjusituationer och observationssammanhang. Bekräftbarhet har eftersträövats genom att forskaren kontinuerligt reflekterat över sina egna antaganden och tolkningsramar (Lincoln & Guba, 1985). Bekräftbarhet eftersträvades genom att forskaren kontinuerligt reflekterade över sina egna värderingar och tolkningsramar, vilket enligt Bryman och Bell (2017) minskar risken för subjektiv bias.

3.7.3 Överförbarheten

Överförbarheten har främjats genom en detaljerad beskrivning av studiens kontext, vilket gör resultaten relevanta även för liknande infrastrukturella sammanhang, exempelvis i svenska kommuner. Bryman och Bell (2017, s. 381) betonar att tydlig kontextbeskrivning gör det möjligt för läsaren att bedöma i vilken mån resultaten kan överföras till andra situationer.

3.7.4 Äkthet

Äkthet har uppnåtts genom att visa på hur deltagarnas upplevelser skiljer sig, och särskilt synliggöra variationen i hur spårvägsprojektet uppfattas, från att upplevas som positivt till att vara osäker, beroende på aktörernas roller och förutsättningar. Detta synliggör hur olika perspektiv och upplevelser beaktas, vilket Bryman och

Bell (2017) lyfter fram som viktigt för att ge en rättvisande bild av deltagarnas verklighet.

3.7.5 Reflexivitet

Reflexivitet har varit en central del av analysarbetet. Bryman och Bell (2017, s. 380–381) framhåller reflexivitet som en grundläggande aspekt av kvalitativ forskning och påpekar att forskaren alltid påverkar både insamling och tolkning av data. I denna studie har forskaren därför aktivt granskat sina egna tolkningsprocesser och medvetet försökt undvika förutfattade meningar, vilket är avgörande för att upprätthålla transparens och trovärdighet.

3.8 Etik

Vid genomförandet av denna studie har etiska principer följts enligt Vetenskapsrådets riktlinjer (2024). Samtliga deltagare informerades i förväg om studiens syfte, hur deras data skulle användas samt att deltagandet var frivilligt. Intervjupersonerna gav sitt uttryckliga samtycke innan intervjuerna påbörjades. För att säkerställa deltagarnas anonymitet och konfidentialitet har personuppgifter anonymiserats i det insamlade materialet. Observationen skedde på publik plats utan identifierbara individer, vilket gör att inga etiska gränser överskreds, men den dokumenterades med respekt för platsens karaktär. Informationen som samlats in används endast för forskningsändamål och behandlas med respekt för deltagarnas integritet. Genom att följa dessa principer har studien strävat efter att upprätthålla hög etisk standard och skydda de individer som deltagit i forskningen.

3.9 Metodkritik och utmaningar

En kvalitativ metod med semistrukturerade intervjuer innebär vissa utmaningar. Att planera, genomföra och transkribera intervjuer är tidskrävande, och det finns även risk för forskarens bias eller urvalsbias, där respondenterna kan svara utifrån vad de tror att forskaren vill höra. Dessutom kan ett begränsat antal respondenter påverka resultatens generaliserbarhet. Trots dessa utmaningar bedöms metoden ge en djup och nyanserad förståelse för de lokala företagens situation.

Enligt Bryman och Bell (2017) är det viktigt att forskaren är medveten om sin egen roll, sina värderingar och tolkningar för att minska risken för bias i analysen. Denna reflektion är avgörande för att öka studiens trovärdighet.

Under genomförandet av denna fallstudie har flera metodologiska utmaningar identifierats, vilka kan ha påverkat både datainsamlingens omfattning och analysens djup. För det första var tillgången till respondenter begränsad. Flera företag uttryckte tveksamhet inför att delta, särskilt på grund av osäkerheten kring projektets framtid och de potentiella effekterna. Detta kan ha resulterat i en urvalsbias, där endast företag med starkare åsikter eller ett större intresse för frågan valde att medverka. Därmed kan resultatet inte nödvändigtvis spegla det bredare näringslivets upplevelser.

Ursprungligen var tanken att samla in data genom intervjuer med kommunrepresentanter och lokala företagare. Men processen visade sig vara mer tidskrävande än förväntat. Trots upprepade försök att få kontakt via e-post och telefon, uteblev svar från flera aktörer. Detta ledde till tidsmässiga begränsningar i forskningsprocessen.

För att ändå kunna fånga viktiga aspekter av det studerade fenomenet valdes därför observation som en kompletterande eller alternativ metod. Observationen möjliggjorde insamling av data i naturliga sammanhang, vilket gav värdefulla insikter trots svårigheterna med intervjubokningar. Denna flexibilitet stärkte studiens empiriska grund och visade sig vara ett praktiskt och metodologiskt försvarbart val (Flick 2014).

En annan utmaning var det faktum att projektet fortfarande är pågående och ännu inte färdigställt. Detta innebär att de långsiktiga effekterna inte kan mätas, vilket begränsar analysens omfattning till upplevda och förväntade effekter snarare än observerade resultat. Respondenternas svar kan därför vara färgade av antaganden, oro eller förhoppningar snarare än faktiska erfarenheter.

Vidare kan den kvalitativa metoden med semistrukturerade intervjuer leda till tolkningar där forskarens egen förståelse och analys påverkar hur empirin

representeras. För att minimera detta har data analyserats med noggrannhet och i dialog med teoretiska perspektiv. Trots detta kvarstår subjektiviteten som en utmaning i kvalitativ forskning.

Slutligen har forskarens egen position, som student och utomstående observatör, också haft en inverkan. Bristen på tidigare relationer till respondenterna kan både ha begränsat djupet i intervjuerna och samtidigt skapat ett utrymme för mer öppna svar, särskilt i frågor där företagen upplevde konflikter med kommunen eller andra intressenter. Forskarens neutrala roll har således fungerat både som en styrka och en svaghet, beroende på kontext och fråga. Dessa metodologiska överväganden är viktiga att ha i åtanke vid tolkningen av resultaten och vid framtida forskning. För en mer heltäckande bild krävs en longitudinell ansats med uppföljning efter projektets genomförande.

4. Fallbeskrivning

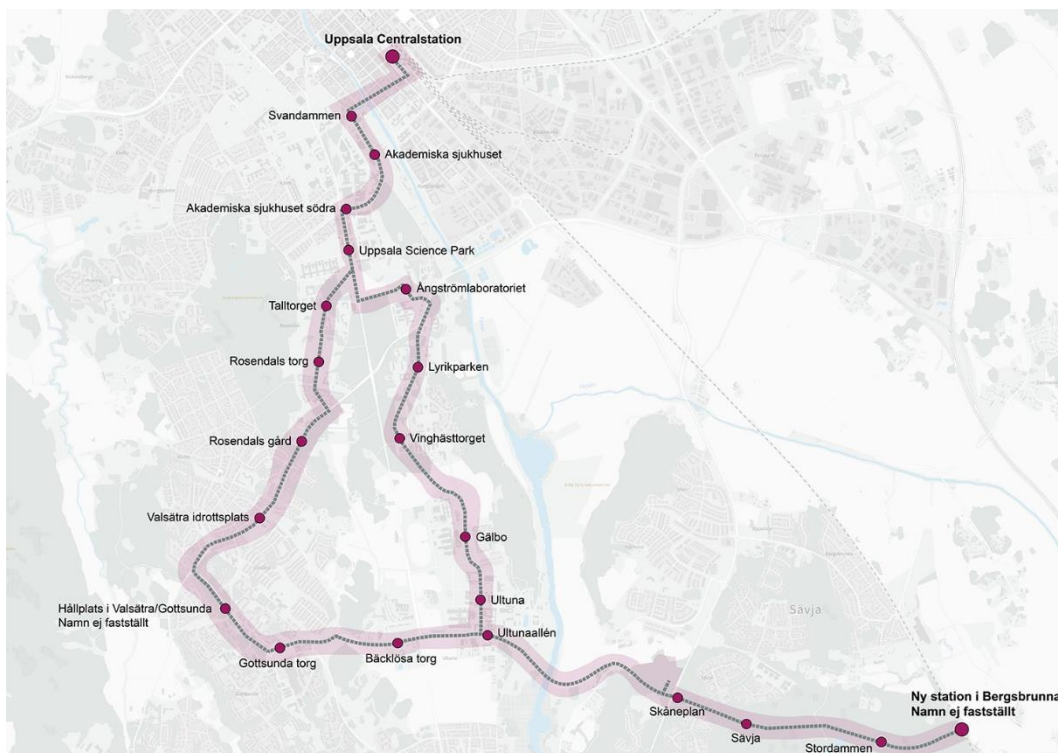
Uppsala är en av de mest expansiva städerna i Europa och förväntas stå för en betydande befolkningstillväxt, med cirka 318 000 invånare år 2050. För att möta denna tillväxt och säkerställa en hållbar utveckling behöver Uppsala utveckla sin infrastruktur (Uppsala kommun, 2024).

En viktig del av Uppsala stadsutveckling är det pågående spårvägsprojektet, som spelar en central roll i utvecklingen av stadens infrastruktur. Projektet syftar till att förbättra kollektivtrafiken, minska trafikstörningar och binda ihop staden.

Spårvägen utgör därför en hållbar lösning för att möta det ökade behovet av kollektivtrafik och bidra till en effektiv och hållbar stadsinfrastruktur (Uppsala kommun, 2024).

Spårvägslinjen kommer att påbörjas från Uppsala centralstation och går genom Bergsbrunna, över Fyrisån till Ultuna. Vid Ultuna delar den sig i två grenar. En av grenarna går mot Gottsunda och vidare till Rosendal, medan den andra grenen går till Ulleråker och passerar Sveriges lantbruksuniversitet (Region Uppsala, 2024).

Figur 1: Kartan visar spårvagnsprojektet, som är planerat att vara klart 2029, omfattar en 17 kilometer lång spårväg med 22 hållplatser och en depå. Detta projekt kommer att binda samman Uppsalas större bostadsområden och arbetsplatser.



Figur 1: Hållplatser längs Uppsala spårväg (Region Uppsala 2025). Hämtad 2 april 2025 från <https://regionuppsala.se/utveckling/regional-utvecklingsstrategi/projekt/sparvag-i-uppsala/hallplatser-langs-uppsala-sparvag/>

4.1 Möjlighet

Även om spårvagnen har högre kapacitet jämfört med stadsbussar, där ungefär tre stadsbussarnas passagerarantal motsvarar en spårvagn, erbjuder den ett bekvämare resande med mer plats för både sittande och stående. År 2050 förväntas cirka 100000 resor per dag genomföras med spårvagn, även om denna mängd resenärer inte kommer att maximera spårvagnens kapacitet. Dessutom finns potential att vidareutveckla spårvägssystemet genom att öka trafikfrekvensen och använda längre och fler spårvagnar vid behov. Detta gör spårvägen till en långsiktig och flexibel investering som kan anpassas efter framtida behov.

4.2 Utmaningar

Spårvägsprojektet i Uppsala innebär omfattande förändringar för stadens infrastruktur och kollektivtrafik, men det medför också flera utmaningar som påverkar lokala företag (Kommunen Uppsala, 2024).

En av de största utmaningarna är kapacitetsbegränsningar i trafiken, särskilt när det gäller utvecklingen av Gottsunda och Södra. Dessa områden är beroende av

effektiva trafiklösningar för att projektet ska kunna genomföras. En annan utmaning är att projektet finansieras till 50 % av staten, vilket kan skapa ekonomisk osäkerhet för olika intressenter och leda till att projektet försenas. En av de viktigaste aspekterna av genomförandet av detta projekt är den ekonomiska investeringen, som är både kostsam och resurskrävande samt tidskrävande. För att säkerställa att projektet är en ekonomiskt hållbar investering är det avgörande att förstå de ekonomiska konsekvenserna både ur ett lokalt ekonomiskt perspektiv och i fråga om offentliga finanser (Uppsala kommun, 2024).

I samband med detta spårvägssystem kommer hela samhället att påverkas, både direkt och indirekt, på olika sätt beroende på flera faktorer. Denna påverkan kan vara både positiv och negativ. Flera olika intressenter är involverade, särskilt politiker, kommunala tjänstemän, privata företag, fastighetsägare och andra aktörer. Politiker spelar en viktig roll som intressenter genom att fatta beslut om investeringar, planera projektets övergripande riktning och fastställa prioriteringar inom infrastrukturutvecklingen. Kommunen har i sin tur ansvaret för den konkreta planeringen och genomförandet av projektet. Företag, såsom restauranger och butiker, påverkas i varierande grad beroende på vilken bransch de tillhör. Näringsidkare påverkas exempelvis av förändringar i tillgänglighet, kundflöden och områdets attraktionskraft, vilket i sin tur påverkar deras lönsamhet och strategiska planer. (Freeman, 1984; Bryson, 2004). Spårvägssystemet kan även bidra till ökat kundunderlag genom förbättrad tillgänglighet och infrastruktur som binder samman olika stadsdelar med varandra (Knowles & Ferbrache, 2016).

Under byggfasen kan trafikstörningar, byggstörningar och minskad tillgänglighet för både kunder och anställda uppstå. Det är särskilt företag inom detaljhandels- och service som är belägna nära byggzonen som kan drabbas hårt. Dessa företag riskerar minskad kundtillströmning och logistiska problem. Projektet kan även påverka bostadsområden, vilket kan leda till att markpriserna stiger i takt med att konkurrensen ökar. För små företag kan det bli svårare att konkurrera med större aktörer om attraktiva lokaler, vilket kan skapa ytterligare utmaningar för den lokala näringsverksamheten (Uppsala kommun, 2024).

Under byggfasen innebär projektet dock betydande förändringar i den fysiska miljön, såsom att gator grävs upp och tillgängligheten till butiker och verksamheter påverkas. Särskilt detaljhandels- och serviceföretag i direkt anslutning till byggområden riskerar att drabbas av minskad kundtillströmning och logistikproblem (Uppsala kommun, 2024). För vissa småföretag kan detta leda till försämrad ekonomi och svårigheter att överleva under den flera år långa byggperioden.

Mot bakgrund av fallbeskrivningen används nu hållbar utveckling som centralt begrepp för att analysera hur projektet påverkar lokala företag, med fokus på ekologiska, ekonomiska och sociala dimensioner (se kapitel 6).

5. Empiriska resultat

De empiriska resultaten från denna studie är indelade i två huvudsakliga delar: kommunens intervju och intervjuer med lokala företag. Varje del fokuserar på olika aspekter av spårvägsprojektet i Uppsala och belyser de effekter och utmaningar som upplevs från olika perspektiv.

5.1 Kommunens perspektiv (intervju med Mario)

I detta avsnitt presenteras Mario, som arbetar på Uppsala kommun och är huvudansvarig för spårvägsprojektet. Han förklarar kommunens syn på projektet.

5.1.1 Projekts syfte och karaktär

Enligt Mario är projektet långsiktigt och beräknas visa full effekt först omkring år 2050. Han betonade att spårvägen inte bara är ett infrastrukturprojekt, utan ett stadsutvecklingsinitiativ som innebär stor utveckling längs linjen under många år. Det handlar inte bara om transport utan om att möjliggöra ny bostads- och verksamhetsutveckling. Mario förklarade att projektet är ett strategiskt sätt att framtidssäkra kollektivtrafiken innan efterfrågan skapar problem, alltså en proaktiv snarare än reaktiv satsning.

Projektets faser:

Mario beskrev att projektet är indelat i tre faser: planeringsfas, projekteringsfas och byggfas.

Planeringsfasen: Under denna fas har kommunen främst kontakt med fastighetsägare, eftersom det är dessa som i sin tur hyr ut till verksamheter.

Projekteringsfasen: Här blir kontakten med företagen viktigare, där man bland annat informerar om tillgänglighet, leveranser och parkeringsmöjligheter.

Byggfasen: Byggfasen innebär alltid en viss negativ påverkan, och det är viktigt att planera och kommunicera denna på ett tydligt sätt.

Kommunen använder bland annat veckobrev för att hålla berörda aktörer uppdaterade.

5.1.2 Lokal påverkan och företagsklimat

Mario lyfte fram begreppet spårfaktor, vilket innebär att spårbunden trafik ofta leder till ökat resande samt högre mark- och fastighetsvärden. Detta lockar fler företag att etablera sig nära spårvägssträckan, vilket på lång sikt kan gynna lokal ekonomi.

5.1.3 Investeringsbedömning och lönsamhet

Mario berättade att investeringslönsamhet har bedömts genom jämförelseutredningar. Projektet bygger på samhällsekonomiska analyser, även om dessa är svåra att genomföra exakt på grund av brister i Trafikverkets modeller. Investeringsbeslutet grundas på en långsiktig nyttokalkyl där man även inkluderat potentiella markvärden som staden kan erhålla genom markförsäljning längs spårvägen.

5.1.4 Kommunikation och samverkan med företag

Kommunikation och samverkan med berörda aktörer är en kontinuerlig process under hela projektet. I planeringsfasen sker kommunikationen främst med fastighetsägare, medan dialogen i projekteringsfasen handlar om praktiska behov som tillgång till lokaler, varuleveranser och kundflöde. Under byggfasen erbjuds löpande information till företagen för att underlätta deras planering och minska de negativa effekterna av byggarbetet.

5.1.5 Hållbarhet och miljöpåverkan

Mario berättade om hållbarhetsaspekterna i projektet. Ett hållbarhetsprogram har tagits fram för spårvägen där livscykelanalyser ligger till grund för materialval. Särskilt betonade han tre miljöpåverkanfaktorer: massbalans (jord- och sten-transporter), betong och stål. Kommunen försöker hitta mer hållbara lösningar inom dessa områden. Dessutom räknar kommunen med att spårvägen leder till en minskning av bilresor, vilket ger betydande miljövinster på sikt.

5.1.6 Risker och osäkerheter

Mario uttryckte även osäkerhet om förändringar i materialkostnader och tillgång som påverkas av omvärldsfaktorer, vilket kan skapa en ekonomisk osäkerhet. Han

nämnde också att utvecklingstakten i Uppsala kan variera, vilket kan påverka projektets effektivitet och intäktsgenerering på kort sikt.

5.1.7 Sammanfattning

Spårvägsprojektet i Uppsala är en långsiktig investering som syftar till både stadsutveckling och hållbarhet. Trots de kortsiktiga påfrestningarna för lokala företag, förväntas projektet på längre sikt öka områdets attraktivitet, tillgänglighet och ekonomiska utveckling. Projektets framgång beror på en väl genomförd kommunikation och samverkan mellan aktörer samt en noggrann hantering av de miljömässiga och ekonomiska riskerna.

5.2 Respondent 1-verksamhet: träningsanläggning

5.2.1 Osäkerhet kring påverkan

Företaget är osäkert på exakt hur byggprojektet i området kommer att påverka deras verksamhet på kort och lång sikt. Osäkerheten gäller bland annat hur kundflödet kommer att förändras, hur tillgängligheten kommer att förändras, samt vilka ekonomiska konsekvenser det kan få.

5.2.2 Informationsflöde och kommunikation

Företaget har inte fått någon information om byggprojektet, vilket innebär att de inte är förberedda på eventuella förändringar. De påpekar att kommunikationen från kommunen inte har nått deras anläggningar.

“Nej, vi har inte fått någon information här ute. Det kommer troligtvis att påverka oss”

5.2.3 Förväntade möjligheter och positiva effekter

Respondenten är osäker på om byggprojektet kommer att medföra några positiva förändringar för deras verksamhet. De nämner att folk redan tar sig till deras anläggningar med cykel, gång eller buss och att de har gratis parkering, vilket kan mildra eventuella negativa effekter.

“Jag vet faktiskt inte om det kommer att påverka oss jättemycket. Folk tar sig till lokalen både med cykel, gång eller buss. Vi har också gratis parkering, så jag vet faktiskt inte om det kommer att ge oss fler besökare”

5.2.4 Identifierade utmaningar under byggfasen

Respondenten nämner att den största utmaningen kan bli tillgången till parkering och eventuella hinder för kunder att ta sig till anläggningen. Om byggprojektet skapar hinder för parkering eller trafik tillgång kan det påverka kundflödet negativt.

“Den största utmaningen kommer troligtvis vara om det blir hinder för folk att parkera här eller om det blir svårt för dem att ta sig hit”

5.2.5 Sammanfattning

Företaget har inte fått någon information om byggprojektet och är osäkra på dess påverkan. Trots detta uttrycker de att befintlig infrastruktur, såsom parkering och kollektivtrafik, kan mildra negativa effekter. Den största oron gäller tillgång till parkering och trafikflöde som potentiellt kan minska kundflödet.

5.3 Respondent 2 – verksamhet: restaurangverksamhet

Respondenten har en övervägande positiv syn på byggprojektet och menar att det kommer göra området mer lättillgängligt och skapa fler arbetstillfällen. De har redan bett om en utbyggnad av lokalen för att kunna ta emot fler gäster.

“Jag vill kunna ta emot kanske 50–70 gäster till, så att vi hamnar på en annan nivå”

5.3.1 Utmaningar och kommunikation

Även om viss osäkerhet finns kring tillgänglighet under byggperioden, uttrycker respondenten att de inte är särskilt oroliga. De har inte fått mycket information direkt om spårvägen, men har haft viss kontakt genom fastighetsägaren.

“Jag har kanske inte så mycket information om själva spårvägen. Men fastighetsägaren har en person som jobbar med projektet också”

5.3.2 Möjligheter och positiva effekter

Respondenten ser flera möjligheter kopplade till utvecklingen, ökad tillgänglighet, fler arbetsplatser, fler besökare och byggarbetare som potentiella kunder.

“Jag tror att det kommer att komma fler folk. Kanske blir det lite stökigt, men jag upplever det inte som ett problem. Absolut det kommer att bli positivt så småningom”

5.3.3 Anpassning och strategier

Företaget har ännu inte utvecklat några nya strategier i samband med projektet, men har en stabil ekonomi och upplever ett högt intresse från gäster.

“Vi har gäster. Vi har ekonomi. Vi gör pengar på sista raden”

5.3.4 Osäkerheter kring långsiktiga effekter

Det finns vissa frågetecken kring lokalpriser och framtida tillgänglighet i området, men överlag är framtidstron stark.

“Jag tror bara att det kommer att öka tillgängligheten i området”

5.3.5 Sammanfattningen

Företaget har en positiv syn på byggprojektet och ser möjligheter till ökade tillgänglighet och flera kunder. Trots viss osäkerhet kring information och tillgänglighet under byggperioden är framtidstron stark.

5.4 Respondent 3 – verksamhet: frisörsalong

Ett mindre företag inom frisörbranschen, deltog i en kortare intervju där samma frågor som till övriga respondenter ställdes. Deras svar bidrog till att komplettera bilden av projektet påverkar olika typer av företag i området.

5.4.1 Informationsflöde och kommunikation

Företagaren uppgav att ingen information om byggprojektet i området eller spårvägen har nått dem från kommunen.

"Vi har inte fått någon information alls"

5.4.2 Förväntade möjligheter

Respondenten uttryckte en positiv syn på projektets framtida påverkan. De såg potential i ökad kundtillströmning i området som en följd av förbättrad infrastruktur.

5.4.3 Utmaningar under byggfasen

Inga specifika utmaningar identifierades, vilket kan bero på att verksamheten är liten och inte direkt beroende av parkeringsytor eller större leveranser.

"Jag tror att det kan bli positivt för oss. Fler kommer att röra sig i område"

5.5 Observationer- verksamhet: café

Följande observationer genomfördes på plats mellan den 15 och 26 maj med syfte att studera kundflöde, användning av uteservering samt påverkan av byggarbetet på verksamheten:

Onsdag 15 maj kl. 17:13

Kundflödet var relativt lugnt. Några kunder befann sig både inomhus och utomhus. Inget byggarbete pågick vid detta tillfälle.

Fredag 23 maj kl. 17:00

Soligt väder noterades. Byggarbetet var avstängt, vilket potentiellt kunde ha gjort utemiljön mer attraktiv för besökare. Trots detta var det relativt få kunder. Majoriteten satt inomhus, och endast cirka fyra bord var upptagna på uteserveringen.

Söndag 25 maj kl. 15:00–17:00 (Mors dag)

Hög kundnärvaro observerades. Inomhusdelen av lokalen var fullsatt, medan endast fyra personer satt på uteserveringen. Den höga beläggningen kan sannolikt kopplas till Mors dag, en högtid då café och restaurangbesök är vanliga. Byggarbete pågick inte under denna dag.

Måndag 26 maj kl. 14:00–15:00

Soligt väder och aktivt byggarbete noterades. Cirka sju av totalt omkring 60 uteserveringsbord var upptagna, även om det exakta antalet inte räknades. Fler kunder valde att sitta inomhus. Det rådde ett lugnt tempo i verksamheten, och personalen upplevdes som mindre stressad jämfört med tidigare dagar. Beställningarna togs emot och tillagades direkt utan större väntetid.

5.5.1 Sammanfattning

Visar observationerna att verksamheten upplever ett stabilt kundflöde under helger och högtider, särskilt vid speciella tillfällen som Mors dag. Det är även tydligt att väderförhållanden och frånvaro av byggaktivitet påverkar hur mycket uteserveringen utnyttjas.

Vid ett tillfälle (Mors dag) kunde ett tydligt mönster observeras där alla kunder aktivt sökte platser inomhus, trots att uteserveringen var helt tom. Lediga bord inomhus blev snabbt upptagna igen, vilket tyder på att inomhusmiljön uppfattas som mer attraktiv, särskilt när det pågår byggarbete i närheten.

Byggfasen, som observerades från första till sista tillfället, har utvecklats successivt. Fram till den 25 maj noterades ökad närvaro av byggmaterial och ytterligare begränsningar i trafikflödet. Även om själva byggarbetet ännu inte hade påbörjats vid observationens slut, förekom förberedande aktiviteter. Det största arbetet att gräva upp gatan framför lokalen hade ännu inte inletts, men viss aktivitet förekom längre upp längs gatan.

6. Analysramverk

För att analysera hur spårvägsprojektet i Uppsala påverkar lokala företag har ett egen konstruerat analysramverk utvecklats som kombinerar två perspektiv: dels en övergripande struktur baserad på fyra kontextuella dimensioner tid, plats, verksamhet och strategi. Ramverket syftar till att strukturera förståelsen av hur lokala företag påverkas under byggfasen, samt hur de anpassar sig till förändrade förutsättningar.

Ramverket är förankrat i ett övergripande organisatoriskt förändringsperspektiv, där företag ses som aktörer som påverkas av sin kontext (institutionellt och geografiskt) och samtidigt försöker anpassa sig strategiskt.

6.1 Dimension 1: Tid

Med "tid" avses när i projektets livscykeffekter uppstår. Studien särskiljer mellan påverkan under byggfasen (kortsiktigt) och efter projektets färdigställande (långsiktigt). Spårvägsprojektet i Uppsala beräknas vara klart 2029, vilket innebär att de långsiktiga effekterna förväntas bli märkbara efter detta år. Även om analysen främst fokuserar på nuläget, diskuteras vissa förväntade långsiktiga effekter utifrån respondenternas uppfattningar.

6.2 Dimension 2: Plats

Denna dimension syftar till att analysera hur geografisk närhet till byggzonen påverkar företagens tillgänglighet, kundflöde och synlighet. Företag som är belägna nära byggarbetsplatser upplever ofta en större omedelbar påverkan än de som ligger längre bort. Platsens betydelse har en avgörande effekt på företaget, vilket kan skapa både möjligheter och utmaningar. Dessa påverkan varierar beroende på om effekterna inträffar under byggfasen eller efter projektets färdigställande, vilket innebär att företagens möjligheter och utmaningar kan skifta beroende på tidsperioden. Detta har ett direkt sammanhang med den första dimensionen, det vill säga tidsfaktorn, eftersom de geografiska och tidsmässiga aspekterna påverkar hur företagen uppfattar och hanterar effekterna av projektet.

6.3 Dimension 3: Verksamhet

Här beaktas vilken typ av verksamhet företaget bedriver, eftersom effekterna av stadsomvandling varierar beroende på bransch. Till exempel påverkas caféer och butiker ofta direkt av minskade kundströmningar, medan tjänsteföretag kan vara mer flexibla och därmed bättre kunna hantera förändringarna. Vissa företag kan gynnas av dessa förändringar, medan andra kan drabbas negativt, och detta beror på verksamhetens art. Ett exempel är företag som har skrivit kontrakt och är ansvariga för byggprojektet; dessa företag kan dra nytta av byggfasen. Å andra sidan kan företag som ligger längre bort från byggarbetsplatsen och inte påverkas under byggfasen istället uppleva positiva effekter efter projektets färdigställande, men de kan samtidigt påverkas negativt beroende på både plats och tidpunkt för projektets slutförande.

6.4 Dimension 4: Strategi

I den strategiska dimensionen belyser hur företag agerar för att hantera effekterna av stadsomvandlingen. En aspekt som kan utvecklas ytterligare är hur företagens strategier kan förändras och anpassas över tid, beroende på projektets fas (Tid) samt deras geografiska plats (Plats) och typ av verksamhet (Verksamhet). Dessa dimensioner är alla sammanlänkade. Företag kan ha både kortsiktiga och långsiktiga strategier beroende på hur dessa dimensioner påverkar deras verksamhet.

6.5 Teoretisk förankring

Analysramverket stöds av tre teoretiska perspektiv:

- **Intressentteori** (Freeman, 1984) för att förstå relationerna mellan företag och kommunen, särskild under byggfasen.
- **Institutionell teori** (DiMaggio & Powell, 1983) för att belysa hur företag påverkas av externa normer, regler och strukturer. Eftersom byggfasen ofta innebär ett stort oklar regler och förändrade förväntningar från olika intressenter, såsom kommuner.

- **Organisationsförändringsteori** (Van de Ven & Poole, 1995), hjälper till att få bättre förståelse om hur lokala företaget anpassar sig över tid i föränderliga och ibland konfliktskapande situationer, såsom spårvägsprojekt.

Sammanfattningsvis hjälper det fyrdimensionella ramverket till att skapa en djupare förståelse och en mer strukturerad analys av lokala företags erfarenheter under byggfasen. Den teoretiska förankringen belyser företagens relation till kommunen, externa strukturella påverkansfaktorer samt deras strategier för anpassning. Kombinationen av ramverk och teori möjliggör en bättre förståelse för hur lokala företag både påverkas av och agerar i en pågående samhällsomvandling.

6.6 Kontextbundenhet och avgränsning

Studiens analys är kontextbunden till Uppsala, vilket innebär att resultaten inte automatiskt kan generaliseras till andra städer. Även om exempel finns från Lund eller Göteborg, är varje stads infrastruktur, befolkningsstruktur och näringsliv olika. Därför är det centralt att förstå effekterna av spårvägsutbyggnad just i Uppsala, och särskilt i den byggfas som pågår nu. Detta ramverk möjliggör en djupgående och platsanpassad analys av företagens upplevelser, strategier och framtidstankar.

Tabell 1: Koppling mellan teoretiskt ramverk, centrala begrepp, empiri och analysdimensioner:

Analysdimension	Teoretiskt ramverk	Centrala hållbarhetsbegrepp	Empiri	Analys/ Tolkning
Tid	Van de Van – organisationsförändring	Ekonomisk, social	Osäkerhet kring projektfaser, störningar i verksamheten	Företag påverkas olika i olika faser; behov av anpassning över tid
Plats	Institutionell teori	Ekologisk, social	Närhet till spårväg, påverkan från lokala regler och normer	Geografiskt läge påverkar graden av påverkan och möjligheter till anpassning
Verksamhet	Intressentteori	Ekonomisk, social	Branschskillnader, kundpåverkan	Anpassning skiljer sig mellan branscher; intressenter påverkar strategiska beslut
Strategi	Van de Van & Institutionell teori	Ekonomisk, social	Nya arbetssätt, kommunikation, legitimitet	Företagen utvecklar strategier för överlevnad och för att balansera hållbarhetsdimensionerna

Tabell 1; Sammanfattar hur de fyra analysdimensionerna (tid, plats, verksamhet och strategi) kopplas till det teoretiska ramverket, centrala hållbarhetsbegrepp och empiriska observationer. Tabellen visar hur företagen påverkas och agerar i relation till projektet, samtidigt som balans mellan ekologiska, sociala och ekonomiska aspekter beaktas.

7. Diskussion

Denna studie har haft som syfte att undersöka hur det pågående spårvägsprojektet i Uppsala påverkar lokala företag under byggfasen. Analysen bygger på ett fallstudieupplägg med kvalitativa intervjuer och observationer, samt ett analytiskt ramverk med fyra dimensioner – tid, plats, verksamhet och strategi. För att tolka resultaten har även teoretiska perspektiv använts: förändringsteori (Van de Ven & Poole, 1995), intressentteori (Freeman, 1984), institutionell teori (DiMaggio & Powell, 1983) och hållbar utveckling (Brundtlandrapporten, 1987) samt tidigare forskningen.

7.1 Tid-Utmaningar och möjligheter under byggfasen

Detta avsnitt analyserar hur lokala företag upplever påverkan under byggfasen av spårvägsprojektet. Det speglar den första och andra forskningsfrågan genom att kombinera utmaningar och möjligheter ur ett tidsmässigt perspektiv.

Tidpunkten är en nyckelfaktor under byggfasen och har visat sig vara avgörande för företagets upplevelse av påverkan. I de tidiga projektfaserna och i början av byggfasen uppstår ofta en situation präglad av osäkerhet. Flera respondenter uppgav att de inte fått tydlig information om när arbetet skulle inledas eller hur länge det skulle pågå. En respondent uttryckte exempelvis oro över att spårbygget vid deras lokalområde skulle påverka tillgängligheten, men visste inte när det skulle börja. Detta överensstämmer med tidigare forskning av Legacy et al. (2012), som visade att små företag ofta påverkas negativt av bristande information i samband med stadsomvandlingsprojekt.

Ur ett förändringsteoretiskt perspektiv (Van de Ven & Poole, 1995) kan detta ses som en evolutionär process, där förändring sker gradvis och drivs av yttre tryck snarare än interna beslut. Organisationer reagerar först när förändringen blir konkret. Företag har viss kontroll över sina interna resurser, men mycket begränsat inflytande över externa faktorer, såsom ett kommunalt infrastrukturprojekt. Den dialektiska metoden inom förändringsteori förklarar

dessutom att förändringsprocesser ofta innebär konflikter, eftersom olika intressen har skilda mål. Detta leder till en konflikt mellan till exempel kommunens planeringsmål och företagens dagliga behov.

Vidare kan livscykelmodellen tillämpas på staden som helhet (Van de Ven och Pooles 1995). Uppsala befinner sig i en tillväxtfas, där infrastrukturen utvecklas i takt med stadens tillväxt. Spårvägen blir ett sätt för staden att förbereda sig för nästa utvecklingsfas. För företagen innebär att de tvingas genomgå en parallell förändring, ofta utan någon tidigare information eller möjlighet till påverkan.

Trots dessa utmaningar uttryckte vissa företag framtidstro, vilket gav dem utrymme att skapa egna strategier för anpassning. Respondent 2 visade till exempel att de planerade att utöka restaurangens kapacitet under byggfasen för att möta framtida efterfrågan. Det visar att vissa företag utnyttjar byggtiden som en förberedelseperiod för att anpassa sig till nya förutsättningar. Denna form av anpassning kan ses genom Van de Ven och Pooles (1995) teleologiska förändringsmodell, där organisationers interna utveckling styrs av målmedvetna framtidsvisioner. Kommunens svar visade att man försökt informera företag via fastighetsägare och allmänna kanaler, men att informationen inte alltid nått fram. Detta skapar ytterligare osäkerhet, vilket gör att många företag förhåller sig passiva snarare än att agera strategiskt.

Tiden är därför en avgörande dimension i byggprocessen (före, under och efter) som innebär olika effekter för företagen. Under själva byggfasen uppstår typiska utmaningar såsom minskad tillgänglighet, försäljningstapp, störningar i leveranser och bristande kommunikation. Samtidigt visade en respondent på möjligheten att byggarbetare i området kunde bli en ny typ av kund under arbetstid. Detta tyder på att även tidpunkt i projektcykeln kan skapa kortsiktiga möjligheter, särskilt för företag som ligger längre bort från centrum och saknar lokal konkurrens. Här samverkar tid, plats och verksamhetstyp på ett sätt som visar att även byggfasen kan innehålla affärsmöjligheter för flexibla företag. Detta stöds av Knowles & Ferbrache (2016), som framhåller att infrastrukturella förändringar ibland skapar

nya tillfälliga kundflöden. Ett annat exempel är företagen inom byggbranschen som har avtal med kommunen om att implementera spårvägsutbyggnaden.

7.2 Plats – Utmaningar och möjligheter under byggfasen

Detta avsnitt diskuterar hur företagens geografiska placering påverkar deras upplevelse av både hinder och möjligheter under byggfasen. Beroende på var företagen belägna kan de påverkas olika mycket av exempelvis störningar, tillgänglighet och kundflöden.

Respondenter som var lokaliserade inom eller nära den aktiva byggzonen upplevde störst påverkan. Minskad tillgänglighet och förändrade trafikflöden bidrog till kundbortfall. Detta är i linje med Loukaitou-Sideris (2000), som visade att företag nära byggarbetsplatser påverkas negativt, särskilt i form av minskad tillgänglighet och störningar från bygget. Samtidigt nämnde vissa företagare att deras läge nära framtida spårvagnshållplatser kan bli en fördel. Kommunen betonade särskilt hur spårfaktorn kan spela en viktig roll, då den ökade attraktionskraften från spårbunden trafik förväntas gynna företag längs sträckningen. Även Knowles & Ferbrache (2016) beskriver hur investeringar i kollektivtrafik ofta skapar lokaliseringsfördelar för företag som överlever byggfasen.

Ur ett institutionellt perspektiv innebär detta att företagen försöker tolka sin plats i den framtida strukturen, vilket tvingar dem att anpassa sig, antingen proaktivt eller passivt. Vissa anpassar sig i förväg medan andra väntar på att få klarhet. Företagens upplevelse av påverkan varierar beroende på deras fysiska placering i förhållande till byggsträckan. Respondenter som ännu inte har blivit påverkade av bygget, eftersom byggprocessen inte har påbörjats, uttrycker fortfarande förhoppningar om de framtida fördelarna med den förbättrade infrastrukturen. Dessa företag, som ligger i områden där byggstarten är planerad men ännu inte genomförd, är mer optimistiska och upplever inte de omedelbara störningarna som de företag som ligger nära byggarbetsplatser där arbetet redan påbörjats. Däremot påverkas starkt de lokala företag som ligger mycket nära byggzonen,

exempelvis på Ultunaområdet eller stadskärnan. Ett tydligt exempel är caféer med uteservering, där byggstängsel och buller minskar kundflödet och påverkar försäljningen negativt.

Ur ett intressentteoretiskt perspektiv (Freeman, 1984) borde dessa företag betraktas som nyckelintressenter i projektet. Men enligt flera respondenter har de inte fått möjlighet att delta i någon dialog eller påverkan. Institutionell teori (DiMaggio & Powell, 1983) visar dessutom hur företags handlingsutrymme påverkas av formella strukturer, såsom kommunala beslut och normer för samråd. Kommunen verkar följa gällande processer, men dessa når inte alltid lokala företagare, särskilt småföretagare som påverkas mest.

Företag i mer exponerade områden uttrycker större oro och mindre tillit till projektets genomförande, särskilt när deras kundbas är beroende av enkel tillgänglighet. Detta stärker relevansen av institutionell teori, då den belyser hur byråkratiska rutiner ibland exkluderar aktörer utan stark representation. Intressentteorin visar att kommunen och företagen är beroende av varandra under förändringen. För att de ska kunna samarbeta bra krävs tydlig kommunikation och att kommunen lyssnar och visar att företagen är viktiga. Det är så man kan bygga förtroende.

7.3 Verksamhet – Utmaningar och möjligheter under byggfasen

Detta avsnitt analyserar hur olika typer av verksamheter, och beroende av fysiska flöden, påverkas av spårvägsprojektet under byggfasen. Dessutom vilka möjligheter som vissa verksamheter identifierar.

Företag som är beroende av fysisk kundnärvaro - såsom detaljhandel, caféer och träningscenter – uttryckte oro för att kundflödet kommer att minska när byggarbetet når deras område. Även om bygget ännu inte har påbörjats just där, lyfter de fram risken att kunder kan få svårt att hitta till entréerna eller helt undvika området på grund av framtida buller, byggstörningar och begränsade

parkeringsmöjligheter. Detta stämmer överens med tidigare forskning (Higgins & Kanaroglou, 2016) som visat att mindre verksamheter är särskilt sårbara för urbana byggprojekt. Flera respondenter uttryckte dessutom osäkerhet snarare än konkret negativ påverkan, då deras verksamheter ännu inte påverkats direkt eftersom byggprocessen inte påbörjats i deras område. Istället handlade deras svar om oro för framtida effekter och hur deras företag eventuellt kan komma att drabbas.

Samtidigt visade vissa företag att de kunde ta egna initiativ och anpassa sig till situationen. Respondent 2 planerade exempelvis att utöka verksamheten och anpassa sin meny för att nå nya kundgrupper, vilket kan ses som en affärsutvecklingsstrategi i en tid av omställning. Detta pekar mot en omstrukturering av affärsmodellen, vilket är i linje med Van de Ven och Poole (1995), som beskriver förändring som en evolutionär process driven av externa förutsättningar.

En annan typ av möjlighet observerades hos Respondent 2, vars restaurang ligger i den yttre delen av byggområdet, lite längre bort från centrum. Det är en plats där byggarbetarna rör sig i närheten under dagtid, samtidigt som konkurrensen är låg. Detta har skapat ett tillfälligt men lojalt kundflöde. Det geografiska avståndet till liknande verksamheter gynnar situationen, vilket visar hur tre faktorer verksamhetstyp (restaurang), plats (utanför stadskärnan) och tidpunkt (under byggfasen) kan samverka till att skapa en kortsiktig affärsmöjlighet. Detta bekräftas av Knowles & Ferbrache (2016), som visade hur platsrelaterade förutsättningar och förändrade flöden kan leda till nya, tillfälliga affärsmönster. Detta kontrasterar med situationen för andra verksamheter, exempelvis restauranger och caféer i stadens mer centrala delar, där byggarbetet redan pågår. Hög konkurrens och större tillgång på liknande verksamheter innebär att dessa företag inte har samma fördel av ett lojalt tillfälligt kundunderlag. Kommunen har dock försökt lyfta framtida utvecklingspotential för branscher som service och restaurang, något som vissa företag tagit fasta på i sina strategier redan under byggtiden.

Andra respondenter, såsom träningsanläggningar, upplevde utmaningar och oro kring parkering, medan företag inom frisörbranschen inte hade samma problem. Detta beror generellt på träningsanläggningar ofta är beroende av att kunder kan ta sig dit med bil och behöver parkering nära entrén, medan frisörsalonger oftare har en mer lokal kundkrets som kan ta sig ditt till fots eller med kollektivtrafik. Därför påverkas olika verksamheter i olika grad av störningar kopplade till tillgänglighet och trafik.

Detta visar tydligt att den typen av verksamhet påverkar i vilken grad lokala företag påverkas av byggprojektet. Utmaningar och möjligheter varierar alltså beroende på bransch. Det som är en möjlighet för en verksamhet kan vara en utmaning för en annan. Plats, tidpunkt och verksamhetstyp är nära sammanlänkade och kan inte förstås var för sig och de måste ses i relation till varandra, eftersom en ensidig fokusering på en av dessa dimensioner riskerar att ge en ofullständig bild.

Dessa resultat kopplas även till perspektivet om hållbar utveckling, där lokal ekonomisk uthållighet är en viktig komponent. Om företag tappar kunder under lång tid kan deras lönsamhet hotas, vilket riskerar att de inte överlever till projektets slutförande. Det visar vikten av att beakta ekonomisk hållbarhet som en del av stadsutvecklingsprojekt, i balans med ekologisk och social hållbarhet (Brundtlandrapporten, 1987). Kommunens representanter erkände i intervjuerna att tillgången till parkering och skyltning varit bristfällig i vissa områden, men betonade samtidigt svårigheten i att möta alla behov samtidigt i ett omfattande projekt.

7.4 Strategi – Vilka strategier har företagen tillämpat för att hantera förändringarna?

Majoriteten av de intervjuade företagen har ännu inte vidtagit några konkreta strategier för att hantera påverkan. Flera uttrycker att de "inte vet vad de ska göra" eller att de "väntar och ser". Detta kan förklaras av både resursbrist och osäkerhet. Företagen har inte tillräcklig information för att kunna planera och saknar ofta

organisatoriska resurser för att göra omställningar. Detta stödjer förändringsteorins syn på att proaktiv anpassning kräver både tydliga signaler från omvärlden och intern kapacitet (Van de Ven & Poole, 1995). Intressentteorin (Freeman, 1984) visar att när relationen mellan kommunen och småföretag är svag, vilket försvåras möjligheten till strategiskt agerande.

Vissa företag har försökt använda sociala medier mer aktivt eller kommunicerat med stamkunder, men överlag är strategierna få. Kommunen har uttryckt vilja till samverkan, men saknar struktur för regelbunden dialog med småföretag. Detta illustrerar hur institutionella strukturer, även med goda avsikter, ibland missgynnar mindre aktörer utan stark representation (DiMaggio & Powell, 1983).

Ur ett teleologiskt perspektiv drivs förändringen i Uppsala av mål om tillväxt och hållbar utveckling. Kommunens beslut att bygga spårväg är en del av en långsiktig strategi, men detta förutsätter att de lokala företagen involveras och ges möjlighet att anpassa sig till förändringen.

7.5 Efter byggfasen - möjligheter och utmaningar på lång sikt samt strategier

Eftersom denna fallstudie genomförts i början av byggfasen är det inte möjligt att med säkerhet uttala sig om de långsiktiga effekterna. Fokus i uppsatsen ligger därför främst på den kortsiktiga påverkan under byggfasen. Däremot har vissa långsiktiga perspektiv tagits upp i analysen, baserat på respondenternas förväntningar och tidigare forskning. Dessa reflektioner ska inte ses som definitiva slutsatser, utan snarare som tänkbara utvecklingslinjer som kan ligga till grund för vidare forskning när projektet är färdigställt.

7.5.1 Tidsperspektivet

Tidsperspektivet är avgörande eftersom effekterna av spårvägsprojekten varierar beroende på tidsfasen. På kort sikt, under byggfasen, uppstår störningar, osäkerhet och minskad tillgänglighet. På längre sikt kan dock den förbättrade infrastrukturen skapa nya affärsmöjligheter, särskilt för de företag som lyckas anpassa sig till den nya omgivningen. Samtidigt kan nya utmaningar uppstå efter projektets

färdigställande, såsom stigande fastighetspriser i attraktiva områden. Detta kan göra marknaden mer konkurrensutsatt och skapa svårigheter för mindre företag. Förändringsteorin betonar att olika faser av förändring ställer olika krav på organisationernas anpassningsförmåga (Van de Ven & Poole, 1995). Även om företag tolkar situationen olika beroende på tidsperspektivet, visar vissa respondenter på framtida affärsmöjligheter efter projektets avslutning, medan andra uttrycker oro under byggfasen. Särskilt brist på information om framtiden kan skapa osäkerhet. Fallstudien visar att de långsiktiga effekterna av infrastrukturprojekt inte enbart handlar om stadens fysiska förändring – såsom nya kollektivtrafiklösningar och ökad tillgänglighet – utan också om ekonomiska villkor och institutionella normer.

På lång sikt uppstår olika effekter beroende på företagets position och resurser. Vissa företag gynnas av ökad tillgänglighet, ett större kundflöde och stigande marknadsvärde. Samtidigt kan andra drabbas negativt – särskilt mindre verksamheter som har svårt att konkurrera och riskerar att påverkas av stigande lokalhyror.

Detta bekräftas även av tidigare forskning, som visat att spårvägsprojekt kan ha stor påverkan på fastighetsmarknaden (Loukaitou-Sideris, 2000; Knowles & Ferbrache (2016). För att dessa långsiktiga möjligheter ska bli verklighet krävs inte bara en företags strategisk anpassning utan även ett institutionellt stöd från kommunen.

7.5.2 Platsen

Platsen får ökad betydelse efter projektets färdigställande, på samma sätt som den spelade en viktig roll på kort sikt under byggfasen. Företag som ligger nära nya hållplatser eller längs den färdiga spårvägslinjen kan dra nytta av ökad tillgänglighet och kundflöde. Samtidigt ökar konkurrensen, vilket kan utmana mindre verksamheter. Platsen ger dessa företag en fördel jämfört med andra som ligger längre bort från spårvägen, eftersom detta område blir mer attraktivt och lockar fler kunder.

7.5.3 Verksamhetens karaktär

Företag med flexibilitet att anpassa sin tjänst eller produkt till en växande kundbas kan dra nytta av utvecklingen. Andra, särskilt de som är beroende av specifika kundgrupper eller har höga fasta kostnader, kan få svårare att klara sig. Ökade lokalhyror leder till att deras kostnader blir ännu högre, vilket i sin tur kan påverka prisnivån på marknaden. Men detta påverkar företagen i olika grad och varierar beroende på vilken typ av beroende de har.

I fallstudien uppstår därför en dubbel effekt, å ena sidan ökad tillgänglighet och nya affärsmöjligheter, å andra sidan en risk för att vissa företag slås ut hårt. Tidigare forskning (Loukaitou-Sideris, 2000; Knowles & Ferbrache (2016) visar också att stora infrastrukturprojekt oftast gynnar vissa verksamheter mer än andra. Alla påverkas inte lika, vissa företag får fördelar, medan andra hamnar i en svårare situation. Effekterna är alltså inte rättvist fördelade, utan slår olika beroende på företagens förutsättningar.

7.5.4 Strategi

Strategi blir en central faktor för företagen när de ska hantera effekterna av stadsomvandlingen. Efter byggfasen kan företag behöva justera sin affärsmodell, flytta sin verksamhet eller utveckla nya marknadsföringsstrategier för att möta den förändrade omgivningen. Institutionell teori (DiMaggio & Powell, 1983) visar att omgivningens normer och strukturer kan styra vilka strategier som uppfattas som legitima, vilket påverkar företagens struktur och strategier.

7.5.5 Sammanfattning

För att minska negativa effekter krävs en mer anpassad kommunikationsstrategi och tidiga stödinsatser, och kommunen måste involvera företagen i sådana projekt för att deras perspektiv och behov ska bli en del av planeringen. Genom att tillämpa förändringsteori, intressentteori och institutionell teori kan man bättre förstå de utmaningar och möjligheter som lokala företag upplever, särskilt under byggfasen (kort sikt) samt få en djupare förståelse för relationen mellan kommunen och det lokala näringslivet i denna typ av stadsutvecklingsprojekt.

8. Slutsats

Denna kandidatuppsats har haft som syfte att undersöka hur det pågående spårvägsprojektet i Uppsala påverkar lokala företag under byggfasen. Genom en kvalitativ fallstudie har tre intervjuer och en platsobservation analyserats med hjälp av ett analytiskt ramverk bestående av fyra dimensioner: tid, plats, verksamhet och strategi. Studien har även tillämpat teorier om organisatorisk förändring (Van de Ven & Poole, 1995), intressentteori (Freeman, 1984), institutionell teori (DiMaggio & Powell, 1983) samt hållbar utveckling (Brundtlandrapporten, 1987).

Resultaten visar att företag påverkas olika beroende på var i byggprocessen de befinner sig, samt var deras fysiska verksamhet är lokaliserad i relation till byggområdet. I byggfasens tidiga skeden dominerar osäkerhet och informationsbrist, vilket skapar strategisk passivitet. Företag uttrycker oro över minskade kundflöden, försämrad tillgänglighet och brist av tydlig kommunikation från kommunen. Särskilt verksamheter med starkt beroende av fysisk närvaro såsom caféer och träningscenter upplever negativa effekter. Detta återspeglas i förändringsteorins (Van de Ven & Poole, 1995) antagande att organisationer tenderar att reagera först när påverkan blir konkret snarare än agera proaktivt.

Intressentteorin (Freeman, 1984) belyser hur bristen på dialog mellan kommunen och företagen påverkar förtroendet, och hur företagen inte upplever sig som en del av planeringsprocessen. Institutionell teori (DiMaggio & Powell, 1983) förklarar samtidigt hur kommunala strukturer, även om de är formellt korrekta, kan missa att inkludera just de aktörer som påverkas mest. Hållbar utveckling (Brundtlandrapporten, 1987) påminner om att lokal ekonomisk uthållighet inte får glömmas bort i kommunala infrastrukturprojekt, särskilt inte när företag utsätts för långvariga störningar innan några positiva effekter har kunnat realiseras.

När projektet är färdigställt förändras förutsättningarna för de lokala företagen. Företag som ligger nära de nya hållplatserna kan dra nytta av ökad tillgänglighet

och ett större kundflöde, men de kan också möta utmaningar såsom stigande fastighetspriser och ökad konkurrens. Möjligheterna är särskilt stora för företag som har förmåga att anpassa sin strategi, sina produkter eller sin marknadsföring till den nya urbana miljön. Samtidigt uppstår utmaningar för mer sårbara företag, särskilt för dem som inte haft möjlighet att planera eller investera under byggfasen. Denna dubbelhet, mellan kortsiktiga påfrestningar och långsiktiga möjligheter, är central för att förstå företagens roll i stadsutvecklingsprojekt.

Samtidig visar resultaten att vissa företag redan under byggfasen kan identifiera möjligheter - exempelvis genom att rikta sitt erbjudande till byggarbetare och nya målgrupper som uppstår i takt med projektet. Detta påpekar att även en period som domineras av störningar kan skapa affärsfördelar för verksamheter som är flexibla och innovativa.

Mot bakgrund av dessa resultat är det viktigt att Uppsala kommun arbetar mer aktivt med att inkludera lokala företag i dialogen redan under planeringsskedet. Kommunikation bör ske direkt till verksamheterna, inte enbart via fastighetsägare, och kompletteras med konkreta stödinsatser under byggfasen. Samtidigt behöver företag själva försöka anpassa sig till förändrade förutsättningar, exempelvis genom att använda digitala kanaler, arbeta med lokal lojalitet eller utveckla strategiska samarbeten. En ömsesidig förståelse mellan offentliga och privata aktörer är avgörande för att stadsutveckling ska bli hållbar i praktiken, inte bara i teori.

8.1 Vidare forskning

Slutligen bör framtida forskning fokusera på effekterna efter att infrastrukturprojektet är slutfört. En jämförande studie kvantitativ eller kvalitativ som skulle kunna undersöka hur företags lönsamhet förändras före, under och efter byggfasen. Detta skulle ge en mer heltäckande bild av vilka typer av företag som påverkas mest, vilka faktorer som främjar motståndskraft, och hur strategisk anpassning sker över tid. En sådan longitudinell ansats skulle också kunna ge kommuner och beslutsfattare bättre underlag för att stödja företag genom stora

urbana förändringar. Även som ett förslag till vidare forskning bör framtida kandidatuppsatser inom nationalekonomi undersöka de negativa externaliteterna som kan uppstå i samband med stora infrastrukturprojekt, vilka ofta innebär betydande offentliga investeringar. Genom att analysera dessa samhällsekonomiska kostnader kan man få en mer heltäckande bild av projektens negativa effekter på samhället och bidra till bättre beslutsunderlag i framtida planeringsprocesser.

Referenser

- Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101.
https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1191/1478088706QP063OA?casa_token=Xfs_eWgzKdgAAAAA:x3RskPSrDOoChYwuSnUyLd1KVlt0Ml12ppD0glsQ6ta_WbyoILyjROKF4M5OgUNPeog2pY-rN2AtChs (Published 21 Jul 2008, hämtad: 2025-04-17)
- Bryman, A., & Bell, E. (2017). *Företagsekonomiska forskningsmetoder* (3:e uppl.). Stockholm: Liber. (Hämtad: 2025-03-27)
- Bryson, J. M. (2004). *Strategic planning for public and nonprofit organizations: A guide to strengthening and sustaining organizational achievement* (3rd ed.). San Francisco: Jossey-Bass. (hämtad: 2025-04-02)
- Debrezion, G., Pels, E., & Rietveld, P. (2007). The impact of railway stations on residential and commercial property value: A meta-analysis. *Journal of Real Estate Finance and Economics*, 35(2), 161–180.
<https://link.springer.com/article/10.1007/s11146-007-9032-z> (Published: 19 June 2007, hämtad: 2025-04-01)
- DiMaggio, P. J., & Powell, W. W. (1983). The iron cage revisited: Institutional isomorphism and collective rationality in organizational fields. *American Sociological Review*, 48(2), 147–160.
<https://www.degruyterbrill.com/document/doi/10.1515/9780691229270-005/pdf?licenseType=restricted> (hämtad: 2025-04-02)
- Flick, U. (2014). *An introduction to qualitative research* (5th ed.). London: Sage. (hämtad: 2025-04-02)
- Freeman, R. E. (1984). *Strategic management: A stakeholder approach*. Boston: Pitman. (hämtad: 2025-04-02)
- Gold, R. L. (1958). Roles in sociological field observation. *Social Forces*, 36(3), 217–223. (hämtad: 2025-04-02)
- Göteborgs Stad. (2024). *Planering av nya spårvägsförbindelser*.
<https://www.goteborg.se> (hämtad: 2025-04-03)
- Gulliksson, H., & Holmgren, U. (2021). *Hållbar utveckling: teknik, samhälle och livskvalitet* (4:e uppl.). Lund: Studentlitteratur. s. 94, 208. (hämtade: 2025-04-10)

Higgins, C. D., & Kanaroglou, P. S. (2016). Forty years of modelling rapid transit's land value uplift in North America: Moving beyond the tip of the iceberg. *Transport Reviews*, 36(5), 610–634.

https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01441647.2016.1174748?casa_token=TWPQep7y7kYAAAAA%3A8m8usYcjZTKVLs5ESdpQ5M6EwNmUXUsRvRaL9eNCH0iV9a6bpLaUKCE47N0v8re7wlWmRJ7xNwglado (Published: 22 Apr 2016, hämtad: 2025-04-03)

Knowles, R. D., & Ferbrache, F. (2016). Evaluation of wider economic impacts of light rail investment on cities. *Journal of Transport Geography*, 54, 430–439.

https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692316303441?casa_token=8JntcPDVu_8AAAAA:nXoncObI4PWkQap-_Rw7Q1Yr6ko7b2YN1wSptaPXkEPbYw_u_uNj7a7BAEXGUU83S3xl94tiZ0gx (Published: June 2016, hämtad: 2025-04-05)

Kotter, J. P. (1996). *Leading change*. Harvard Business School Press. (hämtad: 2025-04-10)

Legacy, C., Curtis, C., & Sturup, S. (2012). Is there a good governance model for the delivery of contemporary transport policy and practice? An examination of Melbourne and Perth. *Transport Policy*, 19(1), 8–16.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967070X11000837> (hämtad: 2025-04-02)

Lincoln, Y. S., & Guba, E. G. (1985). *Naturalistic inquiry*. Thousand Oaks, CA: Sage. (hämtad: 2025-04-06)

Loukaitou-Sideris, A. (2000). Transit-oriented development in the inner city: A Delphi survey. *Journal of Public Transportation*, 3(2), 75–98.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1077291X22004544> (Published: April 2000, hämtad: 2025-04-07)

Merriam, S. B. (1998). *Qualitative research and case study applications in education*. San Francisco: Jossey-Bass. (hämtad: 2025-04-02)

Mistra Urban Futures. (2014). *Perspektiv och målkonflikter inom hållbar stadsutveckling*. Rapport.

<https://www.mistraurbanfutures.org/sv/publikationer/perspektiv-och-malkonflikter-inom-hallbar-stadsutveckling> (hämtad: 2025-04-02)

OECD. (2020). *Sustainable urban mobility*. OECD. <https://www.mdpi.com/2071-1050/12/18/7499> (Published: 11 September 2020, hämtad: 2025-04-08)

Region Uppsala. (2024). *Uppsala spårväg: En långsiktig investering för stadens framtid.* <https://www.uppsala.se/bygga-och-bo/samhallsbyggnad-och-planering/samhallsbyggnad-och-arkitektur/uppsala-sparvag/framtidens-sparvag/> [hämtad: 2025-03-28]

Region Uppsala. (2025). *Hållplatser längs Uppsala spårväg.* (Publicerad 25 april 2025, Hämtad 2025-04-02) <https://regionuppsala.se/utveckling/regional-utvecklingsstrategi/projekt/sparvag-i-uppsala/hallplatser-langs-uppsala-sparvag/>

Sveriges Miljömål. (n.d.). *Hållbar stadsutveckling.* <https://sverigemiljomal.se/atgardsomraden/hallbar-stadsutveckling/> (hämtad: 2025-04-10)

SVT. (2023). *Personalbrist och inställda turer i Lunds spårvägssystem.* <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/skane/sparvagnen-i-lund-forblir-avstangd-drabbad-av-elfel> (hämtad: 2025-04-10)

Tsegai, B. (2021). En fallstudie om hållbarhetsresonemang vid utbyggnaden av kollektivtrafiken i södra Uppsala. <https://www.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1579933&dswid=-9805> (hämtad: 2025-04-10)

Uppsala kommun. (2024). *Spårvagnsprojektet: Förbättrad kollektivtrafik för en växande stad.* <https://www.uppsala.se/bygga-och-bo/samhallsbyggnad-och-planering/samhallsbyggnad-och-arkitektur/uppsala-sparvag/darfor-bygger-vi-sparvag/> (hämtad: 2025-03-28)

Van de Ven, A. H., & Poole, M. S. (1995). Explaining development and change in organizations. *Academy of Management Review*, 20(3), 510–540. <https://journals.aom.org/doi/abs/10.5465/amr.1995.9508080329> (hämtad: 2025-04-11)

Vetenskapsrådet. (2024). *God forskningssed.* Katarina Bjelke (Generaldirektör). Stockholm, Sweden. <https://www.vr.se/analys/rapporter/vara-rapporter/2024-10-02-god-forskningssed-2024.html> (Published: 23 september 2024, hämtad: 2025-04-11)

World Commission on Environment and Development. (1987). *Our common future* [PDF]. United Nations. <https://www.are.admin.ch/are/en/home/media/publications/sustainable-development/brundtland-report.html> (hämtad: 2025-04-10)

Yin, R. K. (2014). *Case study research: Design and methods* (5th ed.). Thousand Oaks, CA: Sage. (hämtad: 2025-04-02)

Ölfvingsson, M. (2019). *Varför spårväg i Uppsala? En kvalitativ studie av spårvägsprojektet i Uppsala.* <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1286531/FULLTEXT01.pdf> (hämtade: 2025-04-10)

Kotter, J. P. (1996). *Leading Change*. Harvard Business School Press. (hämtad: 2025-04-10)

Populärvetenskaplig sammanfattning

Stora infrastrukturprojekt, såsom spårväg, utbyggnader förändrar stadsmiljön och påverkar därmed förutsättningarna för lokala företag. Denna studie undersöker hur företag i Uppsala påverkas under byggfasen av det planerade spårvägsprojektet, med fokus på både utmaningar och möjligheter.

Genom intervjuer med tre företag och en projektansvarig från Uppsala kommun, samt platsobservation, framkommer att påverkan beror på flera faktorer: hur nära byggområdet verksamheten ligger, vilken typ av kunder den är beroende av och hur lång byggtiden är. Företag som är beroende av dagliga kundbesök – exempelvis caféer, restauranger och butiker i direkt närhet till arbetsområdet – drabbas hårdast. De upplever minskat kundflöde, leveransproblem och svårigheter att planera verksamheten.

Studien visar att brist på tydlig och kontinuerlig information från kommunen försvårar företagens möjligheter att anpassa sig, till exempel genom att ändra öppettider eller ordna alternativa leveranslösningar. Samtidigt finns långsiktiga möjligheter: en utbyggd kollektivtrafik kan på sikt öka områdets attraktivitet och locka fler kunder.

Resultaten pekar på att företagens förmåga att hantera förändringar beror både på interna resurser och på externa faktorer som kommunikation och stöd från kommunen. För att minska negativa effekter och främja hållbar stadsutveckling krävs en mer aktiv dialog och samverkan mellan kommunen och det lokala näringslivet under hela projektets gång.

Bilaga

Intervjufrågor:

kommunens: (Mario)

- **Investeringsaspekten**

- 1) Hur har ni bedömt investeringens lönsamhet ur ett kommunalt perspektiv?
- 2) Har ni jämfört spårvägs alternativet med andra transport satsningar (t.ex. elbussar, BRT)?
- 3) Finns det ekonomiska nyckeltal eller modeller ni använt för att värdera projektets avkastning?
- 4) Hur ser ni på projektets finansiella hållbarhet över tid, särskilt med tanke på att staten finansierar 50 %?

Vad ser ni som de största ekonomiska riskerna i detta projekt?

- **Påverkan på företag – särskilt i byggfasen**

- 1) Vilka åtgärder har kommunen vidtagit för att stödja lokala företag före och under byggfasen?
- 2) Hur har ni kommunicerat med de företag som är belägna längs spårvägslinjen?
- 3) Har ni gjort någon utvärdering av hur byggstörningarna påverkat försäljning, tillgänglighet eller kundflöde?
- 4) Finns det någon plan för att kompensera eller stödja särskilt utsatta företag?
- 5) Hur planerar ni för att minimera negativa effekter under byggfasen och maximera nyttan efter färdigställande?

- **Långsiktiga effekter och framtidsvision**

- 1) Hur förväntas spårvägen påverka företagsklimatet och den lokala ekonomin efter 2029?
- 2) Ser ni potential för ökad handel och etablering av nya verksamheter längs linjen?
Tror ni att vissa typer av företag kommer att gynnas mer än andra?

- **Lärdomar från andra städer**

- 1) Har ni analyserat erfarenheter från exempelvis Lund eller Göteborgs spårvägsprojekt?
- 2) Vilka positiva eller negativa effekter från dessa projekt tycker ni är relevanta för Uppsala?
- 3) Hur har ni anpassat Uppsalas projekt efter dessa lärdomar, eller är ni av uppfattningen att varje stad är så kontextberoende att jämförelser är svåra?

Intervjufrågor: (Lokala företag)

- **Verksamhets Bakgrund**

- 1) Kan du kort beskriva vilken typ av verksamhet ni bedriver?
- 2) Hur länge har ni funnits på den här platsen?

- **Upplevd påverkan av spårvägs bygget**

- 1) Hur har er verksamhet påverkats sedan byggarbetet började?
- 2) Har ni märkt någon förändring i kundflöden eller försäljningen?
- 3) Har det blivit svårare för kunder eller leverantörer att ta sig till er?
- 4) Hur ser ni på framtiden när spårvägen är klar – möjligheter eller risker?

- **Utmaningar och möjligheter**

- 1) Vilka är de största utmaningarna ni upplever just nu på grund av projektet?
- 2) Har ni försökt anpassa er på något sätt? (t.ex. öppettider, kampanjer, digitala lösningar?)
- 3) Har ni upplevt några möjligheter eller positiva effekter hittills?

- **Kommunikation och stöd**

- 1) Har ni haft någon kontakt med kommunen eller andra aktörer kring projektet?
- 2) Hur upplever ni informationen och kommunikationen från kommunen?
- 3) Finns det något ni tycker att kommunen borde göra annorlunda?

- **Strategier och anpassning**

1. Har ni utvecklat några nya strategier för att hantera förändringarna?
2. Har ni förändrat något i ert arbetssätt, erbjudande eller marknadsföring?

3. Hur tänker ni kring er legitimitet gentemot kunder och samhället i denna förändringsperiod?

- **Avslutande frågor**

- 1) Vad skulle ni vilja se för åtgärder till kommunen?
- 2) Är det något mer ni vill tillägga?

Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU kan publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver i sådana fall godkänna publiceringen. I samband med att du godkänner publicering kommer SLU även att behandla dina personuppgifter (namn) för att göra arbetet sökbart på internet. Du kan närsomhelst återkalla ditt godkännande genom att kontakta biblioteket.

Även om du väljer att inte publicera arbetet eller återkallar ditt godkännande så kommer det arkiveras digitalt enligt arkivlagstiftningen.

Du hittar länkar till SLU:s publiceringsavtal och SLU:s behandling av personuppgifter och dina rättigheter på den här sidan:

- <https://libanswers.slu.se/sv/faq/228316>

Alla författare till arbetet måste kryssa i sitt godkännande. Ta bort eller lägg till rader beroende på antalet författare. Ta bort den här texten när den inte längre behövs.

☒ JA, jag, Amir Ramezani, har läst och godkänner avtalet för publicering samt den personuppgiftsbehandling som sker i samband med detta

☐ NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse till att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.