HÖGSKOLAN
I GÄVLE

AKADEMIN FÖR TEKNIK OCH MILJÖ
Avdelningen för byggnadsteknik, energisystem och miljövetenskap

Externa och halvexterna handelsetableringar

- En kvalitativ analys av attityder och drivkrafter för planering och utveckling av externhandel i Gävleborgs län

Lisa Blom
Johanna Fridh

2020

Examensarbete, Grundnivå (kandidatexamen), 15 hp
Miljöteknik
Miljöstrateg

Handledare: Johan Colding
Bitr. handledare: Robert Ljung
Examinator: Stephan Barthel

Förord

Författarna vill tacka alla respondenter som med sitt deltagande bidragit till genomförandet av denna studie. Författarna vill även rikta ett stort tack till Karl Hillman och Evelina Loberg som tagit sig tid och varit till stor hjälp för oss i arbetet. Slutligen riktas ett särskilt tack till handledare Johan Colding och Robert Ljung för er vägledning och uppmuntran under projektets hela arbetsgång.

Lisa Blom och Johanna Fridh
Högskolan i Gävle, maj 2020

Sammanfattning

Det svenska transportsystemet är i dagsläget till stor del fossilberoende och efterfrågan på transporter förväntas öka det närmaste decennierna. En ökad efterfrågan på transporter genererar i sin tur ökade utsläpp, vilket medför negativa effekter på människors hälsa men även på miljön. För att nå uppsatta klimatmål måste trenden om ständigt ökade trafikvolymer brytas. Samhällsplanering och beteendeförändringar av det mer kraftfulla slaget är nödvändigt för att kunna skapa ett hållbart transportsystem. All utbyggnad av transportinfrastrukturen innebär långsiktiga konsekvenser, dels på grund av den omfattande påverkan det har på städers och regioners struktur men också för att de leder till ett ökat bilresande och därmed större klimatpåverkan. Drivkraften för externa handelsetableringar är stark, och det finns fortfarande många förespråkare som menar att dessa etableringar behövs för att utöka kommuners konkurrenskraft. När externa handelsområden och köpcentrum etableras ökar det totala trafikarbetet med personbil, vilket har en direkt proportionell ökning av koldioxidutsläpp. I Sverige finns inga politiska krav på hur planering av externa och halvexterna handelsetableringar ska utformas, och kommunerna är inte heller skyldiga att upprätta några policys kring dessa etableringar.

Detta examensarbete har genom kvalitativa intervjuer med nyckelpersoner i Gävleborgs län undersökt vilka drivkrafter och attityder som finns hos kommunerna vad gäller utveckling och planering av externa och halvexterna handelsetableringar. Ämnet har analyserats utifrån perspektiven tillgänglighet och hållbar utveckling, med stöd från det regionala hållbarhetsmålet om en fossilfri fordonsflotta år 2030, samt den svenska klimatlagen.

Det som framkommit under intervjuerna är att det inte finns någon direkt drivkraft hos kommunerna att etablera nya externa handelsområden, men att det finns en vilja att fortsätta utveckla de redan existerande handelsområdena då dessa är viktiga för den lokala tillväxten. I Gävleborgs län prioriteras personbilen och är det vanligaste transportmedlet till länets externa och halvexterna handelsområden. Kommunerna arbetar med att förbättra tillgängligheten med kollektivtrafik, cykel och gång, men trots detta finns uppenbara brister och en medvetenhet om svårigheterna att få hållbara resemedel att bli de dominerande transportsätten till dessa områden. Mer kraftfulla metoder och åtgärder inom samhällsplanering och beteendeförändringar är nödvändigt för att kunna skapa ett hållbart transportsystem. Det kan uppnås genom att kombinera olika styrmedel och att förbättra samverkan inom såväl kommunerna som regionen i helhet.

Nyckelord: *Externa handelsetableringar, hållbar utveckling, hållbar stadsutveckling, näringslivsutveckling, transporteffektivitet, personbil*

Abstract

The current Swedish transportation system is depending on fossil fuels and the demand for transportation is expected to increase in the coming decades. This will lead to increased emissions of greenhouse gases and other airborne pollutants, which have negative impacts both on human health and the environment. In order to achieve the national climate targets, the trend of constantly increasing traffic volumes must be slowed down. In order to create a sustainable transport system, radical changes in both community planning and behavioral changes are going to be necessary. All expansion of the transport infrastructure has long-term consequences, partly because of its extensive impact on the structure of cities and regions, but also because they can cause increased car travel and generate greater climate impacts. External trade agreements and the strive towards economic growth has a strong influence on traffic planning in the Swedish municipalities. When suburban retail districts and shopping centers are established, the total amount car traffic increases, which leads to increased carbon dioxide emissions. In Sweden, there are no political rules or guidelines on how external trade establishments should be planned, nor are the municipalities obliged to establish any such policies.

Through a series of qualitative interviews with people in position of policy making in Gävleborg County, the present thesis investigated the driving forces and attitudes that exist in the municipalities regarding the development and planning of external establishments. The topic has been analyzed from the perspective of accessibility and sustainable development, supported by the regional sustainability goal of a fossil-free vehicle fleet in 2030, and the Swedish climate law.

What emerged during the interviews is that there is no direct impetus for the municipalities to establish new external trade areas, but that there is a willingness to continue to develop the already existing ones, as they are deemed important for local growth. In the regional traffic planning, the passenger car is given priority, since it is the most commonly used means of transportation to and from the county's suburban shopping districts. The municipalities are working to improve accessibility by public transport, bicycle and walking, but there is an awareness of the difficulties in making sustainable forms of travel the dominant transportation to these areas. More powerful methods and measures in community planning and behavior change are necessary to create a sustainable transport system. This can be achieved by combining different instruments and improving collaboration within both the municipalities and the region.

Keywords: *External trade establishments, sustainable development, sustainable urban development, business development, transport efficiency, passenger car*

Innehållsförteckning

1 Inledning 1
1.1 Bakgrund 2
1.1.1 Hållbar utveckling 3
1.1.2 Relevanta Miljömål 5
1.1.3 Gävleborgs län 6
1.2 Externa handelsetableringar 8
1.3 Syfte och frågeställning 10
1.4 Mål 11
1.5 Avgränsning 11
1.6 Målgrupp 11
2 Metod 12
2.1 Litteraturstudie 12
2.2 Intervju 13
2.3 Etiska aspekter 15
3 Teoretisk referensram 16
3.1 Mobila lösningar 16
3.2 Den hållbara staden 17
3.3 Styrmedel 20
4 Resultat 22
4.1 Allmänt om externa handelsetableringar 22
4.2 Miljöinriktade frågor 24
5 Diskussion 28
6 Slutsats 32
7 Referenslista 33
Bilaga 1 ..... A1

1 Inledning

Det globala klimatet blir allt varmare. Den mänskliga aktiviteten har en direkt påverkan på mängden koldioxidutsläpp och andra växthusgaser som når atmosfären, vilket bidrar till att växthuseffekten förstärks och att jordens medeltemperatur ökar. Detta kan orsaka förändringar i klimatet med successivt allvarligare och mer svåröverblickbara konsekvenser för ekosystem och biologisk mångfald, liksom för människors samhällen och försörjningsmöjligheter (Naturvårdsverket, 2020). Förbränning av fossila bränslen inom transportsektorn svarar för en omfattande del av koldioxidutsläppen i såväl Sverige som globalt. Den svenska transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp och av dessa utsläpp svarar personbilar för 63 procent (IVA, 2019). Det svenska transportsystemet är till stor del fossilberoende och efterfrågan på transporter förväntas öka de närmaste decennierna på grund av ekonomisk tillväxt både i Sverige och globalt samt på grund av den prognostiserade befolkningsökningen. En ökad efterfrågan på transporter genererar i sin tur ökade utsläpp, vilket medför negativa effekter på människors hälsa men även på miljön (Ibid).

Sverige har geografiskt långa avstånd och den nationella ekonomin är handelsberoende. Detta innebär att väl fungerande, tillförlitliga och konkurrenskraftiga transporter utgör en central roll för samhället och den nationella välfärden. Privatbilismens resor utgörs främst av fritidsresor och andra resor, medan arbetsresor står för 25 procent (IVA, 2019). Trots att trafikmängden ökat, har koldioxidutsläppen i Sverige minskat sedan 1990-talet. Detta beror främst på energieffektivare teknik och biodrivmedel inom vägtrafiken (Ibid). Den ökade trafikmängden av personbilar och utvecklingen av mer komplexa resmönster med personbil betraktas som en av de största begränsningarna för att uppnå en hållbar stadsutveckling. Även om den teknologiska utvecklingen kan minska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn, kommer bilberoendet att kvarstå. Ytterligare åtgärder krävs för att minska behovet av personbilen genom att förbättra tillgängligheten och möjligheten att resa med hållbara transportsätt, såsom kollektivtrafik, cykel och gång (Banister, 2000).

För att nå uppsatta klimatmål måste trenden om ständigt ökade trafikvolymer brytas. Samhällsplanering och beteendeförändringar av det mer kraftfulla slaget är nödvändigt för att kunna skapa ett hållbart transportsystem (Viklund et al., 2007; Johansson, 2020). All utbyggnad av transportinfrastrukturen innebär långsiktiga konsekvenser, dels på grund av den omfattande påverkan det har på städers och regioners struktur men också för att de leder till ett ökat bilresande och därmed större klimatpåverkan (Viklund et al., 2007). En tydlig utvecklingstrend de senaste 30-40 åren har resulterat i att handeln successivt har förflyttats till externa lägen i stadens periferi (Nilsson, 2017). De effekter som externa handelsetableringar medför genom ökade trafikmängder och ökade utsläpp är väl dokumenterade. Trots detta är

drivkrafterna för expansion av externa handelsetableringar fortsatt stark (Viklund et al., 2007). Denna handelsutveckling är inte unik för Sverige, externhandel har sedan 80- och 90-talet varit en internationell företeelse och trend (Nilsson, 2017; Bergström, 2000). Sverige är däremot ett av få länder i Västeuropa som inte har reglerat externhandeln, vilket bidrar till en vilsenhet och valhänthet hos många kommuner när denna fråga ska hanteras (Viklund et al., 2007). I Sverige finns inga politiska krav på hur planering av externa och halvexterna handelsetableringar ska utformas, och kommunerna är inte heller skyldiga att upprätta några policys kring dessa etableringar (Forsberg, 1995).

I Gävleborgs län svarar transportsektorn för den största andelen växthusgasutsläpp och uppgår till 60 procent av Gävleborgs totala utsläpp. Av dessa utsläpp utgör personbilstrafiken den enskilt största utsläppskällan och motsvarar 62 procent av transportsektorns totala utsläpp i Gävleborgs län (Loberg & Westlin, 2019). Bilägandet har varit en central roll i samhällsplaneringen och har medfört en infrastruktur med privatbilism som utgångspunkt. Enligt E. Loberg (personlig kommunikation 2 december 2019) finns en fortsatt stark trend och vilja hos kommunerna i Gävleborgs län att utveckla och etablera externa handelsområden. Det är därför av stor vikt att belysa problematiken att samhället utformas på ett sätt som prioriterar bilanvändandet och underminerar förutsättningarna för andra mer hållbara transportmedel (Ljungberg et. al, 2004). Att etablera externa handelsområden resulterar i att mer biltrafik skapas (Wärnhjelm, 2015), vilket missgynnar det regionala hållbarhetsmålet om en fossilfri fordonsflotta till år 2030 samt det nationella målet om att Sveriges nettoutsläpp av växthusgaser ska vara obefintliga till år 2045 (Loberg & Westlin, 2019). Denna studie är ett projektförslag från Länsstyrelsen Gävleborg och ämnar undersöka externa och halvexterna handelsetableringar och dess effekt och konsekvenser på tillgänglighet och hållbar utveckling inom kommunerna i Gävleborgs län.

1.1 Bakgrund

På knappt 80 år har människan anpassat hela sin omgivning efter personbilen. Personbilen är ett av de enklaste tillvägagångssätten för gemene man att transporteras på ett snabbt och smidigt sätt. Friheten som kommer med att kunna åka vart som helst när som helst är problematisk då den är svår att överträffa för andra färdmedel (Hydén, 2008). Människans beroenderelation till bilen har påverkat stadsplaneringen vilket har medfört en gles och utspridd samhällsstruktur där förutsättningarna för andra transportmedel har underminerats (Ullstad, 2008). Den fysiska struktur som bilsamhället medfört har förändrat människors levnadsvanor. Personbilen har möjliggjort en bebyggelseutveckling där bostadsområden har vuxit fram långt ifrån kollektivtrafik och service vilket resulterat i längre pendlingsvägar och därmed ett ökat resande. En gles och utspridd samhällsstruktur med långa geografiska avstånd mellan boende och målpunkter, såsom service, daglighandel, arbetsplatser och

fritidsaktiviteter, främjar personbilstransporter men också försämrar förutsättningarna för andra mer hållbara transportmedel (Boverket, 2013).

I och med att bilens popularitet har växt har även detaljhandeln i Sverige förändrats från att vara bostadsnära till att förflyttas till externa lägen, vilket är en förändring som ger effekt på såväl handelsmönster och tillgänglighet som på miljön (Ljungberg, Modig, Neergaard, & Rosqvist, 2004). Under 1950-talet började handeln av skrymmande varor att förläggas vid externa lägen varpå detaljhandeln sedan följde efter. Under de senaste decennierna har även dagligvaruhandeln förlagts vid externa lägen, ofta tillsammans med detaljhandel i så kallade köpcentrum eller externa handelsområden (Ljungberg et al., 2004). Anledningen till denna handelsutveckling beror främst på konsumenternas innehav och användande av personbilen (Hellberg, 2000; Nilsson 2017). Från och med andra världskrigets slut skedde en kraftig ökning av bilinnehavet i Sverige samtidigt som vägnätet genomgick en omfattande utbyggnation. Detta gjorde det lönsamt för handeln att förläggas utanför stadens centrum där markpriserna var lägre och där stora försäljnings- och parkeringsytor kunde upprättas. Detta genererade stordriftsfördelar och gjorde externhandeln både billig och smidig för konsumenten (Nilsson, 2017). Enligt Ferontoni (2013) var även utvecklingen av förorter i olika länder en bidragande faktor för utvecklingen av externa handelsetableringar. Tillväxten av bostäder och utökade parkeringsmöjligheter ledde till en stigande motoriseringsgrad och ett ökat beroende av privattransporter. Detta ledde dock till trafikstockningar och det blev omöjligt för de överbelastade centrala områdena att upprätthållas som den viktigaste shoppingdestinationen. Lösningen var att etablera perifera handelscentrum i ytterkanterna av städerna, nära huvudvägnoderna (Balsas, 1999; Guimarães, 2019).

Sveriges detaljhandelsomsättning i externcentrum fördubblades mellan åren 2000-2005, och 80-90 procent av inköpsresorna till dessa områden kom att göras med personbil (Viklund, Rosqvist, Neergaard, & Ljungberg, 2007). Enligt Falkheden & Malbert (2000) innebär etableringar av externa handelsområden att det nationella miljömålet avseende ett miljöanpassat trafiksystem motarbetas. Att fortsätta utveckla externa handelsetableringar utan metoder och åtgärder som kan minska de ekologiska och sociala påfrestningarna blir därför ett steg i fel riktning vad beträffar hållbar utveckling (Falkheden & Malbert, 2000; Ljungberg et al., 2004).

1.1.1 Hållbar utveckling

Begreppet *hållbar utveckling* kan härledas tillbaka till år 1987, då det introducerades i Brundtlandkommissionens rapport "*Vår gemensamma framtid*". Rapportens syfte var att fungera som det överordnade målet för miljöarbetet, där definitionen av hållbar utveckling är en utveckling som säkerställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjlighet att tillfredsställa sina behov (Brundtland, 1987). I och med FN-konferensen i Rio de Janeiro 1992 antogs Agenda 21 där begreppet utvidgades med tre dimensioner som ska samspela och stödja varandra; Social,

Ekonomisk och Ekologisk hållbarhet. Samtliga dimensioner är viktiga för en hållbar stad, men innebär ofta en resurskonflikt sinsemellan. En konflikt kan till exempel urskiljas mellan att sträva efter effektivitet och tillväxt å ena sidan, och miljöskydd å andra sidan (From, 2011).

För att skapa en mer hållbar, rättvis och bättre värld, genom att utrota fattigdom, stoppa klimatförändringarna och skapa fred och trygga samhällen, antogs år 2015 en ny utvecklingsagenda som består av 17 globala mål. Målen är indelade i 169 delmål och medel med tillhörande indikatorer som är mätbara, vilket innebär att målen går att följa upp och utvärdera under arbetets gång. Agenda 2030 syftar till att skapa en hållbar utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjlighet att tillfredsställa sina behov. Genom att integrera den ekonomiska utvecklingen, den sociala utvecklingen och den ekologiska utvecklingen syftar målen till att uppnå en hållbar utveckling som kan implementeras av alla världens länder. Det är av stor vikt att samtliga länder tillsammans arbetar för att miljömålen ska kunna uppnås (Svenska FN-förbundet, 2018).

Sveriges miljömålssystem består av ett övergripande generationsmål, 16 miljökvalitetsmål samt ett antal etappmål vilka utgör grunden för Sveriges miljöpolitik. Generationsmålet är vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället och förtydligar den samhällsomställning som behöver ske inom en generation för att nå miljömålen (Sveriges miljömål, u.å). Generationsmålet syftar till att samhället ska lämnas över till nästa generation där de stora miljöproblemen är lösta utan att detta har orsakat ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Generationsmålet riktar in miljöarbetet mot att ekosystem ska återhämtas, biologisk mångfald och natur- och kulturmiljöer ska bevaras, människors hälsa ska vara god, kretslopp ska vara effektiva och giftfria, naturresurser ska hushållas med samt att energianvändningen och konsumtionsmönster ska effektiviseras. Generationsmålet tillsammans med de 16 miljömålen är ett löfte till framtida generationer om frisk luft, hälsosamma miljöer och rika naturupplevelser (Ibid).

År 2017 antog Sverige ett klimatpolitiskt ramverk som syftar till att skapa en mer sammanhängande klimatpolitik för att säkerställa långsiktiga förutsättningar för samhälle och näringsliv att genomföra den omställning som krävs för att Sverige ska kunna nå uppsatta hållbarhetsmål. Ramverket består av en klimatlag, klimatmål och ett klimatpolitiskt råd med ett långsiktigt mål om att Sveriges nettoutsläpp av växthusgaser ska vara obefintliga till år 2045 (Naturvårdsverket, 2019). Klimatlagen (SFS 2017:720) innebär att regeringen ska bedriva ett klimatpolitiskt arbete som syftar till att förhindra farlig störning i klimatsystemet, bidra till att skydda ekosystemen samt nutida och framtida generationer från skadliga effekter av klimatförändringar, minska utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser och att bevara och skapa funktioner i miljön som motverkar klimatförändring. Detta ska vila

på en vetenskaplig grund och baseras på relevanta tekniska, sociala, ekonomiska och miljömässiga överväganden (SFS 2017:720).

För att Sverige ska kunna uppnå målet om obefintliga nettoutsläpp av växthusgaser måste utsläppen från svenskt territorium vara minst 85 procent lägre år 2045 än år 1990. För att lyckas med detta bör utsläppen från inrikes transporter, exklusive inrikesflyg, minska med minst 70 procent till år 2030 jämfört med år 2010, vilket konkretiserar den tidigare politiska prioriteringen om att den svenska fordonsflottan ska vara fossiloberoende till år 2030 (Naturvårdsverket, 2019). Under år 2019 minskade utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken med två procent som ett resultat av ökad användning av biodrivmedel. Övergången till förnybara drivmedel är dock inte tillräcklig för att klara det nationella målet att minska transportsektorns växthusgasutsläpp med 70 procent till år 2030 då detta kräver en årlig minskning om minst åtta procent (Johansson, 2020). Johansson (2020) menar att med de förutsättningar som finns i dagsläget beräknas utsläppsmängden att minska med totalt 40 procent mellan åren 2010-2030, vilket innebär att det krävs fler åtgärder och styrmedel vad gäller energieffektiva och fossilfria fordon, förnybara drivmedel och ett transporteffektivt samhälle för att uppnå målet om att minska utsläppen med 70 procent (Jakob et al., 2014). Även om utsläppen från biltrafiken har minskat pekar prognosen på en fortsatt ökad personbilstrafik (Johansson, 2020).

1.1.2 Relevanta Miljömål

Sveriges miljömålssystem består av 16 miljökvalitetsmål. Av dessa miljökvalitetsmål är det fyra som är relevanta till detta examensarbete då ett starkt samband finns mellan dessa miljömål och transportsektorns påverkan på klimatet. Samtliga av dessa fyra miljömål påverkas negativt på grund av ökade trafikmängder, varav personbilar utgör den största utmaningen.

Mål 1: Begränsad miljöpåverkan syftar till att klimatförändringarna ska enligt FN:s ramkonvention stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatet inte blir farlig, och där målet ska uppnås på ett sätt och i en takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och så att andra mål för hållbar utveckling inte äventyras (Sveriges miljömål, 2018a). De klimatförändringar mänskligheten redan står inför, men även framtida förändringar, ligger till grund för den aktivitet som människan bedrivit. Denna klimatförändring brukar anges som historiens största och mest omfattande marknadsmisslyckande. På grund av att atmosfären är en kollektiv resurs kräver detta att internationella styrmedel implementeras som kan korrigera användandet av atmosfären och de externa effekter som uppstår. För att en effektiv klimatpolitik ska kunna bedrivas är det av stor vikt att styrmedel som direkt ger incitament att minska utsläppen utformas (Naturvårdsverket, 2012).

Mål 2: Frisk luft syftar till att luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas. Vägtrafiken är en stor källa till

luftföroreningar, där bilavgaser innehåller partiklar, kvävedioxid och organiska ämnen samt är en källa till att marknära ozon bildas. Sådana utsläpp innebär ofta flera risker än bara miljöskador, de kan även ha negativa effekter i form av förkortad livslängd, luftvägssjukdomar, skador på vegetation och material samt försurning och övergödning. Även om motorer blir allt effektivare och att mindre miljöskadligt bränsle utvecklas, ökar trafikmängden hela tiden vilket motverkar den positiva utvecklingen (Sveriges miljömål, 2018b).

Mål 3: Bara naturlig försurning som syftar till att de försurande effekterna av nederbörd och markanvändning ska underskrida gränsen för vad mark och vatten tål. Nedfall av försurande ämnen har rubbat skogsmarkens, sjöarnas och vattendragens naturliga nivå av försurning, vilket har en negativ påverkan på växter och djur men bidrar även till ökad korrosion. Även om en positiv utveckling har skett de senaste tjugo åren, råder fortfarande en stor problematik kring att begränsa försurande utsläpp från transportsektorn (Sveriges miljömål, 2018c).

Mål 15: God bebyggd miljö som syftar till att städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Den bebyggda miljön ska fylla människors och samhällets behov samtidigt som den ska erbjuda goda livsmiljöer och bidra till en hållbar utveckling. I takt med att befolkningen i Sverige ökar, ökar även kravet på att expandera och utveckla städer och urbana miljöer. Städerna har under de senaste decennierna genomgått en omfattande utbredning där externa köpcentrum har blivit ett faktum. Detta ökar beroendet av transporter, där personbilen utgör en central roll. Stadskärnor förtätas, vilket kan generera klimatvinster men också försämra människors livskvalitet med ökade bullernivåer och försämrad luftkvalitet. Detta ställer krav på att en ökad miljöhänsyn tas redan vid planeringsskedet av samhällsutvecklingen, där en omställning till förnybara energikällor och hållbara transportmedel är av största vikt (Sveriges miljömål, 2018d).

1.1.3 Gävleborgs län

Gävleborgs län är beläget längs kusten i sydöstra Norrland, med grannlänen Uppsala, Västmanland, Dalarna, Jämtland och Västernorrland. Till ytan är länet 18 113 km^2, och utgörs i norra delarna av landskapet Hälsingland, och i de södra av Gästrikland. Gävleborgs län har 10 kommuner; Bollnäs, Gävle, Hofors, Hudiksvall, Ljusdal, Nordanstig, Ockelbo, Ovanåker, Sandviken och Söderhamn (Region Gävleborg, 2018). I Ockelbo, Nordanstig och Ljusdal är 40–50 procent bosatta på landsbygden, medan endast 6 procent är bosatta på landsbygden i Gävle. Skillnaden i länets kommuners ortstruktur och var befolkningen är bosatta leder till att förutsättningarna för samhällsutveckling, företagande och näringsliv skiljer sig inom länet (Johansson, 2019). Gävle är den befolkningstätaste staden med i genomsnitt 62,5 invånare/km^2, medan Ovanåker i genomsnitt har 6,2 invånare/km^2 och är därmed den kommun med lägst befolkningstäthet i Gävleborgs län (SCB, 2018).

Klimatförändringarna kommer att medföra nya förutsättningar för Gävleborgs län. Det finns stora möjligheter för Gävleborg att vara ett gott föredöme för andra län när det kommer till planering av infrastruktur och kollektivtrafik. En av de viktigaste omställningarna är att genomföra en energiomställning från fossila bränslen till förnybara drivmedel, energieffektiva transportslag, och folkhälsofrämjande transporter (Region Gävleborg, 2018). Genom att arbeta med ett smart förhållningssätt ökas möjligheterna för en långsiktigt hållbar utveckling. Detta förutsätter att det finns en god samverkan mellan länets näringar, verksamheter och kompetenser, samt en miljö som tillåter nytänkande och innovativa idéer (Region Gävleborg, 2013). Region Gävleborg och Länsstyrelsen Gävleborg har tagit fram en energi- och klimatstrategi för Gävleborgs län som ska gälla mellan åren 2020-2030 och som syftar till att ange den strategiska inriktningen för att på regional nivå kunna uppnå de svenska energi- och klimatmålen samt länets miljömål. Strategin ska fungera som en tydlig vägledning för länets prioriterade sektorer inom klimat- och energiarbetet. Hållbarhetsmålen för Gävleborgs län är framtagna i enighet med det svenska klimatmålssystemet som utgör en del av arbetet med de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030 (Loberg & Westlin, 2019).

Energi- och klimatstrategin är framtagen för att synliggöra och analysera länets utsläppskällor och är indelad i sju fokusområden som av länets aktörer definierats som viktiga att arbeta med för att klimatmålen ska nås. Inom varje område har såväl nationella som regionala mål formulerats, vilka har tagits fram för att i största möjliga mån reflektera de utsläppsminskningar som krävs för att begränsa den globala uppvärmningen (Loberg & Westlin, 2019). Av dessa sju fokusområden är det följande hållbarhetsmål som direkt eller indirekt är relevanta för detta examensarbete;

- Det nationella målet om en fossilfri fordonsflotta ska vara uppnått till år 2030, de offentliga organisationerna i Gävleborgs län går före och är fossilfria till år 2025.
- År 2025 ska 50 procent av nybilsförsäljningen i länet bestå av emissionsfria fordon.
- År 2025 ska 40 procent av drivmedlet som tankas vara förnybart.
- Andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Gävleborg ska vara minst 25 procent år 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik. (Loberg och Westlin, 2019)

I jämförelse med riksgenomsnittet är Gävleborgs län mer fordonstätt sett till invånarantalet; 566 personbilar/1000 invånare i Gävle, och 479 personbilar/invånare är riksgenomsnittet (SCB, 2018). Detta kan bland annat bero på att många hushåll i Gävleborgs län har möjlighet att förvara sin personbil på sin tomt eller i ett eget garage till skillnad mot storstadsregionerna där beroendet av avgiftsbelagda parkeringsplatser

är större, vilket ökar möjligheterna att ha flera bilar. Kollektivtrafikens utbud utanför storstadsregionerna eller invanda beteenden kan vara andra anledningar (Sjöberg, 2019). År 2018 ägdes 94 procent av alla bilar i Gävleborgs län av privatpersoner, vilket innebär att metoder och åtgärder som minskar personbilsresandet främst bör riktas mot privatpersoner (Ibid).

Tillgängligheten i Gävleborgs län anses i vissa aspekter vara god; länet har en stor hamn, nära till en internationell flygplats och storstadsområden som exempelvis Stockholm. Nio av länets tio kommuner uppfyller kriterier för god tillgänglighet vilket är lika hög standard som för bland annat Stockholm och Uppsala (Johansson, 2019). Ytmässigt står dock Gävleborg inför en utmaning vad gäller tillgänglighet då länet har en genomsnittligt relativt gles bebyggelse, och långa avstånd mellan små och medelstora orter. Detta leder till att det finns ett stort beroende av en välfungerande infrastruktur och effektiva transportmedel, då det utan dessa komponenter blir svårt att få näringslivet att växa (Ibid).

1.2 Externa handelsetableringar

Handeln är en av de största och viktigaste branscherna i Sverige. Handeln utgör den största branschen inom näringslivet och sysselsätter 12 procent av alla sysselsatta i Sverige och genererar 11 procent av statens skatteintäkter. Mellan åren 2005-2017 tilltog försäljningen inom handelsområden och externa köpcentrum med 18 procent (Svensk Handel, 2019). Statistik från Svensk Handel (2019) visar att försäljningen vid externa köpcentrum och handelsområden fortsätter att ha en positiv trend, samtidigt som försäljningen vid andra handelsplatser har minskat. År 2017 motsvarade försäljningen i externa köpcentrum och handelsområden 19 respektive 15 procent av Sveriges totala försäljning, detta kan jämföras med försäljningen i stadskärnor och citygallerior som endast motsvarade 10 respektive 5 procent (Ibid).

Drivkraften för externa handelsetableringar är stark, och det finns fortfarande många förespråkare som menar att dessa etableringar behövs för att utöka kommuners konkurrenskraft (Jakobsson, 2018; Viklund et al., 2007). Det råder dock delade meningar huruvida externa handelsetableringar är samhällsekonomiskt lönsamma eller inte. Enligt nationalekonomer finns tydliga samhällsekonomiska fördelar, bland annat att konkurrensen mellan affärerna pressar ned priserna och att det ofta innebär lägre mark- och parkeringskostnader (Ljungberg et al., 2004). Samtidigt menar miljöförespråkare att dessa etableringar innebär en ökad mängd trafikarbete. Nya vägar innebär ytterligare miljöbelastning och att de konsumentgrupper som inte har tillgång till bil får svårare att ta sig fram, samtidigt som den centrala staden utarmas och skapar ännu mindre valmöjligheter för de boende inom tätorterna (Ibid). Viklund et al. (2007) menar att detaljhandel bör planeras i ett tidigt stadie och med stöd från en mer omfattande utgångspunkt, exempelvis detaljhandelspolitik, och poängterar också att själva lokaliseringen är en fråga som behöver uppdateras. Det är viktigt att färdigställda planer utvärderas, att prognostiserad trafik jämförs med den faktiska

trafiken och att miljöpåverkan samt tillgängligheten utvärderas och analyseras (Ibid). Det finns ett behov av forum som möjliggör samverkan mellan aktörer, trafik- och stadsplanering. Det behövs även rutiner som beaktar de olika aktörernas villkor och förutsättningar (Wärnhjelm, 2015).

När förutsättningarna i bebyggelsestrukturen förändras påverkar detta hur människor väljer att transportera sig. Handelsetableringar i externa lägen innebär en utglesning av bebyggelsestrukturen, vilket medför en mängd kortsiktiga men även långsiktiga konsekvenser för hur transporterna genomförs (Ljungberg et al., 2004). Lokaliseringen av handelsområden medför en samhällsstruktur där nya målpunkter för resor skapas, vilket gör att antalet resor med personbil totalt sett blir fler (Ibid). Handel vid externa handelsetableringar innebär därför en ökad mängd avgasutsläpp och en ökad drivmedelsförbrukning, särskilt i små och medelstora städer, än om inköpen hade gjorts på annat ställe. Ju längre bort etableringarna är från tätort desto större blir denna effekt. Att det skiljer sig mellan små och medelstora städer i förhållande till större städer och storstadsområden är på grund av att dessa etableringar oftare förekommer på vägen mellan hem och arbete i större städer än i mindre städer. Det innebär att ruttavvikelser på vägen till och från arbete oftare sker i mindre städer än i större städer, och att miljöeffekten därför blir större (Wärnhjelm, 2015). En studie som undersökte hur handelsmönster kan förändras av handelsetableringar i externa och bilorienterade lägen visade att cirka 30 procent av hushållen förändrade sina inköpsvanor efter etablering av externa handelsområden och köpcentrum i anslutning till tätorter. Studien redovisade även att hushållens personbilsresor mer än fördubblades i samband med inköp vid externa handelsetableringar. Mellan en tredjedel och hälften av alla hushåll som deltog i studien anger att de börjat använda bil som färdmedel vid inköpsresor istället för att gå eller cykla (Forsberg et al., 1994; Ljungberg et al., 2004).

När externa handelsområden och köpcentrum etableras ökar det totala trafikarbetet med personbil, vilket har en direkt proportionell ökning av koldioxidutsläpp (Ljungberg et al., 2004). Externa handelsetableringar har, förutom ett ökat trafikarbete och koldioxidutsläpp, även en negativ påverkan på tillgängligheten. Etablering av externa handelsområden kan innebära att bostadsnära butiker slås ut, vilket försämrar tillgängligheten för många samhällsgrupper (Hellberg, 2000; Ljungberg et al., 2004). En studie av Forsberg et al (1994) visade att 40 procent av hushållen som inte handlar i externa handelsområden och köpcentrum angav att de inte kan ta sig dit överhuvudtaget eller att avståndet är för långt. Den främsta anledningen var att hushållen inte hade tillgång till bil och därför inte kunde ta sig dit på ett enkelt sätt. De samhällsgrupper som påverkas mest är äldre, rörelsehindrade och landsbygdsbor (Ibid). På grund av att externa handelsetableringar formas och lokaliseras på ett sätt som främjar biltransporter leder detta till att tillgängligheten fördelas ojämnt mellan konsumenterna, vilket kan betraktas som en

välfärdsförlust. Strukturomvandlingen av samhället har inneburit en tydlig trend av minskat antal butiker. Effekten av externa handelsetableringar kan därför skapa en ojämn fördelning av nyttan för olika samhällsgrupper (Ljungberg et al., 2004). I Sverige finns inga politiska krav på hur planering av externa och halvexterna handelsetableringar ska utformas, och kommunerna är inte heller skyldiga att upprätta några policys kring dessa etableringar (Forsberg, 1995). Forsberg (1995) menar att det kan ses som märkligt att utesluta krav för dessa typer av etableringar då kommunerna har ett ansvar för att bland annat garantera den lokala befolkningen tillgängliga matbutiker vilket förväntas göras genom stadsplanering.

Enligt E. Loberg (personlig kommunikation 2 december 2019) finns det en stark trend och vilja hos kommunerna i Gävleborgs län att utveckla och expandera externa etableringar och handelsområden, där varje kommun vill hitta så kallade "externa dragare" som lockar besökare från hela regionen. När dessa handelsområden etableras i externa lägen utan att hänsyn tas till att implementera kollektivtrafik eller gång- och cykelvägar med god tillgänglighet, resulterar detta i att mer biltrafik skapas. Detta motarbetar det regionala hållbarhetsmålet om en fossilfri fordonsflotta till år 2030, men även det nationella målet om att Sveriges nettoutsläpp av växthusgaser ska vara obefintliga till år 2045. E. Loberg menar att omfattande krav behöver ställas på samtliga kommuner i regionen att tillsammans arbeta mot att kraftigt minska biltrafiken, såväl inom kommunerna men även i regionen som helhet, för att länets hållbarhetsmål ska kunna uppnås. Detta innebär att en genomgripande förändring av samhället måste ske inom en snar framtid, men trots detta prioriteras näringslivsutvecklingen högt hos kommunerna i Gävleborg där den ekonomiska utvecklingen i stor utsträckning går före den ekologiska hållbarheten.

1.3 Syfte och frågeställning

Detta examensarbete syftar till att sammanställa existerande kunskap om externa och halvexterna handelsetableringar samt vilka effekter och konsekvenser dessa etableringar har på tillgänglighet och miljö. Examensarbetet avser att undersöka hur kommunerna i Gävleborgs län arbetar med utveckling och planering av externa och halvexterna handelsetableringar utifrån det regionala hållbarhetsmålet om en fossilfri fordonsflotta till år 2030 samt den svenska klimatlagen. Syftet med arbetet är även att redogöra för de attityder som kommunerna har gällande externa och halvexterna handelsetableringar utifrån perspektivet tillgänglighet och hållbar utveckling.

- Vilken kunskap finns idag om effekter av externa respektive halvexterna etableringar på tillgänglighet, miljö och handel?
- Vilken inställning och vilka motiv har kommunerna i Gävleborgs län för etablering av externa och halvexterna handelsområden?

- Vilka metoder och åtgärder används av kommunerna för att minska utsläppsmängderna som orsakas av de konsumtionsbaserade personbilsresorna till dessa externa och halvexterna områden?

1.4 Mål

Målet med examensarbetet är att identifiera om kommunerna i Gävleborgs län planerar och utvecklar externa och halvexterna handelsetableringar med hänsyn till tillgänglighet och miljö. Målet med examensarbetet är även att undersöka om en samverkan finns mellan näringslivsutvecklingen och hållbarhetsarbetet inom respektive kommun. Examensarbetet är även tänkt att fungera som underlag till Länsstyrelsen i Gävleborg för vidare arbete med att minska personbilstransporter inom länet.

1.5 Avgränsning

I detta examensarbete behandlas två huvudämnen; externa och halvexterna handelsetableringar samt hållbar utveckling. Det geografiska området har avgränsats till Gävleborgs län med tillhörande kommuner. Externa handelsetableringar definieras som en handelsetablering för dagligvaru- eller sällanköpshandel som ligger utanför tätorten i ett biltrafikorienterat läge. Halvexterna handelsetableringar definieras som en dagligvaru- eller sällanköpshandel och som ligger i anslutning till samlad bebyggelse, i ett tätortsnära men biltrafikorienterat läge med möjlighet till cykel-, gång-, och kollektivtrafik. Hållbar utveckling har i denna studie avgränsats till att beröra konsumtionsbaserade resor med bil, och tillgänglighet inom Gävleborgs län. Tillgänglighet kan delas in i två underkategorier; geografisk tillgänglighet och upplevd tillgänglighet (Makrí & Folkesson, 1999). I detta arbete kommer tillgänglighet syfta till den geografiska kategorin som förenklat kan förklaras som den rumsliga fördelningen av potentiella destinationer där aktiviteternas omfattning, kvalitet och karaktär beaktas. Definitionen av tillgänglighet i studien syftar också på den regionala infrastrukturen och vilka flödesutmaningar det kan finnas på den regionala nivån, och inte på topografiska hinder på lokal nivå (Ibid).

Då bilen prioriteras som färdmedel till externa och halvexterna handelsetableringar missgynnar den sortens etableringar i dagsläget de nationella och lokala målen om minskad utsläppsmängd av växthusgaser till högre grad än detaljhandelsetableringar inom tätorter (Wärnhjelm, 2015). Genom att tiden för genomförande av detta examensarbete är begränsad valdes därför den handelsetablering som orsakar störst påverkan på miljön ur ett utsläppsperspektiv.

1.6 Målgrupp

Examensarbetet är inriktat främst mot Gävleborgs län med tillhörande kommuner samt Länsstyrelsen i Gävleborg som framtagit detta projektförslag. Examensarbetet riktas även mot näringslivssektorn och till andra studerande inom ämnet.

2 Metod

För att besvara frågeställningen och rapportens syfte används material från tidigare förstudier kring ämnet samt kvalitativa intervjuer med nyckelpersoner i Gävleborgs län. Förstudierna som har använts som materialunderlag utgörs bland annat av en fördjupning av kvalitativ metod med inriktning mot intervjuer. Även ett sammanställt förarbete om metoder, åtgärder och styrmedel som Sverige och andra länder har vidtagit för att integrera en hållbar utveckling i städer och regionala områden som expanderas med fokus på externa handelsområden och shoppingcentrum har använts. Materialet från förstudierna har redovisats under bakgrund och teoretisk referensram, medan insamlad data från de genomförda intervjuerna har redovisats under rapportens resultatdel.

2.1 Litteraturstudie

Examensarbetets teoretiska referensram bygger på en genomförd litteraturstudie utifrån ett miljöstrategiskt perspektiv. Litteraturstudien utfördes genom en sammanställning av för ämnet relevant forskning (Nilsson, 2005). De vetenskapliga artiklarna som valts till rapporten har tolkats och analyserats, samt delats in mellan att utgöra underlag för rapportens teoretiska referensram och resultat. Utöver vetenskapliga rapporter bygger rapporten på insamling och analys av utgivna dokument från olika myndigheter och kompetenta personer inom ämnet samt facklitteratur. Den teoretiska referensramen har även baserats på analys av vetenskapliga artiklar och material av mer allmän karaktär. Källorna är både kvalitativt och kvantitativt baserade, och berör faktorer som påverkar och påverkas av externa handelsorganisationer.

Databaser som har använts vid litteratursökningen är Google Scholar, Taylor & Francis Online och Science Direct. Taylor & Francis Online är en databas med inriktning mot tidskrifter, böcker och referensarbeten från världens forskare och andra professionella inom ämnena humaniora, sociologi, behaviorism, teknologi och medicin (Taylor & Francis, 2020). Science Direct är idag den ledande plattformen för vetenskapligt granskade artiklar (Elsevier, 2020a). Google Scholar är en databas med stort urval av bland annat artiklar, böcker och sammanfattningar skrivna av bland annat akademiska utgivare, myndigheter och universitet/högskolor (Google Scholar, u.å). Dessa databaser valdes då de har ett brett utbud av både vetenskapliga artiklar och myndighetsdokument. Kriteriet för de vetenskapliga artiklarna var att de ska ha genomgått en vetenskaplig granskning (så kallad "peer review"). Har en artikel genomgått peer review så säkerställs att artikeln är av hög kvalitet och god validitet (Elsevier, 2020b; Karolinska institutet, 2015).

Den information som inte kommer från nämnda databaser har samlats in via andra digitala sökverktyg. Sökningar via dessa databaser användes som komplement till de vetenskapliga artiklarna som valts, då de vetenskapliga artiklarna saknar information om svensk miljörätt och viktiga svenska definitioner. I denna grupp av

insamlat material återfinns myndighetsdokument, artiklar och grå litteratur. Referenser som hittades i andra studenters arbeten söktes sedan upp på Google och analyserades.

2.2 Intervju

Kvalitativa intervjuer har genomförts för att besvara frågeställningarna. Kvalitativa metoder har till skillnad från kvantitativa metoder ett öppnare förhållningssätt till hur respondenterna ges möjlighet att besvara intervjuns frågor, där utgångspunkten är att låta respondenternas egna uppfattningar och synsätt komma till tals. En kvalitativ metod är därför lämplig för att insamla upplevelser kring ett specifikt fenomen, medan en kvantitativ metod används för att klassa, se samband, förklara och förutspå (Bryman, 2011; Forsberg & Wengström 2016; Fejes & Thornberg, 2015). Att använda en kvalitativ metod för intervju tillåter ett avvikande från den planerade intervjuformen på ett sätt som en kvantitativ metod inte gör utan att äventyra studiens reliabilitet och validitet. Detta medför en ökad flexibilitet att snabbt byta riktning om intervjupersonen lyfter essentiella ämnen som inte räknats med i den planerade intervjuformen (Bryman, 2011). Eftersom kommunerna inom Gävleborgs län varierar kraftig både ytmässigt och demografiskt fanns det ett behov av att respondenterna hade en möjlighet att lyfta essentiella ämnen som inte fanns med i den ursprungliga formen av frågebatteriet. Genom ett semi-strukturerat förhållningssätt gavs möjligheten att hålla intervjun så nyanserad som möjligt trots de olika förutsättningarna som kommunerna har vad gäller externa och halvexterna handelsetableringar (Bryman, 2011). Intervjuguiden består av ett frågebatteri som är indelat i tre olika kategorier; allmänna frågor om externa handelsetableringar, hållbarhetsinriktade frågor, och frågor om externa handelsområden ur ett hållbarhetsperspektiv. Detta gjordes med förhoppningen att respondenterna besvarar de allmänna frågorna kring externa handelsetableringar utan att svaren får en subjektiv prägel av efterföljande hållbarhetsfrågor. Det finns en medvetenhet om att detta kan förekomma trots vidtagna åtgärder och detta har tagits i beaktande vid analysen av resultatet.

Respondenterna i denna studie inbegriper nyckelpersoner inom näringslivet och miljöförvaltningen i de olika kommunerna i Gävleborgs län. Genom tillhandahållna kontaktuppgifter från Länsstyrelsen Gävleborg har några av respondenterna kontaktats via mejl som innehållit en kort förklaring av ämnet och en förfrågan om att delta i en intervju. De respondenter som uppgett sitt godkännande för att delta, har bokats till ett intervjutillfälle som hållits via digitala verktyg eller telefon. Detta för att examensarbetet har skett i samband med covid-19 pandemin. Att mötet skett utan fysisk kontakt tros inte ha haft någon negativ påverkan på resultatet. De respondenter som Länsstyrelsen inte haft möjlighet att lämna kontaktuppgifter till har identifierats via samtal till kommunens växel samt via redan intervjuade respondenter. Växeln kontaktades via mejl, där kontaktuppgifter till

näringslivschef och miljöchef efterfrågades. Vissa av kommunerna som kontaktades hade inte anställda med just dessa befattningar, utan istället uppgavs kontaktuppgifter till nyckelpersoner med liknande arbetsuppgifter. Innan intervjun startade fick samtliga respondenter gett sitt godkännande av inspelning av intervjun. Inspelningarna gjordes för att underlätta intervjuns dynamik och undvika störningar såsom pauser till att föra anteckningar och liknande. Det inspelade materialet har sedan lyssnats igenom igen och sammanfattats. Resultatet har sedan skickats till samtliga respondenter för ett bekräftande på att den information som tillhandahållits genom intervjuerna har uppfattats på ett korrekt sätt.

De respondenter som blivit intervjuade representerar utan inbördes ordning kommunerna Gävle, Ljusdal, Ockelbo, Bollnäs, och Hudiksvall. Respondenterna i Ockelbo, Ljusdal och Hudiksvall utgör respondenterna endast representanter från näringslivssektorn. I Gävle och Bollnäs representerar kommunens etableringsansvarige och näringslivschef näringslivssektorn. I Gävle och Bollnäs har intervjuer genomförts med processledare, trafikplanerare och miljöstrateg vilka fortsättningsvis kommer hänvisas som respondenter från hållbarhetssektorn. Det har genomförts flertalet försök att kontakta respondenter från Gävleborgs läns kommuner som arbetar med hållbarhets- och miljöfrågor. Vissa av de respondenter som försökts nås genom tillhandahållna kontakter har inte varit tillgängliga, medan andra valt att avböja deltagande på grund av bristande tid eller intresse. Sammanlagt har sju intervjuer genomförts, sex av dessa intervjuer genomfördes med en respondent per intervju och under en av intervjuerna deltog två respondenter tillsammans. De respondenter som intervjuades tillsammans representerade miljösektorn i Gävle kommun. Tabell 1 redovisar hur respondenterna presenteras i resultatet.

Tabell 1. Förteckning på respondenter.

Kommun	**Befattning**	**Respondent**
Bollnäs	Miljöstrateg	1
Bollnäs	Näringslivschef	2
Gävle	Etableringsansvarig	3
Gävle	Processledare, hållbart resande	4
Gävle	Trafikplanerare	5
Hudiksvall	Verksamhetschef	6
Ljusdal	Näringslivsutvecklare	7
Ockelbo	Näringslivschef	8

2.3 Etiska aspekter

Att bedriva kvalitativ forskning, som använder utomstående människor i forskningssyfte, är komplext och kräver en hög nivå av ansvarstagande. Genom hela forskningsprocessen framträder olika etiska frågor och aspekter vilka ofta omfattas av svårlösliga moraliska dilemman (King, Horrocks, & Brooks, 2019). King, Horrocks, & Brooks (2019) menar att oavsett vilken design, kontext eller struktur en forskningsfråga bygger på, måste hänsyn alltid tas till de etiska aspekter som kan uppstå under forskningsprocessen och de människor som deltar i forskningen. Etiska aspekter är ofta riktade mot forskningspraxis, det vill säga hur forskningsmetoden har genomförts, samtycke för forskningsdeltagande och konfidentialitet gentemot berörda deltagare (Ibid). Genom att ta hänsyn till de etiska aspekter som finns har examensarbetet inte inkluderat någon grupp som gör att det föreligger ett beroendeförhållande mellan studiedeltagande och sökande, exempelvis barn och skolelever eller personer med nedsatt kognitiv förmåga eller psykisk funktionsnedsättning. För att i enlighet med Etikprövningslagen undvika känsliga uppgifter i studien har ingen av respondenternas personuppgifter använts varken före, under eller efter deras deltagande i intervjun, såsom; etnisk ursprung, politiska åsikter, religiös eller filosofisk övertygelse, medlemskap i fackförening, hälsa, en persons sexualliv eller sexuella läggning eller uppgifter kopplade till lagöverträdelse. Detta examensarbete har byggts på en kvalitativ intervjuprocess med nyckelpersoner hos kommunerna i Gävleborg där uppgifter om kommunernas näringslivsutveckling presenteras. Om känslig information kring exploatering presenteras under intervjuerna, ska detta tas i beaktning och utvärderas om informationen kan presenteras i examensarbetet eller inte. Enligt Tracy (2013) är det viktigt att säkerställa forskningsdeltagarnas integritet och att dessa har rätt till konfidentialitet. För att skydda deltagarnas identitet och privatliv, har eventuella data som innehåller personlig information om respondenterna inte överlåtits eller presenterats till obehöriga. Information om interna konflikter av personlig karaktär har därför inte presenterats i arbetet. Kontaktuppgifter till nyckelpersonerna redovisas inte heller i detta arbete och ingen obehörig har fått ta del av dokumenten som sammanställts efter intervjuerna. Det finns en medveten risk att respondenterna undanhåller information som av någon anledning skulle vara skadlig för respondenten själv eller för arbetsgivaren. Vissa frågor kan beröra känsliga områden utan att det hos intervjuledarna finns en medvetenhet om detta. Det kommer dock inte vidtas några åtgärder för att minska denna risk mer än det som redan beskrivits om känslig information.

3 Teoretisk referensram

Att ha full framkomlighet med bil ses idag som en självklarhet. Samhällsplaneringen borde istället präglas av ett synsätt där rörelse till fots eller med cykel ska vara en självklarhet. För att detta ska vara en förutsättning, krävs det att de stråk som människor rör sig i stödjer dessa aktiviteter. Detta kan stimulera till ökad trivsel och vistelse utomhus och är betydelsefullt för att uppmuntra till fysisk aktivitet (Boverket, 2013). En förutsättning för att stimulera gång och cykel som färdsätt är att avstånden mellan målpunkter inte är för långa samt att förbindelsen mellan olika målpunkter ska vara god. Attraktiva färdvägar med estetiskt tilltalande utformning kan också vara stimulerande. Det är även viktigt att samhället inte utformas på ett sätt som skapar barriärer vid till exempel byggnation av vägar och byggnader som tvingar fram omvägar. Cyklingen är det färdsätt som har störst potential att utmana motorfordonstrafiken, både när det gäller arbetspendling, vardagsresande eller transporter på fritiden. Därför är det viktigt att planera för och utforma cykelvägar med god tillgänglighet och förbindelse fria från barriärer och andra hinder (Ibid).

3.1 Mobila lösningar

Det finns olika mobila lösningar som kan användas för att minska personbilstransporter. Ett verktyg som kan användas redan vid planeringsfasen är *mobility management*. Mobility management omfattar åtgärder som är ämnade att påverka och förändra resebeteenden och transportsätt och används som ett komplement till den traditionella trafikplaneringen (Lindersköld, 2014). Mobility management syftar till att främja hållbara transporter och transportsätt genom att förändra resenärers attityder och beteenden, med fokus på att minska bilanvändandet och öka kollektivt resande samt resor via gång eller cykel. Mobility management kan ses som ett komplement och förstärkningsmedel till nya eller befintliga tekniska lösningar så att dessa kan få en större effekt. Genom att implementera mobility management redan vid planeringsprocessen av städer och samhällen skapas ett gynnsamt tillfälle att åtgärderna får större inverkan (Ibid). Inom mobility management är bilparkering ett viktigt styrmedel för att försvåra och minska biläganden och bilanvändandet i städer. Förtätning av städer och minskade parkeringsytor är en viktig förutsättning för att bilanvändandet ska minska (Energimyndigheten, 2015). Genom att ta bort parkeringsytor i centrala lägen och istället använda marken till att bygga bostäder, arbetsplatser eller centrumnära handel kan detta generera en ökad attraktivitet hos invånarna då fler mötesplatser skapas (Ibid). Mobility management kan ge fördelar för samhället men även på individnivå. Genom att implementera mobility management kan samhällsvinster som minskad trängsel, besparingar inom anläggningskostnader och skötsel av vägar och parkeringsytor, ökad trafiksäkerhet, förbättrad miljökvalitet och bättre levnadsförhållanden för invånarna vara ett faktum (Lindersköld, 2014: Litman, 2006).

Ett annat alternativ, som är ett relativt nytt koncept och kan ses som ett paradigmskifte av den urbana mobiliteten, är *Mobility as a Service (MaaS)*. Idén om Maas är att en enda applikation ska kunna användas för att få tillgång till och kunna betala för olika transportmedel inom och utanför staden, där applikationen ska ge resenärerna olika alternativa transportsätt för att skapa den bäst anpassade resan. Traditionellt behövs olika biljetter för olika transportmedel och för olika operatörer. De senaste åren har kollektivtrafikens operatörer genomfört betydande satsningar för att skapa en biljett som tillåter resenärer att använda kollektiva transportmedel från olika operatörer i samma stad eller region. Även nya typer av transporttjänster har tagit sig in på marknaden, såsom bilpooler, cykelpooler och samåkningspooler (Li & Voege, 2017). MaaS-konceptet innebär ofta ett abonnemang per månad-, halvår- eller år av obegränsad tillgång av resor med kollektiva transportmedel, såsom tåg, pendeltåg, tunnelbana och buss, med olika operatörer. I vissa fall kan även abonnemang på taxiresor och bilpool erbjudas, eller dagliga, veckovisa eller månadsvisa prenumerationer av cykelpooler. Förutom att förenkla det kollektiva resandet i staden för invånarna, är MaaS-tjänsten även positiv för turister eller besökare i staden som annars kan uppleva lokala kollektivtrafiksystem som svåra och otillgängliga. Visionen om MaaS är att en resenär ska kunna använda samma applikation för att boka och betala transportmedel i städer över hela världen (Ibid).

För att bilanvändandet ska kunna minska krävs det att normen för biläganden ändras och att utvecklingen går mot att normalisera att fordon delas mellan människor istället för att äga själv. Delade mobilitetstjänster är ett paraplybegrepp som omfattas av bilpooler och privata bildelningstjäster, hyr- och lånecykelsystem, samåkningstjänster, taxi och liknande tjänster som till exempel Uber (Wennberg, Kerttu, Runesson, & Wendle, 2018). Kollektivtrafiken kan ses som ryggraden i ett system med MaaS och delade mobilitetstjänster, där en god tillgänglighet med kollektivtrafik är en förutsättning för att dessa verktyg och koncept ska kunna fungera. Även bilpooler ses som en viktig mobilitetslösning och åtgärd för att minska bilinnehavet och bilresorna i Sverige, men också för att kunna minska parkeringsefterfrågan. Användning av bilpool kan även generera ekonomiska fördelar för användaren då denne slipper betala försäkringskostnader, service- och reparationskostnader samt parkeringskostnader, vilket kan öka attraktiviteten för bilpooler jämfört med att äga egen bil (Ibid).

3.2 Den hållbara staden

Den kompakta staden har blivit en viktig planeringsmetod för att uppnå hållbar utveckling. Förtätade städer kan motverka de negativa effekter som uppstår när urbana miljöer expanderas och sprids, vilket medför en onödig markanvändning, långa avstånd inom staden, ett ökat bilberoende och ökade miljöproblem. Såväl globalt som nationellt sker en omstrukturering av samhället, där allt fler människor flyttar till städer och där en kraftig expansion av städer är ett faktum (Haaland & van

den Bosch, 2015). År 2010 bodde 50 procent av världens befolkning i urbana områden, en siffra som förväntas öka till 70 procent till och med år 2050. Detta medför storskaliga förändringar av städer och samhällen, vilket ställer höga krav på att staden utvecklas och expanderas på ett hållbart sätt. Utifrån ett urbant sammanhang innebär detta att resurseffektiva system behöver implementeras tillsammans med en funktionell och attraktiv stadsdesign som medför en ökad livskvalitet hos invånarna (Ibid).

Definitionen av den hållbara staden är inte enhetlig, utan är något som klaras ut lokalt i var enskild situation (Formas, 2008). Vad som visat sig vara särskilt viktigt för att kunna utforma en holistiskt hållbar stad är att det inte enbart är politikerna som för arbetet mot en hållbar utveckling framåt, utan att det finns en dialog och ett samarbete mellan såväl politiker, tjänstemän och andra aktörer inom kommunerna. Även att se till det lokala sammanhanget och att boende, medborgare och andra intressenter här tillåts ge uttryck för egna erfarenheter och upplevelser i diskussioner kring förändringar (Ibid).

I Sverige sköter kommunerna all planering och fattar alla beslut vad gäller den egna kommunens markanvändning (Boverket, 2016). Det är upp till kommunerna själva att ta ansvar för en hållbar utveckling. Vissa hävdar att det kan bli problematiskt för kommunerna att uträtta förbud eller förordningar riktat mot handel och handelslokaliseringar utan ett nationellt stöd (Ljungberg et al., 2004). I Sverige finns inga politiska krav på hur planering av externa och halvexterna handelsetableringar ska utformas, och kommunerna är inte heller skyldiga att upprätta några policys kring dessa etableringar (Forsberg, 1995). Forsberg (1995) menar att det kan ses som märkligt att utesluta krav för dessa typer av etableringar då kommunerna har ett ansvar för att bland annat garantera den lokala befolkningen tillgängliga matbutiker vilket förväntas göras genom stadsplanering. I andra länder där det finns nationella regleringar kring hur externa handelsområden ska etableras så bestäms särskilda handelsområden för varje region. Genom detta ökar möjligheterna för en samordnad planering samtidigt som de urbanas byggnadsområden spridning motverkas (Forsmark, 2001; Viklund et al., 2007).

Sveriges riksdag uttrycker att tillgänglighetsmål bör ersätta mobilitetsmål för att kunna sammankoppla transportsektor och stadsplanering, och på så sätt uppnå ett mer hållbart resebeteende i samhället. Hållbar transportpolitik bör bland annat fokusera mer på människor som är i rörelse än på fordon i rörelse. Målet bör vara att öka tillgängligheten för alla, där mobilitet istället är en möjlighet att transportera, det vill säga endast ett verktyg som möjliggör för att nå fördelar inom tillgänglighet (Riksdagen, 2011). Forsberg (1995) menar dock att det vore ett misstag att enbart se till de politiska faktorerna för en hållbar utveckling. Andra faktorer som är viktiga för en hållbar stad och en hållbar utveckling av externa och halvexterna

handelsetableringar är bland annat att se till utvecklingstrender på marknaderna, samt förändringar i konsumentbeteenden, såsom mobilitet och konsumtionsvanor (Ibid).

Stadsplanering och markanvändning är två områden som kan minska växthusgasutsläppen med 20 procent från transportsektorn om de planeras långsiktigt (Loberg & Westlin, 2019). Det är viktigt att kommunerna tar sitt ansvar då effekterna från kommunerna är stora. Drivkraften för externa etableringar är stark, och det finns fortfarande många förespråkare som menar att dessa etableringar behövs för att utöka kommunens konkurrenskraft (Jakobsson, 2018; Viklund et al., 2007). Viklund et al. (2007) menar att detaljhandel bör planeras i ett tidigt stadie och med stöd från en mer omfattande utgångspunkt, exempelvis detaljhandelspolitik, och poängterar också att själva lokaliseringen är en fråga som behöver uppdateras. Det är viktigt att färdigställda planer utvärderas, att prognostiserad trafik jämförs med den faktiska trafiken och att miljöpåverkan samt tillgängligheten utvärderas och analyseras (Ibid). Det finns ett behov av forum som möjliggör samverkan mellan aktörer, trafik- och stadsplanering. Det behövs även rutiner som beaktar de olika aktörernas villkor och förutsättningar (Wärnhjelm, 2015). Externa och halvexterna handelsetableringar skulle kunna utvecklas på ett sätt som gynnar miljömålen om samhällsstrukturen omformas till en mer polycentrisk sådan, alltså att urbana områden utgörs av flera stadscentrum istället för en. Detta kan resultera i kortare avstånd och reducerad trafik (Wärnhjelm, 2015). Dock gäller detta främst för större städer. För mindre städer är handeln fortfarande den monocentriska stadsstrukturen, det vill säga ett koncentrerat stadscentrum, där staden bör fokusera på att vitaliseras genom en koncentrerad handel och besöksintensiva verksamheter (Reneland, 2001; Brebbia et al., 2005).

På senare tid har den fysiska handeln såväl i Sverige som globalt fått konkurrens av elektronisk handel, så kallad e-handel. Denna handelsutveckling har visat på en stark positiv trend de senaste åren och förväntas ha en fortsatt kraftig ökning. I många länder har e-handelns utveckling inneburit att vissa former av handelsetableringar tycks minska i popularitet, däribland externa handelsetableringar (Guimarães, 2019). Fenomenet av utdöende externa handelsetableringarna är redan ett pågående problem på många ställen världen över och har blivit en aktuell fråga och ett diskussionsämne bland dagens stadsplanerare. Natalicchio (2018) menar att utbredningen av detta fenomen kommer öka desto mer de kommande åren, framförallt i Europa. Trots att detta sker menar Guimarães (2019) att denna typ av etableringar behållit sin popularitet ovanligt länge med tanke på de snabba förändringar som sker inom handeln idag. I Sverige ser utvecklingstrenden för externhandel ut att ha en fortsatt positiv trend och utgör idag en omfattande del av Sveriges totala försäljning (Svensk handel, 2019). Sverige är dock ett av få länder i Västeuropa som inte har reglerat externhandeln, vilket kan vara en bidragande faktor till externhandels fortsatta trend. Många andra länder har infört förbud och andra typer av regleringar för att minska externhandelns negativa påverkan på miljön men

även för att minska risken för att dessa etableringar slår ut centrumhandeln och stadskärnor (Viklund et al., 2007). Prognosen för framtidens handel pekar på en fortsatt stark utveckling av e-handel inom både detaljhandeln och dagligvaruhandeln. Den globala handeln men även handeln i Sverige står inför stora förändringar där digitaliseringen är den främsta orsaken, vilket i sin tur kan minska de externa handelsetableringarnas attraktivitet (Svensk handel, 2019).

3.3 Styrmedel

Det finns fyra olika huvudgrupper av styrmedel; *administrativa styrmedel, ekonomiska styrmedel, informativa styrmedel* och *forskning*. För att framgång ska nås behövs ofta flera styrmedel kombineras. Administrativa styrmedel i form av regleringar enligt miljöbalken är grunden i den svenska miljöpolitiken och ligger ofta till grund för att andra styrmedel ska kunna användas, där till exempel lagstiftningen kan skapa formella förutsättningar för att införa bidrags-, avgifts- eller handelssystem. Informativa styrmedel kan skapa förståelse och acceptans för att införa administrativa eller ekonomiska styrmedel och göra så att dessa fungerar bättre (Naturvårdsverket, 2012). Av de befintliga styrmedel som används för att begränsa transportsektorns miljöpåverkan, ligger stark tonvikt vid ekonomiska styrmedel. Ekonomiska styrmedel syftar till att anpassa priserna på varor och tjänster så att de reflekterar alla kostnader och nyttor som uppstår vid produktion och konsumtion av dem. Ekonomiska styrmedel omfattar inte bara de direkta ekonomiska kostnaderna, utan även andra typer av kostnader såsom miljökostnader. På så sätt kan de totala samhälleliga kostnaderna justera priset på en vara eller tjänst. Ekonomiska styrmedel kan användas på två olika sätt; antingen som en morot i form av till exempel skattelättnader, bidrag och stöd, eller som en piska i form av till exempel skatter och avgifter. På så sätt kan aktörers handlingar styras mot en mer miljövänlig och hållbar riktning (Naturvårdsverket, 2012).

Ekonomiska styrmedel som kan användas för att minska miljöbelastningen är avgifter och skatter inom det statliga vägnätet, till exempel fordonsskatt, trängselskatt, och drivmedelsskatter. Dessa styrmedel kan tillsammans effektivisera transportsystemet och minska användandet av personbilar. Parkeringsavgifter och minskat antal parkeringar i centrala stadsområden är effektiva styrmedel för att försvåra bilanvändandet i stadskärnor och skapa bättre förutsättningar för hållbart resande. Andra ekonomiska styrmedel är subventioner och bidrag som kan öka användandet av miljöbilar och nyttjandet av biodrivmedel, vilket på så sätt kan skynda på omställningen av transportsystemet till ett mer hållbart sådant (Dickinson, 2018). Differentierad fordonsskatt är ett annat exempel på ett ekonomiskt styrmedel som används för att öka andelen bilar med lägre koldioxidutsläpp per kilometer. Bilar med låga utsläpp blir därav mer fördelaktiga att äga på grund av låga skattekostnader, medan bilar med hög skatt blir dyra att äga. Utöver fordonsskatter finns även drivmedelsskatter, vilka gör fossildrivna bränslen dyrare att använda på grund av deras

omfattande utsläpp av koldioxid och andra miljöfarliga ämnen. På samma sätt som fordonsskatter, gör drivmedelsskatter det mer fördelaktigt att välja miljövänligare drivmedel, såsom el och biodrivmedel. Även koldioxidskatt är ett effektivt styrmedel som syftar till att minska användningen av fossila bränslen (Naturvårdsverket, 2012).

Informativa styrmedel syftar till att skapa delaktighet i samhället genom information och kommunikation. Dessa styrmedel kan användas som ett verktyg för att skapa acceptans vid införande av nya styrmedel, men även till att planerade och redan införda styrmedel fungerar bättre. I det nuvarande miljömålssystemet har en tydligare bild skapats av betydelsen att involvera omgivande samhälle, där dialoger mellan företrädare på regional och lokal nivå, näringsliv, ideella organisationer, forskare och så vidare, kommer vara fortsatt viktiga för att miljömålen ska kunna uppnås (Naturvårdsverket, 2012). Forskning, utveckling och demonstration kan också ses som en form av styrmedel, där teknisk utveckling och kunskap om effekter av olika förändringar är en förutsättning för att på sikt kunna nå olika miljömål. Styrmedel inom forskning och utveckling utgör en viktig roll för att begränsa de förändringar klimatet står inför. Utveckling av teknik med mycket låg klimatpåverkan är väsentligt för att transportsystemet ska kunna genomgå omställningen till en mer hållbar karaktär. Styrmedel inom detta område kan till exempel vara riksdagsbeslut om förhöjda anslag för utvecklingen av förbättrade och mer avancerade elektriska drivsystem, el- och hybridfordon och inom biodrivmedelsteknik (Ibid).

4 Resultat

Nedan följer resultatet från intervjuerna som genomförts i denna studie. Resultatet följer frågebatteriets mall och presenteras efter de tre kategorier som frågebatteriet bygger på. Frågebatteriet till intervjumallen presenteras i Bilaga 1.

4.1 Allmänt om externa handelsetableringar

I Bollnäs finns två halvexterna handelsområden som är inriktade mot handel för privatpersoner. Ett av dessa handelsområden har enligt respondent 1 god tillgänglighet med kollektivtrafik, medan det andra handelsområdet har sämre tillgänglighet med kollektivtrafik då turtätheten är lägre. Till båda dessa områden finns det cykel- och gångbanor, dock menar respondent 1 att det kan förekomma vissa hinder längs vägen som försämrar tillgängligheten. Enligt respondent 2 har samtliga av dessa handelsområden god tillgänglighet med både kollektivtrafik, cykel och gång. Både respondent 1 och 2 menar att personbilen är det vanligaste transportmedlet till dessa handelsområden. Inom båda områdena finns ett stort antal gratis parkeringsplatser. Respondent 1 och 2 menar att Bollnäs kommun samarbetar med kollektivtrafiken. Respondent 1 uppger att kommunen har en anställd som arbetar med infrastrukturfrågor som sköter dialogen med kollektivtrafikbolaget. Enligt respondent 1 sker möten minst en gång per år för att diskutera bland annat var satsningar ska göras. Respondent 1 saknar information om kollektivtrafikbolaget ställer särskilda krav vid etableringar. Trafikförsörjning diskuteras med företag som ska etablera sig, menar respondent 2. Respondent 2 menar också att de halvexterna handelsområdena i kommunen har varit betydelsefulla för att inte förlora kundunderlag till närliggande kommuner. Respondenten menar att kommunen har ett stort kundunderlag som har varit betydande att behålla för kommunens tillväxt.

I Gävle finns enligt respondent 3, 4 och 5 två externa handelsetableringar som är inriktade mot handel för privatpersoner. Enligt respondenterna har båda handelsområdena mycket god tillgänglighet med kollektivtrafik då både turtätheten och tillgängliga hållplatser är hög. Respondent 3 menar att båda områdena har god tillgänglighet med cykel och gång, medan respondenterna 4 och 5 anser att kommunikationen till dessa områden med gång och cykel är sämre. Enligt respondent 4 och 5 planeras en byggnation av en cykelbana under år 2020 som ska öka möjligheterna att ta sig till ett av handelsområdena med cykel och gång. Respondenterna menar att det finns ett behov av att länka samman handelsområdenas butiker med flera cykel- och gångbanor för att öka tillgängligheten ytterligare. För att lösa detta har det inletts en planeringsprocess på en förstudie som ska tas fram för att undersöka hur kopplingen mellan butiker kan förbättras (Ibid). Det vanligaste transportsättet för besökarna till de två externa handelsområdena är personbilen. Enligt en resevaneundersökning i Gävle kommun görs 74 procent av alla resor till dessa handelsområden med bil vilket kan jämföras med Gävle centrum där 30 procent av resorna görs med bil (Respondent 3, 4 & 5; Resvaneundersökning, 2018). Intill ett

av handelsområdena ska ett nytt bostadsområde byggas. Respondenterna 3, 4 och 5 menar att detta kommer orsaka ytterligare påfrestning på vägnätet som redan idag är överbelastat. Utbyggnationen av cykelbanor i området kommer bli en viktig åtgärd för att minska belastningen. Respondenterna 4 och 5 menar att effekten av fler cykelbanor kommer resultera i mindre belastning på vägnätet genom att tillämpa metoder som Mobility Management där allmänheten uppmuntras att cykla till och från handelsområdet och bostadsområdet istället för att ta bilen. Respondenterna 3, 4 och 5 menar att det finns ett samarbete mellan kollektivtrafiken och kommunen som bland annat berör dessa områden. Enligt respondent 3 ställer kollektivtrafiken krav vid etableringar, däremot ställer inte kommunen några krav på de företag som ska etablera sig, exempelvis att underlätta för kunderna att resa till områdena på ett hållbart sätt menar respondent 4 och 5.

I Hudiksvalls kommun finns det i dagsläget ett externt och två halvexterna handelsområden. Respondent 6 menar att tillgängligheten till dessa områden har förbättrats under de senaste åren och är i dagsläget relativt god. Till det externa handelsområdet menar respondent 6 att närmaste hållplats ligger i utkanten av området och innebär att kunder som reser dit med kollektivtrafik får gå sista biten till fots och behöver då korsa en större väg vid ett oskyddat övergångsställe, vilket respondent 6 anser vara otryggt. Till det externa handelsområdet finns ingen cykel- och gångbana, däremot till de halvexterna handelsområdena finns det gång- och cykelbana. Respondent 6 menar att det vanligaste transportsättet till samtliga handelsområden är personbil. Respondent 6 menar att det finns ett samarbete mellan Hudiksvall kommun och kollektivtrafiken där samråd genomförs vid framtagande av detaljplaner. Enligt respondent 6 diskuteras trafikförsörjningen med företag som ska etablera sig i kommunen. Respondent 6 menar även att cykel- och gångbanor har varit en omdebatterad fråga inom kommunen på grund av att en bro behöver byggas för att cykel- och gångbanan ska kunna nå det externa handelsområdet, vilket skulle innebära omfattande byggnationskostnader för kommunen. Respondent 6 menar att de externa handelsområdena utgör en stor betydelse för den kommunala tillväxten.

Ljusdals kommun har enligt respondent 7 nyligen etablerat ett externt handelsområde utanför stadskärnan som omfattas av ett fåtal större butikskedjor. Respondent 7 menar att dessa handelsetableringar lockar besökare från andra kommuner och orter i närheten. Det finns en ny cykel- och gångbana dragen från centrum som sträcker sig hela vägen till handelsområdet och som enligt respondent 7 används frekvent av kommunens invånare. Respondent 7 menar även att busskommunikationen till området är god med hållplatser i anslutning till handelsområdet. Respondent 7 uppger att personbilen är det vanligaste transportsättet och att handelsområdet erbjuder ett stort antal gratis parkeringsplatser. Respondent 7 menar att det finns ett samarbete mellan kollektivtrafikbolaget och Ljusdals kommun, men att kollektivtrafikbolaget inte

ställer krav vid etableringar. Enligt respondent 7 genomförs en dialog mellan kommunen och kollektivtrafiken för att skapa bättre förutsättningar. Respondent 7 menar att det finns en dialog mellan Ljusdals kommun och företag som ska etablera sig där bland annat trafikförsörjningen diskuteras. Respondent 7 menar att de externa handelsetableringar som finns i dagsläget spelar en stor roll för kommunens tillväxt.

Respondent 8 uppger att Ockelbo i dagsläget varken har några externa eller halvexterna handelsområden riktade mot privatpersoner, och att det inte heller finns några planer på att etablera sådana handelsområden. Respondenten uppger dock att om det fanns företag som visade intresse på att etablera sig i kommunen skulle frågan tas upp och behandlas inom kommunen.

4.2 Miljöinriktade frågor

Enligt respondent 1 finns ingen samverkan mellan näringslivschef och miljöchef i Bollnäs kommun. Respondent 2 menar dock att det förekommer ett samarbete mellan bland annat samhällsbyggnadskontoret och den tekniska förvaltningen. Vid nyetableringar sammansätts en specialgrupp av anställda med lämpliga spetskompetenser, vilka varierar beroende på vilken typ av etablering som är aktuell (Ibid). Planering och utveckling av externa handelsområden inom kommunen påbörjas av samhällsbyggnadskontoret som skapar detaljplaner och förutsättningar för hur företag ska kunna etablera sig. Med hjälp av en ny fördjupad översiktsplan där hållbarhet inkluderats till större utsträckning än i den tidigare översiktsplanen menar respondent 1 att det bör resultera i en större medvetenhet kring hållbarhetsfrågor än vad som tidigare funnits. Respondent 1 menar att det finns en betydligt större medvetenhet om grön struktur, gröna stråk, kollektivtrafik och cykelstråk i denna plan. Det är näringslivskontoret som sköter all kontakt med företag och beslutar var de kan etablera sig (Ibid). Respondent 1 uppger att det inte finns någon utbredd medvetenhet kring den svenska klimatlagen inom kommunens verksamheter. En klimatstrategi ska tas fram där miljömålen ska revideras. Respondent 1 menar att Bollnäs kommun inom de närmaste 10-15 åren ska genomföra olika satsningar för att förbättra tillgängligheten med kollektivtrafik och cykel genom att bland annat bygga ett nytt resecentrum, utöka busslinjerna i staden och bygga nya cykelvägar. Detta genomförs via stöd från Trafikverket och ingår i ett stadsmiljöavtal. Enligt respondent 1 har Bollnäs kommun ingen anställd som enbart arbetar med frågor kring externa handelsområden utifrån ett hållbarhetsperspektiv. Respondent 1 menar att verksamheten på kommunen är uppdelat i så kallade stuprör där näringslivskontoret och miljökontoret inte samarbetar.

Enligt respondenter 3, 4 och 5 finns en samverkan mellan näringslivschef och miljöchefen inom kommunen, med många olika samverkansforum. Hållbarhet diskuteras enligt respondent 3, 4 och 5 och menar att kommunens hållbarhetsarbete har sin utgångspunkt i det miljöstrategiska program som framtagits av politiker. Det finns också en klimatfärdplan som används vid övergripande planering och ska

användas för att Gävle kommun ska uppnå målet om klimatneutralitet till år 2035. Ingen av dessa berör specifikt externa handelsområden (Ibid). Respondenterna 3, 4 och 5 menar att det inte finns planer på att etablera några nya externa handelsområden i framtiden. Dock finns planer på att utöka de redan existerande handelsområden som finns inom Gävle kommun. Respondent 3 belyser att detta skulle kräva ytterligare diskussioner kring hållbarhet, och att det fortfarande kräver sina lösningar med det överbelastade vägnätet. Den svenska klimatlagen hanteras av planavdelningen som behandlar lagen i sin planering. Den svenska klimatlagen tros behandlas i detaljplanen, och kommunen har ingen särskild anställd för denna typ av frågor (Ibid). Inte heller menar respondent 4 och 5 att det finns någon anställd som enbart arbetar med hållbarhetsfrågor riktade mot externa handelsetableringar.

Respondent 6 saknar information om det finns en samverkan mellan näringslivssektorn och miljösektorn i Hudiksvalls kommun, men menar att kommunen arbetar mot att handeln ska bedrivas på ett mer hållbart sätt. Respondent 6 menar att den svenska klimatlagen inte fanns vid den tidpunkten som Hudiksvalls kommun etablerade sina externa handelsområden, vilket innebär att dessa områden inte planerats utifrån den svenska klimatlagen. Respondent 6 menar dock att vid nyetableringar skulle dessa planeras och utvecklas på ett sätt som är bättre anpassat efter klimatlagen. Respondent 6 menar att Hudiksvalls kommun har en miljöstrateg som arbetar med övergripande hållbarhetsfrågor inom kommunen, men att det inte finns en anställd som enbart arbetar med frågor kring externa handelsetableringar utifrån ett hållbarhetsperspektiv.

Respondent 7 menar att det finns en god samverkan mellan miljöavdelningen och näringslivsavdelningen på Ljusdals kommun där samverkansmöten anordnas en gång i månaden. Ljusdals kommun arbetar efter de miljömål som framtagits via Agenda 2030 och att de beslut som tas inom kommunen ska anpassas efter dessa miljömål (Ibid). Respondent 7 kan inte svara på hur den svenska klimatlagen implementeras vid planering och etablering av externa handelsområden. Det finns en strategisk planeringsgrupp på kommunen som enbart arbetar med frågor om externa handelsetableringar, där en representant från näringslivskontoret, plan- och byggkontoret och miljökontoret är medverkande (Ibid).

Respondent 8 uppger att samverkan mellan miljöchef och näringslivschef sker genom en gemensam förvaltning, och olika nämnder kring myndighetsfrågor samhällsbyggnad och miljö. Ockelbo har tillsammans med Sandviken och Hofors en gemensam samhällsbyggnadsförvaltning där respektive kommun har strategimöten och dialog sker regelbundet, där kommunchef, teknisk chef, kommunalråd och miljöchef deltar. Dessa möten sker minst fyra gånger per år (Ibid).

4.3 Externa handelsetableringar ur ett hållbarhetsperspektiv

Respondent 1 uppger att externa handelsetableringar har en negativ påverkan på personbilstrafiken i Bollnäs kommun. Befolkningen i Bollnäs kommun är överlag väldigt bilburna vilket antas bero på det stora antalet gratis parkeringsplatser (Ibid). Respondent 1 uppger också att det troligtvis inte är någon skillnad när befolkningen handlar i stadskärnan eller i de externa handelsområdena, då invånarna tar bilen oberoende av vilket handelsområde de åker till. Respondent 1 menar att Bollnäs kommun inte har arbetat med särskilda styrmedel för att avsätta parkeringsplatser för personbilar som drivs på förnybara drivmedel, däremot har vissa företag själva tagit initiativet och upprättat laddstationer för elbilar (Ibid). Respondent 2 menar att ett planerat resecentrum ska fortsätta öka kommunens tillväxt på ett hållbart sätt genom att underlätta för invånarna att ta sig till de halvexterna områdena med hjälp av kollektivtrafik. Respondent 1 tror att framtidens e-handel kan komma att utgöra en konkurrenssituation för de mindre företagen i kommunen. Respondent 2 ser e-handeln som en stor konkurrensfaktor för den fysiska handeln. Dock menar respondent 2 att hela handeln i sig är i en omställningsprocess för att hantera de förändrade konsumtionsvanorna, och att fysiska butiker förändras för att kunna anpassas på ett sätt som gör att dessa fyller en funktion även i framtiden.

Respondenterna 3, 4 och 5 är eniga om att externa handelsområden ökar personbilstrafiken. Enligt respondenterna 4 och 5 arbetar Gävle kommun med att förbättra möjligheterna för kollektivtrafik, cykel och gång för att på så sätt förbättra tillgängligheten och öka tillväxten på ett hållbart sätt. Det finns platser avsedda för elbilar och tankstationer för bilar som drivs med alternativa drivmedel. Hur många parkeringsplatser som är avsedda för just dessa typer av bilar saknar dock respondenterna 3, 4 och 5 information om. Respondenterna 4 och 5 menar att den svenska klimatlagen kan försämra möjligheten för framtida etableringar vid externa handelsområden. Vad gäller framtidsutsikterna för externa handelsetableringar menar respondenterna 4 och 5 är svår att förutse. De belyser ändrade konsumtionsvanor såsom e-handel, vilket de menar är en bidragande faktor till att den fysiska handeln förändras. Respondent 3 menar att e-handeln troligtvis inte kommer att ha några negativa effekter på externa handelsområden.

Respondent 6 uppger att externa handelsetableringar ökar personbilstrafiken. Respondent 6 menar att Hudiksvalls kommun arbetar med att öka tillväxten inom kommunen på ett hållbart sätt genom att tänka utifrån samtliga trafikslag vid planering och etablering av nya områden, vilket ska minska bilberoendet inom kommunen. Respondent 6 menar även att hållbarhetstänket inom kommunen har förbättrats de senaste åren. Respondent 6 är medveten om att e-handeln har en stor påverkan på försäljningsmarknaden och att behovet av fysiska butiker kan komma att förändras i framtiden. Handeln i Hudiksvalls kommun försöker att anpassa sig till detta scenario genom att erbjuda möjlighet till avhämtning i fysiska butiker (Ibid).

Respondent 7 uppger att externa handelsetableringar har en negativ påverkan på personbilstrafiken i Ljusdals kommun. Respondent 7 menar att Ljusdals kommun har en kretsloppsplan som fungerar som en planeringsmetod för hur tillväxten i kommunen ska ske på ett mer hållbart sätt. Respondent 7 kan inte svara på om det finns parkeringsplatser avsedda för miljöbilar och beskriver att Ljusdals kommun överlag är dålig på att uppmuntra invånarna att resa hållbart. Respondent 7 menar att näringslivskontoret inte arbetar med den svenska klimatlagen, då miljökontoret är den sektor som ansvarar för att arbeta med de frågor som klimatlagen omfattar. Respondent 7 tror att e-handeln kommer öka i framtiden, men är osäker på hur detta kan komma att påverka den fysiska handeln i Ljusdals kommun.

Respondent 8 menar att Ockelbo kommun arbetar med en ny översiktsplan, där miljöstrateger inkluderas i arbetet och som riktar sig mot frågor som ska minska och förändra hur privatbilismen i kommunen ser ut idag. Respondent 8 menar att kommunen arbetar med att öka turtätheten med tåg för att få kommunens invånare att byta ut bilresorna till tågresor. Respondent 8 menar att det sker regelbundna dialoger med kollektivtrafikbolaget och Trafikverket för att främja kollektivtrafiken. Respondenten uppger att Ockelbo kommun har planer på att utöka cykelvägar, men behöver mer pengar för att genomföra detta.

5 Diskussion

Denna kvalitativa intervju har fokuserat på respondenternas egna upplevelser och uppfattningar, vilket gör att respondenternas tidigare erfarenheter kan ha speglat svaren och innebär att resultatet inte skulle bli detsamma om andra personer intervjuats. Vad gäller trovärdigheten för den insamlade empirin så finns en medvetenhet att respondenterna kan ha utformat sina svar på ett sätt som inte är helt överensstämmande med hur verksamheten faktiskt bedrivs. Det finns en möjlighet att respondenterna har förfinat eller undanhållit viss information för att få kommunens hållbarhetsarbete att framstå som bättre än vad det är. Resultatet indikerar ändå på att kommunerna behöver vidta flera förbättringsåtgärder oavsett om resultatet är helt sanningsenligt eller inte. Då mängden liknande studier inom detta ämne är mycket begränsad finns vissa svårigheter att jämföra resultatet med tidigare studier. Wärnhjelms (2015) studie stödjer dock att externa handelsetableringar leder till ökade utsläppsmängder och ökad drivmedelsförbrukning, framförallt i små och mellanstora städer. Därför finns en möjlighet att resultatet är generaliserbart med populations- och storleksmässigt liknande regioner i Sverige som uppnår samma grad av tillgänglighet och som har externa handelsetableringar. Det finns därför anledning att tro att behovet av förbättrad tillgänglighet med hållbara transportmedel till och från externa handelsområden även förekommer inom andra län.

Av de kommuner som deltagit i denna studie finns det externa och halvexterna handelsområden, förutom i Ockelbo kommun. Något som framkommit i samtliga intervjuer är att det inte finns en stark drivkraft för att etablera nya externa handelsområden, utan istället fortsätta att utveckla de redan existerande handelsområdena. Enligt samtliga respondenter är huvuddelen av de etableringar som finns i Gävleborgs län upprättade under en tidsperiod då hållbarhetsfrågor inte var lika inkluderade i processen. Det var under denna tid en stark utvecklingstrend att etablera dessa typer av handelsområden. Det finns än idag vissa brister vad gäller tillgänglighet med kollektivtrafik, cykel- och gång trots att kommunerna har arbetat med att utöka dessa möjligheter under de senare åren. De externa handelsetableringar som finns i Gävleborgs län är från grunden geografiskt placerade på ett sätt som huvudsakligen främjar privatbilismen, vilket försvårar implementeringen av mer hållbara transportmedel till områdena. Hade dessa faktorer varit en del i planeringsprocessen redan från start hade förutsättningarna troligtvis sett annorlunda ut. Samtliga kommuner som deltagit i studien arbetar med att förbättra tillgängligheten med kollektivtrafik, och har eller planerar att utöka de cykel- och gångbanor som finns i kommunerna idag. Detta tyder på att det finns en större medvetenhet hos kommunerna idag kring hållbarhetsfrågor, men att det fortfarande finns förbättringsområden. Många kommuner har uppgett att kommunerna överlag är väldigt bilberoende. Detta kan ha att göra med de långa avstånd mellan olika målpunkter, både inom och mellan de olika kommunerna i länet. Samtliga

respondenter är medvetna om att personbilen är det vanligaste transportmedlet till externa och halvexterna handelsområden.

All utbyggnation av transportinfrastrukturen leder till ett ökat bilresande och därmed större klimatpåverkan (Viklund et al., 2007). Avståndet mellan tätorten och de externa handelsområdena, i samband med att det oftast är mycket lättillgängliga och billiga parkeringsplatser, gör att bilen är förstahandsvalet för många kunder. Att forma infrastrukturen på ett sätt som hindrar biltrafiken ligger kanske därför inte i aktörernas främsta intresse. I Gävle kommun har ett av handelsområdena bidragit till en överbelastning av närliggande vägnät. Respondenterna uppger att handelsområdet förväntas expandera i framtiden. Intill detta handelsområde planeras även ett nytt bostadsområde, vilket kommer leda till ytterligare belastning på vägnätet. Ett ökat tryck på vägnätet innebär också större svårigheter för kollektivtrafik att ta sig fram i området. Respondenterna menar att en ombyggnation av cirkulationsplatserna längs anslutande väg skulle behövas för att minska trafikmängden. En sådan åtgärd skulle dock innebära att bilanvändandet återigen prioriteras, men det innebär också att framkomligheten för kollektivtrafiken förbättras. Respondenterna uppger också att åtgärden med utbyggda cykel- och gångbanor ska underlätta för allmänheten att ta sig fram med hållbara transportmedel istället för att välja bilen. Redan under planeringsprocessen av dessa cykel- och gångbanor har Gävle kommun arbetat med Mobility Management som mobil åtgärd för att uppmuntra allmänheten till att resa med hållbara transportmedel. Det har funnits avsatta medel för att arbeta med attityd- och beteendepåverkande åtgärder redan under planeringsfasen, men kommer också tillämpas vid byggnation och efter att byggnationen är färdig.

Kommunerna har ett ansvar att säkerställa en hållbar utveckling, och det fungerar inte att se mellan fingrarna på hur externa handelsetableringar idag faktiskt bidrar till en ökad mängd utsläpp. Ett nationellt stöd och en detaljhandelspolitik känns som en nödvändighet för att få kommunerna att ta frågan på allvar, och att integrera den miljömässiga aspekten i ett tidigt skede vid planering av handelslokaliseringar. Utöver att kommunen bör ta hänsyn till det nationella målet att miljöanpassa trafiksystemen, behöver även kommunen gemensamt med aktörerna fokusera på att området ska gynna tillgängligheten snarare än mobiliteten. Genom att implementera koncept såsom mobility management och MaaS redan vid planeringsfasen av externa handelsetableringar skulle detta kunna medföra att tillgängligheten med hållbara transportmedel får bättre förutsättningar vad gäller kundrelaterade transporter till och från handelsområden. Det är väsentligt att göra det enkelt för såväl kunderna, men även invånarna i största allmänhet, att välja hållbara resealternativ. Några konkreta exempel på hur kommunerna skulle kunna tillämpa lämpliga åtgärder är att förändra stadsstrukturen till att prioritera kollektivtrafik, cykel och gång och genom att göra dessa transportsätt effektiva och attraktiva kan detta långsiktigt minska behovet av bilar hos invånarna. Många respondenter har uppgett att cykel- och

gångbanor finns anslutna till området men att det saknas direkta kopplingar mellan de olika butikerna inom handelsområdena. För att uppnå maximal effekt av att utöka cykel- och gångbanorna bör sådana hinder undvikas. Cykel- och gångbanor bör också planeras så att färdsträckan blir så tidseffektiv som möjligt, och att dessa vägbanor bör vara estetiskt attraktiva. Även att satsa på bilpooler och cykeluthyrning med månads- eller årsabonnemang kan vara ett komplement till att minska bilantalet hos invånarna. På liknande sätt kan kundtransporterna till och från externa handelsområden ändras, genom att erbjuda kollektivtrafiktjänster i samband med handel inom dessa områden. Att till exempel erbjuda prisvärda biljetter för "shopping-bussar" som går från centrala stadsdelar och resecentrum och som även kan erbjuda lastningsmöjligheter för resenärer som handlat skrymmande varor. Dessa åtgärder är lättare att tillämpa i de mer folktäta kommunerna.

Vad som framkommit under intervjuerna är att det råder delade meningar hos vissa respondenter kring hur samverkan mellan näringslivsutvecklingen och hållbarhetsutvecklingen ser ut inom kommunerna. I en av kommunerna uppgav en av respondenterna att det finns en avsaknad av samverkan mellan dessa sektorer, vilket enligt respondenten kan bero på en seglivad tradition där sektorerna arbetar mer i stuprör efter det egna området. En annan respondent från samma kommun uppgav att det finns en tydlig samverkan mellan olika sektorer vad gäller näringsliv och hållbarhetsfrågor inom kommunen. Att upplevelserna av frågan skiljer sig markant från varandra inom samma kommun är intressant i sig och kan tolkas som att samverkan behöver förtydligas ytterligare. Att inkludera de olika sektorerna inom kommunerna kan vara ett effektivare sätt att integrera hållbarhetsfrågan i kommunernas verksamhet. En av respondenterna uppgav att det är av stor vikt att de ledande politikerna är drivande i att genomföra dessa förändringar.

Det är väsentligt att använda och utveckla befintliga styrmedel för att effektivisera transportsystemet och minska trafiken. Genom att kombinera olika styrmedel, metoder och åtgärder kan framgång nås. Informativa styrmedel är ett viktigt komplement till administrativa och ekonomiska styrmedel. Inom varje region och kommun bör olika typer av informerande utbildningar bedrivas för samhällets sektorer, från invånare till tjänstemän, där en bredare bild av hållbarhetsarbetet ska framgå men även vad som behövs göras för att uppnå hållbarhetsmålen inom kommuner och regioner. Genom att bedriva en öppen samverkan som inkluderar invånare och näringsliv, kan detta skapa en större förståelse för de styrmedel som implementeras men också medföra att åtgärder på individnivå vidtas. Utöver de styrmedel som rättsligt reglerar och begränsar individers och aktörers verksamhet, kan informativa styrmedel, åtgärder och metoder vara viktiga för att ändra människors beteende. Regioner och kommuner borde ta ett större ansvar för att informera invånarna om deras resvanor och hur bilanvändandet påverkar miljön och människors

hälsa och livskvalitet. Fler åtgärder som engagerar invånarna i att våga bryta ohållbara vanor som inkluderar bilanvändandet är därför av stor betydelse.

Vad som framkommit under intervjuerna är att den svenska klimatlagen inte var aktuell under den tid som Gävleborgs läns externa handelsområden etablerades. Därför har etableringarna inte planerats utifrån de direktiv som klimatlagen innefattar. Vissa respondenter uppgav att den svenska klimatlagen inte ingår i arbetet inom näringslivssektorn, utan att dessa frågor endast behandlas av miljöförvaltningen. Det går att ifrågasätta om denna lag inte ska påverka arbetet inom samtliga sektorer inom kommunerna. Många respondenter uppgav att de arbetar efter de nationella hållbarhetsmålen eller Agenda 2030, men ingen av respondenterna nämnde de regionala hållbarhetsmålen. Vissa av de regionala hållbarhetsmålen, exempelvis att Gävleborgs län ska ha en fossilfri fordonsflotta redan år 2030, är till och med en hårdare måluppsättning än det nationella målet om obefintliga nettoutsläpp till år 2045. Om de regionala hållbarhetsmålen ska kunna uppnås krävs det att kommunerna arbetar mot dessa och inte enbart ser till de nationella hållbarhetsmålen.

Av de externa och halvexterna områden som studien berört ägs marken till stor del av privata aktörer. Respondenterna menar att det är upp till de privata aktörerna att minska parkeringsantalet eller att reglera parkeringarna med avgifter. Det har framkommit att kommunerna ställer vissa krav på de privata aktörer som vill etablera sig inom kommunen, men varför dessa krav inte är mer omfattande kan ifrågasättas. Det är ett problem att dessa områden etablerades innan hållbar utveckling blev en viktig fråga inom kommunerna, men däremot kan detta tas i beaktande vid framtida expanderingar av de externa handelsområdena.

I Sverige spelar externa handelsetableringar en betydande roll för den totala försäljningen av varor och tjänster i Sverige. Handel vid externa etableringar uppvisar en fortsatt positiv trend medan all annan fysisk handel har minskat. E-handeln har förändrat marknaden och människors konsumtionsmönster, och förväntas fortsätta ha en uppåtgående trend i framtiden. I andra länder har e-handel varit en bidragande faktor till att externa handelsområdens attraktivitet har minskat, vilket har lett till utdöende externa handelsområden. Detta fenomen är ett pågående problem i många länder, och har blivit en aktuell fråga hos dagens stadsplanerare. Sverige är ett av få länder i Västeuropa som inte har reglerat externhandeln, medan många andra länder har infört olika förbud för att minimera externhandels påverkan på miljön och för att minska risken att dessa etableringar slår ut centrumhandeln. Skulle Sverige börja reglera dessa former av etableringar kan fenomenet uppstå även här. En av respondenterna uppgav att det finns en medvetenhet om att e-handeln påverkar marknaden i stort, och att behovet av nya fysiska etableringar minskar på grund av detta. Respondenten menar dock att externhandeln försöker anpassa sig till e-handeln genom att exempelvis erbjuda upphämtningsmöjligheter i fysisk butik. Vad som skulle vara intressant att undersöka i framtida studier är hur externa handelsetableringar och

dess framtidsutsikter kommer att påverkas av den växande e-handeln. Eftersom e-handeln är en starkt växande trend är det viktigt att undersöka hur den framtida konkurrenskraften hos de externa handelsetableringarna påverkas av detta, och om eventuella förändringar behöver genomföras för att bemöta dessa förändrade handelsmönster.

Externa handelsetableringar genererar enligt respondenterna arbetstillfällen och en ökad ekonomisk tillväxt. Från politiskt håll har dessa etableringar haft en positiv inställning. Alla respondenter var överens om att de externa handelsetableringarna är viktiga för kommunens tillväxt. De menar även att dessa etableringar går att bygga om på ett bättre sätt som förbättrar tillgängligheten för kollektivtrafik, cykel och gång men att det kommer vara svårt att få dessa transportsätt att bli de dominerande resesätten till dessa handelsområden. Åtgärder på olika nivåer behöver vidtas för att minska bilanvändandet och förändra individers resvanor. Ett sätt att påbörja målet om ett hållbart och transporteffektivt samhälle är att implementera metoder och åtgärder som minskar kundrelaterade transporter till externa handelsetableringar.

6 Slutsats

Externa handelsetableringar medför ett ökat bilresande och ett ökat koldioxidutsläpp. Samhällsstrukturen som råder idag prioriterar personbilsanvändandet och kan betraktas som en av de största begränsningarna för att uppnå en hållbar stadsutveckling. Det finns ingen direkt drivkraft hos kommunerna i Gävleborgs län att etablera nya externa handelsområden, men på grund av att dessa områden är viktiga för den lokala tillväxten finns därför en vilja hos kommunerna att fortsätta att utveckla de redan existerande handelsområdena. Samtliga kommuner arbetar med att förbättra tillgängligheten med kollektivtrafik, cykel och gång. Trots detta finns uppenbara brister, och en medvetenhet om svårigheterna att få kollektivtrafik, cykel och gång att bli de dominerande transportsätten till dessa områden. Mer kraftfulla metoder och åtgärder inom samhällsplanering och beteendeförändringar är nödvändigt för att kunna skapa ett hållbart transportsystem. Detta kan uppnås genom att kombinera olika styrmedel och att förbättra samverkan inom såväl kommunerna som regionen i helhet. En lösning är att skapa en heltäckande transportpolitisk plan som innehåller åtgärder och strategier för att ställa om den nationella fordonsflottan till fossilfri men som också effektiviserar och förbättrar infrastrukturen. Handlingsplanen kan på ett långsiktigt sätt reglera transportpolitiken och samhällsstrukturen så att bilanvändandet och utsläppen stadigt minskar. Ett komplement till handlingsplanen kan vara att även reglera infrastrukturplaneringen på både regional och lokal nivå och ställa krav på att regioner och kommuner aktivt arbetar mot att skapa bättre förutsättningar för hållbart resande och att åtgärder vidtas för att minska bilanvändandet.

7 Referenslista

Balsas, C. (1999). The Mall of America (USA) and the Colombo (Portugal)–A comparative study in retail globalization. *The globalisation of consumption and retail spaces, GECIC, Lisbon*, 35-68.

Banister, D. (2000). Sustainable urban development and transport-a Eurovision for 2020. *Transport Reviews*, *20*(1), 113-130.

Bergström, F. (2000). *Är externa köpcentrum ett hot mot cityhandeln?* Stockholm: Handelns utredningsinstitut.

Boverket. (2016). *Så planeras Sverige*. Hämtad 2020-01-04 från https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/

Boverket. (2013). *Planera för rörelse! - en vägledning om byggd miljö som stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen.* Hämtad från https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2013/planera-for-rorelse.pdf

Brebbia, C. A., Wadhwa, L. C., Macario, R., Carvalho, D., Fermisson, J. (2005). *Achieving sustainable transport and land use with integrated policies.* Urban Transport XI – Urban Transport end the environment in the 21st century, pp351-360, WIT-Press, UK.

Brundtland, G. H., Khalid, M., Agnelli, S., Al-Athel, S., & Chidzero, B. (1987). *Our common future*. New York.

Bryman, A. (2011). *Samhällsvetenskapliga metoder*. (2., [rev.] uppl.) Malmö: Liber.

Dickinson, J. (2018). *Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle.* Hämtad 2020-01-08 från http://www.naturvardsverket.se/upload/miljoarbete-i-samhallet/uppdelat-efter-omrade/transport/pm-styrmedel-transporteffektivt-samhalle.pdf

Elsevier. (2020a). *Science Direct.* Hämtad 2020-05-06 från https://www.elsevier.com/solutions/sciencedirect

Elsevier. (2020b). *What is peer review.* Hämtad 2020-05-06 från https://www.elsevier.com/reviewers/what-is-peer-review

Energimyndigheten. (2015). Uthållig kommun - *möjligheter med mobility management.* Hämtad 2020-01-20 från https://www.trivector.se/wp-content/uploads/2019/09/uthallig_kommun__mojligheter_med_mobility_management.pdf

Falkheden, L., & Malbert, B. (2000). *Fysiska strukturer för hållbar utveckling i medelstora och små städer och tätorter: en kunskapssammanställning*. Chalmers tekniska högskola.

Fejes, A. & Thornberg, R. (2015). Kvalitativ forskning och kvalitativ analys. *Handbok i kvalitativ analys*. (S. 16-43).

Feronti, S. M. (2003). *Greyfield redevelopment for community revitalization: an exploration of applications* (Doctoral dissertation, University of Florida).

Formas (2008). *Den uthålliga staden: ett sexårigt FoU-program: kunskapsöversikt*. Stockholm: Formas.

Forsmark, J., 2001. *Utbyggnadsplaner för externhandel i Sverige – Med SNF:s slutsatser och förslag.* Svenska Naturskyddsföreningen.

Forsberg, C. & Wengström, Y. (2016). *Att göra systematiska litteraturstudier: värdering, analys och presentation av omvårdnadsforskning*. (4. rev. utg.) Stockholm: Natur & kultur.

Forsberg, H. (1995). Out-of-town shopping centres in Sweden—a political struggle for purchasing power.

Forsberg, H, Hagson A, & Tornberg J (1994), Effekter av externa köpcentra, Stads- och Trafikplanering, Arkitektur Chalmers tekniska högskola (STACTH), Göteborg, Rapport 1994:1, ISSN 1400-1888

Frank, L. D. (2000). Land use and transportation interaction: implications on public health and quality of life. *Journal of Planning Education and Research*, *20*(1), 6-22.

From, L. (2011). *Sustainable Urban Development in Sweden.* Hämtad 2019-12-16 från https://formas.se/download/18.462d60ec167c69393b91e58f/1549956092971/Sustainable_Urban_Development_hela.pdf

Google Scholar. (u.å). *About.* Hämtad 2020-05-06 från https://scholar.google.se/intl/sv/scholar/about.html

Guimarães, P. P. C. (2019). Shopping Centres in Decline: analysis of demalling in Lisbon. *Cities*, *87*, 21-29.

Haaland, C., & van den Bosch, C. K. (2015). Challenges and strategies for urban green-space planning in cities undergoing densification: A review. *Urban forestry & urban greening*, *14*(4), 760-771.

Hellberg, C. (2000). *De externa handelsetableringarnas framtid - en samhällsekonomisk analys av behov och möjlighet till politisk styrning och planering.* Magisteruppsats, Linköpings Universitet, Linköping. Hämtad från http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:22052/FULLTEXT01.pdf

Hydén, C. (red.) (2008). *Trafiken i den hållbara staden*. (1. uppl.) Lund: Studentlitteratur.

Indebetou, L., Dahlberg, L., Ahlmer, A-K. (2019). *Resvanor i Gävle kommun 2018 – Kartläggning med hjälp ny datainsamlingsmetod.* Trivector Rapport 2019:05

IVA. (2019). *Så klarar Sveriges transporter klimatmålen.* Hämtad från https://www.iva.se/globalassets/bilder/projekt/vagval-klimat/transportsystem-slutrapport-2019-06-12-id-132097.pdf

Jakob, M., Steckel, J. C., Klasen, S., Lay, J., Grunewald, N., Martínez-Zarzoso, I., ... & Edenhofer, O. (2014). Feasible mitigation actions in developing countries. *Nature Climate Change*, *4*(11), 961-968.

Jakobsson, H. (2018). *Improving accessibility of peripheral retail centres for reduced car dependency in Swedish cities: A multiple case study of three peripheral retail centres.* Examensarbete, Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm. Hämtad från http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1228773/FULLTEXT01.pdf

Johansson, H. (2020). *PM- Biodrivmedel och energieffektiva fordon minskade utsläppen 2019.* Hämtad 2020-03-16 från https://www.trafikverket.se/contentassets/07f80f01d92144eebf1a01fcb60ac923/pm-vagtrafikens-utslapp-200224.pdf

Johansson, E. (2019). *Hållbar regional utveckling och tillväxt i Gävleborg - nulägesanalys och kunskapsunderlag.* Hämtad 2020-05-06 från https://www.regiongavleborg.se/globalassets/regional-utveckling/rapporter-och-publikationer/hallbar_regional_utveckling/hallbar_utveckling_tillvaxt_gavleborg_nulagesanalys_kunskapsunderlag_2019.pdf

Karolinska Institutet. (2015). *Är artikeln peer reviewed?.* Hämtad 2020-05-06 från https://kib.ki.se/whatsup/blog/ar-artikeln-peer-reviewed

King, N., Horrocks, C., & Brooks, J. (2019). *Interviews in Qualitative Research.* London: SAGE Publications.

Li, Y., & Voege, T. (2017). Mobility as a service (MaaS): challenges of Implementation and Policy Required. *Journal of transportation technologies*, *7*(02), 95-106.

Lindersköld, S. L. (2014). *Mobility Management i stadsplanering - om att skapa "win-winsituationer".* (Examensarbete, SLU, Alnarp). Hämtad från https://stud.epsilon.slu.se/6934/11/linderskold_s_140625.pdf

Litman, T., & Burwell, D. (2006). Issues in sustainable transportation. *International Journal of Global Environmental Issues*, *6*(4), 331-347.

Loberg, E., Westlin, A. (2019). *Energi och klimatstrategi för Gävleborgs län 2020-2030.* Hämtad 2019-12-09 från https://www.lansstyrelsen.se/download/18.5e83a30f169d90292dfdcb5/1555320756595/energi_och_klimatstrategi_gavleborg_remissversion.pdf

Ljungberg, C., Modig, K., Neergaard, K., & Rosqvist, L, S. (2004). Effekter av externa och halvexterna affärsetableringar- litteraturstudie och kartläggning. *Trivector rapport 2004: 18*.

Makrí, M. C., & Folkesson, C. (1999). Accessibility measures for analyses of land-use and travelling with geographical information systems. In *Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University* (Vol. 6, No. 1).

Natalicchio, S. (2018). Is de-malling the next step for Europe? Hämtad 2020-05-17 från https://www.property-forum.eu/news/is-de-malling-the-next-step-for-europe/1843

Naturvårdsverket. (2020). *Begränsad klimatpåverkan.* Hämtad 2020-03-03 från http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Miljokvalitetsmalen/Begransad-klimatpaverkan/

Naturvårdsverket. (2019). *Sveriges klimatmål och klimatpolitiska ramverk.* Hämtad 2020-04-05 från https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Klimat/Sveriges-klimatlag-och-klimatpolitiska-ramverk/

Naturvårdsverket. (2012). *Styrmedel för att nå miljökvalitetsmålen - en kartläggning.* (Rapport 6415). Hämtad 2020-01-04 från https://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer6400/978-91-620-6415-0.pdf

Nilsson, J. (2017). *Externhandels förutsättningar och effekter - Med exempel från Lund.* Examensarbete, SLU, Alnarp). Hämtad från https://stud.epsilon.slu.se/10606/7/nilsson_j_170818.pdf

Nilsson, M. (2005). *Den systematiska litteraturstudien som vetenskapligt fördjupningsarbete i omvårdnad*. Stockholm: Institutionen för vårdvetenskap, Ersta Sköndal Högskola.

Region Gävleborg. (2018). *Regional infrastrukturplan 2018-2029.* Hämtad 2020-02-20 från https://www.regiongavleborg.se/globalassets/regional-utveckling/rapporter-och-publikationer/samhallsplanering_och_infrastruktur/lansplan-regional-infrastrukturplan-gavleborg-2018-2029.pdf

Region Gävleborg. (2013). *Nya möjligheter – Regional utvecklingsstrategi för Gävleborg 2013-2020.* Hämtad 2020-02-20 från https://www.regiongavleborg.se/globalassets/regional-utveckling/rapporter-och-publikationer/hallbar_regional_utveckling/regional-utvecklingsstrategi-for-gavleborg-2013-2020.pdf

Reneland, M. (2001). Tätortsbefolkningens strukturella bilberoende – GIS-projektet Tillgänglighet i svenska städer 1980 och 1995. Publikation 2001:4, Chalmers Tekniska Högskola. Göteborg.

Riksdagen. (2011). *Hållbara städer - med fokus på transporter, boende och grönområden*. Stockholm: Miljö- och jordbruksutskottet.

SCB. (2018). *Kommuner i siffror.* Hämtad 2020-05-06 från https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/kommuner-i-siffror/#?region1=&region2=

SFS 2017:720. *Klimatlag.* Stockholm: Miljö- och energidepartementet.

Sjöberg, L. (2019). *Transporter i Gävleborgs län 2017 – Utgångsläget fossilfritt Gävleborg 2030.* Hämtad 2020-05-04 från https://www.regiongavleborg.se/globalassets/regionalutveckling/samhallsplanering-och-infrastruktur/fossilfritt-gavleborg/nulageskartlaggning-fossilfritt-gavleborg-2030.pdf

Svensk handel. (2019). *Läget i handeln - 2019 års rapport om branschens ekonomiska utveckling.* Hämtad 2020-05-06 från https://www.svenskhandel.se/globalassets/dokument/aktuellt-och-opinion/rapporter-och-foldrar/e-handelsrapporter/laget-i-handeln_svensk-handel.pdf

Svenska FN-förbundet. (2018). *Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling - ett informationsmaterial från svenska FN-förbundet.* Hämtad 2019-12-16 från https://fn.se/wpcontent/uploads/2018/10/Infomaterial_Agenda3030_komprimerad.pdf

Sveriges miljömål. (2019). *Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter.* Hämtad 2020-04-05 från http://www.sverigesmiljomal.se/etappmalen/utslapp-av-vaxthusgaser-fran-inrikes-transporter/

Sveriges Miljömål. (2018a). *Begränsad klimatpåverkan.* Hämtad 2020-01-07 från http://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/begransad-klimatpaverkan/

Sveriges Miljömål. (2018b). *Frisk luft.* Hämtad 2020-01-07 från http://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/frisk-luft/

Sveriges Miljömål. (2018c). *Bara naturlig försurning.* Hämtad 2020-01-07 från http://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/bara-naturlig-forsurning/

Sveriges Miljömål. (2018d). *God bebyggd miljö.* Hämtad 2020-01-07 från http://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/god-bebyggd-miljo/

Sveriges Miljömål. (u.å). *Miljömålen.* Hämtad 2020-04-05 från http://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/

Taylor & Francis. (2020). *About.* Hämtad 2020-05-07 från https://taylorandfrancis.com/about/

Tracy, S. J. (2013). *Qualitative research methods: collecting evidence, crafting analysis, communicating impact* (1. ed.) West Sussex: John Wiley & Sons, Ltd.

Ullstad, E. (2008). *Hållbar stadsutveckling: en politisk handbok från Sveriges Arkitekter* (1., uppl.). Stockholm: Sveriges Arkitekter.

United Nations. (2013). *Sustainable Development Challenges: World Economic and Social Survey 2013.* Department of Economic and Social Affairs: United Nations Publication. Hämtad 2020-04-05 från https://www.un.org/en/development/desa/policy/wess/wess_current/wess2013/WESS2013.pdf

Viklund, L., Rosqvist, L. S., Neergaard, K. & Ljungberg, C. (2007). *Lokalisering av extern handel – vägledning för beskrivning av effekter på det hållbara.* Trivector Rapport 2007:38.

Vägverket. (2004). *Externa och halvexterna affärsetableringar* (2003:148). Hämtad från https://trafikverket.ineko.se/Files/svSE/11534/RelatedFiles/2003_148_%20externa_och_halvexterna_affarsetableringar%20.pdf?fbclid=IwAR1aK9NpnO8gUmC1PVFvXsglh-_4epUWpaUwa3B69RdFOL3Jp9Sqi23B4as

Wennberg, H., Kerttu, J., Runesson, H., & Wendle, B. (2018). *Barriärer och möjligheter för införande av Maas och delade mobilitetstjänster i socialt utsatta områden.* Trivectorrapport 2018:46.

Wärnhjelm, M. (2015). *Hållbara inköpsresor: Stads-och handelsutveckling i samverkan* (Doctoral dissertation, KTH Royal Institute of Technology).

Bilaga 1

Frågebatteri till intervjuguide.

Allmänt om externa handelsetableringar:

- Har ni några externa handelsetableringsområden i dagsläget?
    - Om ja:
        - Hur många besökare alstrar dessa områden? (per dag)
        - Vilka möjligheter finns det att resa till de områdena med kollektivtrafik eller cykel?
    - Om nej:
        - Planerar ni att bygga några externa handelsetableringsområden?
- Vilket är det vanligaste transportsättet för besökarna?
- Hur många parkeringsplatser finns det?
- Finns det ett samarbete med kollektivtrafiken i er kommun?
- Ställer kollektivtrafiken krav vid etableringar?
- Hur diskuteras trafikförsörjningen med företag som ska etablera sig?
    - Vilka frågor diskuteras?
    - Vem bedömer hur mycket trafik som kommer alstras av detta?
- Vilken roll spelar externa handelsetableringar för kommunens tillväxt?

Miljöinriktade frågor:

- Finns en samverkan mellan näringslivschef och miljöchef i din kommun?
    - Ja: Hur ser samverkan ut?
    - Nej: Varför tror du att det är så?
- Hur anpassar ni utveckling och planering av externa handelsetableringar efter länets och Sveriges hållbarhetsmål?
- Hur implementerar ni den svenska klimatlagen vid planering och utveckling av externa handelsetableringar?
- Har ni några anställda som arbetar kring miljö- och hållbarhetsfrågor som enbart berör externa handelsetableringar?

Externa handelsetableringar ur ett hållbarhetsperspektiv:

- Hur tror du att externa handelsetableringar påverkar personbilstrafiken?
- Hur arbetar ni för att fortsätta öka tillväxten på ett hållbart sätt?
- Hur många parkeringsplatser är avsatta för personbilar med alternativa drivmedel? (biobränslen, el)
- Uppmuntrar dessa platser besökare som reser med miljöbilar eller kollektivtrafik? (Laddstationer nära entréer, täta avgångar kollektivtrafik, specifika/kostnadsfria platser för miljöbilar)
- Hur påverkar den svenska klimatlagen era externa handelsområden och utvecklingen av dessa?

- Har du något du vill tillägga som vi inte tagit upp under intervjun?