

Södertörns Högskola
Institutionen för Livsvetenskaper
Miljövetenskap
Examensarbete 30 högskolepoäng

**Externhandel och
mellankommunalt/regionalt samarbete
utifrån ett hållbarhetsperspektiv med fokus
på delregionen Södertörn**

Av:

Melker Ånstrand

Handledare: Björn Hassler

Magisteruppsats 2008:5

Abstract

Out-of-town retail and co-operation between municipalities from a sustainable development perspective with focus on the region Södertörn

Author: Melker Ånstrand

In Sweden according to the planning and building Act municipalities have planning monopoly. The question about shopping centres in the outskirts of cities is a regional issue, because they attract customers from a large area. Municipalities often find it hard to assert themselves against large commercial companies when it comes to their establishing new retail outlets on the outskirts of cities. Without a regional co-operation there is a risk that municipalities can be played up against one another, so that more and more companies are given permits without the municipalities having taken the strategic consideration necessary for a long term sustainable development. The focus in this work is on four municipalities in the Södertörn region (Södertälje, Botkyrka, Huddinge and Nynäshamn). Today there are some out-of-town retail outlets in the first three municipalities. The main aim of this thesis is to explain why there is no co-operation between municipalities in Södertörn concerning out-of-town retailing. The aim is also to connect sustainable city development with the problems of out-of-town retails as well as the municipalities commercial policy. The study uses a hermeneutic approach and a qualitative method with one case-study. The interviews are partly based on standard procedures.

Out-of-town retail outlets entail private car use and this is a problem from a city development perspective. To reach a sustainable city development it is important to expand transport options such as walking, biking and public transport. The project Sustainable Travel (Hållbart resande) at Södertörn supports this development. Some of the municipalities in Södertörn are trying to revitalise their local centres and this is positive from a social and ecological perspective. The four municipalities however do not co-operate concerning out-of-town retailing, and this reverts the issue back to a lack of regional planning, and their competing for purchasing power.

Key words: Sustainable development, Spatial planning, Sustainable city development, Sustainable travelling and Competition of purchasing power

Sammanfattning

I Sverige har kommunerna planeringsmonopol enligt Plan- och bygglagen. Frågor om etableringar av externa köpcentra har ofta en regional karaktär, då dessa lockar kunder från ett större område. Enskilda kommuner har ofta haft svårt att hävda sig gentemot stora handelsföretag då det handlar om etableringar i externa lägen. Utan en regional samordning riskerar kommuner att spelas ut mot varandra och alltfler externa handelsetableringar tillåtas, utan att kommunerna gjort de strategiska överväganden som krävs för att få en långsiktig hållbar utveckling. Fokus i detta arbete ligger på fyra utvalda kommuner i Södertörnsregionen, nämligen Södertälje, Nynäshamn, Huddinge och Botkyrka. I dessa kommuner finns det idag ett antal externa köpcentrum/halvexterna köpcentrum förutom i Nynäshamn. Huvudsyftet i detta arbete är att undersöka varför det inte råder något direkt mellankommunalt/regionalt samarbete i Södertörnsregionen, gällande problematiken med externa köpcentra. Dessutom är syftet att koppla samman hållbar stadsutveckling med problematiken med externa köpcentra samt kommunernas handelspolicy/handelsstrategi. Uppsatsen använder sig av ett hermeneutiskt synsätt och en kvalitativ metod med en aktörsorienterad fallstudie. Intervjuerna i uppsatsen är semistandardiserade.

Externhandel som gynnar det privata bilåkandet är problematiskt utifrån en hållbar stadsutveckling. För att nå en hållbar stadsutveckling är det därför av stor vikt att satsa på hållbara transporter exempelvis gång, cykel och kollektivtrafik. Projektet Hållbart resande på Södertörn är helt i linje med denna utveckling. Några av de utvalda kommunerna på Södertörn satsar även på sitt lokala centrum vilket ur socialt och ekologiskt perspektiv är positivt. De fyra utvalda kommunerna på Södertörn samarbetar inte när det gäller lokalisering av externhandel. Det beror framförallt på kampen om köpkraften och bristen på regional samordning/styrning.

Nyckelord: Hållbar utveckling, Samhällsplanering, Hållbar stadsutveckling, Hållbart resande och Kampen om köpkraften

Förord

Jag vill tacka Björn Hassler för ett mycket gott handledarskap. Ett stort tack till de personer som jag diskuterat med och som gett mig olika infallsvinklar. Dessutom vill jag tacka de personer som tog sig tid att bli intervjuade och Johan Skutin som läst igenom arbetet och kommit med relevanta synpunkter.

Melker Ånstrand januari 2008

Innehållsförteckning

1. Inledning	7
1.1 Bakgrund	7
1.2 Problemformulering	7
1.3 Syfte.....	8
1.4 Frågeställningar	8
1.5 Tidigare forskning	9
1.6 Avgränsning	11
1.7 Disposition.....	12
2. Metodologi och metod	13
2.1 Vetenskapligt synsätt.....	13
2.1.1 Uppsatsens vetenskapliga perspektiv	14
2.2 Val av metod	14
2.2.1 Kvalitativ metod	14
2.2.2 Aktörsorienterad fallstudie	14
2.2.3 Val av intervju personer och intervjumetod	15
2.2.4 Validitet och reliabilitet	16
2.2.5 Datainsamling	16
2.2.6 Material och Källkritik.....	17
3. Uppsatsens teoretiska perspektiv	18
3.1 Hållbar utveckling – Från global till lokal nivå	18
3.1.1 Hållbar stadsutveckling med fokus på hållbart resande	20
3.1.2 Hållbar stadsutveckling med fokus på bebyggelsestruktur	21
3.1.3 Den ekologiska dimensionen i hållbar stadsutveckling i relation till externa köpcentrum.....	23
3.1.4 Den sociala och ekonomiska dimensionen i hållbar stadsutveckling i relation till externa köpcentrum	25
3.2 Regionalt/mellankommunalt samarbete.....	25
3.2.1 Kampen om köpkraften i relation till det mellankommunala samarbetet	26
3.3 Sammanfattning av teoridel	28
4. Mellankommunalt samarbete, kampen om köpkraften och handelspolicys på Södertörn	29
4.1 Övergripande mellankommunalt/regionalt samarbete inom samtalsplanering på Södertörn	29
4.1.1 Hållbart resande på Södertörn: Mellankommunalt samarbete med inriktning på en hållbar stadsutveckling	30
4.1.2 Sammanfattning av övergripande mellankommunalt samarbete och hållbart resande	31

4.2 Kampen om köpkraften på Södertörn i relation till en hållbar stadsutveckling	31
4.2.1 Kampen om köpkraften på Södertörn.....	32
4.2.3 Sammanfattning av kampen om köpkraften.....	33
4.3 Handelspolicy/handelsstrategi i relation till en hållbar stadsutveckling.....	33
4.3.1 RTK:s förslag till regional handelspolicy.....	33
4.3.2 Kommunernas handelspolicy.....	34
4.3.3 Handelspolicyns ”styrka” och vad kommunerna gör för att realisera den	38
4.4 Sammanfattning av mellankommunalt samarbete, kampen om köpkraften och handelspolicyn på Södertörn.....	40
5. Analys	41
6. Slutsatser	46
7. Källförteckning.....	48
7.2 Intervjuer	51
7.3 Internetkällor	52
Bilagor	54

1. Inledning

1.1 Bakgrund

En fråga som oftast inte blir något stort miljöpolitiskt konfliktämne i kommunerna gäller uppförandet av externa köpcentrum utanför tätorterna. Utbyggnaden av sådan extern handel har varit omfattande bland svenska kommuner sedan början av 1990-talet (Naturvårdsverket 2007). Mellan åren 1980 och 2000 mer än fördubblades antalet externa etableringar (Vägverket 2003). Parallellt med denna utveckling har antalet livsmedelsaffärer minskat kraftigt, bara de sista tio åren har drygt 1900 butiker lagts ned. Denna utveckling har lett till att förutsättningarna för att gå och cykla har försämrats både i små och stora tätorter (Miljövårdsberedningen, 2006). År 2001 kom uppemot 30 procent av omsättningen i detaljhandeln på vissa orter från externt belägna butiker (Boverket 2004: 9). Detta är en avgörande orsak till den starka ökningen av biltrafiken i många svenska städer. Utvecklingen står i tydlig konflikt med flera nationella miljömål, mest uppenbart med klimatmålet enligt naturvårdsverket (Naturvårdsverket 2007).

Ett flertal rapporter pekar på att externa handelsetableringar är problematiskt ur ett hållbarhetsperspektiv. Hållbar stadsutveckling gällande transporter handlar mycket om att prioritera och effektivisera gång, cykel och kollektivtrafik. Externhandel som uppmuntrar till bilåkande går helt emot denna utveckling. Men trots detta fortsätter utbygganden, år 2004 planerade drygt var tredje kommun för en expansion av externhandel de kommande tre åren (Miljövårdsberedningen, 2006). Det är främst i större städer och folkrika kommuner som planer finns för en expansion av externhandel (SNF 2001a).

1.2 Problemformulering

I Sverige har kommunerna planeringsmonopol enligt Plan- och bygglagen. Frågor om etableringar av externa köpcentra har ofta en regional karaktär, då dessa lockar kunder från ett större område. Enskilda kommuner har ofta haft svårt att hävda sig gentemot stora handelsföretag då det handlar om etableringar i externa lägen. Utan en regional samordning riskerar kommuner att spelas ut mot varandra och alltfler externa handelsetableringar tillåtas, utan att kommunerna gjort de strategiska överväganden som krävs för att få en långsiktig hållbar utveckling (Boverket 2004: 19). Generellt vill kommunerna inte säga nej till externa handelsetableringar av rädsla för att förlora en attraktiv etablering eller för att

grannkommunen i stället ska säga ja enligt Boverket. Fokus i detta arbete ligger på fyra utvalda kommuner i Södertörnsregionen, nämligen Södertälje, Nynäshamn, Huddinge och Botkyrka. I dessa kommuner finns det idag ett antal externa köpcentrum förutom i Nynäshamn. På Södertörn finns det och har funnits ett stort behov av ett mellankommunalt/regionalt samarbete gällande problematiken med externa köpcentra eftersom regionen ligger granne med Stockholms kommun med ett enormt kundunderlag. Stockholms kommun har relativt få externa köpcentra vilket har lett till en omfattande utbyggnad av externhandel på Södertörn. Det mellankommunala/regionala samarbetet anses därför vara en del av lösningen för att få en godtagbar utveckling av externhandeln. Ett regionalt utvecklingsprogram som innebär ett omfattande mellankommunalt samarbete i en rad samhällsplaneringsfrågor har upprättats av Nynäshamn, Botkyrka, Södertälje, Huddinge, Salem, Nykvarn, Tyresö och Haninge kommun. Det är därför förvånande att det förekommer så begränsat mellankommunalt/regionalt samarbete gällande utvecklingen av externhandel på Södertörn.

1.3 Syfte

Huvudsyftet i denna uppsats är att undersöka varför det inte sker något praktiskt mellankommunalt/regionalt samarbete i Södertörnsregionen, gällande etablering av externa köpcentra. Dessutom är syftet att koppla samman frågorna kring etablering av externa köpcentra med en hållbar stadsutveckling och kommunernas handelspolicy/handelsstrategi.

1.4 Frågeställningar

Nedan följer ett antal frågeställningar som genomsyrar hela uppsatsen. Frågorna är tänkta att ge en helhetsbild av den problematik som tas upp i uppsatsen.

- Varför finns det inget praktiskt mellankommunalt/regionalt samarbete gällande externa handelsetableringar på Södertörn?
- Hur har det mellankommunala projektet ”Hållbart resande” fungerat och är det kopplat till problematiken med externa köpcentra?
- Vad gör kommunerna enskilt för att gå mot en mer hållbar stadsutveckling gällande handel?

1.5 Tidigare forskning

Det finns en rad rapporter som pekar på att etableringar av externa köpcentra styrs av ekonomiska incitament. Ekologiska och social-kulturella aspekter har inte prioriterats lika högt. Ett flertal av dessa rapporter menar att etableringar av extern handel är problematiskt ur ett hållbarhetsperspektiv. Ser man till den ekologiska delen i hållbar utveckling leder externa handelsetableringar till ökad bilanvändning vid inköpsresor och därmed till ökad energiåtgång och emissioner (Hagson 2003). Tabellen nedan visar på en markant ökning av trafikarbetet vid livsmedelsinköp efter etablering av externhandel. Sannolikt gäller detta också för andra varor inom detaljhandeln.

	Halmstad	Karlskrona	Motala	Trollhättan	Uddevalla	Vänersborg
Före etablering av externt centrum	315959	126160	95295	66295	112595	51995
Efter etablering	876495	1055585	413600	663930	923450	631170
Ökning i antal personkilometer	560545	929425	318305	597635	810855	579175
Ökning i procent	177	737	334	901	720	1114

Tabell 1. Exempel på förändring av trafikarbete för livsmedelsinköp efter externetablering av handel

(Göteborg/1)

Externhandeln är dessutom problematisk utifrån den sociala delen av begreppet hållbar utveckling. Trenden inom dagligvaru- och detaljhandelsföretagen pekar mot i huvudsak större och färre butiker samt att en allt mindre andel av omsättningen kommer att komma från de gamla stadskärnorna och bostadsområdescentra (Hagson 2003). Detta leder till att lokala centrum (förortscentrum) där många människor bor får det allt svårare att konkurrera vilket inte är till gagn för de människor som inte har tillgång till bil eller för den sociala struktur som ofta råder där. De som inte har tillgång till bil tillhör ofta svaga grupper i samhället som exempelvis unga, handikappade och äldre.

Det grundläggande problemet för en lokal omställning till hållbar utveckling är att miljöintresset har en svagare politisk ställning än det ekonomiska tillväxtmålet. Ekonomiska tillväxtsatsningar är inte sällan orsaken till förvärrade miljöproblem som till exempel satsningar på vägpaket och bilorienterad handel för att stimulera ökad konsumtion (Naturvårdsverket 2007: 8). Innebörden av denna problematik är att tillväxtprojekt som genererar ökade miljöproblem i allmänhet ges ett politiskt företräde, trots att de står i tydlig konflikt till lokala miljömål. Satsningar på motorvägar, bilorienterade köpcentrum och liknande är avgörande för kommunens framtid och överlevnad. Det hela handlar om en kamp för arbetstillfällen, attraktivitet och konkurrenskraft, när dessa värden står på spel blir de långsiktiga och därför kanske mer diffusa hållbarhetsperspektiven av tydligt sekundär status (Naturvårdsverket 2007: 80). Det finns konkreta exempel på denna problematik i Västerås och Borlänge. I Västerås har det visat sig att de som är positiva till externhandelns utbredning innehar starka maktpositioner under beslutsprocessen. De aktörer som verkar för en hållbar utveckling saknar makt att driva dessa frågor (Palm & Puskas-Nordin 2001). I Borlänge har det visat sig att kommunen ser främst till ekonomiska intressen vid beslutsfattande angående externa handelsetableringar. De frågor som behandlar sociala och ekologiska effekter till följd av externa affärsetableringar styr inte besluten. Möjliga orsaker till denna utveckling kan vara att kostnader för miljö och sociala effekter är svåra att återföra direkt till externa affärsetableringar. Kommunen har stor självbestämmande rätt vilket har lett till att den enskilda kommunens intresse prioriteras (Lindgren, Feinhals och Palmlund 2005). För att försöka lösa denna problematik har det hävdats att det är viktigt att länsstyrelsen, eller andra regionala aktörer, ges i uppdrag att etablera en samsyn kring handelsfrågorna inom regionen, med utgångspunkt från de nationella målen. Länsstyrelsen bör också mer aktivt gripa in i de fall bristande kommunal samordning kan väntas få oacceptabla samhälliga konsekvenser, även i de fall grannkommunerna inte överklagar. På det lokala planet bör kommunerna upprätta en handelspolicy och använda sitt planmonopol till att avstyra etableringar som motverkar att vi når miljömålen (SNF 2001b).

Den tidigare forskningen pekar på den problematik som externa köpcentrum för med sig utifrån ett hållbarhetsperspektiv. Det framgår också i några av dem att det mellankommunala samarbetet kan vara en del av lösningen för att motverka nya externetableringar och för att få en mer hållbar stadsutveckling. Detta arbete är tänkt att visa på samt öka förståelsen för varför det inte förekommer något praktiskt mellankommunalt samarbete när det gäller problematiken

med etableringar av externa köpcentra på Södertörn, trots att det finns ett omfattande mellankommunalt samarbete inom andra områden. Dessutom ska detta arbete på ett tydligare sätt än vad som tidigare gjorts koppla samman problematiken med externa köpcentra och en hållbar stadsutveckling.

1.6 Avgränsning

Denna studie är geografiskt avgränsad till att i huvudsak behandla ett antal utvalda kommuner i Södertörnsregionen (Huddinge, Södertälje, Botkyrka och Nynäshamn kommun). I Huddinge, Södertälje och Botkyrka är befolkningmängden mellan 80000 och 90000 invånare. I Nynäshamn finns det 25000 invånare (Remissförslag 2007). Anledningen till att dessa kommuner har valts är för att det finns ett antal externa köpcentra i dessa kommuner, förutom i Nynäshamn. Nynäshamns kommun har dock planer på att etablera ett halvexternt köpcentra. Skillnaden mellan externa- och halvexterna affärsetableringar är att det förstnämnda är lokaliserat utanför tätorten medan en halvextern affärsetablering ligger närmare en tätort (Lindgren, Feinhals och Palmlund 2005). Ett halvexternt köpcentrum kan därför nås enklare med gång-, cykel och kollektivtrafik (men är fortfarande problematiskt utifrån en hållbar stadsutveckling). Huddinge, Södertälje och Botkyrka har dessutom en handelspolicy vilket gör dem lättare att studera. Nynäshamn har ingen handelspolicy vilket gör det intressant att se skillnaden från att ha en handelspolicy. Dessutom är det intressant att se hur Nynäshamn resonerar eftersom det finns förslag på att etablera någon form av närliggande externhandel i kommunen. Kommunerna samarbetar med samhällsplaneringsfrågor och samtliga kommuner är med i det mellankommunala projektet ”Hållbart resande”. Detta projekt går att koppla samman med en hållbar stadsutveckling och problematiken med externa köpcentra. Dessutom har två regionala aktörer valts ut: Länsstyrelsen i Stockholms län (fortsättningsvis kallad Länsstyrelsen) och Regionplane- och trafikkontoret (fortsättningsvis kallad RTK). Detta ger ett regionalt perspektiv vilket är viktigt för att besvara syfte och frågeställningar. Men huvudfokus i uppsatsen är på den kommunala nivån. Den problematik som beskrivs i arbetet kan endast relateras till de fyra utvalda kommunerna. Det går med andra ord inte att generalisera och säga att denna problematik råder i övriga kommuner på Södertörn då dessa inte har studerats. Dessutom har det som tas upp i uppsatsen studerats under 2007 och säger därför inte hur det har sett ut eller kommer att se ut.

Detta är en bred utgångspunkt vilket är ett medvetet val för att få en helhetssyn.

Mellankommunalt/regionalt samarbete utifrån ett hållbarhetsperspektiv med fokus på externa handelsetableringar innefattar många olika ämnesområden vilket gör det mycket komplext men samtidigt mycket intressant. Fokus i denna uppsats är framförallt på den ekologiska och sociala dimensionen när det gäller begreppet hållbar utveckling. Den ekonomiska dimensionen är inbakad i den sociala dimensionen.

1.7 Disposition

Kapitel 2 redovisar metodologi och metod som förklarar uppsatsens tillvägagångssätt och val av metod. I kapitel 3 redovisas den teoretiska referensramen som bygger på två teorier: hållbar utveckling/hållbar stadsutveckling samt mellankommunalt samarbete i kombination med kampen om köpkraften. Kapitel 4 tar upp den aktörsorienterade fallstudien som bygger på syfte och frågeställningar. I kapitel 5 analyseras det empiriska materialet utifrån den teoretiska referensramen. Här besvaras syfte och frågeställningar. I kapitel 6 redovisas de viktigaste slutsatserna och förslag till fortsatta studier.

2. Metodologi och metod

I denna del av uppsatsen kommer det vetenskapliga perspektiv som valts att presenteras samt den metod som använts för att validera teoretiska antaganden mot empiriska data. Här förklaras uppsatsens vetenskapliga synsätt där ett hermeneutiskt språk används vilket innebär att en helhetssyn är avgörande för att förstå enskilda fenomen. Det fenomen som studeras är externhandel och mellankommunalt/regionalt samarbete utifrån ett hållbarhetsperspektiv. Därefter förklaras valet av metod, vilken är en kvalitativ metod med en aktörsorienterad fallstudie. Fallstudien fokuserar på Södertörn och de aktörer som valts ut är kommuner, Regionplanekontoret och Länsstyrelsen i Stockholms län. En central del av den kvalitativa metoden handlar om intervjuer som kan generera en djupare förståelse av en problematik. Totalt har elva intervjuer genomförts. Validitet och reliabilitet är två viktiga begrepp som tas upp och därefter beskrivs hur datainsamlingen sett ut. Avslutningsvis behandlas källkritiska aspekter.

2.1 Vetenskapligt synsätt

Det finns två vetenskapsperspektiv som står i skarp kontrast till varandra men som utgör grunden för en rad operativa teorier. Dessa ansatser är positivismen och hermeneutiken som båda omfattar en mångfald av skolor (Lundqvist 1993: 40). Det är av stor vikt att förstå de avgörande skillnaderna mellan dessa två mångfasetterade ansatser. Positivismen betonar det objektiva vetenskapsidealet och menar att det är möjligt att skapa en enhetsvetenskap som omfattar både naturen och samhället (Lundqvist 1993: 41). Enligt denna ansats är vetenskapens mål att förklara orsak och verkan samband (kausalitetssamband) samt att finna det generella i det speciella (Lundahl, Skärvad 1992: 42). Det råder en strikt skillnad mellan fakta och värderingar, med andra ord är vetenskapen värderingsfri enligt detta synsätt (Lundqvist 1993: 42).

Hermeneutik betyder tolkningslära och är betydligt mer heterogen och svårfångad än den positivistiska ansatsen (Lundahl, Skärvad 1992: 44). Hermeneutiken betonar den mänskliga subjektiviteten och ser studiet av det mänskliga samhället som väsensskilt från naturvetenskapen (Lundqvist 1993: 41). Hermeneutiken menar att det inte går att skilja mellan fakta och värdeomdömen eftersom vi alla uppfattar världen mot bakgrund av vissa förutsättningar (Lundqvist 1993: 42). En helhetssyn är avgörande för att förstå enskilda fenomen. Men enskilda fenomen styrs också av vem som gör tolkningen, ur vilket perspektiv

samt med vilket språk den görs (Lundahl, Skärvad 1992: 45). Förförståelse är ett viktigt begrepp inom hermeneutiken och det betyder att vi inte uppfattar verkligheten enbart genom våra sinnen utan även hur vi tolkar den. Enligt Thuren innehåller det som sägs vara rena sinnesintryck också mycket tolkning (Thuren 1996: 53).

2.1.1 Uppsatsens vetenskapliga perspektiv

Denna uppsats har en hermeneutisk ansats eftersom den tolkar ett fenomen med andra ord externhandel och mellankommunalt/regionalt samarbete utifrån ett hållbarhets perspektiv.

Den tolkning som görs kommer omedvetet färgas av min bakgrund och utbildning.

Tolkningen kommer utgå från ett tvärvetenskaplig synsätt med hållbar utveckling som centralt begrepp.

2.2 Val av metod

2.2.1 Kvalitativ metod

Eftersom uppsatsen använder sig av ett hermeneutiskt synsätt faller det sig naturligt att använda sig av kvalitativ metod. En kvalitativ metod används för att skapa en djupare förståelse för ett fenomen. Tolkningen sker från del till helhet det vill säga sammanhang och struktur behövs då man bara har tillgång till allmänt ofullständig information (Wallén 1996: 73). Eftersom kvalitativa studier som denna genererar stora mängder information kan det vara svårt att göra korrekta generaliseringar, det är därför mycket viktigt att tydligt visa på struktur och sammanhang.

2.2.2 Aktörsorienterad fallstudie

Uppsatsen har ett aktörsperspektiv vilket är en central del i hermeneutiken och den kvalitativa metoden. De kvalitativa metoderna utformas ofta som fallstudier, där en djupare analys görs på ett eller några enskilda fall (Lundqvist 1993: 105). Studier som är inriktade på att identifiera hur aktörer och deras verklighetsuppfattning, värderingar, motiv och föreställningsramar styr beslut, handlingar och agerande brukar kallas aktörsorienterade studier (Lundahl, Skärvad 1992: 150). Uppsatsen fallstudie är Södertörnsregionen som ligger i Stockholms län. Fallstudien är relevant då det finns ett antal stora externa och halvexterna köpcentra i regionen samt att det finns ett relativt omfattande mellankommunalt samarbete inom vissa samhällsplaneringsområden. Samtliga utvalda kommuner är med i projektet hållbart resande.

Projektet fokuserar på hur transporter kan bli mer hållbara vilket är högst relevant om man ser till problematiken med externa köpcentrum. Länsstyrelsen och Regionplanekontoret är relevanta regionala aktörer då de har till uppgift att bland annat se till att det förekommer mellankommunalt samarbete samt att ge planeringsförslag gällande externhandel. Fördelen med fallstudier är framförallt att man studerar vad som sker under verkliga förhållanden. Det är också en fördel att få ingående kunskap om själva förloppet och genom det studerade fallet vet man att en företeelse faktiskt finns (Wallén 1996: 115). Fallstudien gör det möjligt att undvika artificiella och överförenklade studier och att istället anlägga ett holistiskt synsätt (Lundahl, Skärvad 1992: 152). Däremot är det svårt att veta om det man studerar är vanligt förekommande (Wallén 1996: 115). Kommuner och regioner står dock inför liknande problem när det gäller externhandel, mellankommunalt samarbete och en hållbar stadsutveckling. Den problematik som presenteras i denna uppsats torde därför vara vanligt förekommande då externhandeln är utbredd i hela Sverige. Här kan det dras paralleller med analytisk generalisering. Det innebär att strategiskt utvalda fall inte är representativa för populationen som helhet i alla dess detaljer. Men genom att analytiskt generalisera resultaten till en teori lyfter man fram allmängiltiga aspekter som även kan förväntas säga något väsentligt om övriga närliggande fall i populationen (Esaiasson m.fl. 2003: 178).

2.2.3 Val av intervjupersoner och intervjumetod

För att kunna erhålla en djupare förståelse av den problematik som beskrivs i uppsatsen krävs ingående intervjuer med ett antal relevanta personer. Detta tillvägagångssätt är en central del av den kvalitativa metoden. De personer som intervjuats har valts för att de har stor kunskap och erfarenhet inom framförallt planeringsområdet, som exempelvis innefattar lokalisering av externhandel. Många av de intervjuade har dessutom kunskap om hållbar utveckling och mellankommunalt samarbete. Två personer som tillhör olika förvaltningar i varje kommun har valts ut för att få en så övergripande och heltäckande bild som möjligt. På Södertälje kommun intervjuades endast en person på grund av sjukdom. Därmed kan den bild som ges av förhållandena i Södertälje bli något mer osäker. En person intervjuades vardera på Länsstyrelsen och RTK. Dessutom intervjuades två personer gällande hållbart resande. Totalt genomfördes elva intervjuer.

Uppsatsen använder sig av *semistandardiserade* intervjuer. Vid denna intervjumetod har man på förhand bestämt vissa frågor som ges till alla respondenter. Dessutom är tanken att svaren

på dessa frågor kompletteras med uppföljningsfrågor under intervjun. Denna intervjuform har fördelen att den kan vara både strukturerad och öppen (Lundahl, Skärvad 1992: 92). Flertalet intervjuer har genomförts på arbetsplatsen där den intervjuade jobbar. Två intervjuer genomfördes per telefon. För att undvika onödig stress hos de intervjuade har inga bandinspelningar gjorts istället har informationen nedtecknats skriftligen. Dessutom har gott om tid avsatts för varje intervju för att undvika stress.

2.2.4 Validitet och reliabilitet

Vid valet av en kvalitativ metod finns det en rad problem förknippat med studiens reliabilitet och validitet. Validitet kan definieras på olika sätt men det handlar i stort om man undersöker det man påstår (Esaiasson m.fl. 2003: 61). Eftersom ett relativt stort antal intervjuer genomförts där ett antal viktiga basfrågor alltid funnits med har därmed flera liknande svar erhållits. Detta ökar trovärdigheten för resultaten. Men det kan finnas en risk att de intervjuade personerna ger en skev bild av verkligheten av olika anledningar. Därför har informationen från intervjuerna jämförts med andra källor för att undvika validitetsproblem.

Med reliabilitet menas hur pålitliga mätningarna är (Halvorsen 1992: 42). Under förutsättning att mätobjektet är stabilt skall ett bra mätinstrument ge samma värden vid upprepning av mätningen. Mätinstrumentet skall med andra ord inte ge slumpmässiga fel (Wallén 1996: 67). Reliabilitet är en nödvändig förutsättning för validitet. Ett aldrig så perfekt mätinstrument kan bli värdelöst om det tillämpas felaktigt eller slarvigt (Lundahl, Skärvad 1992: 89). Det är därför av stor vikt att datainsamling och databearbetning sker noggrant för att undvika slumpmässiga fel. Då den kvalitativa undersökningen genomfördes har detta tagits i beaktande och endast pålitlig fakta har använts. Med pålitlig fakta menas sådan fakta som är hämtad från Sveriges regering, kommuner, myndigheter och välkända organisationer.

2.2.5 Datainsamling

Denna uppsats är uppbyggd på både primär och sekundär data. Den primärdata som samlats in kommer från kvalitativa intervjuer (se ovan). Sekundärdata har samlats in från böcker, rapporter och uppsatser. Litteratur har hämtats från Stockholms Universitetsbibliotek, Lärarhögskolans bibliotek, KTH:s bibliotek samt biblioteket på Södertörns Högskola. Rapporter och uppsatser har framförallt hittats på Internet med hjälp av Google Scholar. För att hitta relevant information och få inspiration har Internet varit viktigt samt att diskutera

med personer med stor kunskap om externhandel problematiken och en hållbar stadsutveckling. Den breda litteraturstudien och samtalen med olika personer har varit nödvändigt för att hitta adekvat information.

2.2.6 Material och Källkritik

Källkritik är en uppsättning metodregler som används för att värdera sanningshalten och bedöma trovärdigheten i bland annat nutida uppgifter om sakliga förhållanden.

Sanningshalten kan bedömas med hjälp av fyra källkritiska regler äkthet, oberoende, samtidighet och tendens (Esaiasson m.fl. 2003: 303-304).

Gällande källmaterialets oberoende och äkthet är huvudregeln att primärkällor är mer trovärdiga än sekundärkällor (Esaiasson m.fl. 2003: 309). Primärkällorna, det vill säga intervjuerna, är av central betydelse då det handlar om att besvara syfte och frågeställningar i uppsatsen. Intervjuerna har hög trovärdighet då de genomförts med kunniga och erfarna personer. Däremot har en del av de intervjuade inte haft specifik kunskap eller erfarenhet av den problematik som beskrivs i uppsatsen. Därför har det varit viktigt med ett relativt stort antal intervjuer som kan komplettera varandra. Många av källorna är relativt nya vilket gör att kriteriet samtidighet uppfylls. Det sista kriteriet tendens handlar om en berättelse som återges är snedvriden eller inte. Eftersom rapporter och intervjuer överensstämmer och kompletterar varandra relativt väl bör detta inte vara ett problem.

3. Uppsatsens teoretiska perspektiv

Denna del är uppdelad i två inriktningar där den ena handlar om hållbar utveckling samt hållbar stadsutveckling och den andra inriktningen handlar om mellankommunalt/regionalt samarbete samt kampen om köpkraften. Båda dessa inriktningar är kopplade till problematiken med externa köpcentra. Den första inriktningen som handlar om hållbar utveckling inleder med att gå från en global till en lokal nivå för att få en övergripande bild av begreppet hållbar utveckling. Därefter tas hållbar stadsutveckling upp som handlar om hur vi skapar en stad som är mer hållbar än dagens städer. Det handlar bland annat om att minska den privata bilismen i städerna som leder till exempelvis ökade utsläpp av olika slag. Istället handlar det om att satsa på att få folk att gå, cykla och åka kollektivt i betydligt större utsträckning. Närbelägen service uppmuntrar till detta beteende vilket externa köpcentra inte gör. Här beskrivs att externa köpcentra är högst problematiskt utifrån två av Sveriges Riksdag beslutade miljömål (En god bebyggd miljö och Begränsad klimatpåverkan) vilket är den ekologiska delen i hållbar utveckling. Dessutom beskrivs denna problematik utifrån ett socialt perspektiv där ekonomiska delar finns inbakade.

Den andra inriktningen som handlar om mellankommunalt/regionalt samarbete och kampen om köpkraften inleds med en övergripande förklaring av mellankommunalt/regionalt samarbete. Här förklaras inom vilka områden det är vanligt och där det är mindre vanligt med mellankommunalt samarbete samt vilka aktörer som är viktiga. Därefter förklaras kampen om köpkraften i relation till det mellankommunala/regionala samarbetet. Här beskrivs hur kommunerna konkurrerar med varandra och hur det kan leda till en expansion av externa köpcentra. Dessutom beskrivs hur viktigt det är med en mellankommunal/regional samsyn i denna fråga.

3.1 Hållbar utveckling – Från global till lokal nivå

Hållbar utveckling blev ett centralt begrepp i mitten av 1980-talet då

Brundtlandkommissionen redovisade sin rapport "*Vår gemensamma framtid*" för FN.

Rapporten definierade hållbar utveckling på följande vis: "en utveckling som tillfredställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov" (Lorraine 2004: 158). Denna definition har därefter varit den vedertagna och använts flitigt av bland annat politiker, företagsledare och organisationer. Hållbar utveckling utgår

från en helhetssyn och består enligt Brundtlandrapporten av tre ömsesidigt beroende dimensioner: ekologisk hållbarhet, social hållbarhet och ekonomisk hållbarhet (SEI 2005).

I rapporten *Stadens hållbara utveckling och urbana struktur* beskrivs visionen om en hållbar utveckling som ett begrepp med stor räckvidd. Tanken om en hållbar utveckling skall fungera som en vägvisare för en dynamisk förändringsprocess, inte som ett framtida mål eller ett statiskt tillstånd. Begreppet hållbar utveckling sammanfattar en politisk insikt om nödvändigheten av att hantera grundläggande globala miljö- och utvecklingsproblem. Den kan ses som en vision om en ny gemensam strävan från global till lokal nivå. Hållbar utveckling är både en kulturell och en teknisk utmaning. Där den kulturella utmaningen rör vårt sätt att leva och tänka samt att såväl handlingsmönster som attityder och värderingar behöver omprövas (Chalmers 2004). Men begreppet har fått en del kritik som handlar om att det kan uppfattas som diffust och oklart (Lorraine 2004: 162). Det finns inga direkt klara riktlinjer vad som omfattar en hållbar utveckling annat än att det ska innefatta de tre ovan nämnda dimensionerna.

Den svenska regeringen har anammat begreppet hållbar utveckling och har det som ett övergripande mål för dess politik. År 2002 lämnade regeringen till riksdagen skrivelsen *nationell strategi för hållbar utveckling*. Regeringens strategi omfattar alla dimensioner av hållbar utveckling, då vi säga ekonomiska, social-kulturella och miljömässiga. Sedan den 1 januari 2003 stadgas i regeringsformen ”att det allmänna skall främja en hållbar utveckling som leder till en god miljö för nuvarande och kommande generationer” (Regeringen 2003). Inom begreppet hållbar utveckling har regeringen som mål att nå ett hållbart samhällsbyggande. För detta krävs till exempel en infrastruktur och samhällsplanering som gynnar och underlättar för människor att agera hållbart. Regeringen skrev år 2005 att det konkret innebär att människor skall ha närhet till inköpsställen, tillgång till återvinningsstationer, hållbar utformning av bostäder och energisystem samt hållbara transporter. En betydande utmaning är också skärpta miljökrav, bland annat de 16 nationella miljökvalitetsmålen för de närmaste 15 åren som skall trygga en god miljö, idag och för kommande generationer enligt regeringen (Regeringen 2005).

Vad som också är av betydelse för en hållbar utveckling är Agenda 21-dokumenten. Det är en handlingsplan som redovisar behov av samordning mellan olika politikområden och samhällssektorer på alla nivåer från global till lokal nivå. Särskild vikt läggs vid åtgärder på

den lokala nivån och vid möjligheter till delaktighet från alla, även resurssvaga grupper i samhället (Chalmers 2004). Detta går att relatera till utvecklingen som skett i Sverige där den svenska miljöpolitiken från 1990-talets början blivit alltmer decentraliserad vilket inneburit att ansvaret alltmer hamnat hos kommunerna. Tanken är att de svenska kommunerna och deras fysiska planering ska spela en viktig roll i denna omställning (Håkansson 2005). Detta framgår av proposition 1997/98:145, *Svenska miljömål-miljöpolitik för ett hållbart Sverige*

Kommunerna har en viktig roll i miljöarbetet. Det är genom den kommunala planeringen som det blir möjligt att väga in lokala aspekter på markanvändning, miljöfrågor och sociala förhållanden. På kommunal nivå finns förutsättningar att i samverkan mellan berörda parter finna praktiskt fungerande lösningar på de utvecklingsfrågor som är knutna till lokalsamhällets miljö, organisationer och funktioner.

3.1.1 Hållbar stadsutveckling med fokus på hållbart resande

Hållbar stadsutveckling handlar om hur vi på olika sätt kan skapa mer hållbara städer. Ett steg i denna riktning är Ålborgdeklarationen som fastställdes av deltagarna vid den europeiska konferensen *Långsiktigt hållbar stadsutveckling* år 1994. Genom att underteckna deklARATIONEN förband sig de 80 lokala myndigheterna att starta ett Agenda 21-arbete och att utarbeta långsiktiga planer för hållbar utveckling. Härmed inleddes de europeiska städernas kampanj för långsiktigt hållbar utveckling (Europeiska konferensen 1994). I

Ålborgdeklarationen står det under rubriken ”Hållbar stadsutveckling och rörlighetsmönster” följande, vilket är nära sammankopplat med externa köpcentrum och dess problematik

Vi ska sträva efter att förbättra och bibehålla en social välfärd och livsstil i våra städer med ett minskat transportbehov. Vi vet att för en hållbar stadsutveckling är det nödvändigt att man reducerar behovet av rörlighet och att man inte uppmuntrar onödig användning av motorfordon. Vi måste prioritera ekologiskt sunda transportsätt (särskilt fotgängare, cyklister och kommunala transporter) och kombinera dessa olika former och göra dem till centrala frågor i våra försök att planera. Privatbilism i stadstrafik borde underordnas målet att underlätta tillgängligheten till stadens tjänster och bibehålla stadens aktivitet (Europeiska konferensen 1994).

Ålborgdeklarationen och dess syn på ekologiskt sunda transportsätt går att relatera till det som idag kallas för hållbart resande i Sverige. Biltrafiken i Sverige förväntas öka med ungefär två procent per under de kommande fem åren. Den ökade biltrafiken riskerar inte bara att vara synonym med mera utsläpp, buller, fler olyckor och ökad trängsel, utan också att vara ett potentiellt folkhälsoproblem – om fler väljer att ta bilen istället för att gå eller cykla. Långsiktigt hållbart resande kräver enklare, säkrare och mer attraktiva alternativ till bilåkningen – i synnerhet till ensambilåkningen som redan idag utgör den stora majoriteten av

alla bilresor. Hållbart resande är samlingsnamnet på Vägverkets arbete att få till stånd effektivare och på lång sikt mer hållbara persontransporter. Målet är att tillsammans med företag, kommuner, trafikhuvudmän och organisationer ta fram åtgärdsprogram och handlingsplaner för att sedan genomföra projekt som förändrar människors attityder och resvanor (Vägverket). Hållbart resande definieras i infrastrukturpropositionen från år 2001 som ”...ett resande som är effektivare, mer miljöanpassat och säkrare än det individuella resandet i personbil...”. Åtgärder för att uppnå ett hållbart resande utgår från ett efterfrågeperspektiv och kan syfta till att:

- minska behovet av resor – förbättra möjligheten att gå och cykla för att därigenom reducera antalet korta bilresor,
- uppmuntra användandet av färd sätt som är mer miljöanpassade,
- bidra till att öka effektiviteten i transportsystemet.

(KSL, RTK, Lst 2005)

Inom detta delområde används begreppet hållbart resande i huvudsak i relation till hushållen och det privata resandet – hushållens hållbara resande, enligt rapporten *Åtgärder för en bättre miljö*. Rapporten menar att hushållens hållbara resande är nära sammankopplat till att gynna samverkan och samordning i Stockholms län kring dessa frågor. Det handlar om att skapa en regional kompetens i dessa frågor och detta kan göras genom att:

- samla kunskap och erfarenheter och sprida dessa vidare till aktörer i regionen, främst kommuner,
- ta initiativ gällande kommungemensamma informationsinsatser eller att arrangera seminarier,
- i regional samverkan utveckla arbetet med att ta fram åtgärder för att öka hushållens hållbara resande i länet.

(KSL, RTK, Lst 2005)

3.1.2 Hållbar stadsutveckling med fokus på bebyggelsestruktur

Det är viktigt att stärka kompetensen i kommuner och för regionala offentliga aktörer vid planering av nya bostadsområden och företagsetableringar så att hållbart resande främjas. Idag utformas bostadsområden och företagsetableringar med liten hänsyn till konsekvenserna för trafiksystemets funktion och effekter. Det är dessutom viktigt med en regional samsyn på

framtiden för att målet om ett regionalt hållbart transportsystem ska kunna uppnås. RTK strävar efter att ge frågor om hållbara transporter ökad tyngd i den regionala utvecklingsplaneringen och avser att analysera värderingsförändringar som påverkar rörligheten som underlag för fortsatt planering (KSL, RTK, Lst 2005).

Stadsbyggandet i Sverige och övriga västvärlden har utsatts för skarp kritik mycket på grund av den funktionsuppdelning som ägt rum i många städer. Detta har lett till att många stadsdelar har utarmats med bland annat sociala problem och stora påfrestningar på trafikapparaten som följd. Utglesningen av stadsbygden, den utspridda bebyggelsestrukturen och den uppdelade staden har lett till ett kraftigt ökat transportbehov. Trafiken är idag den största källan till luftföroreningar och bullerstörningar. Vägutbyggnad skapar dessutom fysiska barriärer (Bellander, G 2005). Denna problematik går att relatera till externhandel där Sverige är ett av få länder i Västeuropa som inte reglerat sådan handel (Trivector 2004). I övriga Europa har ett flertal länder någon antagen policy för att styra handelsutvecklingen för att på så vis få en mer hållbar stadsutveckling. Följande gemensamma inslag kan urskiljas enligt Boverket: "Det är viktigt att bevara och stärka stadskärnornas funktion genom att öka utbudet av servicefunktioner i städer och stadsdelscentra. Nedgångna stadsdelar skall förnyas och problemområden skall vitaliseras. Det är viktigt att begränsa de negativa effekterna av externa etableringar samt att begränsa bilresandet genom en koncentration av serviceutbudet till stadskärnan, till bostadsnära lägen och till noder i kollektivtrafiksystemet" (Boverket 2004: 12). Dessa satsningar bygger på blandstadsvisionen där den blandade stadsbebyggelsen ses som en väg till att dämpa det ökade transportbehovet och att minska stadsmiljöns utarmning (Bellander, G 2005). Enligt rapporten *Handeln i Göteborgsregionen* är det ur tillgänglighetsperspektiv positivt att integrera handelscentra med övrig verksamhet och bostäder, den så kallade blandstadsvisionen. På lång sikt är med andra ord bebyggelsestrukturen en nyckelvariabel för att skapa förutsättningar för en begränsad biltrafik och en konkurrenskraftig och kostandseffektiv kollektivtrafik samt för goda förutsättningar för gång- och cykeltrafik. I översiktliga planer som regionplan, kommunplan, generalplan, översiktsplan och olika former av politiska handlingsprogram och policydokument har målet om en bebyggelseutveckling som leder mot en hållbar stadsutveckling varit central. Detta till trots har utvecklingen i flertalet städer och stadsregioner varit den motsatta (Naturvårdsverket 2005). Enligt Naturvårdsverket är det den bristande samordningen mellan beslutsnivåer och sektorer samt intresse- och målkonflikter som är en del av förklaringen till den nuvarande utvecklingen. Planering för hållbar utveckling understryker behovet av att hantera effekter i

många samhällssektorer, i många geografiska skalor och av flera olika slag samtidigt. Med andra ord förutsätter planering för hållbar utveckling samordning mellan åtgärder inom olika områden (SEI 2005).

När det gäller en hållbar stadsutveckling i Stockholmsregionen ska den enligt *RUFS 2001* (Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen) där Södertörnsregionen ingår utvecklas till att bli mer flerkärnig istället för enkärnig. Trafiksystemet ska stödja utvecklingen av sju yttre kärnor varav fyra ligger i Södertörn: Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg, Haninge centrum samt Södertälje. Rapporten *Hållbar utveckling I RUFS 2001* tar upp en rad åtgärder som syftar till att utnyttja storstadens specifika fördel av täthet, samtidigt som man behåller den, internationellt sett, mycket goda lokala miljön. En av åtgärderna går att relatera till externhandel som handlar om att det gäller att stimulera detaljhandeln att etablera sig i kärnorna i stället för externt för att uppnå minskat bilberoende. *RUFS 2001* fokuserar inte specifikt på klimatfrågan men nästa regionala utvecklingsplan, med horisontår 2050 kommer på ett tydligare sätt behöva ta sin utgångspunkt i klimatkrav (Tunberg, 2007). Transporterna i Stockholmsregionen är den dominerande utsläppskällan, med drygt hälften av de totala växthusgasutsläppen. Sammantaget innebär 2-gradersmålet att de samlade utsläppen av växthusgaser i landet till år 2050 bör minska, från dagens drygt 8 ton per invånare och år, till cirka 1,5 ton. Ett ökat kollektivtrafikresande skulle kunna få stora effekter då det gäller utsläppsminskning. Det förutsätter omfattande investeringar för att vända rådande trend med minskat kollektivtrafikresande. Det handlar framförallt om att styra den nya planen mot att ha en hög andel kollektivresor på spår (Tunberg, 2007). Tunberg ställer ett antal frågor: Vilka beteende- och tillgänglighetsförändringar samt övriga förändringar kommer att behövas? Till när, och i vilka sammanhang för att uppnå kraven på utsläppsminskningar? Detta är frågor som man behöver fokusera mer på under regionplanarbetet, i dialog med regionens många aktörer (Tunberg, 2007).

3.1.3 Den ekologiska dimensionen i hållbar stadsutveckling i relation till externa köpcentrum

Sveriges Riksdag har fastställt 16 nationella miljö kvalitetsmål och 71 delmål för att nå en hållbar utveckling (miljömål/1). Det finns framförallt två miljömål som ofta tas upp i diskussionen gällande bilorienterad handel: God bebyggd miljö och Begränsad

klimatpåverkan. Flera rapporter om externa affärsetableringar menar att extern handel är högst problematiskt i relation till dessa två miljömål.

Det finns ett flertal rapporter som pekar på att externa köpcentrum leder till ett ökat trafikarbete och ökade koldioxidutsläpp. Hagson (2003) konstaterar att externa handelsetableringar leder till ökad bilanvändning vid inköpsresor och därmed till ökad energiåtgång och emissioner. Detta går stick i stäv med miljömål nr 1 Begränsad klimatpåverkan som Naturvårdsverket ansvarar för. Målet handlar om att halten av växthusgaser i atmosfären skall stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir problematiskt för vår överlevnad. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att det globala målet kan uppnås. Förbränning av olja och gas (fossila bränslen) svarar för det största bidraget till växthuseffekten både i Sverige och övriga världen. Utsläppen av koldioxid från transporter ökar hela tiden (miljömål/2). 2004 var vägtrafikens utsläpp ca 1,7 miljoner ton högre jämfört med 1990. Det är främst utsläppen från lätta lastbilar och tunga godstransporter som ökar (miljömål/3).

Miljömål nr 15 en God bebyggd miljö som Boverket ansvarar för handlar i stort om hur den bebyggda miljön skall utgöra en god och hälsosam livsmiljö. Dessutom ska den bebyggda miljön medverka till en god regional och global miljö där byggnader och anläggningar skall lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt (miljömål/4). Senast år 2010 ska fysisk planering och samhällsbyggande grundas på program och strategier för hur ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur kan åstadkommas så att bilanvändningen kan minskas. Detta kräver en bättre helhetssyn och samordning, både inom och mellan den nationella, regionala och lokala nivån (Boverket 2004: 23). Detta miljömål är nära sammankopplat med Plan och Bygglagen, där det i 2 kap 2§ står:

Planläggning skall, med beaktande av natur- och kulturvärden, främja en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden, kommunikationer och andra anläggningar. Även en från social synpunkt god livsmiljö, goda miljöförhållanden i övrigt samt en långsiktigt god hushållning med mark och vatten och med energi och råvaror skall främjas
(Naturvårdsverket och Boverket 2000)

3.1.4 Den sociala och ekonomiska dimensionen i hållbar stadsutveckling i relation till externa köpcentrum

Svenska Naturskyddsföreningen skriver i sin rapport *Stormarknaderna och miljön* att det inte i första hand är cityhandeln som drabbas när externhandeln expanderar. Utslagningen sker istället framförallt i bostadsområdescentrum (förortscentrum), i mindre orter utanför centralorterna samt i centralorternas kranskommuner (Bergström F 2003: 50-51). Denna utslagning av handeln kan leda till att vissa förortsområden drabbas av förfall, eftersom minskade hyresintäkter ger mindre resurser till underhåll och upprustning (SNF 2001b). Boverket menar att en upprustning och förnyelse av ett lokalt torg i många fall skulle kunna fungera som hävstång i en uppgradering av ett bostadsområdes anseende. Detta gäller framförallt miljonprogramsområdena, där problemen är som värst. Enligt Boverket är det viktigt att se till att det finns levande lokala torg som fungerar som mötesplatser i bostadsområdena, målpunkter för promenader och naturliga ställen att möta andra på (Boverket 2005). Mer än en tredjedel av befolkningen som rör sig i trafiken på egen hand har antingen inte körkort eller inte bil i hushållet. Denna grupp omfattar många äldre, funktionshindrade och ungdomar. Dessa grupper har låg tillgänglighet till externhandel (Miljövårdsberedningen 2006).

I den internationella forskningen tas ett Brittiskt exempel upp som handlar om hållbar stadsförnyelse och trafikplanering i Nottingham (630000 inv). Nottinghams trafikplan har sju övergripande mål varav ett är intressant i relation till sociala faktorer och externa köpcentrum. Målet är att förbättra tillgängligheten och integreringen av människor med låga inkomster, och därigenom skapa en hållbar tillgänglighet (t.ex. öka möjligheterna att cykla, gå och åka kollektivt) till arbete, skola, hälsovård samt livsmedelsaffärer och annan basservice med fokus på de som behöver den mest. Mål avses också att planera lokaliseringen av service och serviceformer så att befintligt transportutbud används på bästa sätt (Trafikkontoret 2006).

3.2 Regionalt/mellankommunalt samarbete

Mellankommunalt samarbete handlar om att kommunerna samarbetar över kommungränserna för att lösa olika slags resursproblem. Det är viktigt enligt regeringen att skapa bra grundförutsättningar och nödvändiga strukturer för en hållbar tillväxt och en god servicenivå och tillgänglighet för olika delar i landet. Staten har en viktig roll och kan stärka

förutsättningarna både för regional och kommunal utveckling, bland annat genom att underlätta det samarbete som förekommer mellan sektorer och nivåer; lokalt, regionalt och nationellt. Det finns enligt regeringen ett behov av att se över möjligheterna att utveckla och förbättra mellankommunal samverkan i planeringen bland annat med utgångspunkt från Boverkets rapporter på området (Regeringen 2005). Regeringen skriver på sin hemsida om hållbar samhällsplanering att de senaste årens utveckling har medfört att antalet frågor som behöver hanteras mellan flera kommuner eller i ett regionalt sammanhang har ökat. PBL-kommitten har i uppdrag från regeringen gjort en samlad översyn av plan- och bygglagstiftningen. Denna utredning föreslår skärpta krav på att kommunerna ska samverka med varandra och lyfter fram behovet av att länsstyrelsen ska bidra med regionalt planeringsunderlag. Den generella slutsats som utredningen gav gällande förbättringen av tillämpningen av PBL var ett förtydligande av roll- och ansvarsfördelningen mellan staten och kommunerna (Regeringen).

Den vanligaste anledningen till mellankommunalt samarbete är av ekonomisk karaktär för att nå stordriftsfördelar. Men även samverkan för skydd av natur och miljö (framförallt vattenvård och luftvård) är betydande. De olika samverkansformerna sker oftast med grannkommunerna av rent geografiska skäl. Däremot har områden som näringsliv och arbetsmarknad en låg frekvens av samarbete. Detta beror ofta på att kommunerna konkurrerar inom dessa områden. Kommunerna vill att företag etablerar sig inom kommungränserna för att detta ska ge fler sysselsatta, skapa ekonomisk tillväxt och ge kommunen ett bättre skatteunderlag. Samarbete inom dessa områden skulle kunna få negativa följder för den enskilda kommunens möjligheter att mobilisera resurser utifrån (Lundqvist & Pierre 1995).

3.2.1 Kampen om köpkraften i relation till det mellankommunala samarbetet

Stora köpcentra och andra stormarknader, vars affärsidé är att hämta kunder från stora geografiska områden, aktualiserar enligt Boverket kravet på mellankommunal och regional samordning. Enligt *Kampen om köpkraften: Externa köpcentra i sex kommuner* arbetar politikerna i de analyserande kommunerna inte aktivt för att få till stånd ett externt köpcentra, helt enkelt av den anledningen att stadskärnan skulle bli lidande. När politikerna tillslut ändå tillåtit ett extern köpcentra har förklaringen varit kampen om köpkraften samt hur aktörer på marknaden agerat. Kampen om köpkraften drivs av en politisk vilja att ha ett så varierat och

heltäckande utbud av varu- och tjänsteproduktion som möjligt. När det gäller handel har detta i praktiken inneburit en upptrappad kamp om köpkraften mellan kommuner. När väl en kommun tillåtit lokaliseringen av ett externt köpcentrum har grannkommunen ofta följt efter. Därefter har nästa kommun släppt fram en liknande etablering, och så vidare.

Kontentan blir att den kommun som för en restriktiv politik mot extern handel, kan komma att drabbas om grannkommunen har en tillåtande inställning till sådana etableringar (Boverket 1999). Enskilda kommuner har ofta haft svårt att hävda sig gentemot stora handelsföretag då det handlar om etableringar i externa lägen enligt Boverket. Boverket menar att utan regional samordning riskerar kommuner att spelas ut mot varandra och alltför externa handelsetableringar tillåts, utan att kommunen gjort de strategiska överväganden som krävs för att få en långsiktigt hållbar utveckling (Boverket 2004: 19). Av alla kommuner är det 66 % som anser att det finns behov av en ökad regional dialog i frågan om externa affärsetableringar. 98 % av kommunerna som inte har någon extern handel anser att det behövs en regional dialog i frågan. Detta kan jämföras med 59 % av dem som har externa etableringar (Trivector 2004: 58). Men trots bestämmelserna i Plan- och bygglagen angående mellankommunal samordning har i vissa fall tillfredställande mellankommunal samordning inte etablerats. Ett exempel på detta är externhandel enligt Boverket. Boverket menar att det mot denna bakgrund uppenbart krävs bättre mellankommunal samordning bl.a. genom ökat planeringssamarbete. Bestämmelserna i Plan- och bygglagen ger möjlighet till detta. Genom att använda den fysiska planeringens instrument och metoder i samverkan mellan kommuner kan en ökad samordning mellan olika politikområden uppnås inom utvecklingsplaneringen (Boverket 2003: 6a).

Vid planering är kommunerna enligt PBL (2kap. 2§) skyldiga att ta hänsyn till förhållanden i grannkommunerna. Planläggningsbeslut som får effekter på andra kommuner ska diskuteras och samordnas med dessa. Det innebär att kommunen gör en analys och beskrivning av planens konsekvenser för den egna kommunen. Grannkommuner får vid samrådet därefter göra en egen bedömning av de risker de själva ser. Länsstyrelsen ska bidra med faktaunderlag för kommunernas planering och så långt möjligt bevaka att den lokala planeringen står i samklang med nationella mål. Länsstyrelsen bör enligt Boverket givetvis uppmärksamma den planerande kommunen och berörda grannkommuner på förhållanden som behöver samordnas i ett mellankommunalt perspektiv (Boverket 1999: 69). I rapporten *Kartläggning Externhandel* skriven av Samhällsbyggnadsenheten, Länsstyrelsen i Skåne Län, 2001

konstateras att det mellankommunala och regionala samarbetet återkommer ständigt som en av de viktigaste faktorerna för att nå en godtagbar utveckling av externhandelsetableringar. I avsaknad av lagstiftning som direkt reglerar handelsplaneringen krävs en regional samsyn i frågan. I *Göteborgs kommuns ÖP 99* föreslås att regionalt samråd blir ett krav vid större handelsetableringar, exv3000 kvadratmeter eller större, om det är uppenbart att etableringen inte har några effekter utanför kommunen. I ett regionalt perspektiv vore det värdefullt att diskutera vilken nivå på etablering som utlöser samråd (Göteborg/2).

3.3 Sammanfattning av teoridel

En hållbar stadsutveckling grundar sig till stor del på en omstrukturering av transportnätet från ohållbara transporter till hållbara. Med andra ord att gå från transporter som genererar koldioxidutsläpp till transporter som inte gör det, framförallt cykel-, gång- och kollektivtrafik. Handeln har stor påverkan på hur människor transporterar sig och externhandeln uppmuntrar till användning av bil. Denna form av handel har de senaste decennierna vuxit lavinartat vilket ur en hållbar stadsutveckling är högst problematiskt, eftersom det ur ett ekologiskt perspektiv leder till bilberoende och därmed till ökade utsläpp. Ur social och ekonomisk synvinkel handlar det om att externhandeln leder till utslagning av lokala förortscentrum. De som då drabbas är framförallt ”svaga” grupper utan bil, exempelvis unga, äldre och funktionshindrade. Det har föreslagits att denna lavinartade framväxt av externhandeln kan relateras till kampen om köpkraften mellan kommuner. Det mellankommunala samarbetet ses här som mycket viktigt för att få en godtagbar utveckling av denna form av handel. Länsstyrelsen bör uppmärksamma den planerande kommunen och berörda grannkommuner på förhållanden som behöver samordnas i ett mellankommunalt perspektiv.

4. Mellankommunalt samarbete, kampen om köpkraften och handelspolicys på Södertörn

Denna del inleder med att beskriva det övergripande mellankommunala samarbetet på Södertörn samt Hållbart resande som är ett mellankommunalt samarbete mellan Huddinge, Botkyrka, Södertälje och Nynäshamn. Detta ger en övergripande bild av det mellankommunala samarbete som förekommer på Södertörn och hur det är kopplat till en hållbar stadsutveckling. Därefter handlar det om kampen om köpkraften i relation till problematiken med externa köpcentra och en hållbar stadsutveckling. Här förklaras varför det inte råder något direkt mellankommunalt samarbete gällande externhandel på Södertörn. Avslutningsvis kommer RTK:s förslag till regional handelspolicy samt de fyra utvalda kommuners handelspolicy/handelsstrategi att presenteras med fokus på en hållbar stadsutveckling.

Generellt är tanken att i denna del gå från en delregional/mellankommunal nivå till en lokal/kommunal nivå. De viktigaste slutsatserna är att det råder en kamp om köpkraften på Södertörn som leder till att det mellankommunala samarbetet gällande externhandelproblematiken är obefintligt. På den lokala/kommunala nivån kan slutsatsen dras att kommunernas handelspolicys/handelsstrategier är i linje med idéerna kring en hållbar stadsutveckling, men att dessa policys/strategier inte alltid efterlevs.

4.1 Övergripande mellankommunalt/regionalt samarbete inom samhällsplanering på Södertörn

De åtta Södertörnskommunerna (Botkyrka, Salem, Södertälje, Nykvarn, Huddinge, Tyresö, Haninge och Nynäshamn) har inlett ett gemensamt arbete med att ta fram ett utvecklingsprogram för Södertörn. Syftet med utvecklingsprogrammet är att identifiera gemensamma frågor där det finns ett mervärde för kommunerna att samverka. Utvecklingsprogrammet ska också medverka till att kommunernas mål samt planer och program blir mer samstämda (Remissförslag 2007). Södertörnskommunerna samarbetar kring fysiska samhällsplaneringsfrågor och verksamheter som berör bl.a. kommunikationer, boendefrågor, forsknings- och utbildningsfrågor samt sociala frågor. Huvudsyftet med kommunernas samarbete är att stärka regiondelens konkurrenskraft genom att skapa bättre förutsättningar för tillväxt och välfärdsökning enligt Boverket. Ett annat viktigt syfte är att ett

gemensamt agerande i många frågor stärker de samarbetande kommunernas möjligheter att påverka viktiga utvecklingsfrågor (Boverket 2003b). Södertörns regionala utvecklingsprogram utgår från en gemensam vision, Vision 2020: ”*Kommunerna på Södertörn är en attraktiv del av Stockholm-Mälarenregionen, med en halv miljon invånare, som med tillväxt, mångfald och handlingskraft skapar livskvalitet och en långsiktig hållbar utveckling*” (Remissförslag 2007). Enligt det regionala utvecklingsprogrammet för Södertörn ska den eftersträlvade flerkärniga regionstrukturen bygga dels på de prioriterade kärnornas utvecklingsvillkor (läge, storlek, omland, konkurrens med andra kärnor, mångsidighet och fysiska strukturer), dels på de långsiktiga villkoren för olika kärnor sett ur ett marknadsperspektiv (Remissförslag 2007). Enligt Boverket behandlas infrastrukturfrågorna med inriktning på att förbättra kollektivtrafikförbindelserna till centrala Stockholm, till flygplatserna samt även tvärförbindelserna och förbättrad tillgänglighet till de regionala kärnorna Flemingsberg, Södertälje, Haninge och Kungens Kurva (Boverket 2003b).

4.1.1 Hållbart resande på Södertörn: Mellankommunalt samarbete med inriktning på en hållbar stadsutveckling

Fyra kommuner på Södertörn: Södertälje, Huddinge, Botkyrka och Nynäshamn har startat ett projekt för att främja hållbart resande i samhällsplaneringen. De vill prioritera hållbart resande som en naturlig del i planeringsprocessen för att på så vis få ett mer hållbart transportsystem. Kommunerna vill förbättra förutsättningarna för hållbart resande genom att säkra, belysta gång- & cykelvägar, cykelparkeringar, bilpoolsparkeringar, bra vägvisning och attraktiv kollektivtrafik men även information om dessa möjligheter till de som flyttar in i ett nybyggt område. Målsättningen med projektet är att ta fram metoder och goda exempel på hur arbetet kan bedrivas för att föra in hållbart resande som en naturlig del i planeringsprocessen. Detta samarbete ska ge en bredare kunskap och tanken är att erfarenheten ska spridas till andra kommuner (Huddinge).

Projektet Hållbart resande är ännu inte integrerat i kommunens planering, utan fungerar mer som inspiration. Det handlar om att försöka få fram goda exempel samt att visa på vad som är möjligt att göra (Gustafsson 20071018). Förenklat handlar det om att försöka minska bilåkandet och istället öka kollektiv-gång- och cykeltransporter. Projektet har inte specifikt fokuserat på externhandel men problemet har diskuterats. Exempelvis har man diskuterat att närheten till service skall vara som mest 400 meter (Gustafsson 20071018). Projektet Hållbart

resande var till en början inte ett prioriterat projekt, utan det har varit svårt att få pengar till det enligt Isgren. Projektet är tvärsektorielt vilket betyder att det ska verka mellan förvaltningar och mellan kommuner, men det är också detta som har varit svårigheten. Till en början fanns ingen acceptans för sådana projekt inom kommunerna, det var istället mycket prestige och ”stuprörstänk” (Isgren 20070920). Men Projektet har fått en ökad acceptans med tiden och ses idag som positivt. Politikerna börjar bli mer och mer medvetna om fördelarna med hållbart resande (Gustafsson 20071018). Det är samarbetet mellan förvaltningar och mellan kommuner som är nyckeln för att detta projektet skall fungera och för att nå en hållbar stadsutveckling enligt Isgren. I projekt har man diskuterat problematiken med externa köpcentrum men problemet är att realisera och implementera dessa tankar. Det handlar mycket om att folk ska orka och hinna med samt tänka i andra banor. Det mellankommunala samarbetet behöver utökas mycket inom detta område, eftersom det här handlar om regionala frågor (Gustafsson 20071018). Exempelvis externhandel och dess konkurrensproblematik samt cykelvägar som slutar vid kommungränsen. Gustafsson tycker att det börjar hända mycket på detta område. Men en av de intervjuade menade att eftersom projektet Hållbart resande kommit underifrån genomsyrar det inte hela verksamheten. Det skulle behövas ett beslut på högre nivå för att få det mer integrerat (Blomqvist 20070928).

4.1.2 Sammanfattning av övergripande mellankommunalt samarbete och hållbart resande

Södertörnskommunerna har ett omfattande mellankommunalt samarbete inom flera olika samhällsplaneringsområden dock inte inom handelsfrågor. Huvudsyftet med kommunernas samarbete är att stärka regiondelens konkurrenskraft genom att skapa bättre förutsättningar för tillväxt och välfärdsökning. Fyra av kommunerna är dessutom med i det mellankommunala projektet Hållbart resande. Här har problematiken med externa köpcentrum diskuterats men det har inte varit ett område man fokuserat på. I övrigt har dock projektet fått mer och mer acceptans av både politiker och tjänstemän.

4.2 Kampen om köpkraften på Södertörn i relation till en hållbar stadsutveckling

Det har visat sig att kommunerna på Södertörn samarbetar inom ett brett spektrum av frågor exempelvis kommunikationer, boendefrågor, forsknings- och utbildningsfrågor samt sociala

frågor. Men när det gäller externhandel är samarbetet näst intill obefintligt. I projektet hållbart resande har dock externhandelsproblematiken diskuterats från och till.

4.2.1 Kampen om köpkraften på Södertörn

Kommunerna konkurrerar om köpkraften, vilket gör det svårt för dem att samarbeta om handelsfrågor. Dessutom försvåras det mellankommunala samarbetet av att många kommuner vill bestämma mycket själva och att man inte är säker på om en eventuell samarbetspartner då vi säga en grannkommun kommer att följa det man kommit överens om. På Södertörn är denna problematik relativt tydlig eftersom handelsområdet Kungens Kurva i Huddinge kommun som är Sveriges största externhandelsområde har en upptagningsområde som omfattar hela södra Stockholm. Detta gör det mycket svårt för närliggande kommuner att tacka nej till externa etableringar, om de vill att de boende i kommunen också skall handla i kommunen. En av de intervjuade uttryckte sig på följande vis gällande utbyggnad/expansion av externhandel: *"Varför skall inte vi säga ja, tänk om grannkommunen säger ja"*. Enligt den intervjuade råder det en konkurrenssituation där kommunerna är rädda för att förlora kunder till varandra. Ett flertal av de övriga intervjuade påpekade att det råder en konkurrenssituation inom externhandelsområdet som gör att det mellankommunala samarbetet på Södertörn näst intill är obefintligt. Detta kan tyckas helt naturligt och positivt men om man ser det utifrån en hållbar stadsutveckling bli det genast högst problematiskt. För i denna kamp om köpkraft, tillväxt och prestige finns det en uppenbar risk att visionen om en hållbar stadsutveckling hamnar i skymundan. En stor andel av de intervjuade ansåg att externa köpcentra inte är förenligt med en hållbar stadsutveckling, ändå fortsätter expansionen i området. I stora drag ansåg de intervjuade att externa köpcentra (detaljhandel, framförallt livsmedel) i relation till en hållbar stadsutveckling:

- Leder till ökade transporter och bilberoende och därmed till ökade koldioxidutsläpp
- Kan slå ut det lokala centrumet så att affärsverksamheter tvingas stänga
- Slår ut det sociala nätverk som lokala centrum ofta erbjuder
- Bygger upp ett antal "lador" utan någon som helst tanke på arkitektur eller socialt möte
- Det är sällan kollektiva förbindelser eller gång och cykelvägar till externa köpcentra
- Småföretag har svårt att etablera sig externt

- Servicen etableras långt från bostäder vilket gör det speciellt svårt för utsatta grupper exempelvis äldre, handikappade och unga människor som många gånger inte har tillgång till bil
- Bättre resurshushållning att handla i mindre mängder, oftare och nära bostaden

4.2.3 Sammanfattning av kampen om köpkraften

Kommunerna konkurrerar om köpkraften och det leder till att det mellankommunala samarbetet gällande externa köpcentra är obefintligt på Södertörn, trots att en stor andel av de intervjuade ansåg att externa köpcentra inte är förenligt med en hållbar stadsutveckling.

4.3 Handelspolicy/handelsstrategi i relation till en hållbar stadsutveckling

En handelspolicy är en policy som visar inriktningen eller strävan hur handeln skall utformas inom ett visst område. De handelspolicys/handelsstrategier som studerats har samtliga inslag av tankar och teorier gällande en hållbar stadsutveckling.

4.3.1 RTK:s förslag till regional handelspolicy

Utvecklingen av Stockholmsregionen kräver en långsiktig planering och samordning.

Regionplane- och trafiknämnden (RTN) och RTK ansvarar, utöver regionplaneringen i länet, också för de regionala utvecklingsfrågorna (RTK). Det regionplanekontoret har tryckt på när det gäller handel är följande (Brattström 20071024):

- mellankommunalt samarbete, kommunerna bör ha samråd vid externhandeletableringar
- detaljhandeln skall lokaliseras till regionala kärnor med god kollektivtrafik
- externhandelsområden bör kunna nås med kollektivtrafik.

RTK la ett förslag under arbetet med *RUFS 2001* om en regional detaljhandelspolicy. Följande står i RTK:s samrådsredogörelse av *RUFS 2001*

För att försöka bryta den trend med utslagning av mindre centrum och närservicen i övrigt som nu sker och stödja utvecklandet av en god kärnstruktur med god kollektivtrafiktillgänglighet till kärnorna (till gagn för de billösa) anser kontoret att en frivillig policy bör prövas. Policyn bör utarbetas på regiondelsnivå eftersom hushållens inköpsresor till allra störst del sker inom

regiondelarna inklusive city. Policyn bör utarbetas i samarbete med berörda kommuner, företrädare för detaljhandeln och andra aktörer med väsentligt intresse i frågan. Arbetet kopplas i möjligaste mån till det regiondelsarbete som bedrivs eller avses bedrivas framöver

Men RTK fick inte politiskt stöd för detta i *RUFS 2001*. Uppfattningen var att detta inte var en fråga på regional nivå utan skulle istället enbart skötas på kommunal nivå. Initiativet skulle tas från marknaden ansåg politikerna med förklaringen att de sköter detta på bästa sätt (Brattström 2007:1024). Det stora flertalet av de intervjuade på kommunerna var antingen negativt inställda till en regional/gemensam handelspolicy eller såg det som en utopi. De som var negativt inställda menade att handelsfrågor är en kommunal angelägenhet som kommunerna sköter bäst. De som såg det som en utopi menade att de olika politiska styrena i kommunerna skulle omöjliggöra en gemensam handelspolicy.

4.3.2 Kommunernas handelspolicy

Av de fyra kommunerna på Södertörn som valts ut är det tre som har en handelspolicy:

Huddinge kommun, Södertälje kommun och Botkyrka kommun. Kommunerna med handelspolicy har samtliga externa eller halvexterna köpcentra som de har planer på att satsa och investera i. De har dock inga planer på nya externa köpcentra. Nynäshamn har ingen handelspolicy men en strategi för handeln. De har inga externa köpcentra men planer på ett halvexternt köpcentra. Nedan följer en kort sammanfattning av kommunernas handelspolicy/handelsstrategier i relation till en hållbar stadsutveckling.

Huddinge kommuns handelspolicy

Handeln i Huddinge kommun ska utvecklas på ett tillväxtfrämjande och långsiktigt hållbart sätt. Konkret innebär detta att handelsetableringar ska prövas utifrån ett ekonomiskt, ekologiskt och socialt perspektiv (Huddinge kommun 2005). Huddinge kommun har ett antal intressanta riktlinjer i sin Handelspolicy där ett flertal går att relatera till problematiken med externa köpcentra och en hållbar stadsutveckling:

Nya dagligvarubutiker ska lokaliseras så att tillgängligheten förbättras för invånarna utan bil samt att lokaliseringen leder till att minimera de negativa miljöeffekterna (avseende biltrafik). De nya butikerna ska dessutom lokaliseras på ett sätt som bidrar till en trygg, hälsosam, estetiskt tilltalande, jämlik och trivsamt miljö. För att uppnå detta tänker kommunen ha en generös inställning till nya dagligvarubutiker i bostadsnära områden, framförallt i de utsatta

bostadsområdena. De befintliga centrumanläggningarna som finns vill kommunen rusta upp. Kommunen vill också förbättra kollektivtrafiken till såväl befintliga som nya butiker (Huddinge kommun 2005).

Huddinge kommuns syfte med handelspolicy är att alla ska ha tillgång till att handla dagligvaror på ett bekvämt sätt. Handelscentra, köpcentrum och enskilda butiker ska inte betraktas som fristående enheter utan som en integrerad del av den fysiska miljön. Kommunen vill att handeln utvecklas på ett miljövänligt hållbart sätt och ska därför verka för att nyetableringar sker genom förtätning och komplettering i områden där infrastruktur och kommunal service redan finns utbyggd (Huddinge kommun 2005).

Handeln i Huddinge

I Huddinges handelspolicy framgår det att handeln är en viktig näringsgren. Den totala omsättningen uppgick under 2002 till cirka 6,6 miljarder, vilket motsvarar 7,7 procent av handelns omsättning i hela länet. Detta gör att Huddinge har högst försäljningsindex i Stockholms län. Handeln svarar för en sjättedel av alla arbetstillfällen i kommunen (Huddinge kommun 2005). Enligt handelspolicy kan handelns höga omsättning i kommunen tillskrivas det externa handelsområdet Kungens kurva med en omsättning på 4,7 mdkr 2003. Denna höga omsättning beror på att kommunens viktigaste handelsplatser Kungens kurva och Länna (båda är externa köpcentra som nås med bil) har upptagningsområden som sträcker sig långt utanför kommunens gränser (Huddinge kommun 2005). Men kommunens förortscentrum har haft en vikande utveckling. Antalet bostadsnära allivsbutiker har minskat med 20 procent. Samtidigt har antalet stormarknader i de externa handelsområdena ökat från en till fyra (Huddinge kommun 2005). Enligt handelspolicy har idag en mindre andel av kommunens invånare en dagligvarubutik inom gångavstånd än för tio år sedan.

Södertälje kommuns handelspolicy

Södertäljes Agenda 21-program säger att bostäder och verksamheter skall byggas till största delen utefter kollektivtrafikförsörjda stråk. Kommunen säger nej till projekt som ger väsentligt ökad trafik som orsakar negativa miljökonsekvenser (Södertälje).

Södertälje kommun har ett antal principer för lokalisering av ny handel i sin handelspolicy som går att relatera till problematiken med externa köpcentra. Dessa principer handlar bland annat om att det ska vara god tillgänglighet inom tätorten till dagligvaruhandel och lågprishandel. Miljöbelastningen på grund av handeln ska minimeras och stadskärnan ska utvecklas till att bli mer attraktiv och levande. Dessa principer syftar till att styra stora etableringar som attraherar kunder från ett stort område även utanför kommunen. Detta innebär att konsekvensbedömningar skall göras för att belysa konsekvenserna för handel i närliggande tätort enligt handelspolicyen.

Inför större detaljhandelsetableringar (mer än 2000 kvm bruttoarea) ska alltid konsekvenserna för annan handel och miljökonsekvenser utredas enligt handelspolicyen. Även trafikbedömning bör ingå i konsekvensbedömningen. Konsekvenserna för stadskärnan och servicen i närliggande stadsdelscentra ska belysas. Om etableringen kan få stor påverkan på angränsade kommuns stadsdelscentrum skall dessa konsekvenser också bedömas (Södertälje).

Södertäljes handelspolicy tar upp lokaliseringsprinciperna för livsmedelshandel, detaljhandel och skrymmande handel. Gällande ny livsmedelshandel i Södertälje ska den lokaliseras till bostadsnära områden samt i goda kollektivtrafiklägen, när det handlar om större lågprisbutiker. Övrig detaljhandel skall i första hand lokaliseras till centrum och i andra hand till redan etablerad externhandelsområden som exempelvis (Wasa, Weda och Södra).

Handeln i Södertälje

Södertälje har i sin handelspolicy ett avsnitt som handlar om befintlig och planerad externhandel. Södertälje har två externhandelsområden samt ett mindre och i samtliga områden finns lågprishandel med livsmedel. I ett av de större områdena planeras för en ytterligare stormarknad med livsmedelshandel och annan detaljhandel. Den tillkommande stormarkanden förväntas hämta ungefär en tredjedel av kunderna från andra kommuner. Även i det mindre området planeras för nya butiker och nöjesattraktioner där utbudet ska vända sig till hela regionen (ca 2 miljoner invånare).

Botkyrka kommuns handelspolicy

Den syn Botkyrka kommun har gällande handelns utveckling är att den ska bygga på en avvägning mellan vad som är bra för de boende i kommunen och i regiondelen, för miljön och

för kommunens utveckling (Botkyrka kommun 2007). Botkyrka kommun skriver i sin handelspolicy att de kan använda planmonopolet så att kommunen utvecklas i den önskade riktningen. Förändringarna i handeln är viktiga för en långsiktigt hållbar samhällsutveckling, enligt kommunen.

Botkyrka kommuns ambition är att handeln ska utvecklas på ett tillväxtfrämjande och långsiktigt hållbart sätt (Botkyrka kommun 2007). Deras handelspolicy består av tre riktlinjer som går att relatera till problematiken med externa köpcentra: De vill för det första att handeln ska stärka kommunens stadsdelscentrum. De menar att det behövs en aktiv planering och åtgärder för att göra stadskärnor och stadsdelscentra mer attraktiva för bland annat handel och service. Exempelvis genom att öka tillgängligheten eller förbättra den offentliga miljön. För det andra vill de att skrymmande och transportkrävande handel ska lokaliseras i externa lägen med befintlig handel. Helt nya handelsområden är inte aktuella inom den närmaste tiden. Externhandel ska vara tillgänglig för funktionshindrade, gående, cyklande, kollektivtrafikresande och bilister. Utbud som hör hemma i de centrala kvarteren ska i möjligaste mån undvikas i externa lägen enligt kommunen. Detta kan Botkyrka kommun påverka genom att i första hand träffa avtal med fastighetsägare och etablerare och i andra hand utnyttja begränsningar i detaljplaner enligt handelspolicyen. För det tredje ska varje förfrågan om en ny handelsetablering prövas utifrån ett ekonomiskt, socialt och ekologiskt perspektiv.

Handeln i Botkyrka

Botkyrka kommun har inga renodlade externa köpcentra utan ett antal halvexterna köpcentrum. De har inga planer på nya externa köpcentrum. Däremot har de planer på att bygga ut deras befintliga med ett Bahaus i Eriksberg och ett Coop forum i Slagsta (Framgård 20070912).

Nynäshamns handelsstrategi

Nynäshamn saknar dokumenterad handelspolicy eftersom ingen på allvar velat investera i kommunen men på senare tid har olika intressenter visat intresse (Sylwan 20071002). Kommunen har problem med att många kommuninvånare handlar i andra kommuner och det har lett till att handel successivt försvunnit (Lindberg 20070921). Nynäshamns kommun arbetar med en ny översiktsplan där de skall göra satsningar på tätorter, framförallt vid

järnvägen som ett led i en hållbar stadsutveckling. Tanken är att vitalisera dem för att kunna säga nej till externa köpcentra (Sylwan 20071002). Deras strategi då det gäller handel är framförallt att utveckla centrum på olika vis. Kommunen har upprättat en centrumförening som har till uppgift att utveckla centrumet i Nynäshamn och göra det mer attraktivt för handel. Tanken är att försöka få handel och fastighetsägare att ha en gemensam strategi och sträva mot samma mål. Kommunen betalar en person som jobbar heltid med dessa frågor (Lindberg 2007092).

Handeln i Nynäshamn

Kommunen har för tillfället inget externt köpcentra och är skeptisk till dem men kan tänka sig ett närbeläget externt köpcentra, ett så kallat halvexternt köpcentra. De har planer på att anlägga ett halvexternt köpcentra på en övergiven industritomt som ligger nära centrum och den täta bebyggelsen.

4.3.3 Handelspolicyns ”styrka” och vad kommunerna gör för att realisera den

Handelspolicyns ”styrka”

Det framgår av intervjuerna att handelspolicyn inte är en policy som kommunen alltid följer. I samtliga handelspolicyn finns tankar om en hållbar stadsutveckling med, till exempel genom att alla boende i kommunen skall ha nära till olika former av service för att minska de negativa miljöeffekterna. Men samtliga kommuner med handelspolicy satsar och utvecklar deras befintliga externa köpcentra (de har dock inga planer på nya), då vi säga man håller fast vid den struktur som byggts upp. Med andra ord en fortsatt kamp om köpkraften. Vissa av de intervjuade menade till och med att det finns kommuner på Södertörn som på ett flertal viktiga punkter bryter mot handelspolicyn. Nynäshamn har ingen handelspolicy men en klar strategi där de satsar på centrumhandeln och möjligen ett halvexternt köpcentrum.

Rent generellt verkar det som att en handelspolicy är en policy som inte kommunen alltid följer. Men med det inte sagt att handelspolicyn är oviktig. Den har betydelse som riktlinje för hur en kommun bör agera. En handelspolicy skapar en intern dialog i kommunen och kanske också mellan kommuner som är mycket viktig för den fortsatta handelsutvecklingen. Det är också lättare för utomstående att se vilken strategi kommunen har för sin handel.

Vad kommunerna gör enskilt för att realisera sin handelspolicy/handelsstrategi

Det finns några exempel på vad kommunerna redan idag gör för att försöka realisera sin handelspolicy eller handelsstrategi. Huddinge kommun håller på att utarbeta en checklista för handelskonsekvensbeskrivningar där tanken är att ekologiska, sociala och ekonomiska aspekter ska tas i beaktande. Det blir då betydligt lättare att göra en helhetsbedömning av konsekvenserna av en handelsetablering enligt de intervjuade. Det är också på det viset att en checklista av den här typen på ett tidigt stadium kan avgöra vad som är viktigt. Tidigare har det varit så att de som arbetar med en hållbar utveckling på kommunen kommit in sent i planeringen och då är det svårare att göra förändringar (Blomqvist 20070928). Idag finns det på kommunen något som kallas för Plexman som är en planerings- och exploaterings manual. Plexman är en metod för hur man ska planera i Huddinge på ett effektivt, kvalitetssäkrande och personoberoende vis (Blomqvist 20070928). Det står att man ska beakta hållbart resande i Plexman. Huddinge kommun har också planer på en snabbspårväg från Skärholmen via Kungens Kurva och vidare till Flemingsberg. Tanken är att det skall gå att nå Kungens Kurva med hjälp av kollektivtrafik. I Nynäshamn kommun försöker man utveckla centrumet med hjälp av en stadskärneförening. Kommunen arbetade bland annat med att försöka få handel att etablera sig på bottenvåningen på nybyggda bostadshus (Lindberg 20070921). Tanken är att människor skall ha närmare till service vilket minskar persontransporterna och skapar sociala nätverk. De försöker att styra utvecklingen till tätorter och vitalisera dem för att kunna säga nej till externa köpcentra (Sylwan 20071002). Södertälje kommun gör en enorm satsning på sitt centrum. Kommunen kommer att genomföra en stadsomvandling med hjälp av modernisering, renovering av gallerior, omläggning av busslinjer, bättre parkeringar, ny bebyggelse samt nytt varierat utbud. Tanken är att sammanbinda stadskärnan så att det blir lättare att orientera sig. Södertälje kommun satsar på att köpkraften ska röra sig in mot centrum, de vill att de som pendlar in till Södertälje handlar i centrum. Tanken är att det ska finnas en sammanhängande gångstruktur där man kan se hur långt staden når (Lundström). Botkyrka kommun har skrivit under Ålborgdeklarationen om en hållbar stadsutveckling och har successivt börjat arbeta med dessa frågor.

Detta är några exempel på hur kommunerna enskilt jobbar mot en mer hållbar stadsutveckling. Det visar också samtidigt att kommunerna på vissa områden försöker att realisera sin handelspolicy.

4.4 Sammanfattning av mellankommunalt samarbete, kampen om köpkraften och handelspolicys på Södertörn

Kommunerna på Södertörn har ett omfattande mellankommunalt samarbete inom många olika områden. De fyra utvalda kommunerna är samtliga med i det mellankommunala projektet Hållbart resande där problematiken med externa köpcentrum har diskuterats. Men i övrigt är det mellankommunala samarbetet gällande externa köpcentra högst begränsat på Södertörn. Enligt intervjuerna kan detta relateras till kampen om köpkraften.

När det gäller handelspolicys har RTK gett förslag till en regional sådan men fick inte politiskt stöd för det. Kommunernas handelspolicys/handelsstrategier har inslag som går att relatera till tankarna kring en hållbar stadsutveckling och det finns exempel där kommunerna enskilt försöker realisera dem. Men samtidigt är handelspolicyn inte en policy som kommunerna alltid följer.

5. Analys

I denna del kommer den aktörsorienterade fallstudien att analyseras utifrån den teoretiska referensramen för att besvara syfte och frågeställningar. Huvudsyftet i detta arbete är att undersöka varför det inte råder något direkt mellankommunalt/regionalt samarbete i Södertörnsregionen, gällande problematiken med externa köpcentra. Dessutom är syftet att koppla samman frågorna kring etablering av externa köpcentra med en hållbar stadsutveckling och kommunernas handelspolicy/handelsstrategi. Strukturen i denna del är uppbyggd likt den struktur som presenteras i den teoretiska referensramen, det vill säga först ligger fokus på hållbar stadsutveckling och därefter på mellankommunalt samarbete.

Hållbart resande: en del i en hållbar stadsutveckling

Handelsstrukturen på Södertörn och i många andra regioner i Sverige är uppbyggd enbart på tillväxt och konkurrens där visionen om en hållbar stadsutveckling har kommit i skymundan. En struktur där privatbilismen prioriteras framför gång-, cykel- och kollektivtrafiktrafikanter. Vi har byggt upp en ohållbar struktur men med det inte sagt att vi inte kan förändra strukturen och göra den hållbar. Transporterna i Stockholmsregionen är den dominerande utsläppskällan, med drygt hälften av de totala växthusgasutsläppen. Sammantaget innebär 2-gradersmålet att de samlade utsläppen av växthusgaser i landet till år 2050 bör minska, från dagens drygt 8 ton per invånare och år, till cirka 1,5 ton. Ett ökat kollektivtrafikresande skulle kunna få stora effekter då det gäller utsläppsminskning enligt Tunberg. Det förutsätter dock omfattande investeringar för att vända rådande trend med minskat kollektivtrafikresande. Visionen om en hållbar stadsutveckling när det gäller transporter bygger i stort på att istället för att prioritera privatbilismen satsa på att förbättra förutsättningarna för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Närbelägen service är ett exempel som uppmuntrar till detta beteende samt skapar viktiga sociala möten. Det är mycket viktigt att skapa förutsättningar för människor att agera hållbart. Det måste finnas ett utbyggt och smidigt alternativ till det ohållbara beteendet. För det kan vara svårt för människor att enskilt agera hållbart om det inte finns ett utbyggt och smidigt alternativ. Ett exempel på ett projekt som är helt i linje med visionen om en hållbar stadsutveckling när det gäller transporter är det mellankommunala projektet Hållbart resande på Södertörn (Södertälje, Huddinge, Botkyrka och Nynäshamn). Här besvaras följande frågeställning: Hur har det mellankommunala projektet hållbart resande fungerat och är det kopplat till problematiken med externa köpcentra? Förenklat handlar projektet om att försöka minska bilåkandet och istället öka kollektiv, gång och cykeltransporter. Målsättningen med

projektet är att ta fram metoder och goda exempel på hur arbetet kan bedrivas för att föra in hållbart resande som en naturlig del i planeringsprocessen. Inom detta projekt har problematiken med externhandel diskuterats men det har inte varit ett fokusområde. Eftersom externhandel av framförallt livsmedel men även övrig detaljhandel är en stor orsak till varför många använder bilen på Södertörn borde det fokuseras mer på denna problematik i projektet. Projektet förefaller få större och större acceptans bland politiker och tjänstemän. Dess styrka ligger i att det är ett mellankommunaltprojekt eftersom hållbara transporter måste samordnas över kommungränserna för att fungera effektivt.

Problematiken med externa köpcentra och vad kommunerna gör enskilt för att gå mot en hållbar stadsutveckling

Hållbart resande är ett exempel på ett mellankommunalt projekt som är förenligt med en hållbar stadsutveckling när det gäller transporter. Men frågan är vad kommunerna gör enskilt för att gå mot en mer hållbar stadsutveckling framförallt med tanke på handel och handelsstruktur. De handelspolicys och den handelsstrategi som granskats i detta arbete har inslag som går att koppla till visionen om en hållbar stadsutveckling. Men problemet är att dessa policys och strategier inte alltid följs och att samtliga kommuner fortsätter att satsa på externhandeln, trots att många av de intervjuade ansåg att externhandel är högst problematiskt utifrån en hållbar stadsutveckling. Dessutom går externhandeln emot miljömålen, Begränsad klimatpåverkan och en god bebyggd miljö. Här återkommer vi till den problematik som presenterats i uppsatsen där kommunerna konkurrerar om köpkraften och kan spelas ut mot varandra av stora handelsföretag. Samtidigt är de regionala aktörerna passiva på grund av olika orsaker. Det handlar inte om att enskilda aktörer som exempelvis en kommun struntar i att försöka gå mot en mer hållbar stadsutveckling istället handlar det om en ohållbar samhällsstruktur. Men denna struktur går att ändra på och det finns några konkreta exempel på vad kommunerna på Södertörn enskilt gör som går att relatera till en hållbar stadsutveckling. Både Södertälje och Nynäshamns kommun försöker vitalisera sina centrum. Nynäshamn har en stadskärneförening som har till uppgift att förbättra centrum. Södertälje gör en enorm satsning på sitt centrum både när det gäller bostäder och service. Vitalisering av centrum eller förortscentrum är en mycket viktig del för att få en mer hållbar stadsstruktur. Till ett lokalt centrum tar sig människor i betydligt högre utsträckning med gång, cykel eller kollektivtrafik i jämförelse med ett externt köpcentrum. Om man dessutom prioriterar dessa sätt att förflytta sig på kommer människor att naturligt använda sig av dem. Prioritera dessa sätt att förflytta sig på innebär i detta sammanhang att göra det billigare, smidigare och mer

effektivt. Men något som är minst lika viktigt som den ekologiska delen är den sociala och ekonomiska. Ett förortscentrum eller stadscentrum som uppmuntrar till sociala möten i form av caféer och restauranger etc. är mycket viktigt i ett väl fungerande samhälle. Här är det betydligt lättare att bygga upp sociala mötesplatser än ute på externa köpcentrum eftersom människor bor i och omkring ett lokalt centrum. Många människor framförallt svaga grupper har inte tillgång till bil vilket innebär att de också skall kunna få tag i ett brett serviceutbud lokalt med bra kvalitet och låga priser. Det är därför mycket viktigt att satsa på lokala centrum genom exempelvis upprustning, dialog med näringsidkare samt att försöka få handeln att etablera sig på bottenvåningen i nya bostadshus. Bebyggelsestrukturen i kombination med service och arbete är avgörande för hur folk rör sig i en stad. Eftersom vi byggt upp en ohållbar gles bebyggelsesstruktur i form av exempelvis externhandel använder människor bilen i högre utsträckning. Det är därför problematiskt att tro att folk kommer att ändra sitt "ohållbara" beteende om det inte finns en utbyggd alternativstruktur som uppmuntrar till ett hållbart beteende.

Huddinge kommun håller på att utarbeta en checklista för handelskonsekvensbeskrivningar där tanken är att ekologiska, sociala och ekonomiska aspekter ska tas i beaktande. Det blir då betydligt lättare att göra en helhetsbedömning av konsekvenserna av en handelsetablering. Detta är nära sammankopplat med en hållbar stadsutveckling då vi säga att inte endast ta hänsyn till en faktor utan istället väga in samtliga faktorer. Botkyrka kommun har skrivit under Ålborgdeklarationen om en hållbar stadsutveckling och har successivt börjat arbeta med dessa frågor. Ålborgdeklarationen har en punkt som är nära relaterad till hållbart resande och problematiken med externa köpcentrum. Den handlar om att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik framför det privata bilåkandet.

Det mellankommunala samarbetet och bristen på regional samordning/styrning

Det mellankommunala/regionala samarbetet sägs vara mycket viktigt för att få en godtagbar utveckling av externhandeln. På Södertörn finns det ett brett mellankommunalt samarbete inom en rad samhällsplaneringsfrågor. Trots detta är det mellankommunala/regionala samarbetet gällande problematiken med externa köpcentra näst intill obefintligt på Södertörn. Den logiska följdfrågan blir därför: Varför förekommer det inget direkt mellankommunalt samarbete gällande denna problematik på Södertörn? Det finns några möjliga förklaringar och två av dem kommer att presenteras här, för det första kampen om köpkraften och för det andra bristen på regional samordning/styrning. Kommunernas planmonopol gör att kommunen har

stor självbestämmanderätt när det gäller markanvändningen inom kommunens gränser. Detta blir problematiskt då det samtidigt råder en konkurrenssituation mellan kommuner gällande köpkraften inte minst på Södertörn med ett stort antal externa köpcentrum. Ett vanligt resonemang är att om inte vi etablerar eller satsar på extern handel kommer grannkommunen göra det och då förlorar vi köpkraft till dem. Det visade sig stämma även på Södertörn. Stora handelsföretag kan dessutom spela ut kommunerna mot varandra. Kommunerna agerar med andra ord rationellt då de godkänner en etablering eller fortsätter satsa på en etablering eftersom de inte vill förlora potentiella kunder till grannkommunen. Det blir då svårt att skapa ett mellankommunalt samarbete kring denna problematik när situationen ser ut som den gör.

Men det som också kan verka förvånande är länsstyrelsens passivitet när det gäller mellankommunalt samarbete och bristen på ingripande. Intervjuade på kommunerna menade att Länsstyrelsen inte ingripit eller yrkat på mellankommunalt samarbete då det etablerats externa köpcentra på Södertörn. Länsstyrelsen bör, enligt Boverket, uppmärksamma den planerande kommunen och berörda grannkommuner på förhållanden som behöver samordnas i ett mellankommunalt perspektiv, exempelvis vid etableringar av externa köpcentra. Men Länsstyrelsen har inte agerat bland annat på grund av delvis motstående uppdrag. De har till uppgift att se till så att kommunerna samarbetar i frågor som rör grannkommunen exempelvis externa köpcentra men de ska samtidigt se till att de främjar konkurrens. Dessa uppdrag kan stå i konflikt med varandra vilket kan göra det svårt för Länsstyrelsen att agera i vissa fall.

När det handlar om regionplanekontoret som likt Länsstyrelsen är en regional aktör har de lagt ett förslag om en regional detaljhandelspolicy. Den var tänkt att utarbetas på regiondelsnivå exempelvis på Södertörn för att bryta trenden med utslagning av mindre centrum samt att öka kollektivtrafiktillgängligheten. Policyn skulle utarbetas i samarbete med berörda kommuner, företrädare för detaljhandeln och andra viktiga aktörer. Men de fick inte politiskt stöd för det förslaget i *RUFS 2001*.

Den problematik som beskrivits ovan tyder på att det mellankommunala samarbetet är obefintligt på grund av att kommunerna är låsta i kampen om köpkraften och länsstyrelsen kan bli passiv på grund av spänningen mellan samverkan och konkurrens. Det krävs med andra ord mer för att visionen om en hållbar stadsutveckling ska bli verklighet. Södertörns regionala utvecklingsprogram utgår från en gemensam vision för 2020 som bland annat handlar om att skapa en långsiktigt hållbar utveckling. Om denna långsiktigt hållbara

utveckling skall bli en verklighet på Södertörn och i övriga Sverige är det av högsta vikt att diskutera problematiken med externhandel och en hållbar stadsutveckling på en inomkommunal, mellankommunal, regional och nationell nivå i betydligt högre utsträckning. Det är mycket viktigt att komma ur den ohållbara låsta struktur som beskrivits i detta arbete.

6. Slutsatser

I denna studie har en kvalitativ metod med en aktörsorienterad fallstudie använts för att förklara varför det inte råder något direkt mellankommunalt samarbete gällande problematiken med externa köpcentrum på ett antal utvalda kommuner på Södertörn (Huddinge, Botkyrka, Södertälja och Nynäshamn). Dessutom kopplar studien samman hållbar stadsutveckling med problematiken med externa köpcentra samt kommunernas handelspolicy/handelsstrategi. Totalt har elva intervjuer genomförts för att besvara syfte och frågeställningar. Hållbar utveckling/Hållbar stadsutveckling samt mellankommunalt samarbete i kombination med kampen om köpkraften har varit den teoretiska referensram som använts för att analysera resultaten.

Hela externhandelsproblematiken går att koppla till visionen om en hållbar stadsutveckling. Denna vision bygger, när det gäller transporter, på att satsa på gång-, cykel- och kollektivtrafik istället för att uppmuntra till att använda bilen, vilket externhandeln gör. Vi har byggt upp en ohållbar samhällsstruktur men med det inte sagt att vi inte kan förändra den. På Södertörn finns det ett mellankommunalt projekt som är helt i linje med en hållbar stadsutveckling och som handlar om att öka gång-, cykel- och kollektivtrafik. Dessutom gör kommunerna enskilda satsningar som går att relatera till en hållbar stadsutveckling. Både Södertälje och Nynäshamn gör satsningar på sina centrum vilket ur både social-ekonomisk och ekologisk synvinkel är positivt, eftersom folk då transporterar sig i högre utsträckning med gång-, cykel- eller kollektivtrafik än med bil till ett centrum. Dessutom bor det folk i ett lokalt centrum vilket stimulerar till olika former av sociala möten exempelvis caféer och restauranger. Det är ofta ”svaga” grupper exempelvis äldre, unga och funktionshindrade som inte har tillgång till bil och de gynnas av denna utveckling. Huddinge kommun håller på att utarbeta en checklista för handelskonsekvensbeskrivningar och Botkyrka kommun har skrivit under Ålborgdeklarationen om en hållbar stadsutveckling.

Externhandel är problematiskt utifrån en hållbar stadsutveckling, det bekräftas av ett stort antal rapporter samt intervjuerna som genomförts. Trots detta fortsätter expansionen/utbyggnaden av externhandeln på de fyra utvalda kommunerna på Södertörn. Det mellankommunala samarbetet ses ofta som en lösning för att få en godtagbar utveckling av externhandeln. Men kommunerna på Södertörn samarbetar inte när det gäller externhandel trots att de har ett brett mellankommunalt samarbete inom andra områden. Möjliga

förklaringar till detta är dels kampen om köpkraften och dels bristen på regional samordning/styrning. Kampen om köpkraften handlar om att kommunerna konkurrerar med varandra vilket leder till att ett samarbete inte är aktuellt. Bristen på regional samordning/styrning i denna fråga kan bygga på att Länsstyrelsen både ska se till att det förekommer ett mellankommunalt samarbete samtidigt som de ska se till att det råder konkurrens. Dessa två budskap går emot varandra vilket kan göra det svårt för Länsstyrelsen att agera i vissa fall. Dessutom fick inte RTK politiskt stöd för sin regionala detaljhandelspolicy.

Hela denna problematik som beskrivits ovan behöver diskuteras i betydligt högre utsträckning på Södertörn och i övriga Sverige för att en hållbar stadsutveckling skall bli en verklighet.

Förslag till fortsatta studier

Utgångspunkten i denna uppsats är bred vilket gör att det finns en del relevanta områden för vidare studier. De regionala (Länsstyrelsen och RTK) och lokala (kommunerna) aktörerna har en viktig del i den problematik som har beskrivits. Det är därför av stor vikt att studera hur samarbetet mellan dessa kan öka när det gäller handelsstruktur i kombination med en hållbar stadsutveckling. Hur kan man komma ur den fastlåsta struktur som har beskrivits i denna uppsats? Vilka möjligheter finns det för ökad regional samhällsplanering som utgår från en hållbar stadsutveckling? Hur kan man på bred front vitalisera förortscentrum/lokala centrum i kombination med att studera hur gång, cykel och kollektivtrafik kan utökas och göras effektivare?

7. Källförteckning

7.1 Litteratur

Bellander, G (2005) *BLANDSTADEN ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling?*

Bergström, F (2003) *Handeln är där kunderna är: en kartläggning och en analys av den svenska detaljhandels struktur och strukturomvandling ur ett regionalt perspektiv*. Handelns Utredningsinstitut, Stockholm.

Botkyrka kommun (2007) *Handelspolicy för Botkyrka kommun*. Botkyrka, Stockholm.

Boverket a (2003)

Boverket (2003) *Sektorssamordning! Boverkets redovisning av verkets insatser i Regeringens Sektorssamordningsuppdrag*. Boverkets kopiering, Karlskrona.

Boverket b (2003)

Boverket (2003) *Sektorssamordning! Exempel från mellankommunalt och regionalt samarbete inom fysisk samhällsplanering*. Boverkets kopiering, Karlskrona.

Boverket (2004) *Dags att handla nu, Detaljhandel och en hållbar samhällsutveckling*.

Danagårds grafiska, Ödeshög.

Boverket (2005) *Förnyelse för hållbar utveckling i olika boendemiljöer*. NRS Tryckeri AB, Huskvarna.

Boverket (1999) *Handeln i planeringen*. Lenanders Tryckeri AB, Kalmar.

Chalmers tekniska högskola (2004) *SUUS - Stadens hållbara utveckling och urbana struktur: En syntes av ett forskningsprogram*. Chalmers Arkitektur, Göteborg.

Esaiasson P, Gilljam M, Oscarsson H och Wängnerud L (2003) *Metodpraktikan*. Norstedts Juridik AB, Stockholm.

Europeiska konferensen (1994) *Deklaration om europeiska städer för en hållbar stadsutveckling (Aalborg deklARATIONEN)*. Aalborg, Danmark.

Forsberg, H (1994) *Kampen om köpkraften Externa köpcentra i sex kommuner*. Byggeforskningsrådet, Stockholm.

Göteborgsregionens kommunalförbund (2004) *Handeln i Göteborgsregionen Ett kunskapsunderlag*. GF Konsult AB.

Hagson, A (2003) ”Effekter av externetablerad handel, särskilt dagligvaruhandeln, på trafikarbete och miljö – En kunskapsöversikt”. Chalmers tekniska högskola, Göteborg.

Halvorsen, K (1992) *Samhällsvetenskaplig metod*. Studentlitteratur, Lund.

Huddinge kommun (2005) *HANDELSPOLICY för Huddinge kommun*. Huddinge, Stockholm.

Håkansson, M (2005) *Kompetens för hållbar utveckling Professionella roller i kommunal planering*. Kungliga tekniska högskolan, Stockholm.

KSL, RTK, Lst (2005) *Åtgärder för en bättre miljö*. Lenanders Grafiska AB, Kalmar.

Lindgren, A Feinhals, K & Palmlund, J (2005) *Externa affärsetableringar – ett nödvändigt ont? – En fallstudie på Borlänge kommun*. Lunds Universitet, Lund.

Lorraine, E (2004) *The global politics of the environment*. Second edition, Palgrave Macmillan, New York.

Lundahl U & Skärvad P (1992) *Utredningsmetodik för samhällsvetare och ekonomer*. Studentlitteratur, Lund.

Lundqvist, L (1993) *Det vetenskapliga studiet av politik*. Studentlitteratur, Lund.

Lundqvist LJ & Pierre J (1995) *Kommunal förvaltningspolitik*. Studentlitteratur, Lund.

Miljövårdsberedningen (2006) *Strategi för minskat transportberoende*.

Miljövårdsberedningens kansli, Stockholm.

Naturvårdsverket (2007) *Hållbarhetens lokala horisont, Forskning om kommunernas arbete med miljö och hållbar utveckling*. Rapport 5674, Stockholm.

Naturvårdsverket (2005) *Stadsutveckling för hållbara transporter Kunskapssammanställning och förslag till vidare studier*. Rapport 5496, Stockholm.

Naturvårdsverket & Boverket (2000) *Tema miljömål Planera för en hållbar utveckling*. Lenanders Tryckeri AB, Kalmar.

Palm, A & Puskas Nordin, A (2001) *Externa köpcentra och målet om ett hållbart samhälle – sett ur ett aktörsperspektiv*. Mälardalens högskola, Västerås.

Regeringens skrivelse (2003) *En svensk strategi för hållbar utveckling – ekonomisk, social och miljömässig*. Miljödepartementet, Stockholm.

Regeringens skrivelse (2005) *Strategiska utmaningar – En vidareutveckling av svensk strategi för hållbar utveckling*. Miljödepartementet, Stockholm.

Regionplane- och trafikkontoret (2001) *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF 2001)*. Berlings Skoogs, Trelleborg.

Regionplane- och trafikkontoret (2001) *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen Samrådsredogörelse*. Katarina Tryck AB, Stockholm.

Remissförslag (2007) *FÖRSLAG TILL REGIONALT UTVECKLINGSPROGRAM FÖR SÖDERTÖRN*. Stockholm.

Samhällsbyggnadsenheten (2001) *Kartläggning Externhandel*. Länsstyrelsen i Skåne Län, Malmö.

SEI (Stockholm Environment Institute) och Docere Intelligence AB (2005) *Hållbar utveckling i RUFSS 2001-En analys av resonemang och perspektiv inför kommande regional utvecklingsplanering*. Strömbergs distribution AB, Stockholm.

SNF a (2001)

SNF (2001) *Utbyggnadsplaner för externhandel i Sverige*. Birger Gustavsson AB, Stockholm.

SNF b (2001)

SNF (2001) *Stormarknaderna och miljön – Kunskapsöversikt och förslag till åtgärder*. Birger Gustavsson AB, Stockholm.

Thuren, T (1996) *Vetenskapsteori för nybörjare*. Liber AB, Stockholm.

Trafikkontoret (2006) *Hållbarhet i stadsplaneringen. Brittiska exempel*. TUB Trafikutredningsbyrån, Stockholm.

Tunberg, U (2007) *Stockholmsregionen NR 1, En tidning från Regionplane- och Trafikkontoret, Artikel: Klimatkraven styr RUFSS mot 2050*. Stockholm.

Vägverket (2004) *Effekter av externa och halvexterna affärsetableringar – litteraturstudie och kartläggning*. 2003:148 (Trivector Rapport 2004:18 Version 2.1)

Wallen, G (1996) *Vetenskapsteori och forskningsmetodik*. Andra upplagan, Studentlitteratur, Lund.

7.2 Intervjuer

Åke Andersson, Planchef, Huddinge kommun (Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen), (2007-09-25).

Annika Blomqvist, Miljöingenjör, Huddinge kommun (Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen – Miljökontoret), (2007-09-28).

Hans Brattström, Arkitekt – Regionplanerare, Stockholms läns landsting (Regionplane- och trafikkontoret), (2007-10-24).

Per-Anders Framgård, Utvecklingschef, Botkyrka kommun (Samhällsbyggnadsförvaltningen), (2007-09-12).

Ninnie Gustafsson, Projektledare för Hållbart Resande, (2007-10-18).

Gunilla Isgren, Projektledare, Botkyrka kommun (Miljöförvaltningen), (2007-09-14).

Ragnvi Josefson, Planarkitekt, Länsstyrelsen i Stockholms län (Planenheten), (2007-10-23).

Bertil Lindberg, Planeringschef, Nynäshamn kommun (Kommunstyrelseförvaltningen), (2007-09-21)

Maria Lundström, Näringslivschef, Södertälje kommun (Näringslivskontoret), (2007-10-08).

Lars Olsson, Planeringschef, Botkyrka kommun (Kommunledningsförvaltningen), (2007-09-05).

Nils Sylwan, Planarkitekt, ansvarig för detaljplaner, Nynäshamn kommun (Miljö och Samhällsbyggnadsförvaltningen – Avdelning för planering och hållbar utveckling), (2007-10-02).

7.3 Internetkällor

Göteborg/1 (2007-05-25)

<http://www.gr.to/download/18.4fea3bce1110929824680003113/R%C3%A5dslaget+1.2+inlaga.pdf>

Göteborg/2 (2007-05-30)

<http://www.gr.to/publicerat/Handelssituation.pdf>

Huddinge (2007-08-16)

[www.huddinge.se/upload/Natur&Miljo/Filer/Agenda_21/Info till tj%C3%A4nstem%C3%A4nfinal2.doc](http://www.huddinge.se/upload/Natur&Miljo/Filer/Agenda_21/Info_till_tj%C3%A4nstem%C3%A4nfinal2.doc)

Miljömål/1 (2007-06-12)

http://miljomal.nu/vem_gor_vad/riksdagen.php

Miljömål/2 (2007-06-18)

http://miljomal.nu/om_miljomalen/miljomalen/mal1.php#klimat_1

Miljömål/3 (2007-06-20)

http://miljomal.nu/nar_vi_malen/miljomalen/delmal1.php

Miljömål/4 (2007-06-25)

http://miljomal.nu/om_miljomalen/miljomalen/mal15.php

RTK (2007-11-05)

<http://www.rtk.sll.se/namnden/index.htm>

Regeringen (2007-06-02)

<http://www.regeringen.se/sb/d/3358>

Södertälje (2007-06-14)

[http://www.sodertalje.se/upload/kommunen/dokument/viktiga_kommunala_dokument/handel spolicy.pdf](http://www.sodertalje.se/upload/kommunen/dokument/viktiga_kommunala_dokument/handel_spolicy.pdf)

Vägverket (2007-08-15)

http://www.vv.se/templates/page3_257.aspx

Bilagor

Intervjufrågor

Inledning

1. Berätta lite om dig själv och dina arbetsuppgifter, utbildningsbakgrund och tidigare arbeten/positioner?
2. Vilka är det som styr handelsutvecklingen i kommunen, exempelvis samhällsplanerare, politiker, handeln etc?
3. Vilket ansvar har kommunen för utvecklingen av externa köpcentra? Låter ni handeln styra? Råder det en konkurrenssituation mellan kommunerna gällande externa köpcentra?
4. Planerar ni något nytt extern köpcentra eller utbyggnad/satsningar av befintliga?
5. Följer ni er handelspolicy? Har ni någon handelspolicy och hur ser den ut? Varför har ni ingen handelspolicy? Finns det några planer på att göra de befintliga handelsområdena mer hållbara?

Hållbar utveckling

6. Vad är en hållbar stadsutveckling, framförallt med tanke på handel? Kortfattat!

Försöker ni att reducera personbilstransporterna i kommunen, framförallt med tanke på handel?

Försöker ni att skapa sociala mötesplatser för människor med hjälp av handel?

Satsar ni på den lokala handeln som ligger nära konsumentens boende, på vilket vis?
7. Varför har ni etablerat externa köpcentra? På vilket vis kan externa köpcentra leda till en hållbar stadsutveckling? På vilket vis går externa köpcentra emot en hållbar stadsutveckling?
8. Hur arbetar ni med hållbar stadsutveckling i kommunen, dvs. hur är de tre dimensionerna (ekonomiska, ekologiska och sociala) sammankopplade i kommunarbetet då det gäller handelsfrågor/planeringsfrågor?
9. Diskuterar kommunen problematiken med externa köpcentra i relation till en hållbar stadsutveckling? Både på tvärssektoriell (inom kommunen) och mellankommunal nivå? Behövs det inte mer av ett mellankommunalt samarbete om problematiken med externa köpcentra samt om en hållbar stadsutveckling på Södertörn?
10. Är sektorsuppdelningen i kommunen ett problem då det handlar om hållbar stadsutveckling?
Exempelvis tillväxtprojekt kontra miljöprojekt? Behövs det mer av sektors/mellankommunalt samarbete, där de olika sektorerna samarbetar/kommunicerar med varandra betydligt mer?
11. Ni har inte skrivit under Ålborgdeklarationen om en hållbar stadsutveckling, varför inte?

Mellankommunalt samarbete

12. Finns det något mellankommunalt samarbete på Södertörn som handlar om problematiken med externa köpcentra?

Om inte, varför?

13. När ni etablerar externa köpcentrum tar ni då kontakt med grannkommunerna, regional dialog eftersom tanken är att ta kunder från andra kommuner?

Om inte, varför?

Om ni gör det, vad har ni då samtalat om?

Vilket inflytande har länsstyrelsen på era beslut?

14. Kan en gemensam handelspolicy för Södertörnsregionen vara ett alternativ för att på så vis skapa en regional dialog/regional samsyn?

15. Då ni beslutat er för att etablera externa köpcentra har ni då tänkt på om grannkommunen har externa köpcentra? Är ni rädda att förlora kunder till grannkommunen?

Om så är fallet kan ett mellankommunalt samarbete då vara en del av lösningen för att undvika nya etableringar? Borde det mellankommunala samarbetet utökas inom detta område?

16. Ni har varit involverad i ett mellankommunalt projekt som heter hållbart resande, har ni kopplat det till problematiken med externa köpcentra på något vis, (framförallt bilresandet)?

Eller är det bara ett miljöprojekt vid sidan om?

Är projektet hållbart resande prioriterat på kommunen?

17. Finns det några strategier/visioner för att hantera och lösa problematiken med externa köpcentra inom kommunen? Exempelvis försöker ni vitalisera de lokala förortscentrum, tex. via upprustning för att locka handel och service? Prioritering av det småskaliga och lokala på något vis genom handel på bottenvåningen?

Reglering av externa köpcentra

18. Har ni använt planmonopolet i syfte att stoppa externa köpcentra?

Om inte, varför?

19. Vad anser ni om en nationell reglering av externa köpcentra, exempelvis att detaljhandel framförallt livsmedelshandel förbjuds externt?

Övrigt

20. Hur ska man lösa problematiken med externa köpcentra, så att utvecklingen går i riktning mot en hållbar stadsutveckling?

21. Hur tror du att den framtida handeln kommer att se ut?

22. Har du några ytterligare tankar/reflektioner om denna problematik?

