



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-
och växtproduktionsvetenskap

Externhandels förutsättningar och effekter

- Med exempel från Lund

Jon Nilsson



Självständigt arbete • 15 hp

Landskapsarkitekturprogrammet

Alnarp 2017

Externhandelns förutsättningar och effekter – med exempel från Lund

Prerequisites and effects of external trade – and the example of Lund

Jon Nilsson

Handledare: Karl Lövré, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, Planering och Förvaltning.

Examinator: Caroline Dahl, Verksamhetsledare på Tankesmedjan Movium vid Enheten för samverkan och utveckling vid LTV-fakulteten, SLU.

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: G2E

Kurstitel: Kandidatexamensarbete i Landskapsarkitektur

Kurskod: EX0649

Ämne: Landskapsarkitektur

Program: Landskapsarkitektprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2017

Omslagsbild: Jon Nilsson

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: Externhandel, cityhandel, miljöpåverkan, varuhus, samhällsplanering, effekter.

Förord

För några år sedan var jag på släktträff i Vollsjö, en ödslig by mitt i Skåne. När vi åkte längs de tomma gatorna berättade min pappa vilka butiker som tidigare låg i de olika husen. Jag är själv uppvuxen i en liten by, så det som fångade mitt intresse var det stora serviceutbud som denna håla på inte mer än 1000 invånare en gång hade. Urmakare, skräddare, speceriaffär och mycket mer. Vad hände under de senaste 50 åren som gjorde att byns service dog ut? Det var utgångspunkten till varför jag ville skriva om den strukturomvandling svensk handel gått igenom de senaste 50 åren. Urbanisering är säkerligen en anledning till Vollsjö's totala kollaps, men externhandel och trenden mot färre och större butiker runt om i landet kanske också har bidragit till serviceutglesningen – därför är effekterna av extern handel något jag ville fördjupa mig i.

Ett stort tack vill jag rikta till min handledare Karl Lövrje, som stöttat mig och skänkt lugn i stressiga stunder. Bengt Aronsson och Tina Le Pluart tog sig tid att träffa mig för intervjuer, vilka var väldigt intressanta och givande, tack ska ni ha!

A couple of years back I was at a family reunion in Vollsjö, a deserted village in central Skåne. Driving along the empty streets my father told me what stores used to be in the different houses. What amazed me was, since I too grew up in a small village, the width of service this little village of no more than a 1000 citizens used to have. A watchmaker, a tailor and everything in between. What happened in the last 50 years that made this village suddenly drop dead? That was the starting point that triggered me to write about the structural change of Swedish trade over the last 50 years. Urbanization is certainly one reason to Vollsjö's collapse, however external trade and a trend towards fewer and larger stores around the country may also have contributed to the service readout – therefore, the effects of external trade are something I wanted to immerse myself in.

I would like to thank my supervisor in this project, Karl Lövrje, for all the advice and calming words. Bengt Aronsson and Tina Le Pluart blessed me with interesting and rewarding interviews, thank you very much for those!

Alnarp 2017-05-22

Jon Nilsson

Sammandrag

Den fysiska handeln har sedan bilens framväxt under 1900-talet genomgått en strukturomvandling. Handel som tidigare varit knuten till städer och tätorter har på grund av människors ökade mobilitet kunnat flytta till stadens utkant där marken är billigare och parkeringsmöjligheterna obegränsade. Sedan 60–70-talen har externa varuhus etablerats och de fortsätter att ta marknadsandelar från övrig detaljhandel.

Omfattningen av strukturomvandlingen är ytterst påtaglig – utvecklingen mot färre men större butiker tycks inte stagnera – snarare tvärtom. Syftet med denna uppsats är att utröna vilka effekterna av externhandelsetableringar egentligen är. Kritiker pekar på att stadskärnor utarmas till följd av konkurrensen från varuhusen – förespråkare menar att cityhandeln faktiskt kan gynnas av ett externt köpcentrum.

Fokus ligger på sociala, miljömässiga och ekonomiska effekter av externhandeln. En slutsats är att externhandeln borde anses vara miljömässigt ohållbar på grund av dess bilorienterade karaktär. Sociala och ekonomiska effekter finns och är viktiga att belysa, men externhandelns mest påtagliga effekt rör miljöfrågan.

Innehåll

Förord	2
Sammandrag.....	3
1. Bakgrund	5
1.1 Debatten kring externhandel.....	5
1.2 Frågeställningar och syfte	5
1.3 Material och metod.....	6
1.3.1 Exempel Nova Lund.....	6
2. Forskning och fakta	7
2.1 Grundläggande aspekter rörande externhandel.....	7
2.2 Miljö och hållbarhet.....	8
2.3 Social och ekonomisk påverkan.....	10
2.3.1 Sociala effekter	11
2.3.2 Ekonomi och konkurrens	11
3. Exempel från Lunds stadskärna och den halvexterna handelsetableringen Nova Lund.....	14
3.1 Bakgrund Nova Lund	14
3.2 Kort om externhandeln regionalt i Skåne	14
3.3 Statistik om förändrade konsumtionsvanor efter etablering av Nova Lund.....	15
3.4 Intervju med Bengt Aronsson, f.d. stadsarkitekt Lund.....	16
3.5 Intervju med f.d. cityhandlare Tina Le Pluart.....	17
3.6 Länsstyrelsen Skåne – nollvision på åkermark	18
4. Diskussion.....	20
4.1 Hållbarhets- och miljöperspektiv	20
4.2 Unik planeringsprocess med planmonopol	21
4.3 Konkurrens och fri marknad	23
4.4 Utsatta grupper drabbas hårdast.....	24
4.5 Landsbygdens förfall?.....	25
5. Slutsats	26
6.0 Referenser	28
6.1 Vetenskapliga artiklar	28
6.2 Rapporter	28
6.3 Internetkällor.....	29
6.4 Fotografier	30
6.5 Tidningsartiklar	30
6.6 Muntliga källor	30

1. Bakgrund

1.1 Debatten kring externhandel

”Det är ett rekordhøgt intresse för att etablera ny yta i köpcentrum och handelsområden. Totalt planeras det för motsvarande 2,6 miljoner kvadratmeter ny handelsyta” skriver Nordic Council of Shopping Centres (NCSC, 2017). Handelsutvecklingen i svenska kommuner har de senaste årtiondena genomgått en stor förändring. Handel bedrivs inte längre enbart i städernas centrum – etablering av externhandel i stadens periferi har varit en tydlig utvecklingstrend de senaste 30–40 åren (Handelns utredningsinstitut (fortsättningsvis HUI), 2009, s.5).

Antalet områden med handel i externa lägen dubblerades i Sverige mellan åren 2000 och 2005 (Länsstyrelsen, 2008, s.4). Effekterna av en sådan omstrukturering är flera och det finns både förespråkare för fortsatt etablering av externhandeln och kritiker som ställer sig negativa till en fortsatt utveckling av densamma.

De mest diskuterade frågorna koncentreras kring miljö (i synnerhet vad gäller genererad biltrafik) och påverkan på stadskärnan (konkurrensläget sägs bidra till bland annat utarmning och minskat folkliv). Vad gäller miljöfrågan finns mycket material som i stor utsträckning är samstämmig. Dock finns exempel på oenigheter; viss forskning understryker vikten av att varutransporter blir betydligt mer effektiv när handeln centreras i externa lägen, istället för fler stopp i stadens centrum. Samtidigt leder persontrafiken till ökade utsläpp som effektiviserade varutransporter inte kan väga upp (Hagson, 2003, s.36).

Oavsett om externhandeln har större total miljöeffekt än cityhandeln kan en bakgrund till varför problematiken har uppstått vara matnyttig. I takt med det kraftigt ökande bilanvändandet från och med andra världskrigets slut ökade svenskarnas bilinnehav och vägnätet byggdes ut kraftigt. Det blev lönsamt för handeln att öppna på billigare mark i stadens periferi. Billig mark, stora försäljnings- och parkeringsytor och stordriftsfördelar gjorde externhandeln både smidig och billig för konsumenten (Åström; Grönlund, 2013, s. 15).

Det skall understrykas att Sverige på intet sätt är ensamma om denna handelsutveckling. Stormarknadstrenden har varit en internationell företeelse sedan 80- och 90-talen fram tills idag (Bergström, 2000, s.331), och av citatet från NCSC ovan att döma är det en utveckling som ser ut att hålla i sig.

1.2 Frågeställningar och syfte

Denna uppsats avser belysa och diskutera effekterna av externhandel. Arbetet ämnar därför besvara följande frågeställningar:

- Hur påverkas stadens attraktivitet av handel i externa lägen?

- Vilka gynnas och vilka missgynnas av en stadsplanering som underlättar handel i hel- och halvexterna köpcentrum?
- Är externhandel mer eller mindre hållbar (ekologiskt, socialt och ekonomiskt) än cityhandel?
- Finns alternativa teorier om samhällsplanering som berör externhandel och centrumutveckling?

1.3 Material och metod

Denna litteraturstudie i kombination med exempel från Lunds kommun (fallet Nova Lund) ska ge en generaliserad bild av effekterna av externhandel. Vad gäller litteraturstudien handlar det om att jämföra och analysera källor. Med tanke på att ämnet rör fysisk planering finns mycket material att hämta från offentliga organ (Länsstyrelsen, Boverket, SNF m.fl.). Att jämföra det materialet med empiriska fakta kommer utgöra en stor del av studien. Planeringssituationen i andra länder kan också ge en djupare förståelse i ämnet. Vad som i övrigt kan sägas om det insamlade materialet är att mycket av forskningen kommer från tidsperioden 1995–2005. Detta har sin förklaring i att det var kring de åren diskussionen om externhandeln tog fart på riktigt, troligtvis i samband med den växande miljödebatten.

1.3.1 Exempel Nova Lund

Vägverket utförde 2006 en studie över Nova Lunds besökares konsumtionsvanor och hur de förändrats efter Novas etablering. Kvantitativa enkätstudier av tre externhandelsetableringar utfördes och såväl bilburna besökare som kollektivtrafikshandlare intervjuades (Vägverket, 2006).

Statistik från studien tillsammans med intervjuer med kommunplanerare, ordförande i Lunds handelsförening och berörda handlare i Lunds centrum kommer att utgöra kärnan i detta försök att exemplifiera frågan om externhandelns påverkan.

2. Forskning och fakta

2.1 Grundläggande aspekter rörande externhandel

Förespråkare menar att externhandel behövs för att kunna konkurrera med större städer och menar på att handeln centraliseras. Med centralisering menas troligtvis att handel av olika slag läggs under ett och samma tak, rent geografiskt sprids handeln ut; från stadskärnan till perifera lägen. Dessutom tenderar konsumenter vara villiga att resa längre sträckor för att inhandla sällanköpsvaror såsom möbler och slipmaskiner (Emenius, 2012, s. 8).

Motståndare till en fortsatt utveckling av externhandel menar att vid en stark konkurrenssituation mellan handelsaktörerna i stadens centrum och externa handelscentrum kan cityhandeln över tid drabbas hårt. Konsekvenserna av en sådan utveckling är bland annat ökad bilanvändning och sociala konsekvenser genom exempelvis ökad otrygghet och färre attraktiva mötesplatser i staden (Holst, 2013, s.1).

Hållbarhetsfrågan kommer diskuteras vidare längre fram i denna uppsats, men vad säger forskningen om externhandelns påverkan på stadskärnan, och eventuell utarmning av densamma? Såväl förespråkare som motståndare till den externa handeln verkar eniga om att den på något sätt påverkar stadens centrum. Kritikerna hävdar att externhandeln ökar trafiken i stadens periferi samtidigt som konkurrenssituationen bidrar till att butiker i stadskärnan får bomma igen vilket leder till minskat folkliv (Forsmark, 2001, s.16). Dessutom finns de som menar att externhandeln bidrar till segregation, då lägre samhällsklasser med sämre tillgång till bil inte ges samma tillgång till externhandeln som de rikare klasserna. Stadskärnans sociala rum som bidrar till spontana möten konkurreras alltså bort till fördel för handel i externa lägen (Holst, 2013, s. 12)

”Förespråkare hävdar att det lockar fler långväga besökare, som även kommer att dras till centrum. De menar att en kommun som inte etablerar externhandel riskerar att förlora konsumenter till de städer som väljer att satsa på det”. Så skriver Hanna Emenius i sitt examensarbete ”Vägen till externhandel” (Emenius, 2012, s. 13). Konkurrensfrågan innefattar alltså inte enbart stadskärnan och externhandelsetableringen, kommuner konkurrerar dessutom med varandra. Satsar kommunen inte på externhandel kanske grannkommunen gör det vilket kan innebära stora ekonomiska förluster om kommuninvånarna istället väljer att handla (och möjligen arbeta) i grannkommunen.

Handelns utredningsinstitut beskriver i sin rapport från 2008 två potentiella effekter av externhandel; *substitutionseffekt* och *överspillningseffekt*. Substitutionseffekten grundar sig på att den som bor i staden helt enkelt byter bort cityhandeln mot externhandel i perifera lägen eller i kranskommun. Överspillningseffekten innebär egentligen dubbelhandel. Konsument som reser för att handla i ett externt handelscentrum handlar, utöver det, även i stadskärnan. Överspillningseffekten uppstår när en konsument i en grannkommun attraheras och vill ta del av det utbud stadskärnan kan erbjuda; detta i samband med externhandel i centralortens perifera lägen (HUI, 2008, s.8).

Stadskärnans attraktionskraft har alltså stor betydelse i konkurrenssituationen med externhandel och omkringliggande kommuner. Dock innebär inte överspillningseffekten en fördel för

cityhandeln gentemot externhandeln, däremot lockas andra kommuners invånare att använda stadens utbud, utöver extern handel.

Denna del kommer att presentera relevant forskning på området. Forskningen rör primärt externa handelsetableringars påverkan på staden, dels ur ett miljö- och hållbarhetsperspektiv och dels ur ett socialt och ekonomiskt perspektiv. Generellt kan sägas om den forskning som gjorts de senaste decennierna att de är i stora drag samstämmiga.

2.2 Miljö och hållbarhet

”En bilgynnad handel i mer perifera lägen bedöms vara svårförenlig med Lunds miljömål”. Så står det i Lunds kommuns översiktsplan (2014, s.12). Miljömål från regeringen angående hållbar utveckling stadgas i regeringsformen och lyder: ”...det allmänna skall främja en hållbar utveckling som leder till en god miljö för nuvarande och kommande generationer” (Regeringen, 2003, s.5). 2005 skrev regeringen att detta bland annat innebär att medborgare ska ha närhet till inköpsställen och handel. Svenska kommuner sägs ha stor del i det pågående arbete mot hållbar utveckling, detta framgår inte minst i proposition (1997/98:145), där det bland annat stadgas att det är genom den kommunala planeringen som frågor om lokal markanvändning, miljöfrågor och sociala förhållanden kan vägas in. Utöver nationell lag finns dessutom krav från internationella organ, däribland Brundtlandskommissionen från 1984 som definierar hållbar utveckling. Definitionen lyder: ”en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov”, en definition som med åren blivit vedertagen och väl använd. Enligt rapporten innefattar hållbar utveckling tre delmoment; ekologisk hållbarhet, ekonomisk hållbarhet och social hållbarhet (SEI, 2005).

Hållbarhetsfrågan är alltså både lokal (kommunal planering i Sverige) och global. Miljömål och restriktioner gör oss skyldiga att följa vissa ramar inom vilka vi kan planera våra städer. Forskningen på området är samstämmig; handel i externa lägen är en relativt icke hållbar handel.

Först och främst genererar handel i externa lägen ökad bilanvändning på grund av längre inköpsresor vilket leder till ökad energiförbrukning och koldioxidutsläpp (Hagson, 2003, s.10). Boverket skriver i sin rapport *Dags att handla nu* (2004) att medelavståndet från hemmet till en dagligvarubutik är 1,5 kilometer, att jämföra med några decennier tillbaka när avståndet allt som oftast bara var en kort promenad.

I Forsbergs et al:s undersökning (återgiven i Forsmark, 2001, s.13) studerades sex svenska kommuner i vilka externa handelscentra etablerats. Granskningen visar att genomsnittligen 38% av hushållen i de sex kommunerna bytt inhandlingsaffär sedan externhandel etablerats. Dessutom hade i genomsnitt 29% bytt förstahandsbutik till en butik i ett externt läge. Att svenskar de senaste decennierna har börjat förflytta sig längre sträckor för att handla ter sig ganska tydligt.

Hur stor betydelse har då det externa läget på den miljömässiga påverkan? Vid en studie av två skånska köpcentren, ett beläget i tätortsnära bebyggelse och ett på landsbygden, visade det sig att ju längre från tätort externhandeln finns desto högre blir värdena för avgasutsläpp och bränsleförbrukning per konsument som tar sig dit. Den kvantitativa intervjuundersökningen visade också att de externa handelsområdena ger upphov till ökade utsläpp av växthusgaser bara på grund

av att de finns; hade de inte varit för dem hade konsumenterna handlat mer miljöeffektivt. Dessutom konstaterades i studien att den mer tätortsnära etableringen gav upphov till högre avgasvärden inom tätort än den mer perifera etableringen gjorde (Forsmark, 2001, s.13).

Slutsatser från Vägverkets rapport *Tätortsnära externa affärsetableringar- tillgänglighet och utsläpp* (Vägverket, 2006, s.16) visar att tätortsnära etableringar kan vara nästintill lika stora miljöbovar som en helextern etablering. Detta beror på att trafikarbete och avgasemissioner ökar oavsett var etableringen förläggs. En mer bostadsnära etablering genererar inte enbart konsumenter från närområdet, utan kan potentiellt locka kunder från ett större upptagningsområde och därför bidra nästan lika mycket till ökad biltrafik som en etablering långt ifrån tätort (Vägverket, 2006, s.123). Studien redovisar tre olika typer av handel; centrum-, tätortsnära- och externhandel. Huvudpoängen är att biltrafiken ökar mest vid externhandel, samtidigt belyses att problemen uppstår, om än inte i lika stor utsträckning, vid tätortsnära etableringar. Inköpsresorna till de externa handelsområdena har ofta handel som enda syfte, medan centrum-, och tätortsnära handel är på vägen eller i anslutning till andra målpunkter. Ju mer externt placerad handeln är, desto högre miljöpåverkan (Hagson, 2003, s.11 & Vägverket, 2006, s.123)

Det finns forskning som tyder på att externhandel inte skulle ha så stor miljöpåverkan som viss forskning tyder på. I större städer kan man se ett mönster där konsumenter handlar i externa lägen på vägen från sitt arbete eller i samband med andra resor (Hagson, 2003, s.10–11). I mindre städer däremot ligger externhandeln mer sällan längs rutten från hem och arbete, varför externhandelns påverkan blir som störst i små till medelstora städer.

En annan faktor som sägs vara till fördel för externhandeln är de effektiva varutransporterna. Leveranser till få stora, externa varuhus är effektivare och skonsammare för miljön än leveranser till flera mindre etableringar i stadskärnan. Som Hagson och Mossfeldt skriver (1998 & återgivet i Hagson, 2003, s.6) är ”den effektivaste leveransen den som ingår i en rutt med största möjliga leveransvolym på minsta möjliga antal leveranser och kortast möjliga körsträcka”. Det fastställs att storbutiker bidrar till en effektivare inleverans av dagligvaror. Hagson (2003, s.36) konstaterar dock att den effektiviserade inleveransen som externhandeln innebär aldrig kan kompensera för de skillnader i inköpsresor med bil som handel i externa lägen medför.

Den första etableringen ger störst miljömässig effekt. Detta beror på att den som tidigare promenerat eller cyklat till handeln nu i stället använder bil (Hagson, 2003, s.56). Skulle ytterligare externa handelscentra etableras konkurrerar dessa inte bara med den med bostadsnära handeln, utan även med den redan befintliga externhandelsetableringen.

Handel i externa lägen bidrar alltså till ökad biltrafik vid inköpsresor. Ökad energiåtgång och emissioner samt koldioxidutsläpp rimmar inte med vad som stadgas i svenska miljömål, vilka stadgar följande angående begränsad klimatpåverkan: ”Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig” (Naturvårdsverket, 2017). Länsstyrelsen i Skåne har dessutom nollvision vad gäller exploatering på åkermark. Länsstyrelsen Skåne menar att förtätning av stadsmiljö kan fylla samma behov som exploatering utanför staden, samtidigt som det skulle bespara värdefull åkermark (Länsstyrelsen, 2012). Externa handelscentrum i stadens periferi hamnar ofta på goda jordar – skogsmark och åkermark – något som belyses senare i denna uppsats, med exempel från Lund (se 3.6).



Figur 1 Cykelparkering står för en liten del av den totala parkeringsytan vid Nova Lund. Foto: Jon Nilsson

2.3 Social och ekonomisk påverkan

Handelns strukturomvandling har inte bara inverkan på miljön; sociala och ekonomiska effekter gör sig också tydliga. Trenden går mot färre och större butiker som ett sätt för näringslivet att rationalisera och effektivisera handeln (Elvingsson, 2001, s.4). Vilka effekter på stadskärnan denna strukturomvandling har gällande sociala och ekonomiska faktorer ska framställas nedan. Angående forskningen kan nämnas att den inte är lika samstämmig som den om externhandels påverkan på miljön. Stadskärnans attraktionskraft varierar från stad till stad och den fysiska planeringen kan variera från kommun till kommun. Resonemanget om att stadskärnans vitalitet styrs av en summering av stadens funktioner och fysiska förutsättningar stöds av en studie av HMSO från 1992 (refererad i Trafikverket, 2011, s.44). Dock kan vissa generaliseringar göras och klarhet kan ges till hur effekterna av externa handelscentrum ser ut, vilket ska redovisas nedan.

2.3.1 Sociala effekter

Vilka gynnas av en bilorienterad handel? Grupper med tillgång till bil, givetvis. Att med hjälp av handel i externa lägen främja konkurrens och låga priser (främst på grund av låga markkostnader och stordriftsfördelar) gynnar alltså de samhällsgrupper som äger eller har tillgång till bil. Övriga grupper, de som kanske är i störst behov av konkurrenskraftiga priser, får sämre tillgänglighet till handel och tvingas handla där priserna är som högst, i anslutning till bostaden (Forsmark, 2001, s.14). I mindre orter kan kollektivt resande till handel i externa lägen vara ett alltför tidskrävande alternativ och i vissa fall saknas kollektivtrafikunderlag helt. På så sätt får redan utsatta grupper ännu svårare att tillgodose sina behov och sin rättighet att handla från ett brett utbud med rimliga priser. Lokala servicebutiker har sällan samma möjlighet som externbutikerna att erbjuda ett brett sortiment och samtidigt hålla nere priserna, vilket kan innebära att sådana butiker får svårt att överleva (Elvingsson, 2001, s.8).

Motståndare till etablering av externhandel hävdar ofta att stadskärnan konkurreras ut till fördel för stormarknaderna. Forskning visar däremot att det i första hand inte är stadskärnan som tar den största smällen av externetableringarnas framväxt. Istället är det mindre, omkringliggande orter utanför centralorten samt i centralorternas kranskommuner som drabbas hårdast (Ånstrand, 2008, s.25). En sådan utveckling kan på grund av försummade hyresintäkter leda till minskade resurser till exempelvis underhåll och upprustning, något som på sikt kan vara förödande för förortsområden, som kan komma att förfalla (Åstrand, 2008, s.25 & Forsmark, 2001, s.14).

Boverket menar (2004, s.104) att livsmedelsbutiker i bostadsområden är navet som gör den kommersiella servicen levande på lokal nivå. På 50-talet fanns i Sverige 36 000 livsmedelsbutiker – en siffra som idag är nere på 6000 (Boverket, 2004, s.8). Lokala handelsplatser blir färre vilket tyder på en utglesning av service, något som Boverket ställer sig kritiska mot. Serviceutglesning kan ses som negativt i sig, men även följderna av det är ogynnsamma för medborgarna. Butiker och offentliga mötesplatser i nära anslutning till bostadsområden kan göra att ett område upplevs tryggare, mindre folktomma och attraktivare att bo i. Lokala torg och mötesplatser är alltså viktigt ur ett socialt perspektiv, inte minst i miljonprogramsområden, där serviceutglesningen gör sig som mest påtaglig (Boverket, 2005. s.24 & 103).

2.3.2 Ekonomi och konkurrens

”De konkurrenskraftiga priserna, det breda varuutbudet samt de goda parkeringsmöjligheterna gör att folk från kringliggande kommunerna väljer att storhandla i det externa köpcentrumet. Samtidigt väljer de att även handla i butiker i city, det vill säga kommunen med ett externt köpcentrum attraherar konsumenterna från kranskommunerna”. Så beskriver Fredrik Bergström ett möjligt scenario av en externetablering (Bergström, 2000, s.333). Denna beskrivning bekräftar överspillningseffekten, som kort beskrevs tidigt i denna uppsats. Effekten bygger på att konsumenterna ”dubbelhandlar”, istället för att de byter ut ett inköpsställe mot ett annat, vilket blir scenariot vid den s.k. substitutionseffekten.

Substitutionseffekten innebär istället att konsumenter från centralorten som tidigare handlat i stadskärnan eller vid lokala, bostadsnära affärer byter till en externt belägen affär. Konsumenter från omkringliggande kommuner ersätter handel i den egna kommunen med handel i externa handelscentrum i centralortens kommun (HUI, 2008, s.8). Centralorten, framför allt bostadsnära marknadsplatser, och kranskommuner får då en negativ handelsutveckling till fördel för den externa handelsetableringen.

Stadskärnor har en central roll i det svenska samhället, i dubbel bemärkelse. Sverige är uppbyggt av städer som är omgivna av samhällen och samhällena i sin tur är omgivna av landsbygd. Allt är sammanlänkat med infrastruktur som utgår från stadskärnorna, som alltså utgör navet för hela den svenska modellen. 1900-talets bilorienterade samhälle tillsammans med nya byggnadsideal har kommit att förändra denna unika och fundamentala struktur, vilket medför konsekvenser (Svedström, 1999, s.38). Svedström (1999, s.40) skriver för Boverkets räkning: ”Att slå vakt om handeln i stadskärnan men även i stadsdelscentra och bostadsområden är en angelägen planeringsuppgift”. Vad som åsyftas är vikten, för såväl stad som landsbygd, av fungerande cityhandel. För staden är det av stor vikt eftersom det påverkar näringslivet, turism, attraktionskraft att flytta dit och många andra uppenbara anledningar. Men att handel i stadskärnan skulle ha effekter på landsbygden och mindre orter är måhända inte lika självklart. En levande stadskärna, om än i en mindre tätort på landsbygden, kan vara en avgörande möjlighet för ortens utvecklingspotential och överlevnad. Stadsdelscentran har också en viktig roll i den svenska strukturen. Många gånger funderar de i större tätorter på samma sätt som stadskärnor i mindre orter och har utvecklats i takt med att befolkningen i området ökat (Svedström, 1999, s.40).

Handelns utredningsinstitutets rapport från 2011 beskriver utförligt externhandels effekter avseende konkurrensen den innebär för övriga handlare. Bortsett från hypotetiska ändringar i konsumtionskraft måste externa handelscentrum och befintliga handlare i staden dela på en oförändrad total konsumtion; kakan är lika stor, men fler vill äta av den. Detta, menar Handelns utredningsinstitut, kan leda till att etablerade handlare trängs ut till följd av den ökande konkurrensen från externhandeln, s.k. utträngningseffekt (HUI, 2011, s.47). Rapporten bekräftar dock vad som tidigare stadgats angående cityhandelns konkurrensmöjligheter gentemot externhandeln; stadskärnorna är inte det handelsområde som drabbas hårdast, mindre orter i kommunen såväl som i kranskommuner är de största förlorarna när deras redan bristfälliga serviceapparat konkurreras ut på grund av stormarknaderna.

Istället finns det belegg att tänka sig ett scenario där konkurrensen kan leda till en positiv utveckling för handeln i stadskärnan. Utbudet i externhandelsområden kompletterar många gånger det utbud cityhandeln erbjuder (något som inte verkar applicerbart på Lunds konkurrenssituation med Nova Lund – se exempel nedan under 3.3). Dessutom är konkurrensen mellan cityhandel och externhandel en viktig faktor vad gäller prispress. Lägre priser innebär högre realinkomst för konsumenterna, som kan handla mer för samma pengar. Hypotetiskt kan konkurrensen därför leda till ökad efterfrågan för köpmän såväl i city som externt (HUI, 2011, s.47–49). I realiteten däremot är det oftast externhandeln som vinner i detta konkurrenssläget på grund av låga hyror och stordriftsfördelar.

Vidare förs följande argument som positiva följder av den ökade konkurrensen av externa handelsetableringar: ”En tredje motverkande faktor är att ökad konkurrens från butiker i externa köpcentrum kan leda till problem för köpmän i city initialt, vilket i sin tur kan sänka butikshyrorna

i city”. Ytterligare positivism finns i konkurrensens möjlighet att bli ett incitament för handelsföreningar, politiker och handlare runt om i landet att skapa stadsförnyelseprogram som kan bidra till en mer attraktiv miljö i stadskärnan och på så sätt locka besökare (HUI, 2011, s.47).

Ett kritiskt öga kan se att de senare argumenten grundar sig på att en negativ utveckling uppstår på grund av externhandeln och att lösningen, det vill säga den positiva utvecklingen sedan tillskrivs problemet. Konkurrensen ska slå ut handlare i city för att sänka hyrorna där? Butikslokaler ska stå tomma i våra städer för att ge beslutsfattare ett incitament att skapa program för mer trivsamma miljöer i våra städer? För vidare diskussion härom se 4.3.

3. Exempel från Lunds stadskärna och den halvexterna handelsetableringen Nova Lund

3.1 Bakgrund Nova Lund

”I början av 2000-talet stod Lunds kommun utan större handelsplatser utanför staden. Man värnade om cityhandeln och var mycket försiktig när det kom till byggandet av externa köpcentrum. Trots det fick byggföretaget JM möjlighet att prospektera för ett köpcentrum” (Nova Lund u, å.). Den 19 september 2002 öppnade Nova Lund i utkanten av Lunds västra del.

Ett undantag tillskrevs projektets ursprungliga plan; livsmedelshandel fick inte bedrivas på det nästan 25 000 kvm stora varuhuset (senare utbyggt med ytterligare 6500 kvm), eftersom lokalpolitiker ansåg det bidra till ökad biltrafik i högre utsträckning än handel med mer skrymmande varor (intervju Bengt Aronsson & Nova Lund u, å.).

3.2 Kort om externhandeln regionalt i Skåne

Externhandelsetableringar blev under 1997 en akut angelägenhet i Skåne. Etableringen av externa varuhus och stormarknader nådde nya höjder och de var så attraktiva att öppna att efterfrågan på mark för sådana nyetableringar blev enorm. Troligtvis låg estimerat ökat kundunderlag som följd av öppningen av Öresundsbron bakom denna efterfrågan på nya externa handelsetableringar. Trots ett redan stort utbud av externhandel i länet planerades cirka 20 nya etableringar inom nya eller intill redan existerande handelsområden (Svedström, 1999, s.15).

En Externhandelspolicy från Regionförbundet (på inrådan av Länsstyrelsen) antogs av den dåvarande styrelsen för det nyskapade institutet (Regionförbundet) som dessutom uppmanade skånska kommuner till att använda policyn i den kommunala planeringen. Policyn bestod av fem punkter:

1. Den bör ej bidra till väsentlig utslagning av befintlig handel, som annan kommun vill värna om.
2. Den bör vara förenlig med krav på långsiktigt hållbar utveckling i regionen och med Agenda 21.
3. Den bör inte medföra ökad miljöbelastning genom trafikpåverkan och förfulning av landskapet.
4. Den bör vara tillgänglig inom gångavstånd från stomkollektivtrafiknätet.
5. En konsekvensbeskrivning bör redovisas innan den formella planläggningen enligt PBL inleds, som belyser hur grundkraven 1–4 ovan uppfylls och vars omfattning i övrigt avgörs i samverkan med berörd kommun, Regionförbundet och Länsstyrelsen. Konsekvensbeskrivningen utgör underlag för att bedöma om övervägande skäl talar för att etableringen bör tillstyrkas.

”Det nya regionfullmäktige (dagens Region Skåne) har emellertid nöjt sig med att ge policyn Länsstyrelsen till känna, men i övrigt avstått från att ta ställning till den” (Svedström, 1999, s.15). Här fanns alltså ett embryo till regional styrning vad gäller externhandel, men den är till synes slopad i praktiken och verkar inte ha iakttagits vid etableringen av Nova Lund. Externhandeln skulle komma att få regionala effekter men trots det fick policyn, vars syfte var att lösa problematiken med hjälp av regionala styrmedel, inget genombrott. Kommunernas planmonopol tillåter dem att styra över kommunens mark och Länsstyrelsens roll är begränsad till att bevaka och skydda riksintresse, vilket externhandeln knappast kan anses vara. Skånes Regionförbund är en intresseorganisation av skånska kommuner och regionfullmäktige (Region Skåne) är en politiskt vald organisation – att dessa organ inte delar åsikt är inget anmärkningsvärt. Vad som däremot är beaktansvärt är att det var Länsstyrelsen (läs staten) som initierade policyn som sedan slopades av regionfullmäktige, som ju borde vara längre ner på den politiska hierarkistegen (vidare diskussion härom under 4.2).

3.3 Statistik om förändrade konsumtionsvanor efter etablering av Nova Lund

Det finns ett antal signifikanta anledningar till varför Nova Lunds besökare väljer just den etableringen. Bra, kostnadsfria parkeringsmöjligheter och tillgänglighet med bil är två viktiga faktorer som besökarna ser med Nova Lund. Vad som tydligt särskiljer Nova Lund från Lunds stadskärna är variationen av butiker. ”Butiksmix” är något som lockar besökare till Nova Lund, medan kvalitativa miljöer och mer specialiserade butiksalternativ lockar besökare till stadskärnan (Vägverket, 2006, s. 47).

Så mycket som 60 % av de tillfrågade besökarna på Nova Lund svarade att de ersatt handel i Lunds centrum med handel på Nova. Beroende på var besökarna har sin hemvist har etableringen av Nova Lund påverkat dem olika. Besökare boende inom en 5 km radie från Nova Lund har i signifikativt högre grad än övriga grupper ersatt inköp i Lunds stadskärna (Vägverket, 2006, s. 42). Denna statistik tyder på en viss substitutionseffekt av handel i Lund; bostadsnära centrumhandel ersätts av externhandel i varuhus.

Tidigare redovisades forskning som tyder på att närliggande kommuner och orter utanför centralorten är de som drabbas hårdast av konkurrens från nyetablerad externhandel. En viktig fråga att ställa sig är alltså varifrån Nova Lunds kunder kommer ifrån om de inte tillhör gruppen som övergett stadskärnan för externhandel. Vägverkets undersökning visar att 31 % av Nova Lunds besökare är från den egna kommunen, 33 % kommer från omkringliggande kommuner och 36 % från övriga kommuner (Vägverket, 2006, s. 33). Vad denna statistik entydigt innebär är svårt att säga. En jämförelse med Lunds centrum visar inte alldeles olika siffror; 34 % av centrumhandlarna är bosatta i Lund (Vägverket, 2006, s.33), vilket tyder på att besökare från närliggande orter och kranskommuner står för en relativt stor andel av Lunds cityhandel. Att siffrorna för var besökarna vid Nova Lund och Lunds stadskärna är likartade kan ha sin förklaring i det som tidigare i denna uppsats beskrivits som överspillningseffekt. Besökare vid externhandelsvaruhuset som kommer från närliggande kommuner besöker sedan stadskärnan också, vilket förklarar varför cityhandeln påverkas lindrigt av externhandel.

Att Nova Lund inte enbart konkurrerar med Lunds stadskärna verkar alltså tämligen otvivelaktigt, besökare kommer ofta mer långväga än Lund för att handla i köpcentrumet. Ytterligare belegg för att så skulle vara fallet är det faktum att besökarna vid Nova Lund i stor utsträckning inte har valt det från hemmet närmast tillgängliga varuhuset. Om alla besökare vid Nova Lund besökt sin närmaste medelstora etablering istället för Nova hade det totala trafikarbetet för inköpsresan minskat drastiskt; med hela 56 % (Vägverket, 2006, s.82). En slutsats att dra av statistiken ovan är att en relativt liten del av besökarna på Nova Lund och i Lunds stadskärna är från Lunds kommun. Huruvida externhandeln konkurrerar ut stadskärnans handel verkar alltså inte självklart; en relativt liten del av kundunderlaget i såväl stadskärnan som vid Nova Lund kommer från den egna kommunen. Den miljömässiga påverkan i form av alstrat trafikarbete och emissioner är desto svårare att argumentera emot.

Många butikslokaler i Lunds stadskärna står tomma och fastighetsägare har svårt att hitta näringsidkare som är beredda att betala den höga hyran (Sydsvenska Dagbladet, 2017 & intervju med Tina Le Pluart). Nova själva menar att varuhuset övertagit 30 % av detaljhandeln i kommunen sedan öppnandet 2002 (Vägverket, 2006, s.8). Är det konkurrensen som trots allt har lett till butiksdöd i stadskärnan eller beror den på andra faktorer? Trots det förändrade konkurrensförhållandet verkar cityhandeln klara sig ganska bra, enligt vissa. Ordförande i handelsföreningen menar att konkurrenssituationen är fungerande och att samarbete mellan stadskärna och Nova Lund finns. Hur detta samarbete fungerar framgick inte av samtalet. Andra, bland annat f.d. handlare Tina Le Pluart (se intervju 3.5), är inte lika positiva och ser stor utvecklingspotential i stadskärnan, vars butiksutbud svajar.

73 % av köpen på Nova Lund består av skor och kläder. Centrumhandeln i Lund består till stor del av café- och restaurangbesök och inköp av kläder och skor (Vägverket, s. 52, 2006). Inköpsvarorna på Nova Lund och i centrum verkar alltså vara samma i relativt stor utsträckning, varför man inte kan kalla externhandeln vid Nova Lund för kompletteringshandel; alltså försäljning av varor som ändå inte finns i stadskärnan, vilket vissa förespråkare hävdar.

3.4 Intervju med Bengt Aronsson, f.d. stadsarkitekt Lund

”Ungefär samtidigt som Nova etablerades så började handeln i innerstan sjunka, då kan man fråga sig vad är det som har gjort det – det ligger nära till hands att säga att alla kunderna har åkt till Nova istället. Och det är ett förenklat svar tycker jag”. Så sa Bengt Aronsson, f.d. stadsarkitekt i Lund, på frågan om hur Nova Lund påverkat Lunds stadskärna. Aronsson menar att det är många faktorer som samspelar och kan vara avgörande i diskussionen kring negativa trender i centrumutvecklingen. Ett exempel han nämner rör samordning av öppettider i centrum. Handlare i stadskärnan bestämmer sina egna öppettider, medan Nova-butiker är öppna när varuhuset är öppet. Aronsson menar att samordnade öppettider i stan är viktigt för att locka kunder till stadskärnan, något som i Lund genom åren varit bristfälligt. Varierande konsumtionsvanor, priser och sortiment är också faktorer som har betydelse för stadskärnans minskande handel.

Modern detaljhandel, allt ifrån stora elektronikdjor till möbelvaruhus, bygger på att butikerna gör så stora inköp och har så brett sortiment och stora butikslokaler att den typen av verksamhet inte passar i en stadsmiljö, säger Aronsson.

Aronsson beskriver ett scenario i Lund som skulle kunna liknas vid substitutionseffekten. Han menar att när Nova Lund inte fanns så handlade lundaborna inte i Lund i lika stor omfattning. Den verkliga omsättningen var lägre än den förväntade, medborgarna handlade någon annanstans, inte otänkbart vid närliggande stormarknader Burlöv Center och Center Syd. När Nova öppnade strömmade pengar in, menar Aronsson, folk från andra kommuner körde hit och lundaborna använde kommunens externa handel istället för grannkommunernas.

På ämnet om konkurrensförhållandet mellan kommuner säger Aronsson: ”Konkurrensförhållandet kommuner emellan är en konsekvens av att man saknar regional styrning”. Han nämner Tyskland som ett välfungerande exempel, där det är (motsvarande) Länsstyrelsen som avgör lämpligheten för externa handelscentrum. Vidare påpekar han att konsekvensen av det svenska systemet är att man får en överetablering. Det finns fler handelsplatser än vad som behövs för att tillgodose folkets behov, menar Aronsson. Den av Regionförbundet upprättade handelspolicy som tidigare diskuterats (se 3.2) hade ett tydligt syfte att göra Länsstyrelsen till en mer avgörande instans i fråga om externa handelsetableringar; varför en parallell kan dras till det tyska systemet, där handelns regionala påverkan har lett till en regionalt styrd planprocess. Den svenska handelspolicyen ligger där och skvalpar utan medkännande.

3.5 Intervju med f.d. cityhandlare Tina Le Pluart

Tina Le Pluart har under åtta år drivit sin butik ”Udda Tina” på Lunds bästa adress; mitt på Lilla Fiskaregatan. De senaste tre åren har trenden för cityhandeln varit nedåtgående och enligt Tina beror det till stor del på ändrade konsumtionsbeteende hos kunderna och stigande hyror och fasta kostnader. Tina Le Pluart har drivit sin butik på flera orter, bland annat Malmö och Halmstad utöver Lund, och har många års erfarenhet av cityhandel, inte bara genom den egna butiken, hon har även jobbat flera år på Panduro Hobby.

Tina menar att det rör sig färre och färre människor i Lund city och hon ser flera anledningar till detta. Hon tar upp Halmstad som ett välfungerande exempel; ”Jag blev imponerad över hur mycket folk som rörde sig i Halmstad city och på deras många gågator. Det går inga bussar mitt i centrum, men där är ändå mycket människor”. Utöver det bussfria centrum nämnde Tina parkeringsmöjligheterna i Halmstad som något som fungerade bättre där än i Lund. Parkeringshusen är placerade i nära anslutning till centrum, men inte mitt i smeten. Från parkeringshusen finns kvalitativa gångstråk som tar en in till gågatorna i city. ”Det är lätt att hitta och veta vart man ska ta vägen. Vägen är breddad och prydd med blommor och information om vad som händer i Halmstad” säger Tina och menar att detta är något som underlättar för konsumenter att handla i stan. I Lund däremot finns ett beteende där man kör runt city flera varv för att hitta en parkeringsplats. ”Det är smått kaotiskt. Vissa ger upp” menar Tina och understryker här konkurrensen med externhandeln, där parkeringsmöjligheterna är betydligt bättre. Folk har ingenting emot att ta bilen för att handla och Tina menar att om cityhandeln ska kunna konkurrera med de externa varuhusen så krävs ett mer naturligt och attraktivt sätt att ta sig in i city, även för bilburna besökare.

Att skapa attraktiva miljöer i stadskärnan är alltså något som Tina anser är viktigt för att de fysiska butikerna i city ska kunna överleva. För Udda Tina var det dock de höga hyrorna tillsammans med

förändrade konsumtionsvanor som ledde till att företaget valde att försätta sig i konkurs på egen begäran. ”Köpbeteendet som folk har idag är att man går och tittar och provar i en fysisk butik men man handlar mer och mer på internet. Man använder butiken som ett show room” säger Tina. Vidare menar hon att det kan vara ett illavarslande beteende om mångfald i city skall uppnås eftersom det slår ut handeln i de fysiska butikerna.

Trots att Tinas butik fick läggas ner uppvisas ändå en viss optimism vad gäller centrumhandel och Tina själv tror att det finns sätt att underlätta för cityhandeln i konkurrensen med externa varuhus och e-handel. Tina har själv skrivit till kommunen med förslag på förändringar, däribland det som tidigare skrevs om parkeringsmöjligheter. Utöver det pekar den före detta cityhandlaren på det i Lund bristfälliga samspelet mellan handel och kommun. ”De som jobbar på kommunen måste sätta sig in i den lokala handeln och göra kundundersökningar och kommunicera med de butiker som finns, stora som små” säger hon och menar att det är utifrån sådan statistik man måste jobba vidare; vilka åtgärder behövs för att locka besökare till stan? Drivna, intresserade och kunniga personer måste sitta på de viktiga posterna i kommunen och detsamma gäller för representanter för handeln, i Lund är det handelsföreningen.

Tina håller med om det Bengt Aronsson säger om samordning av öppettider. Om man vill konkurrera med varuhusen så måste man ha öppet när dem har öppet, menar Tina. Externa varuhus går väldigt bra på helgerna, därför borde cityhandlare också ha öppet då. Handlare i city ser problem i att ha söndagsöppet på grund av att den egna ledigheten faller bort och att kunderna är färre än under veckorna, menar Tina. Däremot, fortsätter hon, är snittköpen betydligt större och folk tar mer tid på sig inne i butiken, just för att butiken inte är proppfull.

På frågan om hur man långsiktigt ska lösa problematiken med en nedåtgående handel i svenska stadskärnor och en fortsatt etablering av nya externa varuhus svarade Tina Le Pluart med följande, väl summerande meningar: ”Sträva inte emot, gå med och fundera över vad du kan bidra med för att city ska kunna överleva. Vi ska anpassa oss till den nya generation som kommer och få folk att vilja komma till city i fortsättningen”.

Intervjun avslutades med en intressant diskussion angående hur tomma butikslokaler, i city såväl som i externa köpcentrum, påverkar medborgarna. Om en hyresvärd inte får sin lokal uthyrd söker denne bidrag för sin outhyrda lokal, och varifrån kommer dessa bidrag? Från skattebetalarna såklart. Följaktligen är tomma lokaler (som skulle kunna vara en följd av överetablering av externhandel) inte bara negativa för stadsbilden som såklart blir lidande av tomma butikslokaler, utan också kostsamma för både hyresvärd och för kommunen och dess invånare.

3.6 Länsstyrelsen Skåne – nollvision på åkermark

Länsstyrelsen i Skåne har nollvision om exploatering på åkermark. De menar att merparten av fortsatt exploatering borde ske genom förtätning på befintliga hårdgjorda ytor i städer och tätorter, istället för att expansion utåt på vital åkermark. Vidare fastslår de åkermarkens nationella betydelse (dock ej riksintresse) då den ingår i de grundläggande bestämmelser i Miljöbalken (3 kap 4§) angående hushållning av mark och vatten (SFS 1998:808). Med detta som utgångspunkt menar Larsson och Weber (Länsstyrelsen, 2012) att kommuner måste ta hänsyn till att hushålla med

jordbruksmarken i sin översiktliga planering. ”Översiktsplanen ska redovisa vilken markanvändning som är mest lämplig ur ett hushållningsperspektiv” skriver Larsson och Weber. Nollvisionen är såklart inget bindande styrmedel för kommunerna, men det säger något om vikten av inte utan vidare exploatera på högklassig åkermark, som den i Skåne. Bilorienterad detaljhandel i perifera lägen – är den lämplig ur ett hushållningsperspektiv? Bilden nedan visar platsen där Nova Lund idag ligger. Förutom gårdens och växthusens hårdgjorda ytor är varuhuset uppfört på lundaslättens högklassiga åkermark, som klassas som en av världens bästa.



Figur 2 Pilsåker - idag industriområde där Nova Lund ligger. Foto: Kulturen

4. Diskussion

4.1 Hållbarhets- och miljöperspektiv

Denna avslutande diskussionsdel skall inledas med att återigen understryka hur utbredd handeln i externa lägen faktiskt är och hur det fortfarande idag planeras för ytterligare utbyggnad av densamma. 2016 färdigställdes 200 000 kvadratmeter ny handelsyta i köpcentrum runt om i Sverige (NCSC, 2017). Detta kan sättas i perspektiv med Länsstyrelsens policy att kräva miljökonsekvensbeskrivning för etableringar över 3000 kvadratmeter, vilka i sammanhanget räknas som stora etableringar. Det finns flera anledningar till varför denna policy inte efterföljs som den borde, bland annat att planerna för ett handelsområde är gamla och sedan på senare tid byggts ut, vilket Nova Lund är exempel på (Länsstyrelsen, 2008, s. 6). NCSC skriver också att 2,6 miljoner kvadratmeter ny handelsyta planeras för framtiden (varav bara 1,4 miljoner kvadratmeter förväntas färdigställas, projekt tenderar att ställas in). Den planerade handelsytan uppgår alltså till en yta som motsvarar 520 fotbollsplaner – det efter att det under 2016 färdigställts ny handelsyta motsvarande 40 fotbollsplaner. Deras kartläggning understryker trenden om att handel i externa lägen fortsätter att öka stadigt, liksom utbyggnader vid redan existerande externa varuhus (NCSC, 2017). Att handeln de senaste 50 åren genomgått en strukturomvandling är det svårt att blunda för; externhandeln stod för 41 % av detaljhandeln i Sveriges centralortskommuner (som alla har minst ett externhandelsområde) år 2007 (HUI, 2008, s.14).

Hagson (2003, s.55) skriver i sin vederhäftiga och sakliga studie följande om externhandels miljömässiga påverkan: ”Externa handelsetableringar leder till ökad bilanvändning vid inköpsresor och därmed till ökad energiåtgång och emissioner”. Lunds kommun skriver i sin aktualitetsförklaring av översiktsplanen från 2010 (2014, s.12) att handel i externa lägen inte är förenlig med stadgade miljömål, en restriktiv hållning som delas med många kommuner runt om i landet. Vad som generellt kan sägas om det insamlade forskningsmaterialet angående externhandels miljöpåverkan är att de flesta rapporter säger samma sak; handel i externa lägen är dåligt för miljön. De rapporter som säger något annat säger oftast att externhandel är dåligt för miljön, men inte lika dåligt som annan forskning menar.

I första hand är det de långa inköpsresorna som särskiljer externhandeln från cityhandeln. De som tidigare handlade nära hemmet och tog sig dit till fots eller med cykel för att sedan externhandels framväxt byta till att handla i ett perifert läge och ta sig dit med bil är alltså de största miljöbovarna. Riktigt så är det dock inte, konsumenterna kan inte skuldbeläggas, hävdar Hagson: ”Så länge inte kommunerna och de myndigheter som ansvarar för markanvändningens och infrastrukturens planering uppfyller lagstiftningens intentioner är det orimligt att lägga ansvaret på handeln eller konsumenterna” (Hagson, 2003, s.10). Ett visst kollektivt ansvar kan nog ändå ligga på medborgarna, framför allt i ett så välbärgat land som Sverige. Många har råd att köpa ekologiska varor och tid och möjlighet att åka kollektivt eller cykla istället för att ta bilen och överlag ta miljömedvetna beslut.

Bristen på hållbara transporter till externhandeln gör den otillgänglig, framför allt för de utan tillgång till bil. För att uppfylla de krav som finns krävs omfattande arbete vad gäller just

tillgänglighet och hållbara transportmetoder; en strukturomvandling av handelns strukturomvandling. Viktigt för den här diskussionen är strukturen för svensk planeringsprocess.

4.2 Unik planeringsprocess med planmonopol

Kommunernas planmonopol innebär att de själva förfogar över kommunens mark – utan någon form av regional styrning. Teoretiskt sett skulle alltså varje kommun, stor som liten, kunna ha ett eget varuhus om de bara hittade investerare som var villiga att betala för det. Plan- och bygglagen bygger på att kommunen är självbestämmande vad gäller markanvändning och byggande i kommunen. Men vad säger lagen egentligen om Länsstyrelsen, som ska vara statens osynliga hand som ingriper vid beslut som kan tänkas få oönskade samhällsliga effekter? Det talas mycket om mellankommunal samordning. Om ett planläggningsbeslut inte samordnats mellankommunalt är det Länsstyrelsens skyldighet att ingripa. Länsstyrelsen ska enligt plan- och bygglagen pröva en kommuns beslut att anta, upphäva eller ändra detaljplan om den kan befaras innebära:

1. att riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken inte tillgodoses.
2. att reglering av användning av mark- och vattenområden som angår flera kommuner inte samordnas på lämpligt sätt.
3. att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap miljöbalken inte följs.
4. att en bebyggelse annars blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion (SFS 2010:900)

För att dessa vaga ramar ska få någon genomslagskraft krävs att Länsstyrelsen tolkar lagen extensivt. Svedström (1999) frågar sig om Länsstyrelsen ska ingripa mot varje beslut som skulle kunna medföra olämplig samordning. Svaret på frågan borde vara ja, annars är lagen meningslös, men det blir också motsägelsefullt med tanke på att plan- och bygglagen i sin helhet är uppbyggd på principen att kommunen ska få vara självbestämmande vad gäller markanvändning och byggande. Vad åsyftas då med olämplig mellankommunal samordning? I praktiken är det så att en kommun som inte aktivt motsatt sig ett beslut taget i grannkommunen accepterar beslutet i sin helhet. Ingen invändning betyder alltså att kommunen antas ha gjort de mellankommunala avvägningarna om beslutets konsekvenser och förväntas ha tagit de allmänna intressena för den egna kommunen i beaktning. Gällande externa handelsetableringar och dess miljöpåverkan hade Länsstyrelsen fram till 2008 inte prövat någon plan avseende miljö kvalitetsnormer. Detta är anmärkningsvärt av flera skäl, bland annat av den anledningen att flera kommuner har en restriktiv hållning till externhandel och andra inte har det tyder på att externhandel i många fall har etablerats utan mellankommunal samordning. En annan påfallande anledning är den omfattande forskning som finns på externhandelns miljömässiga påverkan som trots sin entydighet inte lett till fler prövningar från Länsstyrelsens sida. De prövningar av detaljplaner som lett till att externhandelsetableringar blivit indragna har blivit det på grund av bristfällig mellankommunal samordning; något som i sig kan vara svårt att förknippa med kommunernas planmonopol. Miljömålen verkar inte ligga på bordet och Länsstyrelsen skriver: ”Det finns alltså inte någon lag idag som tvingar att planering aktivt ska bidra till ett mer hållbart samhälle” (Länsstyrelsen, 2008). Sverige brukar internationellt ses som ett välutvecklat land vad gäller hållbarhets- och miljöfrågor,

men vad gäller planeringsprocessen och handelsutvecklingen saknas övergripande och bindande miljöpolicy.

Diskussionen om planeringsprocessen i Sverige är viktig för att undvika fortsatt överetablering av externa handelscentra. Svedström (1999) menar att Sverige är i starkt behov av en handelspolicy och vänder blicken mot övriga Europa där exempel finns på länder vars politik i flera fall inskränker möjligheten till bilorienterad externhandel. Som nämnt är externhandel ett fenomen med regional verkan, men som i Sverige planeras på kommunal nivå (Hagson, 2003, s.56). Danmark, Finland, Norge, Tyskland och Storbritannien är exempel på länder vars regionalt styrande organ samt staten har en betydligt starkare roll i den fysiska planeringen.

Danmark har länge haft en tradition av regionalt styrd planering. Danska plan- och bygglagen stadgar att nyetablering av detaljhandel skall förläggas vid stadskärnan. Möbel-, vitvaru-, och byggmaterialhandel är de enda undantagen som görs för handel i externa lägen. Starka restriktioner finns mot externhandelsetableringar och nationella riktlinjer pekar mot en centraliserad stadsutveckling (Hagson, 2003, s.11 & Länsstyrelsen, 2008, s.9). Finland har en policy där varje nyetablering över 3000 kvadratmeter måste föregås av ett mellankommunalt samarbete. Nederländerna har ett system som bygger på minskad biltrafik. Lokalisering av kommersiell verksamhet bestäms av en tillgänglighetsprincip (ABC-principen), där A-lägen är viktiga knutpunkter i kollektivtrafiknätet och C-lägen endast är tillgängliga med bil. I A-lägen tillåts endast sådan butiksverksamhet som genererar mycket besökare och i perifera, bilgynnade lägen tillåts endast verksamheter med mer skrymmande varor, ett system som inte är helt olik det som används i Tyskland (Svedström, 1999, s. 20–22).

Handelspolicy för översiktlig planering finns alltså i många länder i Sveriges närhet, vilket gör det svenska planmonopolet unikt. Som tidigare diskuterats fanns ett embryo till externhandelspolicy även i Sverige (se under 3.2). Anledningen till att Länsstyrelsen initierade policyn var den oro som fanns för överetablering av externhandelsetableringar under början av 2000-talet, i synnerhet i Skåne som i samband med öppnandet av Öresundsbron förväntades få ökat kundunderlag. I korta ordalag var policyns huvudsakliga mål att externhandel inte skulle få slå ut befintlig handel, den skulle vara långsiktigt hållbar, förenlig med Agenda 21 och inte medföra ökad miljöbelastning eller förfullning av landskapet. Dessutom bör den vara tillgänglig inom gångavstånd från befintligt kollektivtrafiknät. Ytterligare ett krav skulle vara att för varje enskild nyetablering skulle en konsekvensbeskrivning upprättas och ratificeras av berörd kommun, Regionförbundet och Länsstyrelsen.

En sådan policy skulle otvivelaktigt begränsa kommunernas planmonopol, men kanske var det just av den anledningen Länsstyrelsen såg behovet av en restriktivare hållning till externhandeln. Planmonopolet är en i teorin god idé som verkligen prioriterar lokalitet, men det sätter otroligt höga krav på kommunerna och samarbete dessa emellan blir av yttersta vikt. Om samarbetet inte är tillräckligt utarbetat blir konsekvenserna många och skadliga, framför allt för mindre kommuner som får svårt att konkurrera när större kommuner satsar hårt på externhandel.

För att återgå till diskussionen om miljöpåverkan – Länsstyrelsen ska pröva kommuns beslut att anta, upphäva eller ändra detaljplan om den befaras innebära att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap miljöbalken inte följs. Vad säger då 5 kap miljöbalken? Den säger bland annat att miljö kvalitetsnormer ska motsvara de krav på miljön som följer av Sveriges medlemskap i

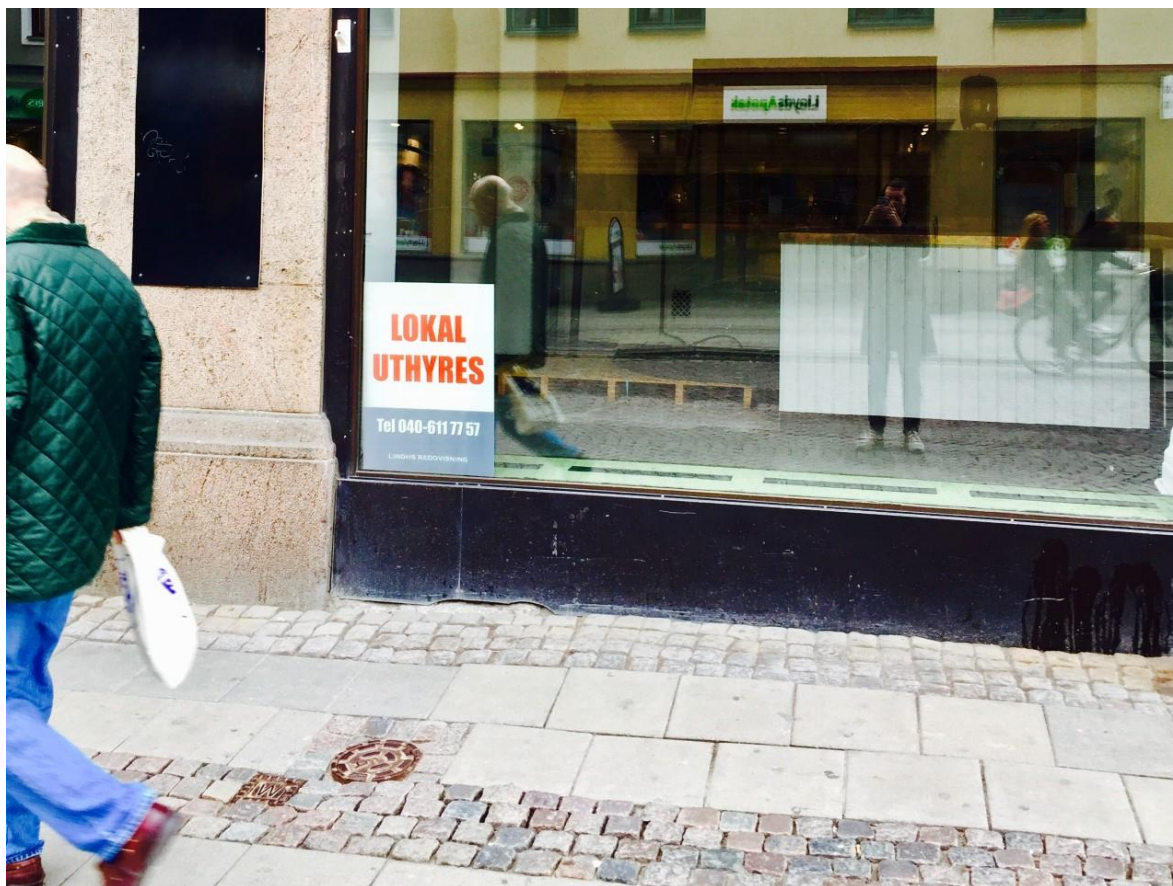
Europeiska unionen (SFS 1998:808). Ökande vägtransporter i Europeiska unionens medlemsländer innebär att vägtransport står för nästintill 75 % av den totala energi som förbrukas för transporter inom EU. För att råda bot på denna ökning har EU stadgat flera mål; Europeiska kommissionen satte 2011 målet: ”att minska utsläppen med 60 procent från 1990 års nivåer till 2050” (Europeiska miljöbyrå, 2016, s. 13–14). Att minska biltrafiken är alltså ett av Europeiska unionen stadgat miljömål. Bilorienterade externhandelsetableringar torde inte vara förenliga med dessa mål från Europeiska unionen, vilka Sverige ställt sig bakom.

4.3 Konkurrens och fri marknad

En fri marknad är en viktig del av vårt demokratiska och ekonomiska system. Priser baseras på tillgång och efterfrågan och konkurrens mellan privata aktörer är det som driver marknaden framåt. Tidigare i denna uppsats beskrevs vilka fördelar redovisad forskning ser med den ökade konkurrensen från externa handelscentra gentemot svenska stadskärnor. Handels utvecklingsråd (2011, s.47) är positiva till den ökande konkurrensen avseende två, potentiellt uppseendeväckande, punkter konkurrensen bidrar till:

- 1) ”problem för köpmän i city initialt, vilket i sin tur kan sänka hyrorna i city” (HUI, 2011, s.47)
- 2) ”att butiks innehavare i city och lokala politiker får incitament att dra igång stadsförnyelseprogram som bidrar till att göra stadskärnan till ett intressant alternativ” (HUI, 2011, s.47)

Vad som kan ses som anmärkningsvärt i ett sådant resonemang är att skadan redan är skedd och den positiva effekt man ser innebär bara att problemet är löst – delvis. Det går att planera för att undvika externhandels negativa effekter, många andra länder i Europa gör det (se ovan om exempelvis Danmarks restriktiva hållning gentemot externhandelsetableringar). Handels utredningsinstitutets resonemang stipulerar istället en utveckling där vi låter den fria konkurrensen drabba handlare i city och potentiellt miljön i stadskärnan i stort och därefter lösa de problem som uppstått. Huruvida den fria konkurrensen ska få vara totalt gränslös eller om Sverige borde ta efter länder såsom Danmark och styra handelsutvecklingen genom den fysiska planeringen är en viktig fråga att belysa (vidare fördjupning i den frågan finns det emellertid inte utrymme för i denna uppsats). Det skall dock tilläggas att exempel finns på städer som vänt konkurrensen från externa varuhus till positiv utveckling av stadskärnan, där handels utvecklingsråd nämner Jönköping som en välfungerande förebild. I slutet av 80-talet etablerades det halvexterna köpcentrumet A6 som på kort tid lockade konsumenter från Jönköping och omkringliggande städer och kommuner. Konkurrensen från A6 gjorde sig direkt påtaglig för stadskärnan som tappade köpkraft till det nya varuhuset. Men tack vare satsningar på stadsmiljön och cityhandeln i Jönköping kunde de förlorade marknadsandelarna efter en tid vinnas tillbaka (HUI, 2011, s.48–49). Investeringar i stadsförnyelseprogram och uppfräschning av en stadskärna kan således i vissa fall vara välinvesterade pengar och en viktig del av det kommunala arbetet i konkurrenssituationen mellan cityhandel och externhandel.



Figur 3 Tomma butikslokaler i stadsmiljö är negativt för stadsbilden och kostsamt för kommunen. Foto: Jon Nilsson

4.4 Utsatta grupper drabbas hårdast

Den externa handeln är allt som oftast bilburen. I vägverkets studie (Vägverket, 2006) hade i genomsnitt nästan 80 % av besökarna vid de tre undersökta varuhusen tagit sig dit med bil. Tillgång till bil är en lyxvara och med stigande olje- och bensinpriser lär det även fortsättningsvis vara så att bilen som transportmedel endast är tillgänglig för de välbärgade grupperna i samhället. Att konsumenter vill ha ett så brett utbud som möjligt till ett så förmånligt pris som möjligt är det inget tvivel om – människor är dessutom ofta villiga att förflytta sig långa sträckor för att hitta den marknadsplats som erbjuder denna service (HUI, 2011, s.49). En utglesning av service (36 000 butiker har blivit 6000) innebär att avståndet från hemmet till affären generellt blir längre. Den lokala och bostadsnära servicen konkurreras ut när fler väljer att handla i externa handelscentrum (Forsmark, 2001, s. 15). Förlorade marknadsandelar resulterar ofta i att en butik måste höja sina priser – lokala servicebutiker tappar kunder till externhandeln och höjer priserna vilket drabbar de som inte har möjlighet att handla i ett externt varuhus. Pensionärer, handikappade, ensamstående mödrar och andra utsatta grupper tvingas således handla i de butiker som (på grund av konkurrensen) har sämst utbud och högst priser. Jens Forsmark skriver i sin rapport för Svenska Naturskyddsföreningen: ”De kan få svårt att ta sig till affären och måste få hjälp av hemtjänsten eller någon annan att göra sina inköp, med försämrade livskvalitet och ökade samhällskostnader som följd” (Forsmark, 2001, s.14). Rapporten redovisar också material från ett forskningsprojekt vid

Väg- och Transportforskningsinstitutet vid Linköpings Universitet vars syfte bland annat var att utröna hur människor värderar tillgängligheten till affärer – såväl bostadsnära som i externa lägen. Det konstaterades att en stor del av de tillfrågade hushållen helst skulle gjort majoriteten av sina inköp i en välsorterad, lokal butik. Sådana butiker har dock, som sagt, svårt att överleva eftersom externa varuhus kan erbjuda lägre priser vilket innebär ett uttunnat underlag för lokala butiker (Forsmark, 2001, s.14).

En fri marknad är viktig, men till vilket pris? Om konkurrensen från den fria marknaden innebär att klyftorna mellan samhällsgrupper växer och att vi kör mer bil än vi borde ur ett miljömässigt hänseende – kanske borde politiker och beslutsfattare se över sina alternativ. Norge beslutade 1998 om ett moratorium som i princip satte totalstopp för etablering av nya externa handelsetableringar i fem år (Svedström, 1999, s.20). Sverige behöver inte vidta sådana extrema åtgärder, men ett system som begränsar näringslivets avgörande roll och sätter människor och miljö i högre prioritet är troligtvis inte orimligt ur ett demokratiskt perspektiv.

4.5 Landsbygdens förfall?

Glesbygdverket var troligtvis en av de största motståndarna till fortsatt extensiv etablering av externhandel – med den enkla förklaringen att gles- och landsbygden är de områden där effekterna av externhandel gjort sig som mest märkbar på kortast tid. Mellan åren 1996 och 2001 förlorade drygt 300 orter i Sverige sin sista livsmedelsbutik och antalet dagligvarubutiker i gles- och tätortsnära landsbygd minskade med 13 %. Verket förklarar serviceutarmningen med urbanisering och låg köptrohet som konsekvens av konkurrens från stormarknader (Glesbygdverket, 2002). Att bibehålla en levande landsbygd med ett lokalt serviceutbud är grundläggande för ett fungerande samhälle, i synnerhet i ett stort land som Sverige där stadsmiljö står för en relativt liten del av den totala markytan. Den serviceutglesning vi sett de senaste 50 åren innebär att folk får längre till handel, inte minst på landsbygden där avstånden ofta är långa redan från början. Långa avstånd ställer krav på infrastruktur och infrastruktur är dyrt. Kostnaderna är dessutom inte engångskostnader - underhåll, belysningsarmatur, snöröjning med mera är återkommande kostnader som blir högre med ökande avstånd för infrastrukturen. Dessutom finns hälsorelaterade risker med ökande avstånd för landsbygdsbor, vilka också kan bli kostsamma. Vardagsmotion i form av gång och cykel till arbete eller en lokal marknadsplats måste på grund av utglesning ersättas med stillasittande i bil i områden som präglas av utglesning, vilket i sin tur leder till ökad risk för fetma och hjärt- och kärlsjukdomar och stora samhällskostnader (Kummel, 2006, s.33). Linda Kummel skriver för Svenska Naturskyddsföreningen: ”Ökade avstånd, otrygghet i gång- och cykelnätet samt brist på kollektivtrafik kan göra att befolkningen i glesa områden väljer att åka bil eller skjutsas i större utsträckning, än den del av befolkningen som bor i täta strukturer och stadskärnor”. Vidare skriver Kummel att den som åker bil till jobbet istället för att gå, cykla eller åka kollektivt löper 50 % större risk att drabbas av hjärtinfarkt (Kummel, 2006, s.33). En slutsats av detta kan vara att handelns strukturomvandling, som innebär färre och större butiker, leder till ökade avstånd för människor på landsbygden vars lokala service får svårt att överleva när urbanisering och konkurrens från externa stormarknader ökar.

5. Slutsats

I ljuset av de miljömål som finns från svensk regering, Europeiska unionen samt FN borde bilgenererande externhandel inte tillåtas i den utsträckning den gör idag. Handel i externa lägen får regional verkan och planprocessen borde anpassas utefter detta. Det kommunala planmonopolet kan behöva begränsas, liksom den fria marknadens makt. Detta kan tyckas kontroversiellt, men välfungerande exempel finns på flera håll runt om i Europa. En restriktiv hållning gentemot externetableringar hade lett till en mer hållbar och rättvis handelsutveckling. Marknaden kan lösa många problem på egen hand men den tar sällan hållbarhet och rättvisa i beaktan.

Denna uppsats huvudslutsatser är att Sverige behöver upprätta handelspolicys för att styra den externa handeln, regionalt eller nationellt, vilka bör belysa följande grundläggande aspekter angående en etablerings lämplighet:

- **Miljöpåverkan.** Miljökonsekvensbeskrivning bör vara obligatoriskt för alla detaljplaner, från stora nyetableringar till mindre kompletteringar till befintliga externa varuhus. En djup analys av en etablerings miljömässiga hållbarhet ska föreligga, inte enbart vad gäller etableringens påverkan på närområdet utan även estimerade förändringar i det totala trafikarbetet för inköpsresor osv. Långa inköpsresor bör motverkas så långt det är möjligt.
- **Sociala aspekter och rättvisefrågor.** En nyetablering som riskerar utkonkurrera service och folkliv i befintliga bostadsområden eller stadskärna bör betraktas som tämligen olämplig. Bilgynnad externhandel gynnar de som har tillgång till bil, men missgynnar de som inte har det. Befolkade, livfulla och konkurrenskraftiga stadskärnor och bostadsområden innebär viktiga och samhällsnyttiga mötesplatser för många människor, vilket ytterligare serviceutglesning skulle motverka. Handel ska planeras med utgångspunkt att ge ”så många konsumenter som möjligt tillfälle att välja inköpsställen utifrån sina önskemål vad gäller avstånd och kommunikationssätt, pris, sortiment, kvalitet och service” (Svedström, 1999, s.42).
- **Samhällsekonomiska aspekter.** Nyetablering av externhandel kan initialt ha positiva effekter på den kommunala ekonomin (ofta på närliggande kommuners bekostnad), men det finns kostnader för etableringskommunen som måste belysas. Kommunala investeringar, ökade drift- och trafikarbetskostnader, kommunikationer, underhåll och sociala kostnader för hemtjänst och liknande för att förse exempelvis handikappade och sjuka med varor när deras lokala butiker tvingas stänga är några av de aspekter som bör belysas. Serviceutarmning och minskad attraktivitet i stadsmiljö kan dessutom bidra till minskade turismintäkter.
- **Arbetsmarknad.** Ökad sysselsättning brukar ofta tillskrivas externhandelsetableringarnas positiva sida. Så kan det vara, men ökningen måste vara bestående. Den totala sysselsättningen ökar inte om omsättningsökningen vid en nyetablering sker på någon annans omsättningsminskning. Däremot kan sysselsättningen totalt sett långsiktigt öka om sortimentet i en nyetablering kompletterar det befintliga sortimentet. ”Om en ny stormarknad slår ut handel bedriven i småföretagsform, kan de negativa effekterna på sysselsättningen komma att överväga på sikt” (Svedström, 1999, s.46).

Sammanfattningsvis kan sägas att det behövs mer genomgående analyser och bakgrundsarbete bakom varje externt handelscentrum än vad som krävs idag. Externhandeln har lett till en

strukturomvandling av handelns utveckling och effekterna av detta pekar på att viss försiktighet inför fortsatt etablering av externt belägen handel kan behöva iakttas.

6.0 Referenser

6.1 Vetenskapliga artiklar

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

Emenius, Hanna (2012). *Vägen till externhandel*. Karlskrona: Blekinge tekniska högskola

Hagson, Anders (2003). *Effekter av externetablerad handel, särskilt dagligvaruhandel, på trafikarbete och miljö. - En kunskapsöversikt*. Göteborg: Chalmers universitet

Hagson, Anders, Mossfeldt, Lars (1998). *Varutransporter till externa köpcentra och innerstadshandel - En jämförande studie av effekter på trafikarbete och miljö*. Göteborg: byggforskningsrådet och KFB Rapport 1998:3

Holm, Helena och Svedström, Stellan (2004). *Dags att handla nu - Detaljhandeln och en hållbarsambällsutveckling*. Karlskrona: Boverket

Holst, Helena (2013). *Centrumhandel i relation till externhandel – en fallstudie om Strängnäs*: Umeå Universitet

HUI- research, (2011). *Kampen om köpkraften- handeln i framtiden*. Stockholm: Handels utredningsinstitut

Malmsten, Peter (2002). *Länsstyrelsernas och de regionala självstyrelseorganens syn på utvecklingen av kommersiell och offentlig service i gles- och landsbygdsområden år 2001*. Stockholm: Glesbygdsverket

Rämme, Ulf, Rosén, Erika (2008). *Hot eller möjlighet? En analys av externhandels effekter på den etablerade handeln*. Stockholm: Handels utredningsinstitut

Svedström, Stellan (1999). *Handel i planeringen*. Karlskrona: Boverket.

6.2 Rapporter

Elvingson, Per (2001). *Stormarknaderna och miljön, Kunskapsöversikt och förslag till åtgärder*. Stockholm: Sammanställd på uppdrag av Svenska Naturskyddsföreningen.

Europeiska Miljöbyrån (2016). *Mot en ren och smart mobilitet – Transporter och miljö i Europa*. Luxemburg: Europeiska unionens publikationsbyrå.

Forsmark, Jens (2001). *Utbyggnadsplaner för externhandel i Sverige*. Stockholm: Svenska Naturskyddsföreningen.

Kummel, Linda (2006). *Den glesa staden – Staden, transporterna och stadsutglesningen – ett diskussionsunderlag*. Stockholm: Svenska Naturskyddsföreningen.

Neergaard, K, Smidfelt Rosqvist, L, Viklund, L, Ljungberg, C, Modig, K och Edding, J, Trivector Traffic (2006). *Tätortsnära externa affärsetableringar – tillgänglighet och utsläpp*. Borlänge: Vägverket.

SEI (Stockholm Environment Institute) och Docere Intelligence AB (2005) *Hållbar utveckling i RUF5 2001-En analys av resonemang och perspektiv inför kommande regional utvecklingsplanering*. Stockholm: Strömbergs distribution AB.

6.3 Internetkällor

Lunds kommun (2014). *Aktualitetsförklaring av ÖP 2012*. Tillgänglig:

https://www.lund.se/globalassets/lund.se/traf_infra/oversiktsplan/underlag-infor-aktualitetsforklaring-av-op-2010.pdf [Hämtad 2017-05-11]

Länsstyrelsen (2008). *Extern handel i planeringen – en lägesredovisning*. Malmö: Länsstyrelsen i Skåne, plan- och bostadssektionen. Tillgänglig:

<http://www.lansstyrelsen.se/skane/SiteCollectionDocuments/sv/publikationer/pluskatalogen/Externhandeliplaneringen.pdf> [Hämtad 2017-05-11]

Naturvårdsverket (2017). *Begränsad Miljöpåverkan*. Tillgänglig:

<http://www.miljomal.se/Miljomalen/1-Begransad-klimatpaverkan/> [Hämtad 2017-05-18]

Nova Lund, u, å. Tillgänglig: <http://novalund.se/om-oss/var-historia-2/#> [Hämtad 2017-05-11]

Pressmeddelande NCSC (Nordic council of shopping centres), Författare okänd, 2017. Tillgänglig:

<http://www.mynewsdesk.com/se/ncscsverige/pressreleases/rekordhoegt-intresse-foer-koepcentrum-1831973> [Hämtad 2017-05-11]

Proposition 1997/98: 145. *Svenska miljömål. Miljöpolitik för ett hållbart Sverige*.

Regeringens skrivelse 2003/04:129 (2003). *En svensk strategi för hållbar utveckling – ekonomisk, social och miljömässig*. Stockholm: Regeringskansliet. Tillgänglig:

<http://www.regeringen.se/contentassets/63e668addc0d42e18d9c7de7fdc6f2db/en-svensk-strategi-for-hallbar-utveckling> [Hämtad 2017-05-11]

SFS 1998:808. *Miljöbalken*. Tillgänglig:

<http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19980808.HTM> [Hämtad 2017-05-22]

SFS 2010:900. *Plan- och bygglagen*. Tillgänglig:

<http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/20100900.htm> [Hämtad 2017-05-22]

Weber, Elisabet och Larsson, Anders (2012). *Vill Länsstyrelsen stoppa utvecklingen i Skåne genom sin "nollvision" för byggande på åkermark?*. Länsstyrelsen. Tillgänglig:

http://www.lansstyrelsen.se/skane/SiteCollectionDocuments/Sv/miljo-och-klimat/miljomal/konferens-2012/5_Akermark_AL_EW_20121026.pdf [Hämtad 2017-05-11]

6.4 Fotografier

Kulturen – databasen för museisamlingar. Tillgänglig:
<http://carl.kulturen.com/web/object/176352> [Hämtad 2017-05-11]

6.5 Tidningsartiklar

Ekström, Andreas. 2017. Ett problem som marknaden inte löser. *Sydsvenska Dagbladet*. 23 april.

Wikner, Hans. 2005. Fler butiker vid Nova Lund. *Sydsvenska Dagbladet*. 15 augusti. Tillgänglig:
<http://www.sydsvenskan.se/2005-08-15/fler-butiker-vid-nova-lund> [Hämtad 2017-05-11]

6.6 Muntliga källor

Intervjuer:

Aronsson, Bengt. Pensionerad f.d. stadsarkitekt i Lund. 2017. Intervju 7 april.

Le Pluart, Tina. F.d. butiksägare i Lund stadskärna. 2017. Intervju 2 maj.

Telefonsamtal:

von Gegerfelt, Mai. Ordförande för handelsföreningen i Lund. 2017. Telefonsamtal.