

En levande stadskärna?

Stina Klyft

Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap, SLU
Alnarp

Examensarbete inom landskapsarkitekturprogrammet 2008:48

En levande stadskärna?

Stina Klyft

Handledare: Helena Mellqvist

Examinator: Arne Nordius

Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap, SLU
Alnarp

Examensarbete inom landskapsarkitekturprogrammet 15 hp

Huvudämne: landskapsplanering 2008:48

Sammanfattning

Denna uppsats försöker ge en inblick i planerarens situation i utvecklingen av olika handelsetableringar i staden. Dels vad de påverkas och styrs av och dels hur handelsetableringar i stadens utkant påverkar handeln och folklivet inne i stadskärnan. Uppsatsen påstås inte redogöra för alla möjliga aspekter angående planerarens roll berörande handelsetableringar av köpcentra i stadens utkant utan ger mer en insyn av hur situationen i en kommun idag kan vara samt vilka problem och drivkrafter planeraren möter. En utgångspunkt i arbetet har varit Boverkets utgivningar i ämnet samt intervjuer med ett fåtal planerare om handelssituationen i deras kommun. Handels betydelse för stadskärnan och dess liv tas upp. Andra aspekter som behandlas är nationella miljö kvalitetsmål, några av kommunens skyldigheter samt vad som görs för att uppnå en balans mellan handel i stadskärna och externa köpcentrum. Det kan konstateras att handelssituationen i en stad är mycket komplex. Den styrs av kommunens politiker och gemensamma miljömål samt starka handels- och fastighetsbolag med enskilda ekonomiska intressen vilka har stor påverkan vid planering och byggande av dessa externa handelsetableringar. Beskrivandet av planerarens roll i utvecklingen av köpcentrum i stadens utkant är svårt att få grepp om. Men störst påverkan verkar det politiska systemet ha som råder i en kommun. Slutsatser berörande handel är att dess betydelse för staden är oerhört viktig och de externa handelslokaliseringar som sker idag tar inte hänsyn till de svagas intressen i samhället och går inte samman med uppsatta miljö kvalitetsmål.

Ämnesord: handel, köpcentrum, stadskärna, planerare, miljö kvalitetsmål

Abstract

This essay wants to give the reader a glimpse of a planner's situation in the development of different commercial establishments in a town. What they are influenced and directed by and also how these commercial establishments in the town borders effects the commerce and the life in the town center. This essay doesn't declare to bring up all possible aspects concerning the planner's role regarding these commercial establishments in the town borders. It wants more to give a glimpse of how the situation today can be in a municipality and what problems and driving forces a planner has to deal with. A starting-point in my work has been publications from the Swedish authority Boverket in the subject and interviews with a few planners about the commercial situation in their municipality. The commercial importance for the town center and its life is brought up. Other aspects that are discussed are national environmental quality goals, some of the municipality obligations and what is done to create a balance between commercial establishments in the town center and the town borders. It can be certified that the commercial situation in a town is very complex. It is directed by the municipality's politicians and national environmental quality goals as well as strong commercial- and real estate companies with private economical interest, which today have a big influence in the planning and building of these commercial establishments in the town borders. The description of the planner's role in this development is very hard to get a hang of. But the biggest influence seems to be the politic system that rules in a municipality. Conclusions concerning the commerce are its essential importance for the town. These commercial establishments that is happening in the town borders today does not consider the weaker inhabitants' interests and does not connect with the environmental quality goals.

Subject words: commercial establishments, shopping center, town center, planning, environmental quality goal

Innehållsförteckning

INLEDNING	6
BAKGRUND	7
AVGRÄNSNING	8
FRÅGESTÄLLNINGAR	9
MÅL	9
SYFTE	9
METOD	9
INTERVJUER	9
METODDISKUSSION	10
TYDLIGGÖRANDE AV BEGREPP	11
STADSKÄRNA	11
HANDEL	12
KÖPCENTRUM I UTKANTEN AV STAD OCH SAMHÄLLE	13
HÅLLBAR UTVECKLING	13
DEN KOMPLEXA SITUATIONEN VID STORA HANDELSETABLERINGAR ...	15
BEVAKANDET AV DET ALLMÄNNA INTRESSET OCH DE NÄRLIGGANDE KOMMUNERNA	15
MOTSÄGELSER AV STORA HANDELSETABLERINGAR I STADSRANDEN I FÖRHÅLLANDE TILL NATIONELLA MILJÖMÅL	16
PRESENTATION AV INTERVJUPERSONER	19
INTERVJUER	19
UTVECKLING AV KÖPCENTRUM I UTKANTEN AV STADEN	19
FÖREKOMST AV LIKNANDE SATSNING I STADSKÄRNAN	20
HANDELSPOLICY I KOMMUNEN DÄR HANDELN BEHANDLAS UTIFRÅN ETT HELHETSPERSPEKTIV FÖR STADEN	20
DEN PERSONLIGA ÅSIKTEN; EN FRÅGA OM HÅLLBAR UTVECKLING	21
VAD STYRS MAN MEST AV SOM PLANERARE I EN KOMMUN	21
HUR STORT UTRYMME FÅR MAN SOM PERSON?	22
DISKUSSION	23
LITTERATURLISTA	26
MUNTLLIGA KÄLLOR	27

Inledning

Mitt val av ämne är knutet till min hemstad Växjö, en relativt stor stad med 65 000 invånare beläget mitt i de mörka skogarna av Småland. Under de senaste åren har fler och fler stora butikskedjor etablerat sig mer eller mindre i utkanten av staden med fokus på ett antal platser. Som stora fyrkantiga klossar ploppar de upp ur marken, omgivna av stora öppna parkeringsplatser som vissa timmar av dagen är fulla med bilar men större delar av dygnets timmar står öde. Några affärer inne i stan och i utkanten har fått stänga igen p.g.a. alla nya butiksetableringar. Detta har väckt många funderingar och frågor hos mig. I Växjö har inget stort köpcentrum i form av en galleria etablerats, som direkt konkurrerar med stadskärnan men jag är övertygad att man har märkt en stor skillnad. Hur påverkar detta folklivet och handeln inne i stadskärnan? Denna utveckling inom handeln har gått mycket fort, för att inte säga explosionsartat. Jag är tveksam över om folk är medvetna om vilka konsekvenserna kan bli då de väljer dessa butiker i utkanten framför stadskärnan. Jag är övertygad om att folk vill ha en levande stadskärna, där de ute i den friska luften kan strosa omkring i en trivsamt stadsmiljö för att handla, träffa folk eller bara vara. Tid och pengar styr oss själva och den värld vi lever i, en värld där vår egen vilja har stort utrymme och många valmöjligheter. Med ökad frihet kommer ökade krav på större medvetenhet och jag är rädd att folk inte inser konsekvenserna av sina val förrän det är för sent. Stadskärnan står då öde och tom och är inte längre det pulserade hjärta det en gång var. Jag tror inte heller att etablering och utbyggande av extern handel går att förena med en hållbar utveckling av samhället. Dessa handelsetableringar i stadens utkant bidrar till ett ökat bilanvändande och deras utformning och planläggning gör det svårt att i framtiden utnyttja området till något annat än storskalig handel.

Bakgrund

Stadskärnan

Stellan Svedström arbetar på Boverket och var projektledare vid framtagandet av boken *Handeln i planeringen* (1999). Han skriver att god tillgänglighet har varit en viktig aspekt då städer runt om i Europa har växt fram. Där olika transportmedel har mötts eller korsats har marknadsplatser bildats. Så småningom har bebyggelse uppförts och allt eftersom har en stad växt fram. Utifrån detta förstår man handelns betydelse för staden, det var handeln som gav staden dess liv och även förutsättningen att fortsätta finnas till. (Svedström, 1999, s 13)

Christer Ahlberger, tidigare dekanus på den humanistiska fakulteten vid Göteborgs universitet, skriver i boken *Den svenska staden – vinnare & förlorare* (2001) att städerna har fortsatt att vara ett centrum för handel. Gränsen mellan stad och landsbygd innebar förr en skillnad på uppdelning av arbetsuppgifter och ekonomiska funktioner som var bevakad och hårt lagbunden. Under inflytande av övriga Europa ansåg statsmakten att invånarna på landsbygden skulle livnära sig på jordbruk medan stadsinvånarna skulle ägna sig åt handel och hantverk. (Ahlberger, 2001, s 15)

I dagens samhälle har gränsen mellan stad och landsbygd praktiskt taget suddats ut i människornas vardag i och med industrialiseringen och bilens intåg. Omkring de dåvarande städerna byggdes industrier och bostäder upp till den inströmmande arbetskraften från landsbygden. Stadsgränsen blev mer och mer flytande. De senare decenniernas tillkomst av betong- och villaförorter och urbanisering av landsbygden är en följd av vår nya livsstil. En livsstil där inga avstånd är för stora, oberoende av om det handlar om hem, jobb eller semester. I denna nya värld behöver nya behov tillfredsställas. Den äldre bebyggelsen i städernas centrum var och är inte anpassad för bilen. De nya vägarnas och parkeringsplatsernas stora behov av plats är mycket svåra att tillgodose. (Ahlberger, 2001, s 9 och 107)

Handel

Denna nya livsstil har lett till en stor förändring inom handeln, från ett stort antal av småbutiker till ett mindre antal storbutiker. Utvecklingen började under 1960-talet då varuhus anlades inne i stadskärnorna, handeln blev alltmer storskalig och fortsatte att utvecklas till de externa och bilorienterade storbutiker och köpcentrum som vi idag ser i utkanten av många samhällen. Handeln utgör idag en viktig del i det svenska näringslivet och anses vara en tillväxtmotor i svensk samhällsekonomi. Denna utveckling har bidragit till att anläggandet av stora köpcentrum har blivit en mycket lönsam affärsidé som flera företag har specialiserat sig på. En ny förändring och återgång till fler mindre bostadsnära butiker börjar dock synas och satsningar görs på stadskärnorna i många städer. (Svedström, 1999, s 15-16 och 25)

Köpcentrum i utkanten av stad eller samhälle

Landskapsarkitekten Sara Fahlsten skriver i sitt examensarbete *Urbana utväxter: konsumtionskoncentrat* (2006) att köpcentrum har sitt ursprung i de varuhus som

vuxte fram i Paris under första delen av 1800-talet. De gick under namnet passager och innefattade flera butiker under samma tak där man fritt kunde gå runt och titta på varor med fast pris vilket var en ny företeelse. Som en del av den första världsutställningen, byggdes 1851 Crystal Palace i Hyde Park i London. Byggnaden bestod av glas med en stomme av järnbalkar vilket tydligt visade industrialiseringens stora tekniska framsteg. Huvudsyftet var uppvisandet av varor och en uppmuntran till utveckling inom handeln och industrin. Med Crystal Palace som inspiration byggdes flera inglasade passager i Paris under slutet av 1800-talet, där folk kunde shoppa helt oberoende av vädret. (Fahlsten, 2006, s 14)

För att undkomma städernas allt ohälsosammare miljö ville folk under 1950-60-talet flytta ut till landsbygden igen. Detta blev möjligt i och med bilens intåg i vardagen och förorter runt om städerna började växa fram vilket ställde nya krav på närhet till handel och service. Avståndet mellan stadskärnan och boendet hade ökat och handeln blev tvungen att finna en lösning som passade de nya bilburna kunderna. Butiker och annan service anlades samlad runt ett litet öppet torg vars baksida anslöt till stora parkeringsplatser. Dessa kompletterades senare av parkering utmed vägen vilket lockade fler till att stanna. Snart omgavs dessa små torg av stora parkeringsytor och den tidigare nära bosatta kundkretsen hade flyttat därifrån. 1980-talets ekonomiska högkonjunktur bidrog till en snabbt växande medelklass med stor köpkraft. De medverkade till bildandet av en mer specifik och nischad handel, storköpsmiljöer skiljdes från exklusiva gallerior, och under 1990-talet byggdes flera externa köpcentrum som alternativ till stadens kärna och centrum. Dessa köpcentrum har i de flesta städer och samhällen slagit hårt mot stadsdelscentra och stadskärnor. (Fahlsten, 2006, s 15)

Avgränsning

När jag bestämde mig för detta ämne så insåg jag inte dess omfattning, alla de aspekter och skikt som fanns att undersöka. I min sökning för att begränsa ämnet och ta reda på vart mitt största intresse låg upptäckte jag att det jag hade svårast att förstå var hur en persons egenskaper kunde tillåta denna utveckling utan att inse dess inverknings och konsekvenser för framtiden. Därför valde jag att avgränsa mig genom att se och försöka förstå situationen ur en planerares perspektiv.

Min intention var från början att definiera olika typer av samhällen där handelsstrukturen skiljde sig åt. Detta för att få en så bred bild som möjligt av olika situationer som kan uppstå i städer och samhällen i Sverige och problem som kan uppkomma. Att det nu inte blev så beror på att jag inte ansåg mig hinna med detta inom ramen för kursen. Jag insåg inte när jag bestämde mig för detta problemområde hur mycket tid det skulle innebära att först definiera de olika samhällstyperna och sedan hitta verkliga samhällen motsvarande de olika definitionerna, som också var intresserade att ställa upp på intervju. Därför bestämde jag mig för att välja intervjupersoner på annat sätt.

Frågeställningar

Vilka drivkrafter styr en planerare idag?

Hur påverkas folklivet och handeln inne i stadskärnan i förhållande till köpcentrum i utkanten av staden?

Mål

Målet med min uppsats är att

- Få större insikt i planerarens situation idag i relation till tätortens utveckling, med fokus på en levande stadskärna i förhållande till köpcentrum i utkanten.
- Få ökad insikt om de olika drivkrafter, påtryckningar och aktörer som påverkar utvecklingen av en stads fysiska planering i ett antal tätorter i Sverige.

Syfte

Syftet är att få en ökad förståelse för en planerares situation i utvecklingen av olika handelscentrum i olika tätorter i förhållande till deras stadskärna.

Dessutom få ökad kunskap om de yttre krafter som en planerare styrs av och måste ta hänsyn till.

Metod

Uppsatsen har skrivits under våren 2008 och har gått parallellt med kursen projekt 3 – Stora landskap - vilket har medfört uppehåll i arbetet under vissa perioder. Arbetet började med skrivandet av en arbetsplan där bl.a. mål, syfte och frågeställningar formulerades. I min uppsats har jag valt att använda mig av kvalitativa intervjuer som har kompletterats av litteratur, med tyngd på utgivningar från Boverket, samt en föreläsning följt av ett mycket kort samtal.

Intervjuer

Anledningen till varför jag valde att arbeta med intervjuer är att jag ville få en tydlig bild av hur det ser ut och fungerar i samhället idag. För att kunna få insikt i en planerares arbetssituation behövde jag träffa ett antal olika planerare och utifrån det försöka besvara mina frågeställningar. Kvale skriver i *Den kvalitativa forskningsintervjun* (1997, s 100) att ” intervjuer är särskilt lämpliga när man vill studera människors syn (. . .) och klargöra och utveckla deras eget perspektiv på sin livsvärld”. Jag genomförde i denna uppsats bara ett fåtal intervjuer vilket ger en mer personligt präglad bild av ett samhälle och kommun. Jag tror dock att utifrån nationella mål och regler kan det urskiljas likheter och skillnader kommunerna emellan. Detta genom att planeringsfrågor i hög grad är platsrelaterade. Litteraturläsning kan ge ytterligare en synvinkel på kommunernas likheter och skillnader. Det finns säkerligen generella angreppssätt angående större handelsetableringar men dessa måste noga anpassas till områdets/platsens förutsättningar och sammanhang. Jag tror att dessa lokala anpassningar kan vara svåra att få kunskap och förståelse om genom litteratur. En intervju ger insikt i vissa bitar för att kunna få en

helhetsbild av ett samhälle. Även om intervjun har en viss personlig vinkling behöver det inte betyda att den är mindre relevant.

De kommuner och samhällen som finns med i denna uppsats är ett resultat av flera faktorer. Det jag först tog hänsyn till var möjligheten för mig att personligen träffa intervjupersonen. Det gav mig två olika utgångspunkter: Malmö där jag bor idag och Växjö där mina föräldrar bor. Med dessa två städer som utgångspunkter har jag besökt närliggande kommuners hemsidor och därifrån valt ut kommuner och intervjupersoner. Jag skickade jag ut mail med förfrågning om intervju till fem stycken kommuner i Skåne och Småland. Förfrågningarna resulterade i två intervjuer i Helsingborgs kommun och en intervju i Ljungby kommun. En viktig och avgörande faktor i valet av intervjupersoner och därigenom kommuner som jag inte har kunnat påverka är huruvida de för mig önskvärda intervjupersonerna har svarat och visat intresse för en intervju.

Intervjuerna har till stor del bestått av halvtstrukturerade frågor med undantag av några få bestämda frågor rörande intervjupersonernas personliga åsikter och deras yrkesroll. Enligt Kvale är fördelen med en halvtstrukturerad intervju med olika teman är att jag som intervjuare kan göra förändringar under intervjun. Intervjupersonen har även möjligheten att själv styra samtalet och ta upp för honom eller henne intressanta aspekter. Detta har gett mig en bättre inblick i deras värld (Kvale, 1997, s 117). Den del av intervjun bestående av mer halvstrukturerade frågor berörde handelssituationen i staden. Det var svårt för mig att ställa specifika frågor då detta är mer specifikt för varje kommun, vilket bidrog till att denna del av intervjuerna snarare blev ett samtal. Intervjuerna ägde rum på respektive arbetsplats, spelades in på en bandspelare och varade mellan 30-45 minuter. Vid analysen av intervjuerna har jag utifrån materialet tagit fram olika teman som ger en så rättvis helhetsbild som möjligt av intervjupersonerna och handelssituationen i kommunen.

Jag fick tillfälle att närvara under en föreläsning den 15 april 2008 i anknytning till Handelsn dag som arrangerades av Svensk Handel och tidskriften Svensk Handel på Radisson SAS i Malmö. Efter föreläsningen hade jag ett mycket kort samtal med några få frågor till föreläsaren. Resterande arbete har bestått av ytterligare litteraturläsning, bearbetning och analys av intervjumaterial, sammanställning och skrivande av uppsatsen samt arbete kring layout.

Metoddiskussion

Intervjuer som informationskälla har fungerat bra utifrån mitt ämne och mina frågeställningar men har också varit otroligt svårt. Vilka frågor man skulle ställa och hur man skulle ställa dem för att få reda på det man var intresserad av var oerhört svårt, speciellt då man inte alltid själv visste vilket svar man ville ha. Formen av en halvstrukturerad intervju gick förhållandevis bra. Både med avseende på att jag var en mycket ovan intervjuare men också med tanke på att jag inte var insatt i den lokala handelssituationen och planerarens roll i utvecklingen. Att jag inte var alltför påläst inför en intervju var positivt i den bemärkelse att jag inte hade några förutfattade meningar om staden eller kommunen. Man lyssnade då mer öppet på vad intervjupersonen sa istället för att leta efter det svar man förväntade sig eller sökte.

Tydliggörande av begrepp

För att förtydliga några begrepp och områden som återkommer och är grundläggande för uppsatsen, presenteras här en definition av deras betydelse och hur de är sammankopplade och beroende av varandra.

Stadskärna

Vad gör en stadskärna levande? Stadens invånare och besökare, ett självklart svar. Till en början i alla fall, men då man börjar gå djupare och skalar av frågan så blir den genast mer problematisk. Om det är en stads invånare som gör stadens kärna och centrum levande hur kommer det sig då att det finns städer och samhällen som inte har ett levande centrum? Det finns med all säkerhet ingen stad eller samhälle utan invånare, då är det inte längre en stad eller samhälle. (Personlig tanke)

Definition

En stad består av byggnader och strukturer från olika tidsepoker som tillsammans bildar en helhet. Denna sammansättning är för varje stad unik där dess centrum och kärna oftast utgör de äldre delarna av bebyggelsen. Inom stadens gränser ska mycket få rum, kulturella och sociala faktorer så väl som ekonomiska. De flesta av dessa faktorer var i början centrerade i stadskärnan men har spridits ut i och med industrialiseringen och utglesningen av staden. (Ahlberger, 2001, s 8)

I boken *Tänk – 21 inlägg om framtidens stad* skriver 21 personer från olika yrkesgrupper om deras syn på stadens utveckling framöver. Något som återkommer hos flera av bokens skribenter är stadens funktion som mötesplats. Arkitekten Gert Wingårdh skriver i sin artikel *Att mötas* att en stadskärna oftast består av stadens mest exploaterade delar vilket gör den tät och intensiv av invånare och besökande. Högexploreringen skapar på bekostnad av solljus och utsikt ett stort antal möjligheter för människor att mötas. (Wingårdh, 2001, s 55 och 57)

”Det är lusten till möten som bygger städer” (Wingårdh, 2001, s 53). Detta kan ges som förklaring till städernas stora dragningskraft på oss människor. New Yorks stadskärna Manhattan tas upp som exempel, vars attraktivitet ligger i det stora spektrum av upplevelser, möten, gallerier, restauranger m.m. som erbjuds i stadsdelen. (Wingårdh, 2001, s 57)

En annan skribent som också skriver om staden som mötesplats i boken *Tänk – 21 inlägg om framtidens stad* är Bo Dahlbom, professor i informationsteknik på Handelshögskolan i Göteborg. Han menar i sin artikel *IT förändrar staden* att hur levande en stadskärna är beror på dess möjlighet att skapa möten mellan människor. En levande stadskärna innehåller många mötesplatser där alla stadens invånare kan träffas oavsett var i staden man bor. (Dahlbom, 2001, s 44 – 45)

Men varför är det så viktigt för en stad eller samhälle att ha en levande kärna? Svedström skriver att "(. . .) inte bara staden utan också omgivande mindre samhällen och landsbygd är beroende av en levande stadskärna för möjligheterna att utvecklas" (Svedström, 1999, s 40). En stads liv är inte bara av betydelse för staden själv utan också för omgivande landskap, ibland kanske en hel region. För att uppnå en levande landsbygd krävs det en levande stad och stadskärna. Svedström (1999, s 38) menar också att besökare mestadels förknippar en stads rykte och attraktionskraft utifrån hur man upplevde stadskärnan. Livfullheten i stadskärnan blir då även av betydelse på en nationell och, i vissa fall, också internationell nivå. Stadens liv är likaså viktigt för dess invånare, att offentliga miljöer är befolkade och livliga större delen av dygnet är avgörande för både trivsel och trygghet (Svedström, 1999, s 44). Detta ses kanske som en självklarhet men ändå har många städer idag problem med otrygghet. Denna otrygghet har säkert många orsaker men handel lockar till sig människor och bidrar till mer rörelse i staden. Dock enbart handel i ett område skapar en miljö som är välbesökt under vissa tider, ibland rentav kaotisk, medan den resterande tid är helt öde. En sådan miljö kan jämföras med köpcentrum i stadens utkant. I samverkan och integrerad med andra funktioner kommer den mer upp till sin fulla potential. "Handeln är en förutsättning för att stadskärnan ska behålla sin karaktär och sitt värde" (Svedström, 1999, s 13). Likväl som handeln berikar stadskärnan så ger stadskärnan med dess attraktion och erbjudande av andra tjänster mycket tillbaka.

Svenska stadskärnor, f.d. Föreningen Förnya stadskärnan, arbetar aktivt med hur man skapar en attraktiv stadskärna. Man har tagit fram både lång- och kortsiktiga åtgärder som ska gynna en positiv utveckling av stadskärnan och dess konkurrenskraft. De fyra huvudåtgärderna är: En upprustning av gator, torg och fastigheter; Förbättring av butiksutbudet samt kulturell och kommersiell service; Skötsel av fastigheter och offentlig miljö och Marknadsföring. (Svedström, 1999, s 53)

Handel

Varför är handeln fortfarande så viktig för stadskärnan och dess fortlevnad? Tider förändras. Stadskärnan som handelscentrum kanske tillhör det förflutna och det är tid att finna nya funktioner och attraktivitet som får folk att hålla den levande. (Personlig tanke)

Definition

"Handeln har mångfacetterad betydelse som nav i väl fungerade samhällen." (Svedström, 1999, s 58)

Då man slår upp ordet *handel* i Nationalencyklopedin, står definitionen: "Det överordnade begreppet för verksamheter som sysslar med omsättning av varor, tjänster och kapital mellan regioner och mellan människor" (Nationalencyklopedin, 1992, s 369). För att skilja olika typer av handel åt har vissa begrepp tillämpats. Några av dessa indelningar uppkommer i uppsatsen, vilka jag har försökt definiera och tolka på följande sätt: *detaljhandel* avser den handel "som riktar sig till den slutliga konsumenten" (Nationalencyklopedin, 1993, s 36) Begreppen volymhandel och sällanköpsvaror har jag inte lyckats hitta någon definition på men utifrån de sammanhang de har använts i tolkar

jag dem på följande sätt: *volymhandel* syftar på den handel som är avsevärt platskrävande och skrymmande, exempelvis byggvaror. *Sällanköpsvaror* gäller, som namnet avslöjar, varor som inhandlas vid få tillfällen, exempel är elektronikvaror så som tvättmaskin, tv eller dator.

I en handelspolicy tas olika aspekter upp och utifrån djupgående analyser av dessa, avvägning av för- och nackdelar, formuleras handeldns tänkta utveckling inom kommunen, även s.k. övergripande handelsstrategi. (Svedström, 1999, s 30 och 50)

Köpcentrum i utkanten av stad och samhälle

Vår tids mötesplatser? Nya tider ger nya lösningar. Vår värld har förändrats otroligt fort det senaste århundradet och vi har utvecklats nya behov som samhället försöker att tillgodose. Frågan är bara om vi själva får göra dessa val, väl medvetna om vad vi lämnar och vad vi byter ut de mot? (Personlig tanke)

Definition

Följande definition går att läsa i Nationalencyklopedin om köpcentrum, även kallad shoppingcenter: ”koncentration av butiker, ofta med inslag av serveringar och olika typer av annan service” (Nationalencyklopedin, 1993, s 36). Det tas också upp två huvudkategorier där den ena avser köpcentrum belägna centralt i stadskärnor eller stadsdelscentra. Denna kategori har jag valt att inte behandla i min uppsats. Den andra kategorin gäller externt lokaliserade köpcentrum i utkanten av eller utanför tätorterna. Dessa köpcentra kräver i allmänhet bilburna kunder och är den typ jag kommer att syfta på i min benämning av köpcentra eller köpcentrum. (Nationalencyklopedin, 1993, s 36)

”I köpcentret är handlandet medvetandegjort och rumsligt gestaltat.” (Fahlsten, 2006, s 21)

Ett köpcentrums innehåll planeras noga, både gällande mixen av butiker och även deras placering. Väletablerade butikskedjor med stor kundkrets placeras så att man på väg dit leds förbi mindre attraktiva butiker med betydligt färre kunder. På detta sätt styrs kundernas rörelsemönster inne i köpcentrumet för att uppnå största möjliga vinst. (Fahlsten, 2006, s 23)

Hållbar utveckling

Detta begrepp hör eller läser man om nästintill dagligen nuförtiden. Utnötningen har bidragit till en självklarhet. Men hur många känner egentligen till dess verkliga betydelse? (Personlig tanke)

Definition

Av den s.k. Brundtland-kommissionen har hållbar utveckling definierats på följande sätt ”att utvecklingen tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov” (Boverket, 2004, s 8). Utifrån denna definition har fyra ömsesidigt beroende dimensioner tillkommit i och med Rio-deklarationen; sociala, kulturella, ekologiska och ekonomiska dimensioner. För en hållbar utveckling är ett helhetstänkande

grundläggande. Om någon av dimensionerna skulle bortses ifrån vore det omöjligt att hållbar utveckling uppnås.

Svedström (1999, s 10) skriver att Sverige har som mål att bli ett föregångsland när det gäller hållbar utveckling, vilket innefattar ekologiska, sociala, kulturella samt ekonomiska aspekter. Detta ska bli verklighet med hjälp av miljökvalitetsmålet *God bebyggd miljö* och avser att uppnås inom en generation. Boverket tar upp att utifrån detta kvalitetsmål har riksdagen tagit fram delmålet ”att fysisk planering och samhällsbyggande senast år 2010 ska grundas på program och strategier för hur ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur kan åstadkommas så att bilanvändningen kan minska och förutsättningarna för miljöanpassade och resurssnåla transporter förbättras, hur kulturhistoriska och estetiska värden ska tas till vara och utvecklas, hur grön- och vattenområden i tätorter och tätortsnära områden ska bevaras och utvecklas och andelen hårdgjord yta inte ökas, hur energianvändningen ska effektiviseras, hur förnybara energiresurser ska tas till vara och hur utbyggnad av produktionsanläggningar för fjärrvärme, solenergi, biobränsle och vindkraft ska främjas” (Boverket, 2008, s 3)

Den komplexa situationen vid stora handelsetableringar

Bevakandet av det allmänna intresset och de närliggande kommunerna

I Boverkets rapport *Beslutsunderlag vid detaljhandelsetableringar* (2008, s 8 och 79) kan man läsa att det är enligt svensk lag kommunen som ansvarar för planeringen av den byggda miljön. Detta i och med Plan- och Bygglagens införande 1987. Även ansvaret för övervakandet av de allmänna intressena är kommunens med en stor tyngdpunkt på de svagare grupperna i samhället, exempelvis äldre och rörelseförhindrade. Svedström (1999, s 25) tar upp en viktig aspekt berörande de allmänna intressena när det gäller handelsetableringar. Det är att det för personer utan bil är oerhört betydelsefullt att ha en butik nära. Priset och kvaliteten är också viktiga aspekter men har olika stor betydelse för olika människor.

Anders Almér har arbetat med handel och planering sedan 1972. Först som anställd på ett konsultföretag men startade 1985 ett eget konsultbolag. Han tar under sin föreläsning upp vikten av handel och service i närheten av folks bostäder. Köpcentrum i utkanten av staden inte bara ökar resandet och inverkar på samhällsplaneringen utan även bidrar till en vardagligare inställning till handel. ”Den nuvarande expansionen av köpcentrumbyggen måste brytas och vi bör i stället satsa på en utveckling som minskar resebehoven (. . .) Fokus måste därför skifta från rörlighet till tillgänglighet (. . .)” (Almér, 2008). Han talar för utveckling av handel och service i närheten av var folk bor vilka man kan nå utan bil. Vilket går hand i hand med det allmänna intresset gällande de svagare grupperna i samhället.

Fahlsten (2006, s 9) anser att det idag är starka ekonomiska bolag som bestämmer hur större delen av våra urbana miljöer ska utformas och vilket innehåll det ska ha. En balans saknas då planeringen inte har hunnit med handelns snabba utveckling. Almér (2008) ger en förklaring till denna utveckling och berättar att Sverige är det land i Europa som har mest köpcentrumyta per invånare. Han gör en jämförelse med att man i USA har sedan 2005 byggt tre stora köpcentrum. I Malmö håller man precis på att bygga två stycken, ett vid Värnhem och ett i Hyllie. Hela USA jämfört med lilla Malmö. Skälet till den väldiga expansionen av etablerandet av köpcentrum de senaste åren i Sverige är en följd av en förstörad expansion av de finansiella marknaderna. ”Köpcentra är en mycket attraktiv typ av investering för stora fonder som vill ha stora projekt som är enkla att analysera. De är numer en tämligen gammal idé som planeras och byggs på ett rutinmässigt sätt och har blivit en standardprodukt. Det är till största delen samma butiker i alla köpcentra, vilket naturligtvis är en trygghet för finansierarna” (Almér, 2008).

Det finns många företag, mestadels handels- och fastighetsföretag, som har insett köpcentrums stora ekonomiska bärighet. Många gånger presenterar de

planförslag de själva arbetat fram utifrån deras egna intressen. Det medför att de inte har anpassats efter de allmänna intressena eftersom det inte är deras skyldighet som enskilt bolag. Detta kan lätt falla i skymundan inför en presentation och antagande av planförslaget. Vem som har arbetat fram ett förslag är avgörande med tanke på vems intresse som bejakas. (Svedström, 1999, s 16 och 25)

Boverket tar upp i sin rapport vad de anser behövs för att kunna ta ett beslut om antagande av detaljplan berörande större handelsetableringar: ”1. En tydlig kartläggning av planområdet och planens influensområde (. . .) 2. Ett klargörande av egenskaperna hos den verksamhet som planen avser medge (. . .) 3. Beskrivning av effekter som kommer att uppstå vid planens fulla utnyttjande (. . .) 4. En sammanvägning av den påverkan planens genomförande kan komma att få för de allmänna intressena (. . .)” (Boverket, 2008, s 18).

Kommunens situation är långt ifrån enkel. Det är, som tidigare sagts, för en kommun ett stort allmänt intresse att kunna erbjuda en bra ordnad handel med goda konkurrensförhållanden, god tillgänglighet och ett varierat utbud med bra priser. Detta starka intresse hos kommunerna har många gånger kunnat utnyttjas av tunga handels- och fastighetsägarintressen. De har försatt kommunerna mot varandra vilket nästintill kan jämföras med utpressning. Att denna situation överhuvud kan existera kan delvis förklaras genom den stora konkurrens som idag förekommer kommuner emellan när det gäller kampen om köpkraft och jobb. (Svedström, 1999, s 58 och 70)

Det här visar tydligt var som prioriteras inom kommunerna. Men vid planering har kommunen skyldighet att ta hänsyn till grannkommunernas förhållanden. Detta gäller speciellt vid stora handelsetableringar vars påverkan berör ett stort geografiskt område. Dock verkar dessa hänsynstaganden och samråd mest vara rent formella. Det är tydligt att mindre kommuner, tätorter och glesbygd blir av med sin handel då de större kommunerna och tätorterna drar till sig kunderna. Detta är ett problem som omnämns men aldrig får några konsekvenser för planläggningen. Länsstyrelsen har som en huvuduppgift att ha en regional syn, bevaka kommunernas arbete och medverka till samverkan mellan kommunerna. Men även Länsstyrelsen verkar ha svårigheter att påverka kommunerna i deras anläggande av stora handelsetableringar. Boverkets förklaring ges både i deras bok *Handeln i planeringen* (1999) samt i *Beslutsunderlag vid detaljhandelslokalisering* (2008), där man kan läsa följande: ”självstyrande kommuner med planmonopol samverkar inte om planfrågor där de konkurrerar med varandra om boende (skattekraft) och verksamhet (jobb)” (Boverket, 2008, s 72) Det har alltså inte skett någon ansenlig förändring på snart 10 år. (Boverket, 2008, s 40 och 72; Svedström, 1999, s 69)

Motsägelser av stora handelsetableringar i stadsranden i förhållande till nationella miljömål.

Satsning på en hållbar utveckling är idag en självklarhet, hotet om klimatförändringar blir alltmer påtagligt och de omnämnda nationella målen är entydiga. Dock verkar inte kommunerna ta utgångspunkt i de nationella målen då man läser i Svedströms rapport *Handeln i planeringen* om vilka förhållandevis

välkända problem handelsetableringar i städers utkanter för med sig: ”utslagning av befintlig handel med försvagade stadskärnor, stadsdelar och bostadsområden som följd, minskad efterfrågan på lokaler medförande minskade inkomster för fastighetsägaren med risk för eftersatt underhåll och nedslitna miljöer, på sikt ökande biltrafik, försämrade varuförsäljning och högre priser för vissa utsatta grupper och ökande sociala kostnader” (Svedström, 1999, s 62). Men inte bara negativa påverkningar lyfts fram i diskussionen i denna handelsutveckling. Flera positiva effekter av externa köpcentra beskrivs också, där fler arbetstillfällen är ett starkt argument. Ett annat argument är att samlandet av ett stort utbud bidrar till lägre priser och att stora kundgrupper kan handla mer förnuftigt. De sägs även erbjuda generösare öppettider och en mer spännande miljö. (Svedström, 1999, s 60).

Svedström (1999, s 48) tar även upp de planmässiga skillnaderna mellan stadskärnor och stadsdelscentra i förhållande till de externa handelsetableringarna. Byggnader och infrastrukturen i stadskärnor och stadsdelscentra är i regel sammankopplade med hänsyn till en helhet. Detta underlättar när nya verksamheter ska föras in och bidrar till en rik och levande stadsutveckling. Motsatsen gäller oftast angående externa handelsetableringar. Det är sällan det går utläsa någon medveten planeringsidé vilket komplicerar kompletteringar och anpassningar för förändringar i framtiden. Almér (2008) instämmer i den bristfälliga planeringen av köpcentrum i stadens utkanter. Handels utveckling har gått och går mycket fort. Det är omöjligt att säga hur det kommer att se ut om 10 år. Däremot lever en plan kvar i 100 år. Istället för dessa enorma lådor som inrymmer alla butiker ska man anlägga mindre klossar utifrån en tydlig genomtänkt plan. Dessa skulle i framtiden vara lättare att ersätta med annan typ av handel eller verksamhet. (Almér, 2008)

För att skapa en bra och långsiktigt samhällsplanering måste enligt Svedström en positiv utveckling av handeln ske där en balans uppnås mellan städers kärnor och centrum, bostadsnära områden och övrig handel så som i externa lägen och över Internet. Utvecklingen går mycket fort och kräver en flexibel och aktiv planering där värden i den befintliga miljön och handels behov tas till vara på och tillgodoses. (Svedström, 1999, s 29) Att förverkliga denna handelsutveckling kan verka ogenomförbart. “Ett positivt etableringsklimat, en lyhörddhet för handels behov och ett visst överskott på goda handelslägen är en god förutsättning för en levande och konkurrenskraftig handel” (Svedström, 1999, s 36). Det kan låta som en utopi, en situation omöjlig att åstadkomma, men här ska översiktsplanen vara kommunen till hjälp. En översiktsplan är obligatorisk att uppföra men den fastställs inte till skillnad från detaljplanen som då den antagits är juridiskt bindande. I översiktsplanen formuleras både långsiktiga mål och en strategi för successiva förändringar för att nå målen. Den tänkta meningen är att planen visar en bild av ett framtida läge – vilket idag benämns *God bebyggd miljö*. (Boverket, 2008, s 72)

”Enligt Plan- och bygglagen ska planläggning främja en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden, kommunikationsleder och andra anläggningar. Poängen är att vår svenska byggda miljö ska vara funktionell och vacker från social, ekonomisk, miljömässig och långsiktigt hållbar synpunkt” (Boverket, 2008, s 17). Detta kan man läsa i Boverket rapport men då man granskade den estetiska kvaliteten i de

fall som undersöktes upptäckte man att intresset och medvetenheten kring den estetiska aspekten är mycket bristfällig (Boverket, 2008, s 32-33). Svedström (1999, s 56) skriver att de estetiska värdena många gånger har kommit i andra hand vid anläggandet av köpcentrum i utkanten av staden, både med tanke på utformning och även påverkan på landskapet. Fahlsten ger en annan synvinkel på köpcentrums estetiska uttryck: ”Många köpcentra saknar en avgränsad utsida och utgångarna är ofta diskret utformade. Skillnaden mellan ute och inne blir också diffus, när byggnaden inte är definierad av utan själv utgör landskapet.” (Fahlsten, 2006, s 22) Köpcentrumens enorma påverkan och bristande kommunikation och samverkan med omgivande landskap kan kanske dels bero på att de själva utgör ett landskap. Landskap emellan kan samarbeta, bevis på det får man bara genom att gå ut i naturen. Så de köpcentrum vilka idag fungerar som enklaver borde inte behöva göra det. Jag är övertygad om att det finns flera goda exempel på väl integrerade köpcentrum i landskapet men de verkar mer vara undantag än regel. Och de lyser verkligen med sin frånvaro.

Presentation av intervjupersoner

Ole Andersson arbetar som stadsträdgårdsmästare i Helsingborg sedan 1993 med en bakgrund som trädgårdstekniker vilket idag ungefär motsvarar utbildningen landskapsingenjör. Huvudansvaret är att förvalta och utveckla stadens mark. Detta omfattar drift av all allmän platsmark, d.v.s. alla områden med definitionen allmän platsmark så som parker, gator, torg m.m. och ombyggnad av befintliga miljöer i staden vilket berör många trafikfrågor.

Therese Andersson har sedan augusti 2006 arbetat som översiktsplanarkitekt i Helsingborg och är utbildad fysisk planerare. Innan dess arbetade hon på Länsstyrelsen i Skåne. Hennes huvuduppgift just nu är att ta fram en ny översiktsplan för Helsingborgs kommun som ska ge en klar bild över Helsingborg år 2035.

Henrik Johansson har arbetat i Ljungby under 1,5 år och sysslar med översikts- och detaljplanering. Han har studerat till fysisk planerare i Karlskrona och väntar på ett godkännande av sitt examensarbete. Hans fokus ligger just nu på arbetet kring och antagandet av en ny centrumplan.

Intervjuer

Utveckling av köpcentrum i utkanten av staden

Ole Andersson talar om att köpcentra idag har börjat utvecklas för att kunna erbjuda mer än bara handlandet annars behåller de inte sin attraktionskraft. Det är kö för butiker som vill etablera sig i Helsingborg vilket gör att köpcentrum kan välja för att kunna få en bra mix av butiker. Från början var Väla, namnet på köpcentrumet i utkanten av Helsingborg, avsett för sällanköpsvaror och volymhandel men idag finns där en affärsmix som liknar stadskärnans. Varför det sker en utbyggnad av Väla tror han beror på att butikerna där vill ha större utrymme, vilket **Therese Andersson** senare kunde intyga. Det är inte kommunens initiativ till expansion utan en samarbetsgrupp ute på Väla som driver den frågan. IKEA är de som driver på mest då deras butik inte är s.k. fullvärdig, d.v.s. inte innehåller hela deras sortiment. Hon berättar att många ungdomar i Helsingborg åker ut till Väla p.g.a. att det är där de butiker de är intresserade av finns.

Henrik Johansson förklarar att det i Ljungby idag sker ett utflöde av sällanköpsvaror vilket delvis beror på att folk idag är mer mobila och villiga att köra längre än tidigare. En annan bidragande orsak är helt klart anläggandet och utvecklingen av externa köpcentra i närliggande kommuner. En kommun kan sällan driva en fråga som anläggandet av köpcentrum i utkanten av en stad men kan planlägga ett område som möjliggör en etablering. Idag sker förhandlingar om anläggandet av ett köpcentrum i anslutning till Ljungbys stadsrand. Initiativtagare är Skanska och traditionellt vill man inte ha handel i utkanten men p.g.a. utvecklingen i grannkommunerna är det bättre att Ljungby

själva kan erbjuda sina invånare denna typ av handel. Handeln i köpcentrumet kommer enbart att gälla s.k. sällanköpsvaror och volymhandel. På frågan om det skulle vara många butikskedjor som vill etablera sig i Ljungby vet han inte svaret på men har svårt att tro att så skulle vara fallet.

Förekomst av liknande satsning i stadskärnan

Idag finns ingen lika tydlig satsning på stadskärnan i Helsingborg som det finns för Väla men detta är något som håller på att förändras enligt **Ole Andersson**. Formuleringen av en projekttid är precis klart och väntar på ett godkännande. Den innebär en treårig satsning på ett levande centrum. Detta betyder i sin tur en förädling av utemiljöer och de offentliga rummen i staden och att de kommer att fyllas med intressant innehåll. Ole Andersson förklarar att i och med den mer komplexa situation som existerar i en stads kärna i jämförelse med ett köpcentrum, då bl.a. med tanke på antalet fastighetsägare, är det svårare att uppnå en önskad mix av butiker. Man har avsevärt fler drivkrafter, alla med olika mål, i en stads kärna eller centrum men kan i sin tur erbjuda fler dimensioner av attraktiviteter än bara handel. Ole Andersson tror att sammanslaget satsas det nog mer på stadskärnan i Helsingborg än vad det görs på Väla men denna satsning är inte lika samlad och därför inte lika tydlig. Samarbete mellan olika intressenter finns men det är en viss svårighet då målen skiljer sig. I arbetet med den nya översiktsplanen arbetar **Therese Andersson** med att koppla den mer till användandet och upplevelsen av staden. Traditionellt sett är en översiktsplan mer inriktad på strukturen av staden. Man vill utöka den och ta med hur staden ska utvecklas, då kopplat till kulturellt utbud och mötesplatser.

I Ljungby sker för närvarande framtagandet av en ny centrumplan vilket **Henrik Johansson** berättar är för att den förra fungerade bra. Den har varit till stor hjälp i utvecklingen av staden då det mesta av den har genomförts. Centrumplanen fungerar som riktlinjer för hur man successivt ska kunna omvandla staden mot det man vill uppnå. Arbetet görs av centrumgruppen som består av kommunala tjänstemän men flera möten har anordnats för andra i staden så som dess invånare och fastighetsägare. Henrik Johansson beskriver att handeln i Ljungby mest består av familjeägda företag och att det varit så under en lång tid. En utökning av handel i stadskärnan och centrum är inte aktuellt för tillfället, dock sker en förtätning av staden men denna gäller främst byggandet av nya bostäder.

Handelspolicy i kommunen där handeln behandlas utifrån ett helhetsperspektiv för staden

Therese Andersson berättar att man i Helsingborg har en handelspolicy men att den är väldigt svepande och snarare något man tar avstamp i än något riktgivande. Den ses som en inriktning men då butiker vill etablera sig försöker man lösa det på smidigaste sätt. Väla och stadskärnan är de handelsområden man jobbar med. Väla är det enda externa handelsområdet Helsingborg vill ha, vid utveckling av nya områden så måste dessa ligga i anknytning till staden. Listan på butiker som vill etablera sig i Helsingborg är lång där etableringsområde skiljer sig beroende på vilken typ av handel deras

verksamhet är. Man försöker få fler intresserade av de södra delarna som ligger i anslutning till staden.

Utifrån vad **Henrik Johansson** vet så har Ljungby kommun ingen handelspolicy men inför anläggandet av köpcentrumet i stadsranden har man dels gjort en konsekvensanalys av vad etableringen skulle kunna ha för påverkan och dels en handelsutredning av vad en bra mix av butiker i köpcentrumet skulle kunna vara för att inte konkurrera med stadskärnan.

Den personliga åsikten; en fråga om hållbar utveckling

När jag ställde en fråga om deras personliga åsikt om köpcentrum i utkanten av staden kom alla tre intervjupersonerna in på hur anläggandet går emot utvecklingen av ett hållbart samhälle. **Ole Andersson** talar om att han är lite kluven i frågan, för på lång sikt håller inte den utveckling man ser idag där det satsas på köpcentrum i utkanten av städerna. Men så länge den kommersiella kraften är så stor och folk efterfrågar denna typ av handel är det svårt att sätta sig emot. Så kortsiktigt kan det fungera ett tag till men det är bara en tidsfråga innan man inser att det inte håller. **Therese Anderssons** svar var liknande då hon menade att de fyller sin funktion, olika människor har olika krav. Man måste försöka skapa en balans, en samexistens. Sen tycker hon också att det klart är en fråga om hur mycket de får utvecklas och hur bekväma vi får vara. Therese Andersson betonar också att viss volymhandel inte skulle kunna finnas inne i stadskärnan då de kräver stora utrymmen. I detta fall är det bättre att samla dessa på ett ställe.

Henrik Johansson anser att samla volymhandel på ett ställe är ett bra alternativ då det kan vara svårt att anlägga volymhandel inne i stadskärnan. Han anser att det som sker idag inte är en speciellt bra utveckling då man skapar ett ökat bilberoende. På frågan om det kommande anläggandet av ett köpcentrum i Ljungbys utkant och dess ökade påverkan på bilanvändningen, så menar han att det är betydligt bättre att folk åker dit istället för att åka tiotals mil till Jönköping, Växjö eller Halmstad vilket invånarna gör idag. Henrik Johansson anser att man bör särskilja handel från handel. Anläggandet av platskrävande volymhandel kan vara okej i utkanten av staden men om det istället sker en etablering av detaljhandel skapar man en direkt konkurrens till handeln i stadskärnan.

Vad styrs man mest av som planerare i en kommun

Alla tre är överens om att det politiska system de arbetar under i en kommun är det som mest styr deras arbete. **Ole Andersson** förklarar att det bidrar till ytterligare en dimension i arbetet och man måste förstå politikernas villkor och jobba utifrån dem. Han anser att det är fascinerande och roligt att jobba i detta system men svårt. **Therese Andersson** berättar att i hennes arbete med den nya översiktplanen är det den politiska ambitionen som styr mest, politikernas ambitioner med Helsingborg. Men hon anser även att omvärldsförändringar påverkar arbetet likväl som mer självklara styrmedel som tid och pengar.

Henrik Johansson förklarar att politikerna bestämmer ramarna och utifrån dessa ramar genomför man sitt arbete. Naturligtvis beror det lite på hur man presenterar arbetet men det är politikerna som tar besluten.

Hur stort utrymme får man som person?

Det utrymme de som personer får är, enligt dem alla tre, relativt stort. En persons egenskaper har mycket stor betydelse anser **Ole Andersson**, näst intill avgörande. Om man som person har karisma, är duktigt på att kommunicera och tala för sin idé ökar givetvis intresset för idén hos andra. **Therese Andersson** tycker att det beror en del på vilka arbetsuppgifter man har för tillfället, hur stor möjlighet man själv har att påverka. Men hon känner att hon har utrymme att lyfta de frågor hon vill utifrån hennes uppgifter idag.

På samma sätt känner **Henrik Johansson** att han kan komma med idéer utifrån de givna ramarna. Detta kan dels beror på, enligt honom själv, att han arbetar i en mindre kommun där man är mer beroende av varandra och inte är flera som arbetar med samma uppgifter.

Diskussion

I början av arbetet av denna uppsats ställde jag upp två frågeställningar.

Vilka drivkrafter styr en planerare idag?

För att lyckas urskilja alla de drivkrafter som påverkar en planerare i deras arbete skulle det krävas avsevärt mer jobb och tid än vad jag har haft att tillgå. Vissa drivkrafter har ändå kommit upp. Det som intervjupersonerna anser påverka deras arbete mest är det politiska systemet i en kommun. Detta även om de själva bedömer sig få ett relativt stort personligt utrymme i deras yrkesroll och har möjligheten att styra sitt arbete ganska mycket mot vad de är intresserade av. Det är emellertid det politiska styret som i slutänden tar besluten.

En annan stark drivkraft gällande en kommuns planering, som bl.a. Sara Fahlsten och Anders Almér tar upp, är ekonomiskt starka handels- och fastighetsföretag. Dessa företags enskilda intresse gäller det välbeprövade konceptet som köpcentrum idag är, vilket innebär en trygg investering och stor ekonomisk vinst. Kommunerna själva har svårt att stå emot dessa stora företag även om dessa handelsetableringar i stadens utkant strider mot en hållbar utveckling. Samtidigt är de väl medvetna om handelns betydelse för stadens, omgivande landsbygds samt mindre tätorters livfullhet och attraktivitet.

Hur påverkas folklivet och handeln inne i stadskärnan i förhållande till köpcentrum i utkanten av staden?

Även denna frågeställning har varit svår att besvara fullständigt. Folklivet i en stad är svårt att kartlägga, speciellt med utgångspunkt i en planerares perspektiv. Uppsatsen har också under arbetets gång delvis övergått till att undersöka vad kommuner gör för satsningar i stadskärnan för att balansera köpcentrumens utveckling. Vad görs för att få tillbaka folket till stadskärnan?

Under intervjuerna har jag kommit till insikten att i de kommuner jag har besökt är stadskärnor inte så utsatta. Självklart känner man av Välas närvaro inne i Helsingborgs stadskärna och Ljungbys handelsutflöde påverkar givetvis Ljungbys centrum och kärna. Trots denna konkurrens har de inte försatts i en större kris som många andra stadskärnor runt om i Sverige har gjort i och med handelslokaliseringar i stadens utkant.

Det, i min mening, största hotet köpcentrum i utkanten av en stad utgör på handeln och indirekt folklivet i stadskärnan är dess otroligt stora dragningskraft på oss. En stor del av befolkningen i Sverige föredrar att handla i köpcentrum i stadsranden framför stadskärnan, annars skulle det inte längre vara lönsamt att utveckla och anlägga nya. Frågan är varför dessa köpcentrum prioriteras? Är det p.g.a. tillgängligheten med bil är mycket större, bättre öppettider och lägre priser? Vart jag vill komma är att man alltid ska försöka vara en så medveten konsument som möjligt. Att inte alltid låta plånboken styra. Tyvärr har inte alla det privilegiet eller den möjligheten men att ta bilen och även bussen då man ska handla kostar också pengar. Det är inte bara en varas pris som bör avgöra platsen för ens inköp. Konsekvenserna kan bli större än vad man kan föreställa

sig. Handels betydelse för staden är oerhört stor men dess struktur och lokalisering är minst lika viktig i avseende av en levande stad och stadskärna.

Therese Andersson försöker i sitt arbete med framtagandet av en ny översiktsplan i Helsingborg att få med stadens invånares åsikter och önskemål. För att uppnå en hållbar utveckling i en stad eller samhälle måste dess invånares engagemang och medvetenhet om hur de vill att deras stad ska utvecklas bli större. Att öka invånarnas medvetenhet om deras egen roll i stadens utveckling kan leda till att de blir mer måna om deras smultronställen i staden och aktivt gör val i vardagen där dessa prioriteras. I en stad med medvetna invånare tror jag stora ekonomiska bolag skulle förlora en stor del av deras kraft och påverkan på samhällsplaneringen. Idag väger deras röst tungt, får de inte sin vilja igenom har de möjligheten att gå till en annan kommun. Men om en stads invånare ställer högre krav på sin stadsmiljö tvingas kommunen att lyssna och tillgodose dessa krav. De starka handels- och fastighetsbolagen förlorar då en stor del av deras inverkan på stadsmiljön. Planering i staden influeras då mer av dess invånare än enskilda bolags ekonomiska intressen. Bolagens makt kommer att fortsätta vara stor men under konkurrens och därför inte avgörande. En stad med engagerade invånare i stadsplaneringen blir enligt mig en mer levande stad.

Som avslutande del av denna uppsats ställer jag mig frågan:

Har ökad insikt bidragit till ändrad åsikt?

När jag började arbetet med denna uppsats var jag mestadels negativt inställd till köpcentrum i en stads utkant. Denna åsikt har till viss del ändrats. De fyller en funktion och tillgodoser många människors behov eftersom de fortfarande finns kvar. Det är oerhört viktigt för en stad att kunna erbjuda flera olika valmöjligheter för att fortsätta att vara en attraktiv bostadsort. Dock har dessa köpcentrum en del dåliga sidor som inte går att blunda för.

Under Almérs föreläsning ställdes en fråga om hur man skulle kunna ändra på den utveckling som sker idag? Personen, som arbetade på en kommun i Skåne, menade att det är kunderna/invånarna som styr handeln och de vill ha köpcentrum lokaliserade i stadens utkant. Almér svarade med att många planerare idag tycker att handeln är svårt att hantera och man vet inte vad man ska göra. Istället för att ta itu med problemet så låter man det vara och gör ingenting. För att förhindra att detta fortsätter måste man öka medvetenheten hos de planerare som arbetar med dessa frågor i vardagen.

Det är skrämmande att höra att p.g.a. att man tycker att något är svårt så väljer man att låtsas som att det inte existerar. Jag kan förstå att handels utveckling är svår att hantera, framför allt då den går så snabbt. Och kanske är det inte alltid lätt att säga nej till stora butikskedjor som trycker på för att få etablera sig. Men som planerare, enligt mig, så har man ett ansvar i en kommun att ha en helhetssyn och ett långsiktigt planeringsperspektiv. De ska ha kunskapen, eller viljan att skaffa den, för att leda ett samhälle mot en hållbar utveckling. En hållbar utveckling med både ekologiska, sociala, kulturella och ekonomiska aspekter (Boverket, 2004). De har jobbet och ansvaret för helhetssynen.

Hur en stadskärna kan vara hotad av köpcentrum är intressant. Ole Andersson talade om stadskärnans mer komplexa situation i jämförelse med köpcentrumet. Jag kan se att situationen på ett sätt är enklare i ett köpcentrum där konsumtionen är den enda drivkraften och önskan om ökad konsumering är det gemensamma målet. Stadskärnans komplexitet med många olika drivkrafter, mål och förutsättningar bidrar till en betydligt svårare situation. Även om denna komplexa situation enligt mig är en av stadskärnans viktigaste tillgångar och medverkar till dess charm, är det förståeligt att den försvårar en gemensam utveckling. Min mening är att denna komplexa situation kanske var en nackdel tidigare, då stadskärnans position som handelscentrum var tämligen ohotad. Idag finns det ett gemensamt hot. Genom att vända detta hot till en möjlighet och en positiv utveckling kan stadskärnan bli betydligt mer konkurrenskraftig och intressant. En stadskärna består av flera dimensioner. Förutom handeln har man även kulturella intressen så som kulturhus, konserthus m.m.; offentliga servicefunktioner som bibliotek, sjukhus m.m. och andra intressenter inom idrott, religion och historia m.fl. Alla dessa dimensioner som en stadskärna erbjuder utöver handel och ändå är kärnan hotad av köpcentrums enkelspårighet.

Fahlsten skriver att man på Nova Lund, ett köpcentrum i utkanten av Lund, har börjat erbjuda sina kunder en kostnadsfri tjänst i form av en personlig shoppare som ska ”(. . .) hjälpa till att hålla reda på trender och hur garderoben bör kompletteras på bästa sätt (. . .)” (Fahlsten, 2006, s 25) för att öka omsättningen. Detta stämmer med vad Ole Andersson sa under sin intervju där han berättade att köpcentrum idag håller på att utvecklas för att de ska kunna behålla sin attraktionskraft. Kanske håller det på att ske en förändring av folks inställning till köpcentrum i utkanten, man börjar söka sig tillbaka stadskärnor, stadsdelscentra och den lilla bostadsbutiken. Närheten och möjligheten att utan bil ta sig till butiken börjar prioriteras framför priset. Om detta är fallet så är det synd att kommuner och planerare inte har upptäckt det, för utvecklingen av etablerandet och utbyggandet av köpcentrum i mer externa lägen verkar inte stagnera på något sätt. Inte i Malmö i alla fall.

Min åsikt om köpcentrum i stadens utkant var innan denna uppsats att de nästan rakt igenom var utav ondo. Denna åsikt har ändrats till viss del, köpcentrum har goda sidor. Fahlsten skriver att köpcentrum består av fler dimensioner än just konsumtion, att de börjar utvecklas till en ny generations mötesplatser. En generation som växt upp i en miljö med den typ av kommunikation som existerar i ett köpcentrum. Detta kan vara en intressant aspekt värt att undersöka i framtiden. Men även om jag har blivit vänligare inställd till köpcentrum i stadsranden så har jag fortfarande svårt att se hur denna utveckling går att koppla samman med en hållbar utveckling. Vilket för mig är den viktigaste aspekten idag.

Avslutningsvis vill jag bara säga:

Ordet stadskärna får många att föra tankarna till en stads eller samhälles innersta delar med äldre bebyggelse, många butiker, torghandel, folk i rörelse m.m. Listan kan göras lång med saker vi tänker och förknippar med stadskärnan. Dess dragningskraft på oss är den stora koncentration av handel, offentlig service och andra tjänster. Om stadskärnan inte längre kunde erbjuda detta utbud av tjänster skulle vi sluta besöka den. Detsamma skulle ske ifall vi började söka oss därifrån, till något mer attraktivt. Handel och annan service skulle då tvingas följa efter, för konsumenterna är de som i grunden styr marknaden. Värt att tänka på.

Litteraturlista

Ahlberger, Christer, 2001, *Den svenska staden – vinnare & förlorare*, Riksantikvarieämbetet

Boverket, 2008, *Beslutsunderlag vid detaljhandelslokalisering – En kvalitativ studie av åtta fall åren 2004 och 2005*, 2008, Boverket, Karlskrona

Boverket, 2004, *Hållbar utveckling av städer och tätorter i Sverige – förslag till strategi*, Boverket, Karlskrona

Dahlbom, Bo, 2001, *IT förändrar staden*, Dalman, Eva (red.), *Tänk – 21 inlägg om framtidens stad*, Ordfront, Stockholm

Fahlsten, Sara, 2006, *Urbana utväxter: konsumtionskoncentrat*, Examensarbete, SLU Alnarp

Kvale, Steiner, 1997, *Den kvalitativa forskningsintervjun*, Studentlitteratur AB, Lund

Nationalencyklopedin, 1992, *sökord: handel och detaljhandel*, band 8, Bokförlaget Bra Böcker, Höganäs

Nationalencyklopedin, 1993, *sökord: köpcentrum*, band 12, Bokförlaget Bra Böcker, Höganäs

Svedström, Stellan, 1999, *Handeln i planeringen*, upplaga 1, Boverket, Karlskrona

Wingårdh, Gert, 2001, *Att mötas*, Dalman, Eva (red.), *Tänk – 21 inlägg om framtidens stad*, Ordfront, Stockholm

Muntliga källor

Almér, Anders, föreläsning, 2008-04-15, Konsult inom handel och planering, REBUS / Almér Consulting AB

Andersson, Ole, intervju, 2008-04-01, Stadsträdgårdsmästare, Helsingborgs kommun

Andersson, Therese, intervju, 2008-04-01, Översiktsplansarkitekt, Helsingborgs kommun

Johansson, Henrik, intervju, 2008-04-03, Planhandläggare, Ljungby kommun