

Svenska Naturskyddsföreningen
Swedish Society for Nature Conservation
Box 4625, SE-116 91 Stockholm, Sweden
Telefon: +46-8-702 65 00
Telefax: +46-8-702 08 55
Hemsida: www.snf.se
E-mail: info@snf.se

Stockholm 2 november 2005

Svensk Handel vilseleder om externhandeln

Svensk Handel har på en presskonferens presenterat sitt remissvar till den offentliga utredningen "Bilen, biffen, bostaden". I utspelet avvisar man miljökritiken mot externa köpcentrum. Svenska Naturskyddsföreningen kan konstatera att Svensk Handels underlag är ovanligt tunt och delvis baseras på missuppfattningar och egenartade tolkningar av faktaunderlag, det blir tyvärr helt vilseledande.

Nedan bemöter Svenska Naturskyddsföreningen (SNF) Svensk Handels (SH) påståenden:

1. SH: "Nyetablering av externhandel belastar inte miljön i någon hög utsträckning".

SNF: Uppgiften påstås grunda sig på forskarrapporten "Effekter av externetablerad handel, särskilt dagligvaruhandel, på trafikarbete och miljö" (2003) av Anders Hagson, Tema stad och trafik, Chalmers Tekniska Högskola. En närmare granskning av den rapporten visar dock att Svensk Handel av någon anledning inte nämner rapportens första huvudslutsats "Externa handelsetableringar leder till ökad bilanvändning vid inköpsresor och därmed till ökad energiåtgång och emissioner". Flera exempel på forskning som understryker denna slutsats redogörs för i rapporten, exempelvis en studie från 1994 av Forsberg mfl som visade att utsläppen ökade med mellan 200 och 1 100 procent för de hushåll som bytte till att göra sina inköp i externhandeln. Externhandelns ökade miljöpåverkan beror på att fler använder bil vid inköpen i externhandeln och att man åker längre.



2. SH: "Externhandel bidrar till ökad effektivitet vid inleveransen av dagligvaror".

SNF: Hagson och Mossfeldt studerade detta i Chalmersrapporten "Varutransporter till externa köpcentra och innerstadshandel" (1998). Rapporten visade att en långt gången strukturomvandling mot storbutiker bidrar till kraftigt ökad effektivitet i inleveransen av dagligvaror. Studien konstaterar dock att ökad effektivitet i inleveranserna av varorna aldrig kompenserar konsumenternas ökade transportarbete med bil. Rapporten konstaterar att centralt lokaliserade stora dagligvarubutiker därför medför effektivare distribution än externhandeln.

3. SH: "Försäljningen av Toyota Prius steg med 122 procent under perioden januari-september 2005" (Som ett exempel på att bilsamhället påverkas av mer lyckade styrmedel än tillståndsplikt för externhandel)

SNF: Även SNF hoppas på och arbetar aktivt för effektivare bilar och mindre miljöskadliga bränslen. Vägverkets "Klimatstrategi för transportsektorn" visar dock att det dessutom krävs ett medvetet arbete att minska beroendet av transporter, bl.a. genom transporteffektiv samhällsplanering, för att Sverige ska kunna klara klimatmålen.

4. SH: "Europas lägre produktivitetstillväxt i förhållande till USA sedan år 1995 förklaras bland annat av att detalj och partihandeln halkat efter", "Europeiska politiker har strävat efter att behålla handeln inom stadskärnorna och därmed förhindrat denna utveckling"

SNF: Här har Svensk Handel valt ut vissa (Gordons studie), men bortsett från andra, studier av hur regleringar inverkar på ekonomiska parametrar. SH gör även en ovarsam förenkling utifrån Gordons analys; exempelvis skiljer SH inte alls mellan olika EU-länder som har vitt skilda regler för planering.

I övrigt har Boverket konstaterat att USA under många år haft en tydlig utveckling mot allt mer externhandel. Många stadskärnor i USA har förlorat sin roll som handelsplats och mot slutet av 1980-talet var det vanligt att gamla stadscentrum bara stod för tio procent av handelsomsättningen i sina regioner. Nu pågår på många platser i USA mycket

kostsamma stadsförnyelseprojekt i centrumområden för att motverka förslumning och sänkta fastighetspriser. Utvecklingen i USA har också, med Gordons (2004) egna ord, inneburit "starving public transport", något Svensk Handel inte redovisar när man citerar Gordon.

5. SH: "Samhällsekonomiska vinster", "Samhällets totala kostnader för att distribuera dagligvaror minskar om externa stormarknader får betydande marknadsandelar".

SNF: Rapporten "Konsekvenser av dagligvaruhandelns strukturomvandling" från Väg och transportforskningsinstitutet (2002) har visat att externhandel kan vara transportekonomiskt effektiv. Men den som läser rapporten finner att den är just en transportekonomisk analys och ska alltså inte sammanblandas med en samhällsekonomisk analys som skulle beräkna de totala kostnaderna i samhället. VTI- rapporten utredde exempelvis inte de ökade samhällskostnader som blir för hemtjänst mm. när handel blir alltmer svårtillgänglig.

Här är det också intressant att notera att Gordon (2004), som Svensk Handel refererar till, med egna ord poängterar skillnaden mellan måttet *produktivitet* och det bredare måttet *välfärd*: "the Europe - US productivity gap ... might actually be reversed by a broader welfare measure." Detta missar Svensk Handel att nämna när man talar om samhällsekonomiska vinster.

6. SH: "Cityhandeln klarar sig"

SNF: Effekterna av externhandelns utbyggnad har enligt rapporten "Är externa köpcentrum ett hot mot cityhandeln?" från Handelns utredningsinstitut (2000) tydligast märkts genom utarmning i mindre centrala lägen som stadsdelscentrum, förortstorg och i centrum av mindre tätorter. Hittills är det alltså inte i första hand cityhandeln som drabbats när externhandeln expanderat trots att det finns exempel på motsatsen. Borlänge centrum är exempelvis ett känt exempel som utarmats med minskat folkliv och tomma affärslokaler längs huvudgatan efter en omfattande utbyggnad av externhandel. Men det ska mycket till innan skyltfönster gapar tomma en längre tid i större stadscentrum. Problemet är istället att utbyggnaden av externhandel skapar en mer bilberoende samhällsstruktur. Vartefter

omsättningen i externhandeln ökar blir omsättningen i externa köpcentrum tillslut större än stadscentrum. Stadscentrum omvandlas då stegvis från att vara den självklara handelsplatsen till att vara en handelsplats bland andra. Då förskjuts också människors resor, från stadscentrum där kollektivtrafiken har sin knutpunkt och där massor av människor har gång och cykelavstånd, till att ske i externhandeln där en huvuddel av resorna istället företas med bil.

Den utarmning av handeln som skett utanför cityområden märks tydligast för dagligvaror. På det området blir också tillgänglighetseffekterna tydligast för äldre, funktionshindrade och den som inte har bil. Enligt Konkurrensverkets rapport "Konsumenterna, matpriserna och konkurrensen" (2004) lades det, mellan 1993 och 2004, ned mer än 1 900 livsmedelsaffärer. I genomsnitt har det alltså försvunnit en butik varannan dag. Detta beror på flera faktorer men är i grunden lätt att förstå, exempelvis har en genomsnittlig nybyggd ICA Maxi i Stockholms län, enligt en rapport från Länsstyrelsen i Stockholm (2004), samma omsättning som 19 ICA-butiker av det mindre konceptet ICA Nära. Det pågår idag en viss etablering av livsmedelshandel i centrum och områden med många boende, t.ex. av lågpriskedjan Netto, men det räcker inte för att motverka den generella trenden med ökade avstånd till livsmedelsaffärer.

Referenser:

Bergström, F. "Är externa köpcentrum ett hot mot cityhandeln?". Handels Utredningsinstitut. Stockholm, 2000.

Boverket. "Dags att handla nu, detaljhandeln och en hållbar samhällsutveckling". Boverket, 2004.

Forsberg, H., Hagson, A. och Tornberg, J. "Effekter av externa köpcentra". Chalmers Rapport 1994:1. Göteborg, 1994

Gordon, R. J. "Two centuries of economic growth: Europe chasing the American Frontier". Northwestern University and NBER, 2002.

Hagson, A. "Effekter av externetablerad handel, särskilt dagligvaruhandel, på trafikarbete och miljö". Chalmers, Tema stad och trafik. Göteborg, 2003.

Hagson, A och Mossfeldt. "Varutransporter till externa köpcentra och innerstadshandel. En jämförande studie av effekter på trafikarbete och miljö". Chalmers Tekniska Högskola, Stads- och trafikplanering. Rapport 1998: 3.

Haraldsson, M och Svensson, T. "Konsekvenser av dagligvaruhandelns strukturomvandling, Slutrapport". VTI rapport 485, 2002.

Konkurrensverket. "Konsumenterna, matpriserna och konkurrensen". Konkurrensverkets rapportserie 2004: 2

Länsstyrelsen i Stockholms län. "Billigare livsmedel i Stockholms län". Rapport 2004:03

Trivector. "Externa och halvexterna affärsetableringar – litteraturstudie och kartläggning". Trivector Rapport 2004: 18.

Vägverket. "Klimatstrategi för transportsektorn". Vägverket. Publikation 2004: 102.