

Utbyggnadsplaner för externhandel i Sverige

Med SNF:s slutsatser och förslag



Av Jens Forsmark



Utbyggnadsplaner för externhandel i Sverige

Författare: Jens Forsmark

Omslagsbild: Jens Forsmark. Gångvägen mellan Nacka Forum och Ica Maxi i Nacka kommun.

Tryck: Birger Gustafsson AB, Stockholm 2001

Utgivare:

Svenska Naturskyddsföreningen, Box 4625, 116 91 Stockholm

Tel. 08-702 65 00. Fax. 08-702 08 55. E-post: info@snf.se. Web: www.snf.se

ISBN: 91 558 6825 1

Varunr: 9223



Svenska Naturskyddsföreningen
Box 4625, 116 91 Stockholm
Tel. 08/702 65 00. Fax. 08/702 08 55.
E-post: info@snf.se. Web: www.snf.se
ISBN: 91 558 6825 1
Varunr: 9223

INNEHÅLL

Förord	2
1. Utbyggnadsplaner för externhandel i Sverige	3
<i>Inledning</i>	3
Sammanfattning av kartläggningen	3
<i>Denna undersökning</i>	4
Resultat	4
Totala ytor	4
Okategoriserat	4
Dagligvaror	4
Sällanköpsvaror	4
Skrymmande varor	5
Utbyggnaden i relation till befintliga ytor för handel	5
Läge i planprocessen	5
Stora kommuner bygger	5
2. SNF:s slutsatser och förslag	9
Sammanfattning av SNF:s slutsatser och förslag	9
SNF föreslår följande:	9
<i>Bakgrund</i>	10
Definitioner av handelsplatser	10
Olika sorters handel	10
Utvecklingen i USA	11
Utvecklingen i Sverige	11
Centrumplanering	11
Handel i centrum av tätorter och bostadsområden	12
Centrum enligt två kommuner	12
Ohållbart för miljön	12
Utbyggnaden och miljö kvalitetsmålen	13
Utbyggnaden och kommunernas miljömål	14
Socialt ohållbart	14
Effekter på stadscentrum	15
Landsbygdshandeln drabbas	15
Stora kommuner bygger	16
Kommunernas ansvar	16
<i>Avslutande diskussion</i>	16
Bilaga – Metod för kartläggningen av utbyggnadsplaner	18
Källförteckning:	19

FÖRORD

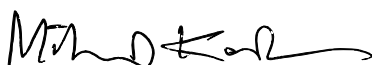
Sommaren 2001 gick jag runt i Lincoln i Nebraska, USA, på jakt efter färsk frukt. Gata upp och gata ned gick jag i centrum, men inga egentliga livsmedelsbutiker i en stad av Malmös storlek. Lönlöst. Utan bil vill säga. Med bil och kilometer utanför centrum fanns köpcentrum för livsmedel, möbler, post- och bank, snabbmat, video, sport, blommor, biografer, skoaffärer, och prylar och pryttlar i långa rader. För den som kan, har och vill köra bil vill säga.

Är det till sådana stadsplaner den skenande utvecklingen av externhandeln i Sverige leder? Eller stannar den vid "enbart" mer tvunget resande, mer utsläpp och brustna miljömål? Eller kan utvecklingen rent av styras så att lokaliseringen av handeln i Sverige harmonierar med de nationella miljömålen?

Den här rapporten* beskriver den aktuella utvecklingen inom området och behandlar förslag på hur den oroande trenden med snabbt växande externhandel på kort och lång sikt kan motverkas. Kartläggningen omfattar hela landet, är smått unik och den första av sitt slag; någon officiell statistik på området finns inte idag.

Återstår att se om regeringen och kommunerna i landet inte bara noterar rapporten, utan också vidtar åtgärder för att verkligen bidra till en utveckling där ny handelslokalisering sker med miljömässig och social hänsyn. Om det inte sker kan det på sikt bli lönlöst att försöka köpa färsk frukt också i svenska städers centrum.

Trevlig läsning,



Mikael Karlsson
Ordförande SNF

* SNF har tidigare publicerat rapporten "Stormarknaderna och miljön – Kunskapsöversikt och förslag till åtgärder" av Per Elvingson, den finns tillgänglig på: <http://www.snf.se/pdf/rap-stormarknader.pdf>

1. UTBYGGNADSPLANER FÖR EXTERNHANDEL I SVERIGE

Inledning

Det är väl belagt att dagens utveckling i riktning mot en mer bilorienterad handel ökar energi- användningen och utsläppen av luftföroreningar. Externa etableringar medför också utslagning av handel i centrum av tätorter och bostadsområden, vilket i stor utsträckning drabbar svaga grupper i samhället. Det innebär att etablering av externhandel motverkar samhällets uttalade målsättningar att åstadkomma en ekologiskt- och socialt hållbar utveckling.

Svenska Naturskyddsföreningen har därför under en tid granskat utvecklingen av handel som förläggs i bilorienterade lägen. Detta har bland annat resulterat i att föreningen tagit fram förslag till förändringar i den svenska planlagstiftningen i de delar som berör handelns lokalisering. På föreningens uppdrag sammanställdes rapporten "Stormarknaderna och miljön" i februari 2001. Där kartläggs effekterna av att handeln blir allt mer storskalig och samtidigt förläggs i lägen där det blir svårare att nå den utan bil. I rapporten redogörs också för de regleringar som gjorts i många västeuropeiska länder för att motverka denna utveckling.

Med utgångspunkt i tidigare insatser på området och för att få en överblick över utvecklingen gjordes på Svenska Naturskyddsföreningens uppdrag under perioden mars- april 2002 en rundringning till planansvariga vid landets samtliga 289 kommuner. Kommunerna tillfrågades om de har några planer på nyetablering eller utökning av externhandel som finns med i något skede av den kommunala planprocessen. 288, alla utom Storfors kommun, besvarade våra frågor.

Kartläggningen har tillkommit ur ett behov av att något råda bot på den brist på fakta som idag råder angående såväl befintliga som planerade arealer för externhandel i Sverige.

Rapporten är upplagd i två delar. Den första redovisar den pågående utbyggnaden av externhandel i Sverige. Den andra delen ger en bakgrund till Svenska Naturskyddsföreningens ställningstagande och redovisar föreningens slutsatser och förslag.

Rapporten har sammanställts av *Jens Forsmark*, fil. mag. Samhällsgeografi.
Monica Flöjt, Eductus, har ringt alla kommuner.

Sammanfattning av kartläggningen

59 av landets 289 kommuner har planer på etablering av ny externhandel¹ och/ eller utökning av befintliga anläggningar.

- Det är främst i större städer och folkrika kommuner som planerna finns.
- Bland de 20 största kommunerna planerar 70 procent för en utbyggnad.

¹ *Externhandel*: Omfattande minst 2.000 kvm BTA (byggnadens totala golvyta), utanför etablerade stadsdels- eller tätortscentrum och som inte klassas som bostadsorienterad handel.

- Bland de 200 minsta kommunerna är det endast tio procent som planerar utbyggnad.
- För dagligvaror som livsmedel planerar kommunerna bygga ca 370.000 m².²
- Utbyggnaden för dagligvaror innebär en ökning med närmare 40 procent i externa lägen.
- Sammanlagt planeras för 1,2-1,3 miljoner kvadratmeter³ (m²) extern detaljhandel, vilket kan sättas i relation till de 14,7 miljoner kvadratmeter (m²) handelslokaler som totalt finns i landet.
- De flesta planerade projekten kan genomföras inom några års tid. Minst 33 av de 59 kommunerna befinner sig i detaljplaneskedet, det sista skedet i planprocessen. Minst fem kommuner arbetar med bygglov, det sista skedet innan byggnation.
- Endast två kommuner, Krokoms och Östersund, har fått sina planer stoppade av Länsstyrelsen. Ärendena är överklagade till regeringen.

Denna undersökning

Vi har under perioden mars-april 2002 ringt planansvariga vid Sveriges samtliga 289 kommuner och frågat om kommunen har några planer⁴ för nyetablering eller utökning av externhandel. Alla kommuner i landet utom Storfors kommun besvarade våra frågor.

Resultat

59 kommuner har uppgivit att det förekommer planer att anlägga ny- eller utöka befintlig externhandel. I vissa kommuner finns utbyggnadsplaner på flera platser.

Totala ytor

- Mer än hälften av kommunerna (31 st.) har angett den yta⁵ man planerar bygga.
- Genomsnittlig yta bland dessa är ca 21.300 m².
- *Om alla 59 bygger ut enligt genomsnittet blir totala arealen 1,2-1,3 miljoner m²*

Okategoriserat

I 14 kommuner har man angett att man planerar utbyggnad av extern handel, utan att ange vad man ska sälja på dessa ytor.

Dagligvaror⁶

- 36 kommuner har angett att man planerar utbyggnad av extern handel med dagligvaror. 13 kommuner har angett ytan för utbyggnaden.
- Genomsnittlig yta bland dessa är 7.400 m².
- Om alla 36 bygger ut enligt genomsnittet blir arealen ca 270.000 m²
- I 14 kommuner har man angett att man planerar utbyggnad, men inte angett vilka varukategorier som är aktuella. Om de bygger enligt genomsnittet tillkommer ytterligare ca 100.000 m².
- *Detta kan innebära en total utbyggnad med 370.000 m²*

Sällanköpsvaror⁷

² Siffran bygger på arealangivelser hos 13 av totalt 50 möjliga utbyggnadskommuner.

³ Siffran bygger på arealangivelser hos 31 av totalt 59 möjliga utbyggnadskommuner.

⁴ Med planer menas här förhandsförfrågan, hela processen i arbetet med detaljplan fram till att beslut tas i ärendet och byggprocessen fram till invigning. Även förändringar i översiktsplanen ingår.

⁵ Ytorna anges i bruttototalareal (BTA). BTA är den totala golvytan på byggnaderna.

⁶ *Dagligvaror*: Varor som fyller konsumentens dagliga behov av livsmedel inkl. drycker samt specialvaror som kemiska produkter, tidningar, tobak, blommor, sjukvårdsartiklar mm. Källa: Boverket. Handeln i planeringen (1999).

- 30 kommuner har angett att man planerar utbyggnad av extern handel med sällanköpsvaror.
- Endast fyra kommuner har kunnat ange ytan för utbyggnaden.
- Denna brist på information gör det mycket svårt att kunna beräkna hur stor den planerade utbyggnaden av sällanköpsvaror är.

Skrymmande varor⁸

- 31 kommuner har angett att man planerar utbyggnad av extern handel med skrymmande varor. Endast tre kommuner har kunnat ange ytan för utbyggnaden.
- Denna brist på information gör det mycket svårt att kunna beräkna hur stor den planerade utbyggnaden av skrymmande varor är.

Utbyggnaden i relation till befintliga ytor för handel

Utbyggnaden för dagligvaror uppgår till ca 370.000 m².

- De idag befintliga ytorna för extern handel med dagligvaror uppskattas till ca en miljon m².⁹ Detta innebär att den externa handeln med dagligvaror kan komma att utökas med närmare 40 procent.
- Den totala utbyggnaden av externhandel i alla kategorier med dagligvaror, sällanköpsvaror och skrymmande varor kan beräknas uppgå till storleksordningen 1,2-1,3 miljoner m². De totala ytorna¹⁰ för dagligvaror och övrig handel är idag 14,7 miljoner m².

Om de totala utbyggnadsplanerna uppförs i en byggnad blir den tio meter bred och elva mil lång. Eller en byggnad med bredden en meter som sträcker sig mellan Stockholm och Prag. Bara en del av den utbyggnaden utgörs av varor som p.g.a. sin skrymmande karaktär kan vara lämpliga att placera i bilorienterade lägen.

Läge i planprocessen

De flesta kommunerna befinner sig långt fram i planeringen vilket innebär att de flesta projekten kan komma att förverkligas inom några års sikt.

- Minst 33 av de 59 kommunerna befinner sig i detaljplaneskedet, det sista skedet i planprocessen.
- Minst fem kommuner utreder eller har beviljat bygglov, sista steget innan byggnation.
- Krokoms- och Östersunds planer har stoppats av Länsstyrelsen p g a bristande samordning med grannkommunerna. Regeringen väntas avgöra frågan under 2002.
- Sex kommuner har inte uppgett var i processen ärendena befinner sig.

Stora kommuner bygger

- Bland de 20 största kommunerna planerar 70 procent för en utbyggnad.
- Av de 200 minsta kommunerna planerar tio procent för en utbyggnad.

⁷ *Sällanköpsvaror*: Detaljhandel som inte är dagligvaror. Särskiljes vanligen i beklädnad, hemartiklar och fritidsvaror. Källa: Boverket. Handeln i planeringen (1999).

⁸ *Skrymmande varor*: Varor som inte kan tas med på cykel eller buss. I huvudsak sällanköpsvaror med stort ytkrav per försåld enhet t.ex. bilar, möbler, byggvaror. Källa: Boverket. Handeln i planeringen (1999).

⁹ Enligt samråd med Janne Sandahl, adjungerad professor i centrumfunktion. Institutionen för infrastruktur och samhällsplanering, KTH. Stockholm. 2002 06 18.

¹⁰ Källa: SCB EN 16 SM 0103

I nedanstående tabell redovisas kommunernas utbyggnadsplaner.

NY = Helt nya anläggningar.

Utök = Utökning av befintliga anläggningar.

J är Ja.

N är Nej.

Daglig = Dagligvaror

Sällan = Sällanköpsvaror

Skrymm = Skrymmande varor

Ospec = Angett ytan, men inte specificerat hur den fördelar sig på olika varor.

X = Planerar sälja dessa varor men har inte specificerat ytan i denna kategori.

Yta BTA = Totala golvytan.

Planskede = Skede av planeringen.

Dp = Detaljplan.

B- lov = Bygglov.

Förfr = Förfrågan.

Öp = Översiktsplan.

Handelsutred = Handelsutredning.

Regeringen = Ärendet prövas av regeringen.

Kommun	NY		Utök		Yta BTA				Planskede	Befolkning
	J	N	J	N	Daglig	Sällan	Skrymm	Ospec		
Borlänge	J		J		8 000				Dp	46 967
Borås		N	J		x	x	x		Förfr	97 491
Båstads		N	J						Dp klar	13 979
Eda	J		J		17 200	23 000			B-lov bev	8 669
Eskilstuna	J		J			x	x	30 000	Dp	89 354
Falkenberg	J			N					Dp	38 679
Falköping		N	J		3 500				B-lov ansök	30918
Filipstad	J			N	2 400				Bygge pågår	11 336
Gislaved	J		J		x	x	x	6 000	Dp klar	30 134
Grums	J			N					Dp	9 406
Gävle	J			N	x	x	x	100 000		91 216
Göteborgs stad	J		J		x	x	x	56 000	Dp	472 203
Götene	J			N	x	x	x		Dp	12 931
Halmstad	J		J		25 000	1 000			Dp	85 901
Haninge		N	J			x	x	2 000	Dp klar	70 509
Helsingborgs stad	J			N	x	x	x		Handelsutr	118 510
Huddinge	J			N		x	x	33 000	Dp	85 912
Hudiksvall	J			N	2 000				Dp	37 215
Järfälla		N	J			x	x	18 000	Dp	61 208
Jönköping		N	J			10 000			Dp antagen	118 021
Kalmar	J		J		4 000		4000		Dp	59 745
Karlshamn	J			N					Dp	30 637

Utbyggnadsplaner för externhandel i Sverige

Karlstad	J		J		x	x	x	50 000		80 761
Krokom	J			N	3 500	x	x	24 000	Regeringen	14 033
Kävlinge		N	J						Dp klar	24 973
Landskrona	J			N		x	x		B-lov bev	38 295
Lindesberg	J			N					Öp	23 391
Ludvika		N	J		x					26 079
Luleå		N	J		x		x		Dp	71 968
Malmö	J			N	x	x			Dp	262 995
Motala		N	J		x	x	x		Dp	42 143
Munkedal	J			N					Öp	10 499
Mörbylånga		N	J						Dp	13 385
Norrköping	J		J			x	x	20 000	Förfr.	123 067
Nynäshamn	J			N	x				Handelsutr	24 430
Ronneby	J		J		5000	x	x	20 000	Dp klar	28 572
Sigtuna		N	J							35 565
Skara		N	J			x	x	7 000	B-lov bev	18 273
Skellefteå	J			N		x	x	7 000	Förfr	71 938
Skinnskatteberg	J		J							4 816
Sollentuna		N	J						Förfr	58 437
Strängnäs	J			N					Öp	29 800
Strömstad	J			N	x	x	x	25 000	Dp	11 157
Söderköping		N	J		x	x	x		Dp klar	13 945
Trelleborg	J			N	3 000		6000		Dp	38 564
Trollhättan		N	J						Dp antagen	52 856
Tyresö	J			N	x				Dp	39 538
Umeå	J		J		x	x	x	30 000	Handelsutr	105 388
Upplands Bro		N	J						Förfr	21 054
Uppsala	J		J		2 500				Dp	191 495
Vellinge		N	J		x				Förfr	30 751
Vimmerby	J			N	x				Dp	15 619
Värmdö	J			N	x		x	30 000	Dp	32 260
Växjö		N	J		x	x	x	10 000		74 254
Årjäng	J			N	x	x	x	14 000	Dp klar	9 803
Åstorp		N	J		10 000	8 000	13500		B-lov bev	12 982
Örebro	J		J		10 000		x		Dp	125 079
Östersund	J		J		x	x	x	17 000	Regeringen	58 210
Österåker	J			N	x	x	x		Dp	35 239



De gråmarkerade kommunerna är de som uppgett att de planerar för utbyggnad av externhandel. Karta: Robert Forsmark Larsson.

2. SNF:S SLUTSATSER OCH FÖRSLAG

Sammanfattning av SNF:s slutsatser och förslag

Svenska Naturskyddsföreningen kan konstatera att det sker en mycket stor utbyggnad av externhandel i Sverige.

Om befintliga utbyggnadsplaner uppförs i en byggnad blir den tio meter bred och elva mil lång, alternativt skulle den vara en meter bred och sträcka sig mellan Stockholm och Prag.

Etableringar av stormarknader och externa köpcentrum leder till förändrade inköps- och resmönster. Detta får följande effekter:

- Trafikens miljöpåverkan ökar, med buller, hårdgjorda ytor, resursförbrukning, barriäreffekter och utsläpp av bl.a. växthusgaser.
- Miljömålen motverkas.
- Butiksbeståndet utarmas i centrum av tätorter, bostadsområden och på landsbygden.
- Människor får längre till affären och måste därför resa mer.
- Hushåll utan bil får svårare att göra sina inköp.
- Pensionärer, handikappade och andra grupper som ofta saknar tillgång till bil drabbas hårdast av utvecklingen.
- Handel och service utarmas på små orter och i små kommuner.

Många av kommunerna med planer på utbyggd externhandel har fått statliga bidrag till miljöinvesteringar och 17 av dem har antagit lokala klimatmål som går stick i stäv med utbyggnaden.

Utbyggnaden går mycket snabbt. 1992 stod externhandel för åtta procent av omsättningen i detaljhandeln, tio år senare bedöms motsvarande siffra vara 15- 20 procent i medelstora städer och så mycket som 30 procent om man räknar in färg, sportartiklar och dylikt. Boverket gör bedömningen att externhandeln kan ha ökat med tio procent perioden 1998- 2001.

Det finns idag ingen officiell statistik över existerande- och planerade ytor för externhandel, det finns endast bedömningar. Denna brist på statistik är anmärkningsvärd.

Svenska Naturskyddsföreningen har tagit fram förslag för att komma tillrätta med problemen med externhandel och skapa en handel mer lättillgänglig för alla.

SNF föreslår följande:

- Externhandel ska vara tillståndspliktig enligt miljöbalken. Dessa krav gäller redan för många andra verksamheter som kan anses vardagliga, exempelvis stora bagerier.
- Regeringen bör gripa in och föreslå riksdagen att införa ett tillfälligt stopp för utökad externhandel. Det har man redan gjort bl.a. i Norge.
- Det är uppenbart att den planering av handeln som görs i kommunerna idag inte är hållbar. Genom ökad grad av nationell eller regional styrning kan handelsetableringarna styras på ett bättre sätt. Lagstiftningen måste ändras för att styra handeln till centrum i tätorter och bo-

stadsområden. Länsstyrelsen eller andra nationella eller regionala organ bör få en tydligare roll som samordnare och ges utökad ansvar.

Bakgrund

I många västeuropeiska länder har det förts en, i jämförelse med Sverige, betydligt livligare debatt kring utvecklingen av handeln i den byggda miljön. Bakgrunden till debatten har varit att man under de senaste årtiondena upplevt en kraftig förändring i detaljhandelssektorn. Tidigare hade dessa länder en tydlig hierarki av stadscentrum, stadsdelscentrum och grannskapscentrum där handel bedrevs. Under 1980-talet började denna struktur kraftigt förändras, med en koncentration till färre centrum och en omfattande utflyttning av handel och service till externa områden. Utvecklingen har fört med sig ökad biltrafik och försämring av utbudet i centrum av tätorter och bostadsområden.

Debatten om externhandelns negativa effekter har resulterat i förändringar av lagstiftningen i bland annat Nederländerna, Danmark och Norge.¹¹

Definitioner av handelsplatser

I debatten kring hur samhället planerar för handel förekommer många begrepp för handelsplatser:

Extern handel: Omfattande minst 2 000 m² BTA, (byggnadens totala golvyta) utanför etablerade stadsdels- eller tätortscentrum och som inte klassas som bostadsorienterad handel.

Externa stormarknader: Externt beläget försäljningsställe med brett sortiment av dagligvaror och sällanköpsvaror. Minst 2 500 m² säljarea. Minst 300 bilplatser.¹²

Externa köpcentrum: En samlad anläggning för flera affärer i externt läge.¹³

Stormarknader, bilköpcentrum och bilorienterad handel: Samlingsnamn på handel som placeras och utformas främst i syfte att tillgodose behoven hos en bilburen kundkrets.

Lågprishandel: Handel med inriktning på ett fast utbud av låga priser, kan vara placerad var som helst. I exempelvis Norge och Danmark återfinns dessa ofta i centrum av tätorter och bostadsområden som en följd av att planlagstiftningen styr dem dit.

Även begreppet "köplador" förekommer, ett vardagligt uttryck för storskalig handel utanför etablerade samhällscentrum.

Olika sorters handel

Handeln med dagligvaror (livsmedel) och sällanköpsvaror (kläder, hemartiklar och fritidsvaror) är de inköp som främst formar människors återkommande inköpsresor. Denna handel genererar stora besökandeströmmar och verksamheten har möjlighet att bedrivas på förhållandevis avgränsade ytor i våra samhällens centrala delar. Skrymmande varor (möbler mm.) har stora ytkrav per försåld enhet och är enligt definitionen för stora eller tunga att transporteras på cykel eller buss och måste följaktligen huvudsakligen transporteras med bil. Detta gör att försäljningen av skrymmande varor kan vara lämplig att placera utanför våra tätorter.

Det råder idag i kommunerna ofta en viss förvirring kring begreppen sällanköpsvaror och skrymmande varor, vilket kan vara en anledning till att så många kommuner i SNF:s undersökning inte kunde ange några specificerade ytor för dessa.

¹¹ Handeln i planeringen. (1999). Boverket.

¹² Handeln i planeringen. (1999). Boverket.

¹³ Handeln i planeringen. (1999). Boverket.

Samtidigt omnämns i etableringsdiskussioner exempelvis elektronikprodukter ofta som skrymmande varor. Det gör att affärskedjor som visserligen säljer stora TV-apparater (och erbjuder hemsändning) gärna placeras i externa lägen trots att de i stor utsträckning även säljer produkter som genererar stora besökandeströmmar av människor som jämför priser mellan affärer, köper små CD-spelare och liknande som inte kräver tillgång till bil. Det kunde vara lämpligt att vid användning av definitionen ta större hänsyn till hur många besökare verksamheterna kan förväntas få, för att kunna styra och anpassa besöksintensiva verksamheter till centrala lägen. En noggrannare studie av hur definitionen av skrymmande- och sällanköpsvaror används kan anses vara motiverad men ryms inte inom denna rapport.

Utvecklingen i USA

USA har under lång tid haft en utveckling mot allt mer externhandel i bilorienterade lägen. Etableringarna började byggas redan på 1930-talet. 1950 fanns det ett hundratal stora köpcentrum utanför tätorterna, 1980 var den summan 22.000. Vid slutet av 1980-talet hade i regel gamla stadscentrum förlorat sin betydelse som centrum och stod för i storleksordningen tio procent av handeln i sina regioner.¹⁴ Idag anses bilen av de flesta vara en absolut nödvändighet för att kunna leva i USA. Detta beror på flera faktorer men den allt mer svårtillgängliga handeln är viktig i detta för många människor påtvingade faktum.

Utvecklingen i Sverige

I Sverige började stormarknader anläggas under 1970-talet och har sedan dess upplevt kraftig tillväxt. I mitten av 1970-talet stod dessa för en procent av omsättningen i detaljhandeln. 1992 var omsättningen åtta procent. Därefter har utvecklingen accelererat. För medelstora städer (20.000-130.000 invånare) beräknas den externa detaljhandeln idag stå för 15-20 procent av den totala omsättningen. Om man även räknar med affärer som säljer färg, sportartiklar och dylikt blir siffran närmare 30 procent. Boverket gör bedömningen att externhandeln år 2001 kan ha ökat så mycket som tio procent på fyra år.¹⁵

Det finns idag ingen officiell statistik över existerande- och planerade ytor för externhandel, det finns endast bedömningar. Denna brist på statistik är anmärkningsvärd.

Centrumplanering

I Sverige har kommunerna planmonopol, man har alltså stort självbestämmande i planeringen. I Sverige kan handelsområden förläggas utanför tätorternas centrum om kommunerna så önskar. Norge och Danmark exempelvis har däremot en samordnad planering på regional nivå som styrs av nationella riktlinjer. Regionvis markerar man på en karta vad som utgör centrum i regionens tätorter. Handeln får sedan etablera sig inom dessa centrum, vilket dels underlättar en samordnad utveckling i regionen och dels förhindrar en resurskrävande utglesning av bebyggelsen genom att tydliga ramar för handelns lokalisering ges till alla inblandade aktörer. I Nederländerna har man valt att utveckla kriterier där centrum utgörs av områden som har en god tillgång till olika former av kollektivtrafik och där bilandelen av resorna är mindre än en viss nivå.¹⁶ Planeringen i Nederländerna, Danmark och Norge ger väldefinierade centrum utformade efter önskvärda kriterier av vad som bör känneteckna ett centrum.

¹⁴ Handeln i planeringen. (1999). Boverket.

¹⁵ Utlåtande av Boverket angående överklagande av länsstyrelsen i Östersund beslut att upphäva detaljplan för Rösta 2:6 m.fl., Ås, Krokoms kommun. (2002).

¹⁶ Handeln i planeringen. (1999). Boverket.

Handel i centrum av tätorter och bostadsområden

Gemensamma nämnare i de länder som reagerat på de negativa effekterna av externhandel har varit att förändra lagstiftningen för att motverka externhandel och stärka handeln i centrum av tätorter och bostadsområden. Liknande resonemang kan även spåras i det gemensamma europeiska planeringssamarbetet ESDP (European Spatial Development Perspective).¹⁷

Handel i centrum av tätorter eller bostadsområden ger även det negativ inverkan på miljön eftersom transporter trots allt förekommer. Buller och föroreningar minskar i omfattning, men sprids i mer tätbebyggda områden. Trots vissa negativa effekter av att bygga tätt och blanda verksamheter brukar detta ofta förespråkas i strategier för hållbar samhällsplanering. Tätbebyggda och blandade tätorter underlättar för människor att nå handel och service utan bil. Avstånden inom tätorterna minskar vilket gynnar gång-, cykel- och kollektivtrafik och minskar transportbehoven. För att minska trafikens miljöpåverkan i närmiljön kan man sedan introducera renare drivmedel, göra gång-, cykel- och kollektivtrafiken mer attraktiv och införa styrmedel för att öka andelen miljövänliga transporter. Fördelarna med att bygga tätt och blanda verksamheter utvecklas bl.a. i flera årsrapporter från det välrenommerade Worldwatch Institute i Washington.¹⁸

I Norge aktualiserades frågeställningarna om hur handelns miljöeffekter ska hanteras i tätortsmiljön då man stoppade all externhandel och därmed fick ett ökat intresse för centrumetableringar. Frågeställningarna har där bland annat hanterats i ett forum med representanter för handeln, departement, kommunala planerare och andra berörda.¹⁹

Centrum enligt två kommuner

Minst två kommuner har svarat nej på SNF kartläggning av utbyggnaden för externhandel trots att man planerar vad man skulle kunna definiera som externhandel. Södertälje kommun svarade nej i mars 2002 och tog en månad senare beslut att tillåta ICA Maxi etablera sig vid COOP-Forum i externt läge.

Även Nacka kommun har svarat nej trots att man planerar för en stormarknad vid en motorled åtskilliga hundra meter bakom en etablerad centrumanläggning. Kommunen menar att etableringen inte är extern, den ligger ju *i närheten* av ett centrum. Detta är ett exempel som tydliggör behovet av en diskussion om hur vi ska utforma våra centrum i framtiden. Etableringen i Nacka är en av Sveriges största ICA Maxi. Det finns all anledning anta att den ger minskat kundunderlag i omkringliggande handel. Anläggningen riktar sig huvudsakligen till bilburna kunder och består av en envånings, ytkrävande byggnad kombinerad med mycket stor markparkering. Den som kommer till fots eller med cykel måste färdas runt halva anläggningen för att då komma till parkeringen som ligger framför entrén. Anläggningen kan knappast anses skapa ett lättillgängligt centrum med blandade funktioner i en av Sveriges snabbast växande regioner. Om intilliggande Stockholms centrum hade byggts på ett liknande sätt hade staden till stor del bestått av parkeringsplatser och motorleder. Sådana centrum gör det mycket svårt att använda andra transportmedel än bilen.

Ohållbart för miljön

Etablering av dagligvaruhandel i externa lägen medför att bilresandet ökar, med större energiåtgång och ökade utsläpp av luftföroreningar. Detta styrks entydigt av den forskning som bedrivits på området:

I rapporten "Stormarknaderna och miljön" som sammanställts på uppdrag av Svenska Naturskyddsföreningen 2001 gör Per Elvingson följande sammanställning av forskningsresultaten:

¹⁷ Handeln i planeringen. (1999). Boverket.

¹⁸ Tillståndet i världen 2001, 1999 och 1994. Lester R. Brown red. SNF/SNV.

¹⁹ Miljö- og Energiministeriet i Danmark. (2000). Planlaegning for detailhandel i Norden.

- Forsberg et al (1994) studerade förändringar i handeln i sex kommuner, före och efter det att externa köpcentrum etablerats. Undersökningen visar att 38 procent av hushållen bytt affär sedan invigningen. Genom byte av inköpsställe ökade biltrafikarbetet för gruppen som övergått till externhandeln med tre till elva gånger, beroende av kommun. Mätt som koldioxid uppgick ökningen till mellan 120 och 370 kilo per hushåll och år.
- Ljungberg et al (1994) studerade förhållandena vid två skånska köpcentrum, Burlöv Center och Centrum Syd. Resultaten visar att de externa etableringarna ger upphov till högre avgasutsläpp och bränsleförbrukning än om inköpen görs på annat sätt.
- Svensson (1998) studerade förändringar i hushållens inköpsmönster i samband med att externhandel etablerades i Linköping. Externhandel tog ca en tredjedel av dagligvaruinköpen. Bilresorna för inköp av dagligvaror inom Linköpings tätortsbebyggelse ökade med 450.000 mil per år (50 procent) till följd av etableringen.

En finsk forskare (Risto, 1996) har utvecklat en modell, baserad på intervjuer av konsumenter, för att förutsäga effekter på resande vid olika handelsetableringar. Olika utvecklingslinjer har analyserats:

1. Fyra nya stormarknader anläggs utanför stads kärnan.

2. Nuvarande stormarknader tas bort och ersätts med dagligvaruaffärer med bra sortiment närmare stads kärnan.

Med fyra nya stormarknader ökar trafikarbetet (person och godstransporter) med sex procent. I alternativet då man tar bort stormarknaderna och ersätter dem med handel i lokala centrum minskar trafikarbetet med 25 procent.

Effekterna på inköpsresorna är påtagliga. Den kritiske kan emellertid invända att inköpsresor för dagligvaror endast utgör en mindre del av det totala resandet. I fallet Tammerfors minskar det samlade trafikarbetet med 2,1% i alternativ två och ökar med en halv procent i alternativ ett. En total skillnad på 2,6 %.

I modellen har man dock inte räknat på trafikeffekterna av att också etablera sällanköpsvaror externt. Man har inte heller räknat på de dynamiska effekterna som kan förväntas på längre sikt. Lokaliseringen av handeln påverkar den långsiktiga samhällsutvecklingen. En koncentration av handeln till handelsplatser som utformas och placeras så att man gynnar biltrafik och missgynnar gång- cykel och kollektivtrafik kommer varje dag att påverka människors val av färdmedel. Den som har tillgång till bil uppmuntras att använda den mer, den som inte har tillgång till bil kommer ständigt att pressas till att skaffa sig det eftersom vardagslivet annars blir mycket besvärligt. Det har visat sig att ökad biltillgång leder till att människor i högre utsträckning väljer bort gång- cykel- och kollektivtrafik även vid andra transporter än inköpsresor vilket då får följd effekter på den totala trafikutvecklingen.

Att komma tillrätta med problemen med externhandel kommer inte att lösa alla trafikproblem, men att på detta sätt ta hänsyn till trafikbelastning redan i bebyggelseplaneringen är onekligen en viktig komponent.

Utbyggnaden och miljö kvalitetsmålen

April 1999 antog riksdagen 15 mål för miljö kvaliteten i Sverige. Målen ska vara uppfyllda år 2020 (utom målet ingen klimatpåverkan som ska vara uppfyllt år 2050). Målen ska fungera vägledande för miljöarbetet och samhällsutvecklingen i övrigt för att värna en god livsmiljö.

Utbyggnad av externhandel kommer att allvarligt försvåra möjligheterna att uppfylla miljö målen. Den konstaterade ökning av biltrafiken som externhandel ger motverkar bl.a. målen om "begränsad klimatpåverkan", "frisk luft", "bara naturlig försurning och övergödning".

Målet "god bebyggd miljö" kommer tydligast i konflikt med utbyggnaden. Målet innebär att städer och tätorter ska medverka till god global och regional miljö. Byggnader och anläggningar ska utformas och lokaliseras på ett miljöanpassat sätt för att främja långsiktigt god hushållning

med mark, vatten och andra resurser. Den bebyggda miljön ska erbjuda varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur så alla människor ges möjlighet till rikt och utvecklande liv och så att omfattningen av människors dagliga transporter kan minskas.²⁰

Externhandel motverkar samtliga dessa målsättningar genom att försämra miljön, öka transportbehovet och utarma variationen i den byggda miljön.

Utbyggnaden och kommunernas miljömål

Många kommuner som planerar för utbyggnad av externhandel har tidigare mottagit bidrag för miljöinvesteringar, bl.a. genom så kallade LIP- pengar (Lokala investeringsprogram) som fördelas av staten till kommunerna för att de ska kunna genomföra miljöinvesteringar. Projektmedlen har motiverats med insatser för att minska koldioxidutsläppen, minska trafikens miljöpåverkan och en mängd andra projekt inom miljöområdet. Det kan noteras att vissa kommuner lägger mycket kraft på enskilda miljöprojekt som innebär projektmedel, men samtidigt genomför omfattande förändringar av handelsstrukturen som ger betydande miljöpåverkan från trafiken. Vid fördelning av statliga pengar till miljöprojekt borde krav ställas på en viss konsekvens i kommunernas agerande.

Svenska Naturskyddsföreningen gjorde år 2000 en sammanställning av de miljömål för klimatpåverkan från koldioxid som kommunerna angivit i sina Agenda 21 program.²¹

Sjutton kommuner som i Agenda 21 programmen angav ambitiösa mål för minskning av koldioxidutsläppen återfinns nu bland dem som planerar för externhandel, trots att detta bevisligen leder till ökade koldioxidutsläpp. Ronneby är ett exempel som hade ambitionen att minska trafikens koldioxidutsläpp med 30 procent till 2010. Man planerar nu för livsmedelsförsäljning och övrig handel i externt läge.

Socialt ohållbart

Mellan 1980 och 1999 minskade antalet dagligvarubutiker med mer än 20 procent. Hushållen får allt längre avstånd till affären.²²

När handeln i centrum av tätorter och stadsdelar försvagas kan dessa miljöer drabbas av förfall, eftersom minskade hyresintäkter ger mindre resurser till underhåll och upprustning.

När utbudet av handel i rimliga prislägen minskar i anslutning till bostadsområden drabbas vissa mer än andra. Mest drabbade blir pensionärer, handikappade och andra grupper som ofta saknar bil. 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.

I ett forskningsprojekt vid Väg- och Transportforskningsinstitutet vid Linköpings Universitet studerar man de samhällsekonomiska effekterna för omvandlingen av butiksstrukturen. Syftet är bl.a. att ta reda på hur människor värderar tillgången till affärer nära sina bostäder satt i relation till hur de värderar tillgången till externhandel. I en rapport från forskningsprojektet konstateras att en stor andel av hushållen skulle vilja göra huvuddelen av inköpen i en fullsorterad lokal livsmedelsbutik om det fanns. Sådana affärer saknas ofta eftersom alltför många väljer att handla i externa stormarknader som bl.a. erbjuder lägre priser, med följderna att det lokala underlaget för livsmedelsaffärer tunnare ut.²³ Ett sätt att komma tillrätta med detta är att genom förändrad lagstiftning styra handeln till centrum och bostadsområden för att där gynna konkurrens, gott utbud och bra priser, tillgänglig för en större del av befolkningen.

²⁰ <http://www.naturvardsverket.se>

²¹ <http://www.snf.se/snf/hallbart200/klimkomtab.htm>

²² Glesbygdverket, 2001. Utvecklingen i gles- och landsbygder. Årsrapport 2001.

²³ VTI notat 62 (2001). "Hushållens inköpsmönster och val av dagligvarubutiker i Trollhättan, Västerås och Östersund. Svensson, T. Haraldsson, M. Väg och transportforskningsinstitutet.

Effekter på stadscentrum

Hittills är det inte i första hand cityhandeln som drabbats när externhandeln expanderat. Stads-kärnorna har haft stor motståndskraft genom tät koncentration och brett utbud av handel, boende och aktiviteter. Cityhandeln har i vissa fall påverkats men utslagningen har hittills främst skett i mindre centrala lägen som stadsdelscentrum, förortstorg och i centrum av mindre tätorter.²⁴

Det finns anledning att oroa sig över de långsiktiga effekterna även för stadscentrum. Externhandels utbyggnadstakt är hög. Om de totala nu aktuella utbyggnadsplanerna uppförs i en byggnad blir den tio meter bred och elva mil lång. Eller en byggnad med bredden en meter som sträcker sig mellan Stockholm och Prag. Några affärer måste drabbas om utbyggnadstakten överstiger konsumtionstillväxten.

Även den måttliga tillväxt som faktiskt sker inom handeln kunde lika gärna användas till att vitalisera centrum av tätorter och bostadsområden istället för att förläggas externt.

Det sker idag en utbyggnad av externhandel som har citykaraktär, med specialsортiment och även så kallad upplevelsehandel som kombinerar nöjen med handel. Gävle kommun kan användas som exempel på denna utveckling. I kommunen har diskussionen varit intensiv kring etablering av Maxi ICA med kringverksamheter på 20.000 m² som nu byggs i utkanten av Gävle. Valbo köpcentrum, beläget mitt emellan Gävle och grannstaden Sandviken, har även de under våren 2002 utökat sin verksamhet med systembolag och 25 nya fackhandlare, verksamheter som uppenbart konkurrerar med cityhandeln i tätorter i hela regionen.

Av kommunens svar på Svenska Naturskyddsföreningens kartläggning av externhandel framgår att man nu planerar utöka med ytterligare 100.000 m². I planerna ingår, utöver handel, även biografier i externt läge. Kommunalrådet i Gävle, Mats Ågren, har kommenterat den tidigare utbyggnaden genom att säga att man kan undra var alla kunder ska komma ifrån och att det finns risk att centrum förlorar kunder ytterligare, men att kommunen inte gör någon etableringskontroll. "Man prövar i första hand om det går att lösa plan- och trafikfrågor och så, sedan får man bara hoppas att konkurrensen till slut gynnar konsumenterna".²⁵

Det finns i detta sammanhang anledning att påminna om att kommunerna genom det kommunala planmonopolet faktiskt har fått ett ansvar av staten att i planeringen överblicka och ta hänsyn till de konsekvenser kommunala beslut får för miljömål, grannkommuner, varuförsörjning och andra områden.

Landsbygdshandeln drabbas

Externhandel har visat sig drabba landsbygdshandeln hårt. Den hotar den samhällsservice som butikerna bedriver med varuförsörjning och som ombud för post, apotek och systembolag. Glesbygdverket har redovisat flera studier om vad som är viktigt för utvecklingen på landsbygden. Undersökningarna visar att tillgången till service är central för orters överlevnad och attraktivitet.²⁶

Föreningen Landsbygdshandels Främjande har på uppdrag av länsstyrelsen i Jämtlands län gjort en studie av de förväntade effekterna på landsbygdshandeln i samband med en omdebatterad utbyggnad av externhandel i Östersund och Krokoms. Studien visar att etablering av externhandel skulle innebära att mer än en tredjedel av landsbygdsaffärerna tvingas stänga under de kommande sex åren.²⁷ Glesbygdverket sammanställer årligen utvecklingen av service och handel. Bara under år 2001 minskade antalet dagligvarubutiker i glesbygd och tätortsnära lands-

²⁴ Bergström, F. 2000. Är externa köpcentrum ett hot mot cityhandeln? Handels utredningsinstitut, Stockholm.

²⁵ Arbetarbladet, 11 januari 2000

²⁶ Glesbygdverket. 2001. Utvecklingen i gles- och landsbygder. Årsrapport 2001.

²⁷ Slutrapport. Nuläges och konsekvensanalys. Sammanställning av analyser från 25 butiker i Jämtlands län mars 2001. Länsstyrelsen i Jämtlands län.

bygd med tre procent, eller 70 butiker. Bland de länsstyrelser som levererade uppgifterna ansåg två tredjedelar att etablering av externa köpcentrum var en starkt bidragande orsak till det minskande antalet landsbygdsbutiker. Detta fick verket att i april 2002 gå ut och kräva ett tillfälligt stopp för utbyggnaden.²⁸

Stora kommuner bygger

Externhandel vänder sig i regel till en kundkrets inom ett mycket stort område. Stora externa köpcentrum är mest intressanta att etablera i närheten av stora tätorter, men lockar ofta kunder från ett helt län eller region. I små kommuner finns därför en utbredd oro för att externhandeln i stora kommuner slår ut små kommuners konkurrenskraft och stänger småkommunernas affärer. SNF kartläggning av utbyggnaden bekräftar den farhågan genom att visa på att den växande externhandeln främst centreras till stora kommuner. 70 procent av de 20 största kommunerna bygger ut, endast tio procent av de 200 minsta.

Utvecklingen kommer förstärka den regionala obalansen och stärka stora kommuners konkurrenskraft på bekostnad av mindre, som får se det lokala näringslivet utarmas.

Kommunernas ansvar

Kommunerna har skyldighet att ta hänsyn till de effekter som planeringen får på grannkommunerna. Länsstyrelsen har i uppdrag att se till att denna samordningskyldighet fungerar. År 2002 presenterades på uppdrag av riksdagens bostadsutskott en utredning om länsstyrelsens roll i den mellankommunala samordningen. Undersökningen visar att samordningen kommunerna emellan i regel fungerar konfliktfritt, men att handelsfrågor tydligt utmärker sig som ett område där det ofta uppstår mellankommunala konflikter.²⁹ Detta aktualiserar kravet på att handelsfrågor får så stora effekter att de måste samordnas på regional nivå efter gemensamma riktlinjer.

Avslutande diskussion

Denna rapport har visat på en omfattande utbyggnad av externhandel i Sverige. Utbyggnaden riskerar att utarma handel och service i centrum av tätorter och bostadsområden. Även landsbygds handeln drabbas hårt av denna utveckling. I spåren av en allt mer storskalig bilorienterad handel följer miljöskador och det faktum att många människor som saknar tillgång till bil får svårare att ta sig till affären. Det är därför anmärkningsvärt att Sverige inte ens har någon officiell statistik som följer utvecklingen av externhandeln.

Vi behöver en aktiv diskussion om vilken sorts centrum som kommunerna egentligen planerar för. Vilka är handeln till för? Hur ska våra centrum se ut och vad vill vi att de ska innehålla? Hur ska den förnyelse som sker inom handeln kunna användas till att vitalisera centrum av tätorter och bostadsområden, istället för att hamna externt?

Externa köpcentrum kan erbjuda handel, men leder inte till en uthållig samhällsutveckling. För att få det krävs att vi blandar verksamheter, skapar kortare avstånd och gör det allt lättare för människor som lever utan bil. Dagens utveckling gör det allt svårare att leva utan bil och minskar valfriheten för oss alla.

När handeln lämnar tätortscentrum, förortscentrum och lanthandlare slår igen kan hela området drabbas av en nedåtgående spiral, där dessa miljöer upplevs som oattraktiva för företag, människor och aktiviteter. Förfall av tätortsmiljöer och utflyttning från mindre orter kan bli effekten.

²⁸ Glesbyggsverket. 2002. Yttrande om handelsetableringar utanför tätorter. 2002 04 15.

²⁹ Berggren, R. Länsstyrelserna och mellankommunal samordning inom PBL- området. Bostadsutskottet. Uppföljningsrapport 2002 02 01.

Sverige har till skillnad från andra nordiska länder ännu inte reglerat utbyggnaden av extern handel. Norge, Danmark och Finland har alla en lagstiftning som i princip sätter stopp för etablering av större köpcentrum utanför tätorter.

I Sverige regleras etableringsfrågorna av plan- och bygglagen. Kommunerna har planmonopol. Handelsintressen och byggföretag är pådrivande i utbyggnaden av externhandel. Det finns även kommuner som själva är pådrivande för locka till sig så mycket handel som möjligt från omkringliggande kommuner. Det uppges dessutom ha förekommit fall där kommuner med en restriktiv hållning har tvingats ge efter och tillåtit utbyggnad eftersom exploatören annars har hotat lägga sig på andra sidan kommungränsen.

Länsstyrelserna bör använda de medel de idag har till förfogande och mer aktivt gripa in i de fall bristande kommunal samordning kan väntas få oacceptabla samhällliga konsekvenser, även när grannkommunerna inte överklagar.

På det lokala planet bör kommunerna upprätta en handelspolicy, se till att ha en fungerande varuförsörjningsplan och använda sitt planmonopol för att avstyra etableringar som motverkar miljömålen.

Svenska Naturskyddsföreningen har tagit fram förslag för att komma tillrätta med problemen med externhandel och skapa en handel mer lättillgänglig för alla.

SNF föreslår följande:

- Externhandel ska vara tillståndspliktig enligt miljöbalken. Dessa krav gäller redan för många andra verksamheter som kan anses vardagliga, exempelvis stora bagerier.
- Regeringen bör gripa in och föreslå riksdagen att införa ett tillfälligt stopp för utökad externhandel. Det har man redan gjort bl.a. i Norge.
- Det är uppenbart att den planering av handeln som görs i kommunerna idag inte är hållbar. Genom ökad grad av nationell eller regional styrning kan handelsetableringarna styras på ett bättre sätt. Lagstiftningen måste ändras för att styra handeln till centrum i tätorter och bostadsområden. Länsstyrelsen eller andra nationella eller regionala organ bör få en tydligare roll som samordnare och ges utökat ansvar.

BILAGA – METOD FÖR KARTLÄGGNINGEN AV UTBYGGNADSPLANER

Vi ställde två grundläggande frågor:

1. Förekommer planer på att etablera ny externhandel i er kommun?
2. Förekommer planer på att utöka befintliga anläggningar för externhandel?

De kommuner som svarade ja på någon av frågorna 1 eller 2 ombads sedan specificera vilken sorts handel det rörde sig om enligt tre kategorier.

1. Dagligvaror
2. Sällanköpsvaror
3. Skrymmande varor

Vi frågade vidare vilka ytor etableringarna har, var i planprocessen ärendet befinner sig och om det finns planer på nöjes- och underhållningsetablissemang.

KÄLLFÖRTECKNING:

Arbetarbladet. 2000. 11 januari.

Berggren, R. 2002. Länsstyrelserna och mellankommunal samordning inom PBL- området. Uppföljningsrapport, 2002 02 01. Bostadsutskottet, Stockholm.

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

Boverket. 2002. Utlåtande av Boverket angående överklagande av länsstyrelsen i Östersund beslut att upphäva detaljplan för Rösta 2:6 m.fl., Ås, Krokoms kommun.

Boverket. 1999. Handeln i planeringen. red. Svedström, S. Boverket, Karlskrona.

Elvingson, P. 2001. Stormarknaderna och miljön. Svenska Naturskyddsföreningen, Stockholm.

Forsberg, H. Hagson, A. Tornberg, J. 1994. Effekter av externa köpcentran. STACHT rapport 1994:1. Stads- och trafikplanering, arkitektur, Chalmers Tekniska Högskola, Göteborg.

Glesbygdsverket. 2002. Yttrande om handelsetableringar utanför tätorter. 2002 04 15. Glesbygdsverket, Östersund.

Glesbygdsverket. 2001. Utveckling i gles- och landsbygder. Årsrapport 2001. Glesbygdsverket, Östersund.

Ljungberg, C. Sjöstrand, H. Smidfelt, L. 1994. Externa affärsetableringar och deras effekt på miljö- och energianvändning. Institutionen för trafikteknik. Lunds Tekniska Högskola. KFB rapport 1994.

Länstyrelsen i Jämtlands län. 2001. Slutrapport. Nuläges och konsekvensanalys. Sammanställning av analyser från 25 butiker i Jämtlands län mars 2001. Länstyrelsen i Jämtlands län, Östersund.

Miljö- og Energiministeriet i Danmark. 2000. Planlaegning for detailhandel i Norden. Miljö- og Energiministeriet i Danmark, Köpenhamn.

Svensson, T. 1998. Dagligvaruhandelns strukturomvandling – Drivkrafter och konsekvenser för städernas utformning och miljö. Diss. Linköpings Universitet.

Risto, M. 1996. Refererad i Miljöeffekter av externa handelsetableringar, opublicerad kunskapsöversikt av Christer Ljungberg, Trivector Traffic AB, daterad 3 februari 1997.

Worldwatch Institute. 2001. Tillståndet i världen. Red. Brown, Lester R. Naturvårdsverket, Stockholm.

Worldwatch Institute. 1999. Tillståndet i världen. Red. Brown, Lester R. Naturvårdsverket, Stockholm.

Worldwatch Institute. 1994. Tillståndet i världen. Red. Brown, Lester R. Naturvårdsverket, Stockholm.

Svensson, T. Haraldsson, M. 2001. Hushållens inköpsmönster och val av dagligvarubutiker i Trollhättan, Västerås och Östersund.. VTI notat 62. Väg och transportforskningsinstitutet, Linköping.

Muntliga källor

Samråd med Janne Sandahl, adjungerad professor i centrumfunktion. Institutionen för infrastruktur och samhällsplanering, KTH. Stockholm. 2002 06 18.

Internetkällor

<http://www.naturvardsverket.se> (2002 06 15)

<http://www.snf.se/snf/hallbart200/klimkomtab.htm>