



Makten över handeln.

En studie om maktförhållanden och deras betydelse
i utvecklingen av handelsplatser i en kommun.

Paulina Bredberg
Masterarbete 30 hp
Masterprogrammet för Fysisk Planering
Blekinge Tekniska Högskola
2014-05-26

Sammanfattning

Handel kan beskrivas som grunden i städer och deras utveckling. Handelsplatser lockar människor och skapar stadsliv. Handel är således en viktig del både i översiktliga mål och i den fysiska planeringen. I stadsbyggnadsideal om att skapa en tät och blandad stad är handel en central aspekt och en önskan om att kunna styra handelsplatsernas utveckling kan i idealen utläsas. I diskussioner kring handelns utveckling som förts av forskare och i myndighetsrapporter ifrågasätts dock var makten att styra utvecklingen egentligen ligger.

I denna studie undersöks hur maktförhållanden kopplade till handel kan påverka utvecklingen av handelsplatser i en kommun. Utvecklingen diskuteras främst utifrån dimensionerna lokalisering, utformning samt skala, och en diskussion förs kring vilka aktörer som har makt och är drivande i utvecklingen. I studien används maktperspektiv om t.ex. definitionsmakt och utvecklingskontroll för att belysa och diskutera handelsplatsers utveckling. Inom ramen för studien har en fallstudie genomförts i Malmö stad, där etableringen av de två köpcentrumen Entré och Emporia används som fallstudieobjekt.

Analysen av fallen belyser etableringsprocessen utifrån ett aktörsperspektiv och i den avslutande diskussionen förs resonemang kring vilka maktfaktorer och vilka aktörer som är drivande i vilka frågor i handelsplatsers utveckling. Analysen visar att den bild som framställs av handel i den kommunala planeringen har stor betydelse för utvecklingen, bland annat genom definitioner av fokusområden och genom begreppsanvändning. Det offentliga styrmöjligheter är också beroende av hur stark eller vag den framställda bilden är. Studien visar sammanfattningsvis att det främst verkar vara privata aktörer och deras normer som har makt att driva utvecklingen av handelsplatser.

Nyckelord: Handel, handelns utveckling, köpcentrum, stadsplanering, översiktsplanering, detaljplanering, planprocess, makt, maktförhållanden, utvecklingskontroll, Malmö, Entré, Emporia

Innehållsförteckning

1. Introduktion	6
1.1. Bakgrund	6
1.2. Problemformulering	7
1.3. Syfte	7
1.4. Frågeställningar	7
1.5. Definitioner av begrepp	8
1.6. Avgränsning av studiens ämne	9
1.7. Disposition	9
2. Forskningsöversikt	10
2.1. Inledning	10
2.2. Samhällets utveckling och rådande diskurser och ideal	11
2.3. Handel, externhandel och handelns strukturomvandling	12
2.3.1. Från nytta till nöje	13
2.3.2. Handel och trafik	14
2.3.3. Externhandeln i Sverige	14
2.3.4. Drivkrafter i utvecklingen	14
2.3.5. Handeln i världen	15
2.4. Effekter av olika handelslokaliseringar	16
2.4.1. Innerstadens vitalitet	16
2.4.2. Miljö och trafik	17
2.4.3. Sociala frågor	17
2.4.4. Ekonomi	18
2.5. Det svenska planeringssystemet	18
2.5.1. Översikts- och detaljplanering	19
2.5.2. Regional och mellankommunal planering	19
2.5.3. Intresseavvägningar och utredningar	19
2.5.4. Intressenter och berörda i handelsfrågor	20
2.5.5. Perspektiv på planeringen	20
2.6. Samhällsstyrning: neoliberalism, government och governance	21
2.7. Sammanfattning forskningsöversikt	22
3. Teoretiska perspektiv	24
3.1. Inledning	24
3.2. Makt och maktförhållanden	24
3.2.1. Definitionsmakt	24
3.2.2. Ett aktörsbaserat perspektiv	25
3.2.3. Utvecklingskontroll - maktens rumsliga dimension	26
3.2.4. Förhandling mellan aktörer	27
3.2.5. Styrning	28
3.3. Sammanfattning teoretiska perspektiv	28

4. Forskningsdesign, metod och material	30
4.1. Fallstudie	30
4.1.1. Val av fall	30
4.2. Dokumentstudier	31
4.2.1. Urval av dokument	32
4.2.2. Metodkritik	33
4.3. Intervjuer	33
4.3.1. Urval av intervjurespondenter	34
4.3.2. Metodkritik	35
4.4. Kvalitativ innehållsanalys	35
4.4.1. Metodkritik	36
5. Utveckling av handel i Malmö stad	37
5.1. Inledning	37
5.2. Bakgrund Malmö Stad	37
5.3. Resonemang kring handel i ett översiktligt perspektiv	38
5.3.1. Handelssituationen i Malmö idag	38
5.3.2. Malmö som regionalt centrum	39
5.3.3. Malmö som den täta staden	40
5.3.4. Bevara Malmö innerstads vitalitet	40
5.3.5. Riktlinjer för utveckling av handel i Malmö	41
5.3.6. Styrning av handelns utveckling	42
5.3.7. Ekonomiska frågor i handelns utveckling	44
5.4. Utvecklingen av Entré	44
5.4.1. Entré och Värnhem i ett översiktligt perspektiv	44
5.4.2. Detaljplaneringen av Entré	45
5.4.2.1. Utformning av Entré	46
5.4.2.2. Entrés koppling till staden	46
5.4.2.3. Ett regionalt perspektiv	47
5.4.2.4. Kamp om köpkraft som konsekvens	48
5.5. Utvecklingen av Emporia	49
5.5.1. Emporia och Hyllevång i ett översiktligt perspektiv	49
5.5.2. Detaljplaneringen av Emporia	51
5.5.2.1. Utformning av Emporia	51
5.5.2.2. Tillgänglighet	52
5.5.2.3. Emporia i förhållande till Malmö och handel	53
5.5.2.4. Emporia i ett regionalt och mellankommunalt perspektiv	54
6. Analys	57
6.1. Handel i Malmö stad	57
6.1.1. Handelsbilden i Malmö stad	57
6.1.1.1. Regionalt fokus	57
6.1.1.2. Stadsbyggnadsideal	58
6.1.1.3. En livskraftig innerstad	58
6.1.1.4. Negativ bild av externhandel	59
6.1.1.5. Handel som ett känsligt och politiskt ämne	59

6.1.2. Definitionsmakt genom begreppsanvändning	60
6.1.3. Motivering av nya handelsplatser i Malmö	61
6.1.3.1. Lokalisering av handelsplatserna	62
6.1.3.2. Handelsplatsernas skala	62
6.1.3.3. Handelsplatsernas utformning	62
6.1.4. Handelsbildens, begreppens och motivens betydelse för utvecklingen	62
6.2. Utvecklingskontroll i fallen Entré och Emporia	63
6.2.1. Aktörer	64
6.2.2. Restriktioner	64
6.2.3. Handlingsutrymme	65
6.2.4. Sammanfattning utvecklingskontroll	66
6.3. Sammanfattning analys	68
7. Diskussion och slutsatser	70
7.1. Definitionsmakt i resonemangen om handel	70
7.2. Aktörer och utvecklingskontroll i utvecklingen av handelsplatser	70
7.3. Makten över handeln	71
7.4. Studien i ett större sammanhang	72
7.5. Sammanfattning diskussion och slutsatser	72
8. Slutord	73
9. Källförteckning	74
9.1. Referenser	74
9.1.1. Tryckta referenser	74
9.1.2. Webbaserade referenser	78
9.2. Källmaterial	79
9.2.1. Dokument	79
9.2.2. Webbaserade källor	79
9.2.3. Muntliga källor	79
Bilaga 1	81

1. Introduktion

1.1. Bakgrund

Handel som fenomen ses som grunden i städer, dvs. handel är och har alltid varit en viktig del i städernas utveckling. Med utgångspunkt i de stadsplaneringsideal och diskurser som är rådande idag, uttrycks en önskan om att med hjälp av t.ex. täthet och en blandning av funktioner i stadsbyggandet skapa en hållbar stad. Inom ramen för sådana målsättningar ryms dessutom en önskan om att kunna styra både var handeln ska lokaliseras och i vilken form och storlek den etableras och utvecklas, samtidigt som det råder stor osäkerhet inom den offentliga planeringen om hur detta ska gå till (Kärrholm & Nylund, 2011, s.1045).

Problematiken som studien utgår ifrån grundar sig i den omfattande diskussion som under de senaste årtiondena rått kring utvecklingen av nya typer av handelsplatser, framförallt i form av externhandel, både utomlands och i Sverige. Externhandel brukar definieras som handelsplatser som är lokaliserade i utkanterna av städer i väldigt biltrafikorienterade lägen (se t.ex. Neergaard et al., 2008, s.4). Sådan handel ger enligt flertalet forskare och myndigheter många negativa effekter, bland annat i form av mindre livskraftiga stadskärnor samt ökad bilanvändning och därigenom ökad miljöpåverkan och en motsatt utveckling i förhållande till målsättningen om hållbarhet (se t.ex. Kärrholm & Nylund, 2011, s.1044,1052; Alarik, 2003, s.4; Boverket, 2004, s.19). Detta har lett till att begreppet ”externhandel” kommit att bli starkt förknippat med något negativt. Kommuner vill sannolikt inte benämna nya eller existerande handelsplatser som externhandel då begreppet har en negativ klang och kan leda till att handelsetableringen sätts under lupp i fortsatta diskussioner om externhandels effekter.

De externa handelsplatserna har emellertid fortsatt att utvecklas, både sett till antal och till storlek, vilket leder till frågor kring kommunernas möjlighet att styra utvecklingen. En kamp om köpkraft och attraktivitet kommunerna emellan ges ofta skulden för utvecklingen (se t.ex. Alarik, 2003, s.11). Det finns emellertid även en motpol som menar att etableringen av externhandel borde ses som en positiv utveckling. Denna positiva bild framställs ofta genom en hänvisning till behovet av konkurrens för att tillfredsställa konsumenters behov av valmöjligheter med ett gott utbud och möjlighet att köpa varor i olika prisklasser (Bergström & Fölster, 2009, s.53).

I diskussionen om externhandeln är behovet av att bibehålla befintliga stadskärnors och innerstäders vitalitet en viktig del, där många röster menar att externhandeln riskerar att slå ut de befintliga stadskärnorna (se t.ex. Thomas & Bromley, 2002, s.795; Book & Eskilsson, 1999, s.78; Sandahl, 1990, s.106). Med utgångspunkt i detta resonemang är det således intressant att belysa den kamp om köpkraft som inte bara existerar i ett mellankommunalt perspektiv, utan också inom en och samma kommun. När en kommun väljer att satsa på etablering av handelsplatser som ligger utanför stadskärnan/innerstaden skapas ett konkurrensförhållande och eventuellt starka spänningar mellan de handelsplatser som ryms inom den egna kommunen.

Ytterligare ett perspektiv som illustrerar problematiken kopplad till förändringen av handelsstruktur i samhället är den synkronisering i både tid och rum som handeln kommit att utgöra (Kärrholm, 2009, s.424). Handeln samlas på allt större och mer homogena platser (Kärrholm, 2009, s.422) och ansluter sig på så vis till redan befintliga rörelsemönster men skapar samtidigt också nya. Den synkronisering som handeln står för bör tas hänsyn till i stadsplaneringen då stora och koncentrerade handelsplatser har stor strukturell påverkan på staden, regionen och hela det urbana landskapet (Kärrholm, 2009, s.435-436).

Fokus i denna studie kommer i huvudsak att riktas in på etableringen av nya stora handelsplatser. Det innebär att inte bara externhandeln, enligt traditionell benämning, kommer att diskuteras, utan att diskussionen också - och kanske främst - kommer att handla om de handelsplatser som av kommunen oftast *inte* benämns som externhandel. Genom att ta avstamp i handelsplatsernas utveckling ur ett sådant perspektiv kan diskussionen förutom att handla om den ”klassiska” problematiken med externhandel även handla om huruvida en användning - eller ett undvikande - av begreppet ”extern” hjälper till att motivera vissa typer av handelsplatser. Sådana handelsplatser som eventuellt riskerar att skapa samma - eller åtminstone många liknande - negativa effekter som av forskning redan har konstaterats ges av de uttalat externa handelsplatserna.

1.2. Problemformulering

Inom ramen för dagens rådande stadsplaneringsideal, som handlar om strävan efter en hållbar utveckling och planering för den täta och den blandade staden, uttrycks en önskan om att kunna styra utvecklingen av handelsplatser. Samtidigt visar diskussionen om framförallt externhandel att marknaden verkar ha allt större makt i frågan. Det finns således en motsättning mellan det som planeringen verkar sträva mot och det som marknaden förespråkar och driver. Vilken roll spelar egentligen planeringen och Sveriges planeringssystem i frågan om utvecklingen av handel? Hur förs diskussionen kring nya etableringar, vilka krafter har makt att påverka utvecklingen och har användning av olika begrepp någon betydelse i motivering och etablering av nya stora handelsplatser i en kommun?

1.3. Syfte

Syftet med studien är att undersöka hur maktförhållanden kopplade till handel kan påverka utvecklingen av handelsplatser i en kommun. I studien beskrivs utvecklingen med utgångspunkt i handelsplatsernas lokalisering, utformning och skala.

1.4. Frågeställningar

Studien görs genom att kartlägga hur handels utveckling framställs i kommunal planering, med utgångspunkt i en diskussion kring användning av begrepp och motiv, samt genom att studera processen för etablering av nya stora handelsplatser. Två frågeställningar har varit drivande i undersökningen:

- Hur förs resonemang kring handel och etablering av nya handelsplatser i översiktsplanering och detaljplaneprocess?

- Hur kan etableringen av nya stora handelsplatser förstås med utgångspunkt i ett aktörs-perspektiv och utvecklingskontroll?

1.5. Definitioner av begrepp

I tidigare forskning och i myndighetsrapporter florerar ett antal olika definitioner på samma eller likartade begrepp och det är därför angeläget att förklara vad begreppen har för innebörd i specifikt denna studie. I sammanhanget är det viktigt att belysa att de begrepp som används i forskning och myndighetsrapporter har tolkats utifrån denna studies definitioner, vilket kan ha lett till att vissa ursprungliga aspekter har förändrats eller uteslutits. Ett sådant angreppssätt har dock varit nödvändigt för att skapa en sammanhållen och tydlig bild av handel, och genom att använda många olika referenser samt ställa dem gentemot varandra har slutsatser kring begreppens likheter kunnat dras.

Externhandel innebär storskalig handel (bruttoarea minst 2000 m²) (Svedström, 1999, s.71) som ligger i ett ”biltrafikorierat läge, utanför bostadsområden och stadscentrum” (Neergaard et al., 2008, s.4).

Halvextern handel innebär samma sak som externhandel, med undantag att läget är i anslutning till samlad bebyggelse nära en tätort (Ljungberg et al., 2003, s.4).

En **handelsplats** innebär en plats med flertalet butiker (baserat på definition av *marknadsplats* i Bergström & Fölster, 2009, s.38).

En **stormarknad** innebär ”ett försäljningsställe med brett sortiment av dagligvaror och sällanköpsvaror på minst 2.500 m² säljarea, minst 300 bilplatser” (Svedström, 1999, s.72).

Ett **köpcentrum** innebär en handelsplats med flertalet butiker som är belägna under samma tak (Bergström & Fölster, 2009, s.38).

Dagligvaror innebär varor motsvarande konsumenternas dagliga behov såsom mat, dryck, tidningar, tvättmedel osv. (Svedström, 1999, s.71-72).

Sällanköpsvaror omfattar övriga varor, såsom kläder, köksutrustning och liknande (Svedström, 1999, s.71-72).

Ett intressant perspektiv avseende definitionen av externhandel och halvextern handel lyfts av Bergman (2003, s.169) som menar att begreppen i huvudsak speglar vilket färdmedel som kunderna använder för att ta sig till etableringen. Bergmans definition kommer inte att dominera i denna studie, men däremot fungera som underlag för att ytterligare diskutera hur begreppen används/inte används i planeringsdokumenten. Perspektivet kan på så vis fungera som ett sätt att diskutera huruvida handelsplatser definieras, och på så sätt motiveras, genom att fokusera på typ av färdmedel.

1.6. Avgränsning av studiens ämne

I studien ligger fokus på att undersöka utvecklingen av nya stora handelsplatser i en kommun. Valet är dels baserat på den diskussion som råder kring externhandels negativa effekter och dels på den inomkommunala spänning som ofta existerar mellan befintliga stadskärnor/innerstäder och nya handelsplatser. I forskningsöversikten används kritiken mot framförallt externhandel som utgångspunkt medan denna studie har tagit ett steg ifrån begreppet. I fallstudien undersöks etableringen av två stora handelsplatser i form av köpcentrum. Vinklingen gjordes med utgångspunkt i att belysa problematik med stora, koncentrerade handelsplatsers utveckling i stort och också för att undersöka om och i så fall hur användningen av begreppet externhandel kommit att prägla utvecklingen.

Handel är ett brett begrepp som rymmer olika typer av handel. När handel diskuteras tas ofta e-handels tillväxt och potentiella påverkan på fortsatt strukturomvandling upp. E-handel har inte behandlats i den här studien, främst på grund av att de största resultaten av e-handeln enligt tidigare forskning både förväntas dröja och dessutom är tvetydiga. Viss forskning pekar exempelvis på att e-handeln inte tros ersätta vanlig handel, utan enbart komplettera och därmed i vissa fall till och med alstra mer transporter till fysiska handelsplatser (Farag et al., 2007, s.139). Utvecklingen av fysiska handelsplatser är dessutom pågående och så aktuell att frågorna behöver belysas och diskuteras.

1.7. Disposition

Uppsatsen är indelad i nio kapitel. I kapitel ett redovisas bakgrund, problemställning, syfte och frågeställningar tillsammans med ett antal begreppsdefinitioner och en diskussion kring avgränsning av ämnesval. I kapitel två ges en forskningsöversikt och i kapitel tre presenteras de teoretiska perspektiv som ligger till grund för studiens analys. I fjärde kapitlet beskrivs studiens forskningsdesign, metod och materialval. I femte kapitlet presenteras studiens empiri, i kapitel sex görs en analys och i kapitel sju förs en avslutande diskussion. Därefter följer slutord och källförteckning i kapitel åtta respektive nio.

2. Forskningsöversikt

2.1. Inledning

Med forskningsöversikten motiveras studien samtidigt som viktiga perspektiv kopplade till handel belyses. Viktiga teman i forskningsöversikten är samhällets utveckling och rådande ideal, handel som fenomen, handelns utveckling och strukturomvandling samt vilka orsaker till och vilka effekter av framförallt externhandel som genom tidigare forskning har konstaterats. I forskningsöversikten diskuteras även planeringssystemet utifrån förhållandet mellan lagar, mål och intressenter, dvs. hur planprocessen för etablering ser ut och vilka intressenter som är berörda i processen för etablering av handelsplatser. Avslutningsvis diskuteras hur samhällsstyrningen ser ut idag och hur den har förändrats med utgångspunkt i en diskussion kring neoliberalism och governance.

Genom forskningsöversikten ramas ämnesområdet och problematiken in. Exempelvis är en diskussion om handeln och dess utveckling samt ett kungörande av vilka intressenter som är berörda och får vara delaktiga i processen viktigt för att förstå hur utveckling av handelsplatser fysiskt går till. Hur systemet är uppbyggt kan användas som förklaringsmodell för att förstå hur processen med de specifika fallstudieobjekten sett ut och dessutom som en förklaring till urvalet av källmaterial i studien. Förändringar i samhällets struktur har betydelse för hur styrning och beslutsfrågor ter sig, vilket gör diskussionen om neoliberalism och governance relevant. I tidigare forskning och myndighetsrapporter är det främst externhandel som har legat i fokus. Problematiken som har diskuterats har tagits med i denna studie både för att belysa centrala effekter på dagens samhälle som handelns strukturomvandling gett och för att kunna ställa andra typer av handelsplatser, såsom stora köpcentrum, gentemot denna typ av problematik.

Bakgrunden till handel, externhandel och handelns strukturomvandling baseras i följande avsnitt främst på olika rapporter och avhandlingar, men också på ett antal vetenskapliga artiklar. Handelsetableringarnas effekter diskuteras ofta av olika myndigheter med specifika fokusfrågor, medan handel som fenomen oftare behandlas i t.ex. avhandlingar och vetenskapliga artiklar. Avseende myndighetsrapporterna har det varit viktigt att ta hänsyn till att de ofta representerar olika intressen och specifika kärnfrågor. Exempelvis diskuterar Trafikverket i hög grad frågor som rör olika trafikstrukturer, medan Svenska Naturskyddsföreningen har ett starkt miljöfokus. Vidare diskuteras ekonomiska frågor ofta utifrån ett marknadsperspektiv, vilket leder till att en positiv bild av handelns utveckling lyfts fram. De olika myndigheterna och organisationerna berör ibland många olika frågor i försök att skapa en helhetsbild i diskussionen, men slutsatserna speglar ofta deras kärnfrågor. För att få en så övergripande och problematiserad bild som möjligt i denna studie har därför rapporter från olika myndigheter och organisationer använts i forskningsöversikten.

Vidare kan det vara relevant att nämna att mycket kring ämnet externhandel är skrivet redan på 1990-talet eller början av 2000-talet. Dock visar en jämförelse mellan dessa referenser och de nyare att liknande diskussioner fortfarande är aktuella och att referensmaterialet därigenom kan ses som fortsatt relevant och tillämpligt i denna studie. Referensmaterial har

också ställts gentemot varandra för att säkerställa att den bild som ges är vedertagen och gällande.

2.2. Samhällets utveckling och rådande diskurser och ideal

Planeringen har genom tiderna kännetecknats av olika traditioner och ideal som sedan gett utfall i hur staden fysiskt har utformats (Book, 2001, s.129). Ett av de ideal som präglat den svenska planeringstraditionen är funktionalismen som kännetecknade stadsbyggandet under mitten av 1900-talet (Kärrholm, 2009, s.424). Handelsplatser i stadens utkanter, och kanske specifikt de platser som brukar benämnas externhandelsområden, skulle kunna ses som ett resultat av att principer för funktionsseparering tog fäste inte bara i stadens fysiska strukturer, utan också i politikens och näringslivets institutionella ramverk (Andersson, 2011, s.47).

Funktionalismen innebar i korta drag att den rådande trångboddheten och negativa hälsoaspekter i befintliga bostäder skulle byggas bort med hjälp av t.ex. större lägenheter och glesbebyggda bostadsområden. Ytterligare ett särdrag var att stadens funktioner separerades ifrån varandra. Bostäder och arbetsplatser placerades t.ex. i skilda områden i staden (Kärrholm, 2009, s.424; Nyström & Tonell, 2012, s.93). Inom funktionalismen var ekonomisk och teknisk rationalitet det som låg i fokus och sociala frågor hamnade ofta i skymundan (Nyström & Tonell, 2012, s.108). Funktionalismens principer och de utfall som de fick i stadsplanering och stadsbyggande är enligt Nyström och Tonell (2012, s.93) sannolikt anledningen till många av de dilemman som präglar dagens samhälle, som t.ex. ökat bilberoende och miljöproblem, och är därmed frågor som planeringen idag måste handskas med.

Idag har de sociala frågorna fått betydligt mer fokus i samhällsutvecklingen, vilket bland annat har visat sig genom mer fokus på t.ex. medborgardeltagande (Nyström & Tonell, 2012, s.100-101,106). Alla samhällsområden, och därmed också planeringen, har dessutom gått mot att i stor utsträckning fokusera på hållbarhet, och idag är en av de mest uttalade diskurserna inom samhällsbyggnad och stadsutveckling just ”hållbar utveckling” (Nyström & Tonell, 2012, s.61-62). Nyström och Tonell (2012, s.109) lyfter hur det ökade fokuset på hållbarhet inom planering särskilt syns i den lagstiftning som tillkommit under senare år. I Sverige är det idag en nationell målsättning att en hållbar utveckling skall eftersträvas, vilket i sig har sin grund i EU:s målsättningar om hållbar utveckling (Boverket, 2014, [www]).

Inom hållbarhetsdiskursen lyfts ofta idealet ”den täta staden”, som innebär att staden ska byggas tätt, med korta avstånd och ett effektivt markutnyttjande (Fredriksson, 2012, s.14). Enligt Fredriksson (2012, s.14-15) sägs den täta staden ofta utgöra lösningen på många av de problem som samhället tampas med idag. Den täta staden skulle t.ex. kunna vara lösningen på den funktionsseparering och utglesning i staden som bland annat lett till ökat bilberoende och sämre folkhälsa (Smidfelt Rosqvist, 2011, s.35,38).

Ett annat stadsbyggnadsideal som ofta diskuteras är ”den blandade staden”. Det innebär att olika funktioner såsom bostäder, arbetsplatser, handel och service ska integreras och blandas i staden. Den blandade kan likt den täta staden ses som ett svar på hur de problem som

funktionalismen skapade ska lösas, och som ett medel för att idag uppnå hållbar stadsbyggnad (Bellander, 2005, s.6).

Inom ramen för stadsbyggnadsideal som den täta och den blandade staden ryms synbarligen önskemål om att kunna styra lokalisering, utformning och skala för funktioner såsom bostäder, arbetsplatser och inte minst handel. Även målsättningen om hållbar utveckling ställer krav på utvecklingen och framförallt externhandel har fått kritik för att alstra bilresor och påverka miljön. Rådande stadsbyggnadsideal är följaktligen en relevant aspekt att ha i åtanke när utvecklingen av handelsplatser diskuteras.

2.3. Handel, externhandel och handelns strukturomvandling

Fenomenet handel är det som ursprungligen låg bakom utvecklingen av de flesta städer och är också det som städer idag till stor del är uppbyggda och kretsar kring (Svedström, 1999, s.7,10,13). Svedström (1999) uttrycker talande hur ”handeln angår oss alla” (Svedström, 1999, s.25) och lyfter samtidigt hur handeln således är en viktig aspekt att ta i beaktande i stadsplanering.

Bergman (2003, s.7) framhäver på ett liknande sätt att handeln är stadens grund och diskuterar handel utifrån dess samband med staden och framförallt stadsliv. Han menar att handeln under de senaste decennierna genomgått något av en strukturrationalisering där främst två tendenser varit tydliga: dels har butikerna blivit mer tillgängliga för allmänheten och dels har urvalet kommit att spela allt större roll vid inköpet. Kärrholm & Nylund (2011, s.1047) lägger därtill orsaker som självservicegens genomslag och handelns alltmer koncentrerade och volymmässigt större karaktär till handelns strukturella omvandling.

Handeln – både i form av dess fysiska utformning och synen på densamma – har alltså genomgått stora förändringar över tid, och kanske allra tydligast från 1950-talet och fram till idag (Svedström, 1999, s.14). Handeln har genom effektivisering koncentrerats till färre och större platser (Kärrholm, 2009, s.422) och gått från småskalig till storskalig, både sett till butikernas och handelsplatsernas storlek (Kärrholm & Nylund, 2011, s.1049). Det har i sin tur lett till att större ytor för etableringar har krävts, vilket bland andra orsaker lett till en utglesning och decentralisering av handelsplatserna. Handeln har också gått från stark centrering, dvs. belägen i städernas centrum, till en spridning i staden (Book & Eskilsson, 1999, s.99).

Att etablering av handelsplatser i stadens utkanter har ökat beror enligt Hagson (2003, s.9-10) inte bara på handelns strukturomvandling, utan också på att befolkningen i högre grad är utspridd över större geografiska ytor. Det gör att ett ökat användande av bilen motiveras, vilket i sig leder till att handlarna, för att locka en tillräckligt stor kundkrets för att handeln ska bli gynnsam, väljer att lokalisera sig i biltrafikorienterade och regionalt konkurrenskraftiga lägen. Därmed har också handelsplatserna blivit alltmer bilberoende (Svedström, 1999, s.40). Enligt Bergström och Fölster (2009, s.40) kan anledningarna till att externhandel fortsätter att expandera sammanfattas till urbanisering, dvs. att allt fler människor bor i städer, en ökad tillgång till bil samt butikskedjornas förflyttning till befolknings-täta regioner.

Ökade krav på tomtstorlekar från exploatörer, billigare mark i stadens utkanter och en ökad användning av bilen är alltså några av orsakerna till att städer breddat ut sig och ökat i geografisk storlek. Nya etableringar av både handelsplatser och bostadsområden har skett i stadens utkanter och staden har på så vis blivit större. Fenomenet med geografiskt växande städer kallas ofta *urban sprawl* (Vreeker et al., 2004, s.290), vilket bland annat leder till ett ökat bilberoende och att högre krav ställs på transportmöjligheter.

2.3.1. Från nytta till nöje

Ett viktigt perspektiv i handelns utveckling är hur shopping gått från att vara enbart nytta till att bli ett nöje och en aktivitet i sig (Harris, 2005, s.239). Nöjet, eller shoppingen, riktar sig dessutom till en mycket stor grupp människor (Harris, 2005, s.238). Upplevelsen har dock i viss mån funnits med länge. Exempelvis talar Bergman (2003, s.62) om hur redan de tidigaste varuhusen i sin utformning ofta försökte efterlikna offentliga miljöer med en blandning av funktioner som skulle locka konsumenterna till att umgås och stanna länge. Det var redan då vanligt att butiker samsades med restauranger, sittplatser, toaletter och andra funktioner som t.ex. frisörsalonger (Bergman, 2003, s.62).

I ett exempel från Nederländerna pratar Gorter et al. (2003) om hur en distinktion kan göras mellan ”run shopping” och ”fun shopping”, där ”run shopping” innebär shopping med syfte att utföra sina ärenden snabbt och smidigt, medan ”fun shopping” istället handlar om att shoppingen ska fungera som ett nöje (Gorter et al., 2003, s.222). Gorter et al. (2003) diskuterar utifrån detta perspektiv hur Nederländerna år 1993 antog lösare policys vad gäller etablering av perifert belägna handelsplatser, och undersöker hur den första etableringen av det slaget har påverkat innerstadens livskraftighet och konkurrenskraft. Nederländernas nya restriktioner innebar bland annat att tillåtelse av perifera köpcenter i huvudsak skulle ske för att tillgodose konsumenternas behov av ”run shopping” då stadskärnan med sitt utbud traditionellt tillgodoser behovet av ”fun shopping” (Gorter et al., 2003, s.221). Slutsatser som drogs i studien var bland annat att atmosfären i ett köpcentrum har stor betydelse för graden av ”fun shopping”, medan ett stort utbud av varor ökar graden av ”run shopping” (Gorter et al., 2003, s.225). Vidare drogs slutsatsen att många av de besök som gjordes på det nya perifera köpcentrumet ersatte besök i befintlig stadskärna, även om perifera köpcentrum i högre grad lockade långväga besökare och därmed fungerade som regionalt starka handelsplatser (Gorter et al., 2003, s.226-227).

I samma studie diskuterar författarna hur två av de ekonomiskt baserade mål som sattes upp i Nederländerna, och som kan ses känneteckna handelns utveckling i stort, är ganska motstridiga och svåra att hantera i praktiken (Gorter et al., 2003, s.223). Målen handlar dels om att tillåta förändring och tillväxt för marknaden och dels om att bevara innerstädernas vitalitet. Att uppnå dessa mål innebär enligt Gorter et al. (2003, s.223) både att släppa på strikta restriktioner för marknaden, men också att styra ännu mer för innerstadens livskraftighets skull. Med utgångspunkt i denna problematik kan anledningen till varför Nederländerna valde att separera ”run shopping” och ”fun shopping” rent rumsligt förstås, men det kan samtidigt finnas en svårighet med att skilja helt på de två typerna av shopping (Gorter et al., 2003, s.222).

2.3.2. Handel och trafik

Det finns vidare ett samband mellan handel och trafik. Sambandet kan förstås genom att ”handeln uppstår där folk vistas, rör sig och passerar, men alstrar själv nya trafikströmmar” (Bergman, 2003, s.72). Det är dock ett läges attraktivitet som avgör lokaliseringen vid en nyetablering (Bergman, 2003, s.72). Sambandet mellan attraktivitet och trafik kan vidare förtydligas genom att ytor kring biltrafikleder på 1960-talet blev alltmer attraktiva för etablering av handelsplatser (Bergman, 2003, s.169). Även Alarik (2003) lyfter sambandet mellan handel och transporter och framhåller hur ”handeln söker sig till ställen med goda kommunikationer” (Alarik, 2003, s.7). I en liknande kontext menar Forsberg (1994, s.7) att handeln har regionaliserats, dvs. att stora etableringar har kommit att locka människor från allt större geografiska områden. Det har lett till att de bästa lägena för etablering blivit i ”extremt trafikorienterade områden” (Forsberg, 1994, s.7). Drivkrafter som ligger bakom regionaliseringen, och därmed förändringen i handelns lokaliseringar, är enligt Forsberg (1994, s.65) större möjligheter till rörlighet för enskilda individer, handelns fortlöpande marknadsföring genom lansering av nya koncept samt politikernas kamp om köpkraft till den egna kommunen.

2.3.3. Externhandeln i Sverige

De första externhandelsetableringarna i Sverige kom under 1960-talet (Bergman, 2003, s.169). Dock var det först på 1980-talet som det skedde ett trendbrott (Bergman, 2003, s.170) och allt fler externa handelsplatser etablerades (Bergman, 2003, s.179). I de externa handelsplatserna är det vanligt att ett stort utbud av olika varor finns. En vanlig typ av varor är dock storskaliga varor såsom möbler och elektronik samt dagligvaruhandel, ofta i form av stormarknader. En annan, allt vanligare form av externhandel, är också de så kallade externa köpcentrumen. De externa köpcentrumen definieras av Bergström och Fölster (2009, s.38) som köpcentrum belägna utanför stadsbebyggelse, med en viss andel mycket stora butiker. På dessa handelsplatser ligger fokus i större utsträckning på liknande varor som vanligtvis finns i stadskärnan, som t.ex. kläder (Bergström & Fölster, 2009, s.41-42).

2.3.4. Drivkrafter i utvecklingen

En orsak som ofta lyfts, framförallt i diskussionen om externhandelns etablering, är hur vissa etableringar gett positiva effekter i en viss kommun och att dessa exempel sedan används som inspiration för en annan kommun som vill uppnå liknande effekter. Kommuner inspireras således ofta av andra kommuner när de väljer att etablera externhandel. En annan aspekt av samma fenomen är dock att det inte alltid är inspiration av andra som leder en kommun till etablering, utan istället rädsla för att genom ett förbud förlora köpkraft till en grannkommun som säger ja (Boverket, 2003, s.19; Alarik, 2003, s.4-5). Forsberg (1994) kommer också fram till att det är just kampen om köpkraft som främst ligger till grund för att politiker accepterar en etablering. Alarik (2003, s.11) menar att kommunerna ofta befinner sig i lägen där de måste tävla mot grannkommuner. Om en kommun väljer att framhäva t.ex. miljömässiga skäl som argument för att neka en etablering av externhandel, riskerar de istället att förlora köpkraft till en närliggande kommun som i samma fråga lagt större fokus på den ekonomiska vinningen (Alarik, 2003, s.11).

Handelsetableringarna beskrivs också ofta som ett sätt att profilera sig och förstärka den egna kommunens attraktivitet i konkurrensen om att locka både nya invånare och nya före-

tag (Sandahl, 1990, s.i; Bergman, 2003, s.179-180; Boverket, 2004, s.17). Kommunerna kan således uppleva ett beroende av etableringarna (Isaksson, 2012, s.31.33).

Book & Eskilsson (1999, s.141) diskuterar med utgångspunkt i den mellankommunala problematiken kommunernas egentliga möjlighet att neka de behov som framhålls av marknaden. Kommunerna har genom markägande och planmonopolet möjlighet att styra handelns lokaliseringar (Book & Eskilsson, 1999, s.45), men ”[k]ommunerna har svårt att säga nej till handelns krav” (Book & Eskilsson, 1999, s.141). Även Boverket (2004, s.19) lyfter hur de enskilda kommunerna tycks ha allt mindre makt att hävda sig mot betydelsefulla och resursstarka exploatörer.

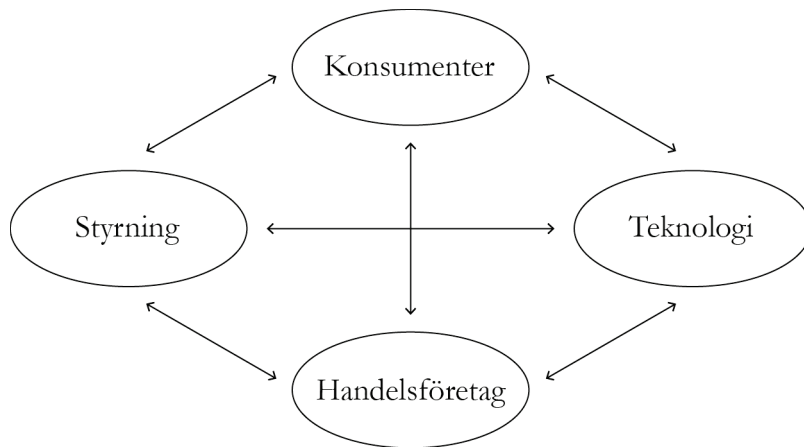
Isaksson (2012, s.31) har fokuserat på planeringssystemets roll i utvecklingen och diskuterar hur ett antal faktorer i planeringsprocessen kan ha betydelse för utvecklingen. En viktig faktor är hur det inledande skedet i processen ser ut. Här handlar det både om vilka aktörer som finns representerade i ett tidigt skede, och om hur projektet ställs i förhållande till kommunens övergripande riktlinjer, policys och mål. Vilka aktörer och vilka kärnkompetenser som finns representerade i ett tidigt skede är avgörande för projektets fortsatta utvecklingsriktning. Vidare menar Isaksson (2012, s.31) att det finns risker med att kommunen i vissa fall underordnar sig betydelsefulla handelsföretag av rädsla att förlora dem. Isaksson (2012, s.31) lyfter också hur processen, trots fokus på vissa miljöfrågor, kan sakna exempelvis andra, mer långsiktiga perspektiv på etableringarnas miljöpåverkan. Som slutsats pekar Isaksson (2012, s.32) på hur frågor om de nya alternativt expanderande handelsetableringarnas vara eller icke vara är av mycket komplex karaktär. Frågorna innehåller många motstridiga mål och aktualiserar därmed flertalet mål- och intressekonflikter.

2.3.5. Handeln i världen

Handelns utveckling är inte specifik för Sverige. Liknande förändringar har också skett runtom i världen med många typiska fall både i t.ex. USA och i Storbritannien (se t.ex. Thomas & Bromley, 2002; Gorter et al., 2003, s.219). Thomas och Bromley (2002, s.792) beskriver hur staten i Storbritannien redan tidigt varit mycket medvetna om de negativa effekter som handelns utveckling resulterat i för framförallt stadskärnor i mindre och mellanstora städer. Medvetenheten har resulterat i att styrningen via t.ex. planering förstärkts och att ett antal insatser gjorts för att bryta den nedåtgående spiral, sett till antalet butiker och besökare, som vissa städer antas ha hamnat i. I en utvärdering av hur insatserna fungerat menar Thomas och Bromley (2002, s.815-816) att det är möjligt att bryta den nedåtgående spiralen och att det framförallt är vissa åtgärder som kan hjälpa en stadskärna att åter bli livskraftig. Sådana åtgärder är exempelvis att satsa på försäljning av dagligvaror samt att förbättra tillgängligheten för biltrafik och parkeringsmöjligheterna i centrum (Thomas & Bromley, 2002, s.815-816).

Ett till Sverige något närmare exempel, geografiskt sett, är hur utvecklingen enligt Tophøj Sørensen (2004) sett ut i Danmark. Där har en liknande strukturomvandling i handeln skett från 1980-talet, till större och mer perifert belägna handelsplatser, och därmed skapat problem i form av t.ex. ökad användning av bilen och ökad konkurrens mellan olika städer (Tophøj Sørensen, 2004, s.219,223-224). Tophøj Sørensen (2004, s.220) beskriver handelns utveckling med utgångspunkt i fyra huvudsakliga och medverkande faktorer: *handelsföretagen,*

konsumenterna, teknologi samt styrning, och menar att utvecklingen har skett och fortsätter att ske utifrån ett komplext förhållande mellan dessa.



Fyra betydande faktorer i handelns utveckling. Illustration baserad på Tophøj Sørensen (2004, s.220).

Danmark har arbetat mycket med att styra utvecklingen (Tophøj Sørensen, 2004, s.228-229), men med utgångspunkt i hur styrning enbart är en av fyra drivande faktorer i utvecklingen, beskriver Tophøj Sørensen (2004, s.219-220) vilka svårigheter det ligger i att styra handelns utveckling i ett helhetsperspektiv. Enligt Tophøj Sørensen (2004, s.229) visar exemplet Danmark att styrningen inte kan lösa alla problem.

2.4. Effekter av olika handelslokaliseringar

Tidigare forskning har framförallt fokuserat på att studera de konsekvenser som externhandel medför för en kommun. Fokus ligger ofta på att belysa vikten av att bevara stadskärnors vitalitet och därmed på hur handelns lokaliseringar bör inrymmas i innerstaden och i anslutning till befintlig bebyggelse och befintliga strukturer.

Motståndskraften mot externhandel kan i stort delas in i tre huvudsakliga problemområden: dess påverkan på befintliga stadskärnor (t.ex. Book & Eskilsson, 1999, s.78), dess konsekvenser för miljön (t.ex. Neergaard et al., 2008, s.2) samt utifrån trafikfrågor i form av ökade krav på infrastruktur och kollektivtrafik (t.ex. Wärnhjelm, 2012, s.20). Den aspekt som främst är betydelsefull att ta upp i denna studie är hur förhållandet mellan externa handelsplatser och den befintliga stadskärnan ser ut. Emellertid är det också intressant att belysa vad de miljömässiga, trafikrelaterade, sociala och ekonomiska effekterna grundar sig i då sådana effekter kan fungera som underlag vid motivering av nya handelsplatser.

2.4.1. Innerstadens vitalitet

Problematik som ofta diskuteras i förhållande till externhandelns snabba utveckling är dess påverkan på befintliga stadskärnor. Problematiken handlar om att stadskärnor riskerar att utarmas då de butiker som finns där tvingas stänga till följd av ökad konkurrens (Book &

Eskilsson, 1999, s.78; Sandahl, 1990, s.106). Harris (2005, s.241) framhåller hur utvecklingen av köpcentrum kan ses som en del av städernas decentralisering, där köpcentrumen vinner köpkraft medan stadskärnorna riskerar att utarmas. Kärholm och Nylund (2011, s.1052) menar på samma sätt att det är tänkbart att tidigare centrum tvingas förändras till andra ändamål än handel. De lyfter vidare problematiken med att konsumenter väljer handelsplats utifrån attraktivitet och inte närhet, dvs. den handelsplats som konsumenten finner mest lockande och intressant blir den handelsplats som denne väljer att besöka (Kärholm & Nylund, 2011, s.1053).

För att bibehålla olika handelsplatsers vitalitet krävs enligt Harris (2005, s.239) specialisering. Butiker och handelsplatser behöver ha en särskild inriktning för att inte riskera att slås ut. Book och Eskilsson (1999, s.139) menar dessutom att det krävs en viss grad av styrning från stadens sida för att strukturera och gynna tillväxt i stadscentrum.

2.4.2. Miljö och trafik

Ur ett miljöperspektiv är det ofta bilgenererande effekter av externhandeln som tas upp (se t.ex. Alarik, 2003, s.4; Isaksson, 2012, s.28-30). En ökad användning av bilen leder till problem för miljön (Ljungberg et al., 2003, s.11; Neergaard et al., 2008, s.10) och etableringen av externa handelsplatser sätter därför stora krav på en kommuns planering avseende utveckling av infrastruktur och kollektivtrafik för att istället främja hållbara transporter - i betydelsen kollektiv-, gång- och cykeltrafik (Wärnhjelm, 2012, s.20). Neergaard et al. (2008, s.8) menar att det inom ramen för trafikens miljömål krävs en minskning av biltrafiken. Den handelsstruktur som råder idag, med en ökad andel regionalt inriktade lokaliseringar, är emellertid en utveckling som pekar i motsatt riktning med ökad användning av bilen, ökade utsläpp och ökad påverkan på miljön (Ljungberg, 2003, s.11).

2.4.3. Sociala frågor

Ur ett socialt perspektiv lyfts ofta att längre avstånd till handel och därmed ett ökat behov av bil leder till att vissa grupper i samhället blir mer utsatta än andra. De människor som inte har tillgång till bil marginaliseras således till sämre möjligheter att utnyttja de externa handelsplatserna (Alarik, 2003, s.4; Boverket, 2004, s.16), och blir mer beroende av att det finns liknande utbud i närmare, mer centrala lägen. I de fall då befintlig handel slås ut blir läget komplicerat (Svedström, 1999, s.44). Svensson och Haraldsson (2002, s.5) menar dessutom att strukturomvandlingen av handeln har varit till fördel för de hushåll som föredrar stormarknader. Även om hushåll i samma område hade föredragit en närbutik finns det inte tillräckligt kundunderlag för att en sådan butik ska gå runt (Svensson & Haraldsson, 2002, s.5).

Ytterligare en dimension som diskuterats med utgångspunkt i sociala frågor är hur de köpcentrum (med främst sällanköpshandel) som ofta etableras i stadens ytterområden inte tillåter samma klientel av människor som en öppen gata i centrum gör. Ett köpcentrum klassas inte som en helt offentlig plats (Listerborn, 2002, s.121-122) och ägarna har därmed möjlighet att avvisa enligt dem oönskade personer (Book & Eskilsson, 1999, s.81).

2.4.4. Ekonomi

Det ekonomiska perspektivet är förutom att vara mycket centralt i utvecklingen av handelsplatser också den aspekt som brukar användas som motiv för etablering. Det är således med grund i ett ekonomiskt perspektiv som en positiv motpol brukar synas. Det grundas i att handeln främst har som mål att gå med vinst (Svedström, 1999, s.26), och de argument som nedan lyfts fram kommer också ifrån aktörer som kan ses som företrädare för branschen och därför i hög grad som berörda deltagare i utvecklingen. Kommuner eftersträvar attraktivitet, bland annat genom platsmarknadsföring, vilket etablering av handelsplatser kan vara en del av, t.ex. för att locka turister (Bergström & Fölster, 2009, s.29). Stormarknader brukar ses som samhällsekonomiskt kostnadseffektiva (Svensson & Haraldsson, 2002, s.5) och utvecklingen av sådana kan alltså anses gynna konkurrensen i kommunen och leda till lägre priser på varor (Bergström & Fölster, 2009, s.49).

Förespråkare för det ekonomiska perspektivet har också till viss mån uttalat sig om de negativa aspekter som brukar framhållas av andra perspektiv. Bergström (2000, s.341) väljer t.ex. att ifrågasätta miljömässig problematik genom att belysa hur leveranser till ett externt köpcentrum eventuellt kan vara mer miljövänliga än till innerstaden då de sker till ett och samma ställe. I samma kontext undrar han hur konkurrensen, och därmed prisnivåerna, i kommunen skulle se ut om de externa etableringarna inte tilläts. Bergström och Fölster (2009, s.52) väljer dessutom att se på externhandels utveckling som en förändringskatalysator. De menar att de befintliga stadskärnorna och andra handelsplatser både i den egna och i andra kommuner genom etableringen av nya handelsplatser mer eller mindre tvingas förändras till något bättre. Vidare menar de att detaljhandels strukturomvandling bör ses som en naturlig och nödvändig process och att politikerna inte bör styra denna utveckling onödigt mycket (Bergström & Fölster, 2009, s.115-116).

2.5. Det svenska planeringssystemet

Boverket (2004) uttrycker hur ”[k]ommunerna ska kunna ge de rätta förutsättningarna och ställa de rätta kraven för en livskraftig handel. Och fysisk planering är det medel som PBL erbjuder.” (Boverket, 2004, s.7). Det är Plan- och bygglagen som styr kommunens planering och det är också utifrån PBL som Boverket ger sina råd och riktlinjer. Det är därför relevant att i denna studie beskriva vad planprocessen innebär samt vad PBL säger om handel, allmänna intressen, intressenter (behöriga, aktörer) osv.

Den fysiska planeringen i Sverige sker främst på två olika nivåer, översiktsplanering och detaljplanering. Översiktsplaneringen omfattar respektive kommun i sin helhet medan detaljplaneringen omfattar mindre områden inom de olika kommunerna. Enligt PBL kan planering dessutom ske på en regional nivå. Regional planering är inte bindande, utan enbart vägledande (Nyström & Tonell, 2012, s.62), och är heller inte särskilt vanligt än så länge. Enbart Stockholm har i dagsläget planering som enligt PBL kan kallas för regional (Boverket, 2012, [www]). Kommunen har enligt PBL planmonopol vilket innebär att det är kommunens uppgift att styra utvecklingen och tillåta den markanvändning som av dem anses lämpligast (Svedström, 1999, s.55).

2.5.1. Översikts- och detaljplanering

Handelsfrågor kan och bör behandlas i både översiktsplanering och detaljplanering (Boverket, 2004, s.31). Varje kommun måste enligt PBL ha en översiktsplan där kommunens översiktliga målsättningar och strukturer läggs fram. En översiktsplan är dock, liksom regionplaner, inte bindande utan vägledande (Nyström & Tonell, 2012, s.61) och kommande detaljplaner kan således gå emot de riktlinjer som presenterats i översiktsplanen om det tydligt motiveras.

Vid de allra flesta handelsetableringarna krävs en detaljplan. En detaljplan består i huvudsak av en plankarta och en planbeskrivning. Plankartan är juridiskt bindande och sätter ramarna för det som får byggas och etableras på en plats (Nyström & Tonell, 2012, s.621). Planbeskrivningen är obligatorisk (PBL 2010:900 4 kap. 31 §) men har i sig inte juridiskt bindande verkan. Planbeskrivningen är till för att förklara och förtydliga plankartan bland annat genom att beskriva hur avvägningar mellan olika intressen gjorts. Om detaljplanen på något sätt går emot de riktlinjer som ges i kommunens översiktsplan är det också i planbeskrivningen som det ska motiveras (PBL 2010:900 4 kap. 33 §).

2.5.2. Regional och mellankommunal planering

Många forskare och myndigheter menar att etablering av framförallt externa handelsplatser är en fråga som borde behandlas i ett regionalt perspektiv. Utvecklingen har betydelse även för andra kommuner än den egna då etablering av stora handelsplatser kan innebära att kringliggande kommuner förlorar köpkraft (t.ex. Boverket, 2004, s.19,28; Ljungberg et al., 2003, s.29-31). Det finns dock också ett motstående perspektiv som istället menar att striktare regional planering avseende handelsplatser inte säkert är lösningen. Alarik (2003, s.5) menar att striktare regional planering kan innebära att kommuner hamnar i konflikt om vilken kommun som ska få viktiga etableringar, vilket skulle riskera att etableringarna hamnar precis i kommungränserna och därmed i ännu mer externa lägen.

Länsstyrelserna är de instanser som fungerar som statens förlängda arm och som kontrollerar att de övergripande, nationella målen tas till hänsyn och uppfylls i kommunerna (Nyström & Tonell, 2012, s.62). Länsstyrelserna har också rätt att påverka i frågor som gäller flera kommuner (Boverket, 2004, s.34). I frågor om handelsplatser som kommer att påverka fler än den egna kommunen har Länsstyrelsen således rätt att gå in och påverka utvecklingen. Dock hör ett sådant ingripande, enligt Boverket (2004, s.19), inte till vanligheterna.

2.5.3. Intresseavvägningar och utredningar

Det ligger i kommunens ansvar att göra avvägningen mellan olika intressen för att styra markanvändningen i en riktning som gynnar en utveckling mot ett hållbart samhälle både socialt, ekonomiskt och ekologiskt (PBL 2010:900 1 kap. 1-2 §). Svedström (1999, s.62,69) hävdar också hur viktigt det är att kommunen, i kraft av sitt planmonopol, gör grundläggande konsekvensbeskrivningar och utredningar inför godkännande av nya stora handelsetableringar. Samtidigt förespråkas också att kommuner bör anta handelspolicies redan i ett tidigare, proaktivt, skede. Det innebär att kommunen i samarbete med näringslivet i en policy tar ställning till handels fortsatta utveckling, omfattning och utbredning i kommunen (Svedström, 1999, s.29-30).

2.5.4. Intressenter och berörda i handelsfrågor

Med intressenter menas de aktörer som har ett intresse av att en viss fråga får ett specifikt utfall. Vad gäller handelsfrågor pekar Svedström (1999, s.10) ut i huvudsak fyra intressentgrupper: konsumenterna, handeln, fastighetsägarna och kommunen. Dessa grupper har samtliga sina egna intressen som de bevakar och försöker få tillgodosedda (Svedström, 1999, s.25). De intressen som konsumenterna bevakar är främst deras behov. Utifrån dessa behov ställs sedan krav utifrån faktorerna pris, kvalitet, avstånd och tillgänglighet (Svedström, 1999, s.25). Konsumenternas krav har dessutom förändrats över tiden, bland annat till att handel förutom en nödvändighet ska vara en upplevelse (Thomas och Bromley, 2002, s.792). Enligt Neergard et al. (2006, s.55) är dessutom blandningen av butiker avgörande i konsumenternas val av handelsplats.

Handeln arbetar främst utifrån intresset lönsamhet (Svedström, 1999, s.26) även om de vanligtvis hänvisar till att de arbetar efter att tillfredsställa konsumenternas behov (Book & Eskilsson, 1999, s.137). Även fastighetsägarna arbetar främst utifrån intresset lönsamhet medan kommunen är den aktör som i högst grad ska bevaka de så kallade allmänna intressena (Svedström, 1999, s.26). De allmänna intressena regleras bland annat genom 2 kap. PBL och handlar t.ex. om att marken ska utnyttjas till det den är bäst lämpad för (2 kap. 2 § PBL) och att planläggning ska främja en ”god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper” (2 kap. 3 § 2 PBL). Ett allmänt intresse som kanske framförallt kan kopplas till handel är hur planläggningen ska främja ”en god ekonomisk tillväxt och en effektiv konkurrens” (2 kap. 3 § 4 PBL). Trots de olika intressenterna i handelsutvecklingen är det enligt PBL upp till kommunen att göra den slutliga intresseavvägningen. Det är således kommunens uppgift att göra avvägningar kring vilka behov som i det specifika fallet måste uppfyllas.

Det kommunala planmonopolet innebär också att all fysisk planering måste ske genom en offentlig planprocess vilket gör att intressentgrupperna utökas till att dessutom innefatta samtliga som enligt PBL är berörda. I en offentlig planprocess har alla berörda rätt att ge sina åsikter, dvs. lämna yttranden, kring hur planen bör utformas (5 kap. 11-13 §§ PBL). Berörda är exempelvis Länsstyrelsen, grannar och andra som kan tänkas påverkas på något sätt av planens utfall. Det kan exempelvis vara markägare, hyresgäster och andra kommuner (5 kap. 11 § PBL). När en plan för nyetablering av handel ska skapas innebär det att kommunen förutom att ta hänsyn till de huvudsakliga intressenternas intressen också ska ta hänsyn till t.ex. grannars yttranden om utfallet. De yttranden som inkommit ska sedan sammanställas och kommenteras av kommunen i en samrådsredogörelse tillhörande planen (5 kap. 17 § PBL).

2.5.5. Perspektiv på planeringen

Enligt Nyström och Tonell (2012, s.141) kan den fysiska planeringen delas in i tre huvudtyper, som i sin tur kräver olika förhållningssätt (Nyström & Tonell, 2012, s.143). Dessa typer är:

- planering för nyexploatering på ”jungfrulig mark”
 - planering för förändring av redan bebyggda miljöer
 - planering för skydd och bevarande av existerande miljöer
- (Nyström & Tonell, 2012, s.143).

Olika förhållningssätt innebär att olika platser kräver olika mycket fokus och tankar kring t.ex. inpassning och bevarande beroende på hur exploaterade de redan är.

Ullstad (2008, s.52) presenterar hur stadens utveckling vanligtvis sker enligt två huvudlinjer. Den ena linjen innebär att ”staden får bli resultatet av sina projekt” medan den andra innebär att ”staden formas efter en strategi” (Ullstad, 2008, s.52). Ett annat begrepp för den första huvudlinjen skulle kunna vara ”situationsanpassad planering” (Forsberg, 1995, refererad i Wärnhjelm, 2011, s.37) som innebär att planeringen i högre grad sker först efter att beslut redan tagits. Detta till skillnad mot att strategier och målsättningar styr, vilket Ullstads (2008) andra huvudlinje kan ses som ett exempel på.

2.6. Samhällsstyrning: neoliberalism, government och governance

Samtidigt som samhällsutveckling idag är starkt fokuserad på hållbarhet, vilket sätter stora krav på hur handeln bör utvecklas (Svedström, 1999, s.14-15), har konsumtionen och användningen av bilen ökat. Utvecklingen kan bland annat ses som ett resultat av ett ökat marknadsorienterat synsätt på samhället, vilket är ett synsätt som Sverige hämtat mycket inspiration till från USA (Svensson, 1998, s.49-52). Synsättet stämmer överens med det som brukar kallas neoliberalism, vilket i korthet innebär att politik och marknad samarbetar i allt högre grad, bland annat för att skapa attraktivitet och tillväxt (Brenner & Theodore, 2002, 367-368). De neoliberala principerna innebär således att marknadens aktörer, exempelvis i form av handeln, i högre grad tillåts styra utvecklingen (Baeten, 2012, s.24). En av tankarna inom neoliberalismen är att ökad tillväxt också leder till ökad välfärd. Uppfattningen är att det sker genom principen nedsipping vilket innebär att ekonomisk vinning på en övergripande nivå i samhället också ska ge fördelar på andra, lägre nivåer (Dannestam, 2009, s.172). Ytterligare ett karaktärsdrag inom neoliberalismen är enligt Harvey (1989, s.3) att det skett en övergång inom stadsförvaltning från ledarskap (managerialism) till entreprenörskap (entrepreneurialism). Det innebär i korthet att ett slags entreprenörskap, dvs. nya sätt att utforma styrmodeller, har utvecklats inom den offentliga sektorn. I en liknande kontext menar Healey (2010, s.49) att forskare ofta pratar om en övergång från government till governance.

Government innebär de formella strukturer som utgör exempelvis kommunen, medan governance symboliseras av ett i högre grad inflytande av privata aktörer (Healey (2010, s.49) bland annat genom så kallade privat-offentliga partnerskap (Pierre & Sundström, 2009, s.7-8,10). Pierre och Sundström (2009, s.7) menar att det handlar om en mer komplicerad bild än att en övergång skett från government till governance. De två modellerna kan istället, med dess flertal olika dimensioner, förekomma till viss del parallellt (Pierre & Sundström, 2009, s.7). Det finns dock diskussioner som pekar på att statens roll och dess styrning har förändrats, och att den nuvarande bilden brukar benämnas som governance (Pierre & Sundström, 2009, s.14).

Pierre (2010, s.249) diskuterar governance i ett perspektiv där decentraliseringens roll har avgörande betydelse. Decentralisering kan kort beskrivas som ”förflyttning av politisk och/eller administrativ makt och formell kompetens från centrala institutioner till institutioner på lägre nivåer.” (Pierre, 2010, s.249). Allteftersom decentralisering har skett, dvs.

bland annat att statens inflytande över kommunerna succesivt har minskat, har större möjligheter för kommunerna att samverka med andra aktörer som t.ex. näringslivet skapats (Pierre, 2010, s.262).

Hall och Löfgren (2006, s. 89) sammanfattar governance som en styrningsform där reglerna är mer indirekta än i government och där styrningen kännetecknas av ett samspel mellan många olika, både privata och offentliga aktörer. Dessa aktörer delar dessutom på det övergripande ansvaret även om någon part ofta har ansvar för samordning. Vidare sammanfattar Hall och Löfgren (2006, s.89) governance som en styrningsform där konsensus mellan aktörerna måste uppnås för att utveckling ska kunna ske.

Anledningen till att governance vuxit fram är enligt Hall och Löfgren (2006, s.90-95) grundat i främst tre frågor. För det första handlar det om komplexiteten i vissa beslutssystem och för det andra om att skapa effektivitet i processen att uppnå gemensamma beslut. Slutligen handlar det också om att governance är något som är modernt just nu. Med komplexitet i vissa beslutssystem menar Hall och Löfgren (2006, s.90) främst att det inte finns tillräckligt med resurser att behandla alla frågor på en viss nivå, exempelvis statlig. Genom att låta andra, och fler, aktörer förenas i vissa frågor kan en viss avlastning ske. Vad gäller skapandet av effektivitet i beslutsfattandet framhålls hur governance-arrangemang kan hjälpa till att snabbare skapa konsensus i specifika frågor (Hall & Löfgren, 2006, s.92) bland annat genom att fördela ansvaret på fler parter (Hall & Löfgren, 2006, s.96). Att governance ses som något modernt förklaras genom att offentlig sektor, i målet om att skapa exempelvis ett ”kunskapssamhälle”, alltmer tagit inspiration av näringslivets projekt- och nätverksstyrningsmodeller (Hall & Löfgren, 2006, s.94). I etablering av handelsplatser kan således perspektiven kring neoliberalism och governance hjälpa till att tolka både hur och av vem projekten drivs.

2.7. Sammanfattning forskningsöversikt

De teman som under detta avsnitt tagits upp kommer framförallt att fungera som en mall för hur källmaterialet bearbetas och hur empirin sedan analyseras. Tidigare forskning har konstaterat att de ideal och diskurser som råder i samhället har betydelse för den fysiska utvecklingen. Den täta och blandade staden är t.ex. ideal som idag förespråkas i syfte att uppnå hållbarhet. Handeln har flyttat ut från centrum, gått från småskalig till storskalig och koncentrerats till specifika platser, samtidigt som handel har gått från enbart nytta till att också bli ett nöje.

Det svenska samhällets utveckling, genom neoliberalismen och en av vissa benämnd övergång från government till governance, är tillsammans med den strukturomvandling som handeln i stort har genomgått sedan 1950-talet faktorer som har lett till att andra typer av handelsplatser än tidigare etablerats och fortsätter att utvecklas. I diskursen om hållbar utveckling ses de nya, storskaliga handelsplatserna i stadens ytterområden ofta som ett problem, medan de inom ramen för distributionens strukturomvandling kommit att bli ett naturligt inslag i staden. I och med den förändrade samhällsstyrningen har marknaden fått större möjlighet att styra vilket också lett till att dessa handelsplatser blivit ett naturligt element i stadsbyggandet. Det verkar således finnas en spänning mellan dessa tre perspektiv

eller utvecklingar. Spänningen tar sig uttryck både i ett mellankommunalt och ett inomkommunalt perspektiv, t.ex. i form av diskussioner om risken med förflyttning av köpkraft.

Rådande diskussioner kring handel handlar i stor utsträckning om externhandels utveckling och dess negativa effekter för både den egna och för kringliggande kommuner. Effekterna kan sammanfattningsvis delas in i *konsekvenser för innerstädernas vitalitet*, *konsekvenser för trafik och miljö*, *sociala effekter* samt *ekonomiska effekter*. Diskussionen kring dessa effekter används i kommande analys för att förstå hur handeln diskuteras och framställs i den kommunala planeringen. Ur diskussionen kring externhandel går dessutom ett antal dimensioner kring handelsplatser att utläsas. Handelsplatserna kan diskuteras med utgångspunkt i dess *lokalisering*, dess *skala* och dess *utformning*, vilket också tillämpas i kommande analys.

3. Teoretiska perspektiv

3.1. Inledning

De teoretiska perspektiv som används i denna studie handlar om makt och maktförhållanden samt hur det kan sättas i förhållande till samhälls- och stadsplanering. De teoretiska perspektiven fungerar som ramverk och förklaringsmodeller för hur olika processer och förhållanden kan förstås och ligger således till grund för analysen i studien. Makt och maktförhållanden används som teoretiskt perspektiv med utgångspunkt i den spänning som till synes finns mellan marknad och kommun. Kommunen består dessutom i sin tur av både politiker och tjänstemän (t.ex. planerare), vilket genererar en risk för spänningar även där emellan. Genom att belysa teorier om makt kan rådande maktförhållanden redas ut och diskuteras. I diskussionen om makt lyfts också ett perspektiv i förhållande till planmonopolet för att kunna diskutera om och hur förhållandet mellan marknad och kommunal planering har förändrats. Ett sådant perspektiv kan också hjälpa till att belysa eventuella motsättningar mellan rådande diskurser och ideal och den faktiska utvecklingsinriktningen. Maktperspektivet används också för att diskutera hur handelns framställning genom begrepp och definitioner kan påverka utvecklingen.

3.2. Makt och maktförhållanden

Det finns många olika sätt att både diskutera och förstå makt på (Börjesson & Rehn, 2012, s.35,38). Ett perspektiv är hur makt inte bör ses som ett tvång utan mer som ett sätt för att ”försöka ta kontroll över språket” (Börjesson & Rehn, 2012, s.37). Det kan ta sig uttryck i kontroll över vilka ämnen som diskuteras och vad diskussionerna i stort innehåller. Att kunskap och makt är intimt sammankopplat är en viktig grundtanke enligt Michel Foucault, en av den moderna tidens mest inflytelserika personer i diskussionen om makt (Börjesson & Rehn, 2012, s.44). Foucault har formulerat begreppet *makt/kunskap*, och vill med det framhäva bland annat hur ”alla makttekniker till en del handlar om att upprätta en kontroll över kunskapen” (Börjesson & Rehn, 2012, s.46). Ett exempel är ”expertmakten” som ger rätt att definiera vad som är legitimt samt vad som är intressant att diskutera (Börjesson & Rehn, 2012, s.24). Expertmakt tar sig uttryck genom innehavande av information. När någon har information om hur något, t.ex. en process, fungerar har denne en slags expertmakt och därmed möjlighet att styra på ett annat sätt än en person utan informationen. Expertmakten kan också uttryckas genom tillhörande av en specifik profession eller innehavande av en titel, men då är makten i högre grad en legitimitet som är socialt konstruerad (Börjesson & Rehn, 2012, s.23-24).

3.2.1. Definitionsmakt

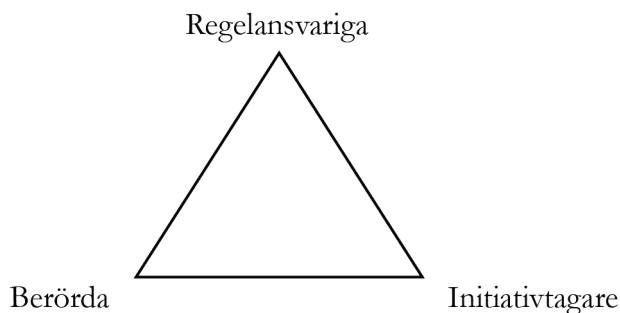
I en fortsättning på diskussionen om makt i förhållande till kunskap och ord, kan makt ta sig uttryck i definitioner. Makt handlar oftare om uttryck snarare än om ett innehavande av vissa egenskaper. På ett politiskt plan kan en abstrakt typ av makt ta sig uttryck i definitionen av kärnfrågor, dvs. vad som är viktigt respektive inte viktigt, samt i vad som definieras som positivt respektive negativt (Hall och Löfgren, 2006, s.195-196). Även befästa institutioner spelar en avgörande roll i hur makten ser ut, dvs. vilka definitioner som anses rå-

dande och därmed styrande (Hall och Löfgren, 2006, s.197). Ett annat sätt att benämna en liknande maktstruktur är diskursiv makt. Diskursiv makt handlar också om hur rådande diskurser sätter normerna för vilka definitioner som råder samt vilka ämnen och frågor som diskuteras (Isaksson, 2001, s.37). Diskursen är således avgörande för vilka beslut som fattas.

Makt är också beroende av vilka aktörer som är inblandade och vilka situationer det handlar om (Isaksson, 2001, s.40). Här är det relevant att belysa det av Steven Luke formulerade perspektivet där makt förutom att ta sig uttryck i direkt påverkan också kan ta sig uttryck i vad som undviks (Börjesson & Rehn, 2012, s.53-54). Det innebär exempelvis att inte bara de frågor som faktiskt tas upp utan också de som undviks på ett möte är viktiga och sätter agendan för de beslut som fattas.

3.2.2. Ett aktörsbaserat perspektiv

I specifikt planeringsprocesser menar Fog et al. (1992, s.26-27) att makt bland annat tar sig uttryck genom hur förhållandet mellan de aktörer som är inblandade ser ut. Författarna delar upp de inblandade aktörerna i tre grupper och illustrerar förhållandet mellan dessa grupper likt en triangel. Aktörerna både påverkar och är beroende av varandra.



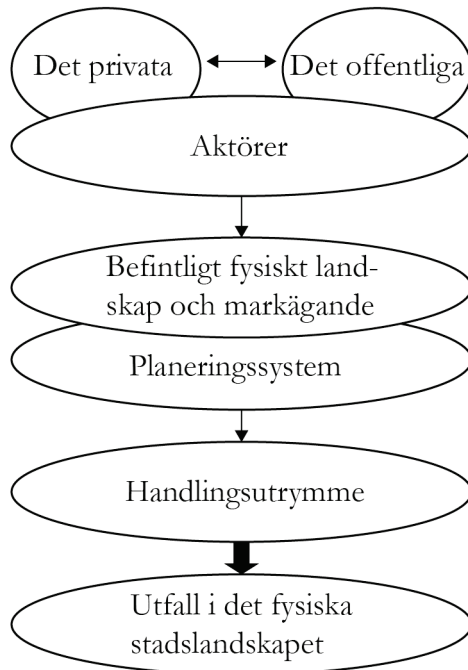
Aktörstriangeln. Baserad på illustration i Fog et al. (1992, s.27).

Fog et al. (1992, s.26) beskriver vidare hur lagen, i det här fallet PBL, sätter ett system innehållandes normer och regler. Dessa regler bestämmer både hur processer för planeringen i form av beslutsfattande och planhandläggning ska se ut samt hur maktförhållanden mellan olika aktörer ter sig. Reglerna bestämmer också vilka förutsättningar respektive aktör har att påverka och styra.

Fog et al. (1992, s.27-28) beskriver vidare hur det finns fyra huvudsakliga resurser eller krafter i planeringsfrågor och hur det inom ramen för varje resurs ryms en maktdimension. Förändrad markanvändning är beroende av politik, professionalism, juridik och ekonomi (Fog et al., 1992, s.28-29). De tre förstnämnda dimensionerna behandlas i någon mån genom PBL, medan ekonomi inte berörs lika tydligt. Den ekonomiska makten är emellertid av avgörande karaktär för utfallet i det fysiska landskapet (Fog et al., 1992, s.29-30). Hur det fysiska landskapet formas kan också förklaras utifrån utvecklingskontroll, där samspelet mellan de inblandade aktörerna är avgörande.

3.2.3. Utvecklingskontroll - maktens rumsliga dimension

Utvecklingskontroll är ett begrepp som kan användas för att tala om hur förhållandet i form av samspel alternativt maktspel mellan det privata och det offentliga ser ut (Book & Eskilsson, 1999, s.44; Eskilsson, 2001, s.227). Eskilsson (2001, s.227) menar att en vanlig fråga i diskussioner om handel är *om* och i så fall *hur mycket* marknaden ska regleras. Hon presenterar i samma kontext en modell över hur utvecklingskontrollen ser ut i städer och framhåller att denna struktur påverkar hur det fysiska landskapet sedan formas. Utvecklingskontrollen kan sammanfattas i en illustration, där förhållandet mellan de olika faktorerna redovisas.



Modell över utvecklingskontroll. Illustration baserad på Eskilsson (2001, s.228).

Överst i modellen finns de olika aktörerna, offentliga och privata, som formar grunden i utvecklingskontrollen. Modellen visar hur det fysiska landskapets utseende, både befintligt och hur det förändras, är beroende av hur samspillet mellan dessa aktörer ser ut (Eskilsson, 2001, s.227-228). Genom att samhällsstyrning i stort förändrats (likt beskrivet i avsnittet om neoliberalism och governance i forskningsöversikten) har också planeringens roll förändrats (Eskilsson, 2001, s.223). Det betyder att förhållandet mellan aktörerna i modellen om utvecklingskontroll blivit annorlunda. De privata aktörerna har fått större inflytande i samspillet, även om det förvisso kan se olika ut i olika städer och olika länder (Eskilsson, 2001, s.232). Här menar Book & Eskilsson (1999, s.140) att städer med maktstrukturer med ett stort privat inflytande ofta är mer geografiskt utspridda.

Utfallet i det fysiska stadslandskapet delas av Eskilsson (2001, s.248,254) upp i bebyggelsestruktur, transportstruktur samt privata och offentliga rum. Skillnaden mellan privata och offentliga rum definieras som rum med tillträdesregler respektive rum utan tillträdesregler

(Eskilsson, 2001, s.255). Exempel på privata rum är således köpcentrum, på grund av exempelvis dess öppettider, medan gator och torg klassas som offentliga rum (Eskilsson, 2001, s.255-256). Eskilsson (2001, s.256) gör även en indelning av transporttyper i privata respektive offentliga rum, där bilen klassas som privat medan kollektivtrafik klassas som offentlig.

I modellen om utvecklingskontroll befinner sig planeringssystemet i mitten. Det kan således ses som en slags begränsning i processen för att förändra den fysiska strukturen och inte som en primär kraft i utvecklingen. De restriktioner som det befintliga fysiska landskapet och planeringssystemet tillsammans skapar sätter således ramarna för vilket handlingsutrymme de olika aktörerna har. Kommunen besitter, genom sitt planmonopol, en form av makt som sker genom planeringen. Om utvecklingen å andra sidan har stort inflytande av de privata aktörerna syns det också i hur planeringen formas. Inom ramen för befintligt fysiskt landskap har även ägande av marken betydelse för utvecklingen (Book, 2001, s.228) vilket ytterligare belyser hur olika förändringar i samhället har påverkat det offentliga inflytande i utvecklingen. Genom att kommunerna har fått minskade resurser, har planeringen också gått mot att mer och mer ske i samspel med privata aktörer:

”Kommunerna säljer i stället ut sin mark för att förbättra den kommunala ekonomin. (...) Planeringsinitiativet förskjuts till den privata sektorn även om lagstiftningen fortfarande är uppbyggd på presumtionen att det är kommunen som tar initiativ till och genomför bebyggelseplanering.” (Blücher, 2006, s.152).

3.2.4. Förhandling mellan aktörer

Då planering också ses som ett sätt att samordna de olika intressen som finns på olika nivåer i samhället, blir det dessutom starkt kopplat till hur maktfördelningen de olika nivåerna emellan ser ut. Nyström och Tonell (2012, s.86) menar att planeringen i sig blir en form av maktutövning. De betonar vidare hur den offentliga sektorn efter att ha drabbats av en ekonomisk kris började få inslag av ”beställar/utförarmodeller” i slutet av 1980-talet (Nyström & Tonell, 2012, s.104-105). Det innebär att marknaden fick större inflytande i förhållande till den offentliga planeringen, vilket också kan beskrivas med begreppen ”förhandlingsplanering” eller ”offentlig-privat-samverkan”. Allteftersom det offentliga fått minskade resurser har samarbeten eller förhandlingar med det privata i större utsträckning skett. En sådan typ av planering har ofta blivit ifrågasatt, främst med anmärkning på vilka möjligheter förtroendevalda och medborgare har till påverkan (Nyström & Tonell, 2012, s.115-116). Den största förändringen ligger dock i hur kommunernas makt minskat genom minskade ekonomiska resurser, då förhandling mellan olika aktörer alltid på ett eller annat sätt skett inom planeringen (Nyström & Tonell, 2012, s.117). I en liknande kontext diskuterar Kärrholm och Nylund (2011, s.1056) hur en typ av förhandlingsplanering blivit vanligare, där planerarna ofta sätts i en situation där de istället för att vara delaktiga i beslutsprocessen enbart förverkligar sådant som redan är beslutat. Kärrholm och Nylund (2011, s.1056-1057) menar också att det verkar krävas mer än kunskap och formuleringar av riktlinjer från planeringens sida för att ha möjlighet att styra utvecklingen av specifikt handel och att kraften istället för att finnas hos aktuella planeringsinstrument finns hos stora privata aktörer och de konsumentgrupper som dessa aktörer riktar sig mot.

Ytterligare ett perspektiv angående kommunens makt lyfts av Nyström och Tonell (2012, s.243-244) som menar att det finns en viss makt i att inte vara för specifik i översiktsplaneringen. Ett ospecifikt förhållningssätt i översiktsplanen ska enligt dem skapa möjligheter att styra exempelvis företag i deras önskemål om nyetableringar. Denna makt tar sig uttryck genom att företagen upplever en osäkerhet inför vad kommunen kommer att ge för respons på deras önskemål och att de därmed inte har lika lätt att förvräda sina intentioner för att de ska falla närmare kommunens riktlinjer.

3.2.5. Styrning

Diskussionen om makt och maktförhållanden är starkt förknippat med samhällsstyrning och möjligheter att styra. Exempelvis är definitionsmakt i hög grad ett sätt att styra utvecklingen i en viss riktning (Hall & Löfgren, 2006, s.195). Styrning kan därför ses som en direkt följd av hur maktförhållandena ser ut. Samtidigt har den politiska möjligheten eller makten att styra sakta men säkert minskat. Genom delegering har politikerna själva minskat sin möjlighet att styra till förmån för decentraliserade nätverk och styrning genom till viss mån vaga medel såsom visioner och mål (Hall & Löfgren, 2006, s.207).

I ett styrningsperspektiv är det också relevant att belysa något som brukar kallas ”strategiskt agerande”. Strategiskt agerande kan beskrivas som att ”politiker handlar i relation till andra aktörer” (Forsberg, 1994, s.11), vilket, likt definitionsmakt, har betydelse för hur frågor behandlas och hur utfallet ser ut. Med fokus på beslutsfattande och organisation framhåller Pierre och Sundström (2009, s.13) dessutom begreppet ”rationaliserade myter” vilket innebär att vissa idéer fångas upp och används utan att konsekvenser för det specifika fallet utreds (Pierre & Sundström, 2009, s.13).

Som ett avslutande konstaterande i diskussionen om makt kan sägas att det ofta är svårt att urskilja vem som faktiskt utövar makt och istället lättare att visa vem eller vilka som *inte* styr (Hall & Löfgren, 2006, s.198).

3.3. Sammanfattning teoretiska perspektiv

I detta kapitel har makt och maktförhållanden presenterats med utgångspunkt i dess förhållande till samhälls- och stadsplanering. I kommande analys (kapitel sex) kommer framförallt perspektivet kring definitionsmakt och modellen över utvecklingskontroll att användas för att diskutera utvecklingen av handelsplatser. Till det förs perspektiven kring olika aktörer och hur förhandling dem emellan kan prägla utvecklingen.

Definitions­makt innebär att definitioner, begrepp och olika sätt varpå diskussioner förs sätter ramarna för fortsatt utveckling. Definitions­makt kan således användas som ett sätt att styra utvecklingen. Hur utvecklingen ter sig kan också beskrivas med utgångspunkt i modellen om utvecklingskontroll där samspelet eller maktspelet mellan privata och offentliga aktörer sätter grunden för vilka *restriktioner* och vilket *handlingsutrymme* som sedan leder till ett *specifikt utfall* i det fysiska landskapet. Modellen om utvecklingskontroll kan dessutom kompletteras och ytterligare förklaras med hjälp av aktörstriangeln, som visar på vilka olika typer av aktörer som kan rymmas inom kategorierna offentligt respektive privat. Samspelet mellan aktörerna kan också förtydligas genom hur förhandling dem emellan ser ut, exem-

pelvis i form av förhandlingsplanering eller beställarmodeller. I en diskussion om den kommunala planeringen är det slutligen också av vikt att ha i åtanke hur politiken präglar utvecklingen och hur politiker handlar i förhållande till andra aktörer i form av strategiskt agerande.

4. Forskningsdesign, metod och material

4.1. Fallstudie

Studiens övergripande forskningsdesign är en fallstudie. I fallstudien har fokus legat på planeringen inför etableringen av två köpcentrum i Malmö stad. Fallstudien inriktades på en specifik kommun för att på ett djupgående sätt diskutera studiens syfte. För insamling av empiri användes två metoder: dokumentstudier samt intervjuer. Som analysmetod användes kvalitativ innehållsanalys.

En fallstudie är en lämplig forskningsdesign när syftet med studien är att undersöka eller diskutera frågor om *hur* och *varför* (Yin, 2006, s.22). Det innebär exempelvis att undersöka hur en viss process ser ut alternativt varför den ser ut som den gör. Att en fallstudie valdes som forskningsdesign i denna studie baserades således på att studiens syfte är att undersöka *hur* utvecklingen av handelsplatser påverkas av maktförhållanden kopplade till handel. Vid genomförande av en fallstudie är det av vikt att fallet som undersöks är väl lämpat för studien (Yin, 2006, s.63-64). Det kan vara bra om det finns möjlighet att studera så många fall som möjligt (Yin, 2006, s.104) men det är av stor vikt att varje enskilt fall som väljs ut har ett särskilt syfte i studien som helhet (Yin, 2006, s.68). Inom ramen för en fallstudie är det också möjligt att ha flera analysenheter vilket innebär att studiens övergripande frågor diskuteras genom att undersöka olika fall, eller enheter, inom ramen för ett större fall (Yin, 2006, s.64). I denna studie fungerar Malmö stad som övergripande fall medan två specifika köpcentrum fungerar som analysenheter.

En fördel med en fallstudie är att studien tillåter en djupgående diskussion av ett specifikt ämne med möjlighet att sedan dra generella slutsatser (Flyvbjerg, 2006, s.12). I samma kontext är det emellertid en nackdel att varje specifikt fall också kan och bör ses som unikt, vilket kräver stort hänsynstagande vad gäller de generaliseringar som dras i studien (Bryman, 2008, s.77; Yin, 2006, s.28,52-53). Det har i detta avseende varit viktigt att belysa vilka aspekter som i det unika fallet kan ha påverkat resultatet för att därefter diskutera hur övriga fall kan förhålla sig till det.

4.1.1. Val av fall

Fallstudien är inriktad på Malmö stad där planeringen för två köpcentrum, Entré och Emporia, har utgjort fokus. I fallstudien ryms en undersökning av Malmö stads översiktliga planering, en undersökning av detaljplaneringen för de två köpcentrumen samt ett antal intervjuer med personer som har en koppling antingen till fysisk planering eller till etableringen av de specifika köpcentrumen.

Malmö är intressant att studera i frågor som rör handel baserat på ett antal olika aspekter. För det första är Malmö Sveriges tredje största stad och kommunen räknas också som en av landets tre storstadskommuner. Det innebär att kommunen inte i lika hög grad som mindre kommuner riskerar att drabbas alternativt spelas ut gentemot andra kommuner (Bergström, 2000, s.339). För det andra finns det i Malmö en på senare tid omskriven stadskärneproblematik (se t.ex. Häggström, 2014, [www]). Allt fler butikslokaler i Malmös

centrum står tomma samtidigt som stora satsningar gjorts på flertalet köpcentrum i staden. Vidare har den i dagstidningar kallade ”butiksdöden” även drabbat Entré, det näst senaste tillskottet av köpcentrum i kommunen, som öppnade så sent som den 19 mars 2009 (Mikkelsen, 2014, [www]). I dagsläget görs stora satsningar framförallt i Hyllievång där köpcentrumet Emporia öppnade den 25 oktober 2012 (Sydsvenskan, 2012, [www]). Det är med utgångspunkt i denna utveckling som både Entré och Emporia valts ut som studieobjekt i fallstudien.

Emporia ligger i Malmös södra del, i anslutning till den relativt nyöppnade tågstationen i Hyllievång. Området ligger således utanför Malmös innerstad. Entré har ur ett geografiskt perspektiv betydligt närmare koppling till Malmös stadskärna och ses av Malmö stad till och med som en del av Malmös innerstad (Malmö stad, 2005, s.28-29; Planerare1, 2014, [muntl.]). Det som emellertid motiverar Entrés medverkan i denna studie är dess läge precis i anslutning till en av Malmös norra infartsleder, Stockholmsvägen, samt dess konkurrensförhållande både till de mest centrala delarna av Malmö innerstad och till utvecklingen av Hyllievång och Emporia.

Ytterligare en aspekt som gör Malmö stad intressant att undersöka är att utvecklingen av handelsplatser varit ett diskuterat ämne i Skåne som helhet under ett antal år. Länsstyrelsen i Skåne län har bland annat framställt en rapport där utvecklingen av flertalet externhandelsplatser diskuteras. Exempelvis har problematik angående potentiell utslagning av grannkommuners stadskärnor lyfts fram i diskussionen (Eklund et al., 2007, s.24). Detta är intressant då Malmö stad väljer att framhäva utvecklingen av Hyllievång, och därmed Emporia, som en viktig del i att stärka Malmö regionalt, både avseende Skåne-regionen och Öresundsregionen (Malmö stad, 2005, s.2,32). I samma kontext är det också intressant att lyfta hur Danmark år 1997 förändrade sin detaljplanelag till att innebära betydligt striktare reglering av etablering av externhandelsplatser (Book & Eskilsson, 1999, s.55,103-104). I och med det såg kommuner i Skåne och kanske framförallt Malmö nya möjligheter att locka köpkraft även från Danmark. Den utvecklingen förstärktes sedan ytterligare när Öresundsbron öppnade år 2000 (Eklund et al., 2007, s.41).

Sammanfattningsvis kan handel ses som ett högst aktuellt ämne i Malmö stad, både i fråga om utveckling och etablering av nya handelsplatser och i fråga om den inomkommunala kampen om köpkraft som utvecklingen gör tydlig. Malmö stad lämpar sig således väl för en undersökning där syftet är att tydliggöra hur maktförhållanden kopplade till handel kan påverka utvecklingen av handelsplatser.

4.2. Dokumentstudier

I insamlingen av empiri har dokumentstudier fungerat som huvudsaklig metod. Olika planeringsdokument har studerats och analyserats med hjälp av kvalitativ innehållsanalys med avsikt att belysa hur Malmö stad diskuterar handel och handelsplatsers utveckling. Vid studier av dokument bör dokumenten bedömas med utgångspunkt i dess autenticitet, trovärdighet, representativitet och meningsfullhet (Bryman, 2008, s.489). I denna studie har syftet delvis varit att undersöka hur handelns utveckling framställs i kommunala planeringsdokument. Det innebär att urvalet av dokument har skett med utgångspunkt i hur väl de stäm-

mer överens med denna definition. Vidare har urvalet skett med utgångspunkt i vilka dokument som ur ett planeringsperspektiv tydliggör bakgrunden till etableringen av de specifika köpcentrumen.

4.2.1. Urval av dokument

De dokument som utgjort källmaterial för dokumentstudien är översiktsplaner samt detaljplaner. Urvalet av översiktsplaner är baserat på dess aktualitet och dess relevans för de specifika fallstudieobjekten. Malmö stad har idag en gällande översiktsplan från 2000 med en aktualisering från 2005. En ny översiktsplan är emellertid under framställning och även om den ännu inte är antagen tydliggör den många av de riktlinjer, målsättningar och principer som Malmö stad idag arbetar efter. De översiktsplaner som studerats är således *Översiktsplan för Malmö 2000* (Malmö stad, 2001), *Malmö 2005 – Aktualisering och komplettering av Malmös översiktsplan* (Malmö stad, 2006) samt förslaget till ny översiktsplan, *Översiktsplan för Malmö - ÖP2012* (Malmö stad, 2013). Översiktsplanen från 2000 studerades bland annat med utgångspunkt i att utvecklingen för Hyllievång här pekades ut. Översiktsplanen från 2005 studerades för att belysa de skillnader avseende utvecklingen som här lyftes fram. Förslaget till ny översiktsplan från 2012 studerades med avsikt att titta på om ytterligare förändringar skett, främst avseende synen på handelns utveckling i stort.

De detaljplaner som utgjort källmaterial valdes utifrån valet av Entré samt Emporia som fallstudieobjekt. Syftet med att titta på detaljplanerna, med fokus främst på laga kraftvunnen planbeskrivning, senast daterad samrådsredogörelse samt genomförandebeskrivning, var bland annat att belysa rådande förhållanden, med vilka motiv etableringen fördes fram samt hur diskussionen kring etableringen fördes. Fokuset på de utvalda delarna av detaljplanerna grundar sig i dess beskrivande karaktär. I planbeskrivningen förklaras grundläggande intentioner med planen, i genomförandebeskrivning beskrivs exempelvis ekonomiska frågor som planen medför och i samrådsredogörelsen tvingas kommunen, i de fall negativa yttranden förekommer, att på ett tydligt sätt motivera planförslaget.

Etableringen av köpcentrumet Entré omfattas av två detaljplaner: *detaljplan för kvarteren Uno och Teodor m fl (stadens entré) i Innerstaden* (DP 4550) från 2002 samt *detaljplan för del av kvarteren Rolf och Svante mm i Innerstaden* (DP 4910) från 2005. Etableringen av köpcentrumet Emporia omfattas också av två detaljplaner: *detaljplan för arena/shoppingcenter mm i Hyllie i Malmö* (DP 4827) från 2005 samt *detaljplan för Marknadsplatsen 1 och 2 i Hyllie i Malmö* (DP 5229) från 2012.

Inom ramen för detaljplaneläggningen av de två handelsplatserna har ett antal olika utredningar gjorts. Exempel på sådana utredningar är miljökonsekvensbeskrivningar (MKB), trafikanalyser och riskanalyser. Till detaljplaneläggningen av Emporia hör dessutom en specifik handelsutredning vilket saknas i fallet Entré där handelsfrågor istället tas upp i en samlad konsekvensbedömning. Till detaljplanerna för Entré finns utredningarna enbart som bilagor medan det i planbeskrivningarna för Emporia också finns sammanfattningar av gjorda utredningar. Utredningarna är i båda fallen mycket omfattande, vilket gjorde att undersökningen behövde avgränsas. I fallet Entré avgränsades undersökningen till att innefatta en översiktlig genomgång av den utredning som heter *konsekvensbedömning av ett upplevelsecenter i Malmö* (Nordplan, 2001). I fallet Emporia avgränsades studien till att enbart un-

dersöka de sammanfattningar som planbeskrivningarna innehöll. Avgränsningarna kan ha lett till att aspekter fallit bort i undersökningen, men eftersom studien fokuserat på att undersöka hur handeln diskuteras i planeringsdokumenten gjordes bedömningen att källmaterialet ändå varit av sådan karaktär att fullgoda slutsatser kunnat dras.

4.2.2. Metodkritik

En stor fördel med att planeringsdokument fungerat som källmaterial har varit att de är offentliga dokument. De flesta har därmed legat ute på Malmö stads hemsida vilket förenklat insamlingen. De dokument som inte funnits på hemsidan har kunnat hämtas gratis på stadsbyggnadskontorets arkiv. Dokumenten är heller inte producerade i en forskningskontext, vilket är positivt då det enligt Bryman (2008, s.489) innebär att de inte riskerar att innehålla några ”reaktiva effekter”. En reaktiv effekt kan enkelt förklaras som en effekt där materialet påverkats av forskaren vilket exempelvis kan visa sig i intervjuer (Bryman, 2008, s.443).

En nackdel med att använda dokument som källmaterial är att sammanställningen av empirin generellt tar lång tid (Bryman, 2008, s.488). Metoden har krävt noggrann och upprepad genomläsning av dokumenten. Planhandlingar är ofta, och så även i detta fall, relativt omfattande, vilket lett till att genomläsningen tagit mycket tid. Ytterligare en nackdel med att undersöka specifikt planeringshandlingar är att de, trots sin omfattning, inte varit särskilt djupgående och avslöjande. Detta har dock kompenseras genom de kvalitativa intervjuer som också utförts i studien.

4.3. Intervjuer

För att komplettera informationen som gavs i dokumentstudien samt för att få en vidare uppfattning om processerna bakom etableringen av de specifika handelsplatserna genomfördes fyra semi-strukturerade intervjuer. Fokus i intervjuerna var att samla in information om hur bilden av handelns utveckling ser ut från några olika perspektiv samt om hur processerna för de två köpcentrumetableringarna sett ut.

Inför intervjuerna förbereddes ett antal teman och frågor som sedan, under intervjun, togs upp i den ordning som för tillfället var lämplig. Frågorna utformades som öppna frågor (Bryman, 2008, s.242), vilket innebar att intervjurespondenten tilläts svara utförligt och enligt dennes tolkning. Det gjorde att de förberedda frågorna ofta kunde tas upp i en annan ordning än den som var planerad och att nya frågor kunde dyka upp allteftersom. Intervjuer kallas med ett sådant tillvägagångssätt för semi-strukturerade (Bryman, 2008, s.415). En semi-strukturerad intervju är mer flexibel än en strukturerad intervju, vilket var positivt i denna studie där syftet med intervjuerna var att samla så mycket information som möjligt.

I intervjuerna med planerare fungerade temana *syn på handel och dess utveckling, framtiden* och *påverkan* som utgångspunkter. I intervjuerna med respektive arkitekt för köpcentrumen var det istället temana *utformning, processen* och *framtid* som var drivande. Under respektive tema formulerades ett antal frågor som till viss del anpassades efter vem intervjurespondenten var i respektive intervju. De olika intervjuguiderna återfinns i bilaga 1.

4.3.1. Urval av intervjurespondenter

Urvalet av intervjurespondenter gjordes dels med hjälp av ett målinriktat urval (Bryman, 2008, s.434) och dels genom ett så kallat bekvämlighetsurval (Bryman, 2008, s.433). Det målinriktade urvalet innebar att en kontroll utfördes för att hitta personer som varit delaktiga i de specifika processerna alternativt var sakkunniga i specifika frågor, medan bekvämlighetsurvalet innebar att personer som var tillgängliga blev respondenter.

Genom att undersöka bilden av handelns utveckling utifrån bl.a. planerare och arkitekters synvinkel kunde information och problematik lyftas på ett tydligare och utförligare sätt än genom att bara studera dokument. En inledande intervju gjordes med en strategisk planerare som arbetar på strategiavdelningen på Malmö stad. Strategiavdelningen ligger under Stadsbyggnadskontoret och ansvarar bland annat för översiktsplanering vilket också utgjorde utgångspunkt i urvalet av denna respondent. Vidare gjordes en intervju med en samhällsplanerare från Region Skåne. Region Skåne bildades år 1999, med syfte bland annat att samordna frågor för att bättre utnyttja olika resurser och för att få medborgare mer delaktiga i beslut (Region Skåne, 2011, [www]). Region Skåne har ansvar för exempelvis kollektivtrafik och vård i Skåne men arbetar också med frågor som rör samhällsplanering och utveckling (Region Skåne, 2014, [www]). Denna intervju var inriktad på att belysa hur handeln ses i ett regionalt och mellankommunalt perspektiv.

Vidare gjordes intervjuer med två arkitekter: en med koppling till Entré och en med koppling till Emporia. Anledningen till att arkitekter intervjuades var för att belysa planeringen och processen från en annan synvinkel och på så sätt kunna ställa den bild gentemot den som gavs i planhandlingar och av Malmö stad. Intervjuerna med arkitekterna var också intressanta för att belysa specifika målsättningar med projekten och om arbetet präglats av en helhetssyn vad gäller handelsfrågor i ett stadsmässigt och regionalt perspektiv.

En inledande intention i studien var att också genomföra en intervju med den planarkitekt som står som handläggare för etableringen av både Entré och Emporia. En sådan bild skulle ha visat ytterligare ett aktörsperspektiv och hade sannolikt varit värdefullt för att diskutera förhållandet mellan privata och offentliga aktörer enligt modellen om utvecklingskontroll. Ansträngningar gjordes för att få kontakt med planarkitekten, dock utan framgång, vilket ledde till att intervjun fick utslutas.

Ytterligare ett perspektiv som i ett inledande skede avsågs behandlas var hur Näringslivskontoret på Malmö stad ser på handelsutvecklingen. I ett telefonsamtal med en näringslivsutvecklare (Näringslivsutvecklare, 2014, [muntl.]) framgick emellertid hur Näringslivskontoret precis fått i uppgift att arbeta mer fokuserat med frågor om handel. De är dessutom mitt uppe i arbetet med att utreda hur deras roll i handelsutvecklingen kan se ut framöver. I samtalet framkom därför att de redan i nuvarande skede inte kunde uttala sig om någon specifik syn. En intervju med Näringslivskontoret valdes därför också bort i studien.

I urvalet av intervjurespondenter valdes dock redan i ett tidigt skede ett antal professioner bort. Exempelvis har varken näringsidkare eller politiker hörts. En diskussion angående handel utifrån deras synvinkel hade sannolikt gett något andra resultat vilket givetvis är relevant att belysa. Avgränsningen gjordes dock med utgångspunkt i att näringsidkares bild av

handel gått att utläsa i tidigare forskning och att politikernas syn representeras genom analysen av främst översiktsplaner.

4.3.2. Metodkritik

En fördel med att utföra intervjuer är att ytterligare perspektiv än de som syns i dokument kan belysas. En avgörande fördel med semi-strukturerade intervjuer är att resultatet tillåts bli mer utförligt och givande än i strukturerade intervjuer (där ett sedan innan bestämt frågeformulär används) (Bryman, 2008, s. 415, 430-431). Valet av semi-strukturerade intervjuer grundades i intentionen att samla så mycket information som möjligt.

En nackdel med att utföra intervjuer generellt är att det är tidskrävande. Det kan ta lång tid att få tag i respondenterna i fråga och att få en intervjutid. I denna studie visade det sig framförallt genom att en intervju fick väljas bort på grund av att respondenten inte gick att få tag på. En nackdel med specifikt semi-strukturerade intervjuer är att materialet kan bli svårare och mer tidskrävande att sammanställa samt vara svårare att jämföra med andra intervjusvar (Bryman, 2008, s.416,429). Valet av metod grundas återigen i avsikten att samla så mycket information som möjligt och att inga specifika jämförelser skulle göras mellan intervjusvaren.

I analysen av intervjuerna har det å andra sidan funnits ett antal aspekter som varit av vikt att ta hänsyn till. För det första har det varit viktigt att vara medveten om att ”reaktiva effekter” kan förekomma vid intervjuer (Bryman, 2008, s.443). Svaren kan ha påverkats beroende på hur eller i vilken kontext som frågor ställts. För det andra har det varit viktigt att tänka på att planerare arbetar under och är beroende av politiker (Nyström & Tonell, 2012, s.111). Ett liknande förhållande förekommer mellan arkitekter och det företag de arbetar för. Det innebär att svaren i intervjuerna kan ha påverkats av hur ”klimatet” i kommunen alternativt på företaget ser ut. På samma sätt kan en målsättning om att skapa en positiv bild utåt sett ha påverkat intervjurespondenternas svar. I analysen har därför hänsyn tagits till att de bilder av handeln och handelsplatsernas utveckling som getts kan ha haft en mer positiv framtone än vad som egentligen är fallet.

4.4. Kvalitativ innehållsanalys

Analysen av dokumenten och intervjuerna har skett genom kvalitativ innehållsanalys i form av en tematisk analys. Grundläggande för en tematisk analys är att genomgången av källmaterialet baseras på olika teman (Bryman, 2008, s.528). De teman som utgjorde bas i denna studie utgick ifrån forskningsöversikten som satte ramarna för studiens ämne och problematik samt de teoretiska perspektiven som satte ramverken för hur t.ex. processerna kan förstås.

I forskningsöversikten lyftes hur handel generellt brukar diskuteras, exempelvis med utgångspunkt i miljö- och trafikfrågor samt ur ett ekonomiskt och ur ett regionalt perspektiv. Forskningen belyste även hur handeln utvecklats över tiden samt vilka negativa effekter som framförallt externhandel gett. Ytterligare viktiga perspektiv som belystes var hur samhället präglas av olika stadsbyggnadsideal samt hur planeringssystemet är uppbyggt. De teo-

retiska perspektiven handlade om hur makt och olika maktförhållanden kan hjälpa till att belysa olika processer och fysiska utfall i staden.

Den kvalitativa innehållsanalysen baserades på de teman som både forskningsöversikt och teoretiska perspektiv belyst. Dokumenten studeras således främst utifrån teman kring handel, både i dess tydligaste form och i form av infrastruktur, regionala perspektiv och plats-specifika perspektiv. För att belysa resonemang kring handelns utveckling i planeringsdokumenten gjordes således en genomläsning med fokus på de teman som berör handel. I presentationen av empirin blir detta tydligt genom att materialet även presenteras utifrån teman som styrning och ekonomi.

I analysavsnittet diskuteras först de slutsatser som utifrån empirin går att dra kring hur handel framställs. Detta görs med utgångspunkt i temana *handelsbild*, *begrepp* och *motiv*. *Handelsbilden* presenteras i huvudsak utifrån de ämnen som belysts i forskningsöversikten och i viss mån det teoretiska perspektivet om definitionsmakt. *Begreppen* som används i empirin diskuteras med utgångspunkt i det teoretiska perspektivet om definitionsmakt. *Motiven* diskuteras slutligen med utgångspunkt i ett aktörsperspektiv samt dimensionerna ”lokalisering”, ”skala” och ”utformning”. I denna analys tillämpades också tanken kring att motiv inte alltid är samma sak som motiveringar (Forsberg, 1994, s.16) vilket innebar att mindre tydliga motiv kunde utläsas exempelvis genom att fokusera på tidigare beskrivna effekter av olika handelslokaliseringar. Effekter kan synliggöra motiv genom att aktörer tvingas motivera och ställa sig till hur negativa konsekvenser i fallen ska reduceras.

Empirin analyseras därefter utifrån ett maktperspektiv där fokus ligger på de element som innefattas i förståelsen av utvecklingskontroll, dvs. *aktörer*, *restriktioner* och *handlingsutrymme*. Maktförhållanden kan i processer vara svåra att urskilja och Eskilssons (2001) modell kring utvecklingskontroll är vald som analysmodell för att den på ett tydligt sätt kan klargöra förhållandet mellan aktörer i en process som är direkt kopplad till det fysiska utfallet. Modellen används således för att beskriva hur det fysiska utfallet i form av Entré och Emporia kan förstås. I diskussionsavsnittet lyfts analysen till en mer generell nivå, där de analytiska teman som tagits upp fungerar som grund i en diskussion kring roller och maktförhållanden i handelns utveckling.

4.4.1. Metodkritik

En av fördelarna med att utföra kvalitativ innehållsanalys är att analysen baseras på teman och inte enbart på specifika begrepp (Bryman, 2008, s.505). Ett sådant angreppssätt lämpade sig väl på den här studien, där syftet var att undersöka en process som innehåller flertalet begrepp och förklaringstyper kopplade till samma ämne.

En nackdel med kvalitativa innehållsanalyser är att de kan ses som komplicerade och till viss mån svåra att reproducera till hundra procent. Analysen baseras i viss grad på forskarens tolkningar och förkunskaper kring vad som är relevant i förhållande till respektive tema (Bryman, 2008, s.521). Här fungerade således forskningsöversikten och de teoretiska perspektiv som tidigare presenterats som en viktig utgångspunkt. Med hjälp av dessa avsnitt utvecklas en gemensam grund som tydliggör vad den analytiska genomgången sedan baserats på.

5. Utveckling av handel i Malmö stad

5.1. Inledning

I följande kapitel presenteras det empiriska material som utgör grunden för analys och diskussion. Genom kvalitativ innehållsanalys har de perspektiv som bedömts relevanta i förhållande till ämnet, studiens syfte och teoretiskt angreppssätt valts ut från de studerade dokumenten och de genomförda intervjuerna. I följande avsnitt ges först en kort geografisk introduktion till Malmö stad och de två köpcentrumen Entré och Emporia. Därefter presenteras Malmö stads översiktliga syn på handel baserad på de tre studerade översiktsplanerna samt resultaten från de intervjuer som genomfördes med en strategisk planerare på Malmö stad och en samhällsplanerare från Region Skåne. Slutligen görs presentationer av de två undersökta fallen, Entré och Emporia, där fokus både ligger på hur de behandlas i ett översiktligt perspektiv och på vad detaljplanerna samt intervjuerna med respektive arkitekt säger om etableringsprocesserna.

5.2. Bakgrund Malmö stad

Malmö stad är Sveriges tredje största kommun, med ca 313 000 invånare. Kommunen är indelad i fem stadsområden (Malmö stad, 2014, [www]). Entré är beläget i Stadsområde Norr medan Emporia är beläget i Stadsområde Väster. Tidigare var kommunen indelad i tio stadsdelar, vilket också återspeglas i hur respektive plats beskrivs i framförallt översiktsplanen för år 2000 och dess aktualisering från år 2005. Entré är enligt tidigare indelning beläget i stadsdelen Centrum, medan Emporia är beläget i det som tidigare var stadsdelen Hyllie (Malmö stad, 2001, s.267). Entré är dessutom beläget i området Värnhem och Emporia i området Hyllievång.

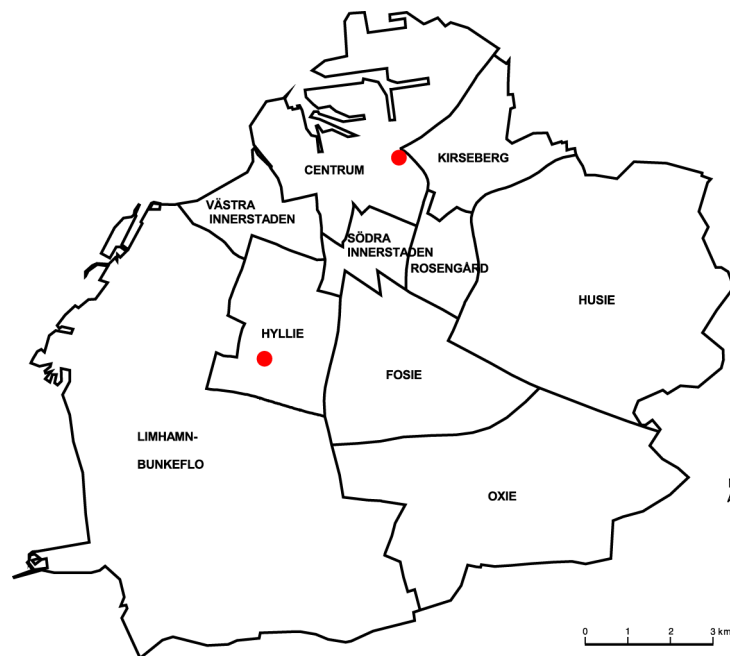


Illustration över Malmö stads tio stadsdelar (enligt tidigare indelning) samt lokalisering av Entré respektive Emporia. Egen illustration baserad på illustration i ÖP2000 (Malmö stad, 2001, s.267).

5.3. Resonemang kring handel i ett översiktligt perspektiv

Hur Malmö stads syn på handelsutveckling hittills sett ut har framförallt tolkats genom studien av de två gällande översiktsplanerna, dvs. *Översiktsplan för Malmö 2000* (Malmö stad, 2001) samt *Malmö 2005 - Aktualisering och komplettering av Malmös översiktsplan* (Malmö stad, 2006). Det är denna syn som antas ha legat till grund för utvecklingen av Entré samt Emporia. Malmö stad har idag ingen specifik handelspolicy då ”Malmö stads handelspolicy är inbakad i den nya översiktsplanen.” (Planerare1, 2014, [muntl.]). Eftersom denna översiktsplan i dagsläget inte är antagen är policyn ännu inte gällande. Studien av *Översiktsplan för Malmö – ÖP2012* (Malmö stad, 2013) och dess tillhörande handelskarta (Malmö stad, 2014, [www]) hjälper å andra sidan till att belysa om samma syn på handel råder idag eller om några stora förändringar har skett.

I studien av Malmö stads övergripande bild av handel har ett antal huvudsakliga teman gått att urskilja där handel alltid eller oftast behandlas. Temana överlappar ibland varandra vilket till viss del blir synligt i följande genomgång där det empiriska materialet presenteras utifrån dessa teman. Hur handeln resoneras kring i ett översiktligt perspektiv baseras både på de tre översiktsplanerna och på de två intervjuerna som genomförts med planerare. I följande genomgång kommer förkortningarna ÖP2000, ÖP2005 samt ÖP2012 att användas för de olika översiktsplanerna, medan de två intervjurespondenterna benämns som Planerare1 (Malmö stad) respektive Planerare2 (Region Skåne).

5.3.1. Handelssituationen i Malmö idag

I intervjun med Planerare1 betonades hur samhället för tillfället befinner sig i slutet av en lågkonjunktur och att den befintliga handelssituationen i Malmö eventuellt kan ses som naturlig. Vidare betonades vikten av att Malmö stad inte bör ses som ett unikt fall utan att situationer med tomma lokaler och kringflyttning av köpkraft även är tydligt i andra städer. Planerare1 menar dessutom att utvecklingen har ägt rum under det senaste året och att det i detta läge kan gälla att ha is i magen och titta bredare på situationen. Handelssituationen som Malmö stad befinner sig i just nu förklarar Planerare1 som i en punkt där det inte riktigt råder balans. Balansen har rubbats genom lågkonjunktur och att många köpcentrum antingen etablerats eller utvecklats samtidigt (Planerare1, 2014, [muntl.]). Ytterligare en aspekt som Planerare1 lyfter som viktig att ta hänsyn till är att Malmö city, rent geografiskt, har expanderat väldigt mycket de senaste åren vilket har påverkat tätheten av butiker. Enligt Malmö stads handelspolicy, som formulerats som en del av *Översiktsplan för Malmö - ÖP2012*, kommer handeln sannolikt också att vara under press under en period (Planerare1, 2014, [muntl.]). Planerare1 menar att det å andra sidan finns något sunt i att olika aktörer hamnar under press för att i ett längre perspektiv kunna förbättras. Planerare1 betonar vidare att handeln trots allt är en väsentlig del av staden och att konsumenterna idag har mer pengar att handla för än tidigare. Vidare framhålls hur Malmö stad också har ökat kraftigt i befolkning och att denna utveckling tros fortsätta även om det inte är givet att det är så (Planerare1, 2014, [muntl.]). Enligt Planerare1 är det dock i den kontexten som exempelvis köpcentrum har vuxit och utvecklats.

Planerare1 pratar även om förhållandet mellan Malmö stad och dess kranskommuner, och menar att det troligtvis inte finns några större spänningar däremellan även om en del mindre kommuner säkert upplever en viss konkurrens.

5.3.2. Malmö som regionalt centrum

Redan i ÖP2000 är ett regionalt fokus stort och drivande i flertalet frågor. Handel är en fråga som i princip alltid behandlas i samband med att ett regionalt perspektiv behandlas (se t.ex. Malmö stad, 2001, s.19, 30 & 262). Ett grepp som Malmö stad tar för att förstärka staden som regionalt centrum i handel och turism är att fokusera på fotgängaren i staden. Malmö stad framhåller hur en god fotgängarmiljö, genom att människor rör sig och stannar längre på platser, skapar bättre förutsättningar för t.ex. handel (Malmö stad, 2001, s.220). Utifrån det väljer Malmö stad att fokusera på förbättringar för gångtrafik bland annat för att stärka staden som regionalt centrum och som en regionalt attraktiv handelsstad. Ett antal områden i staden pekas också ut där fokus skall ligga på att förbättra fotgängares miljö och säkerhet. Med bland dessa områden finns innerstaden, där även Entré precis i utkanten räknas med. Hyllievång är däremot inte utpekad som ett sådant område (Malmö stad, 2001, s.221).

Som ett led i målsättningen om att stärka Malmö som regionalt centrum lyfts i ÖP2000 Citytunneln som en viktig satsning. Satsningen ska skapa bättre kollektivtrafik och gynna pendling i ett regionalt perspektiv (Malmö stad, 2001, s.16, 32-33). I en diskussion kring Citytunneln framhålls också att dess etablering medför ”att Malmös innerstad, som är tätbebyggd och erbjuder ett bra underlag för kollektivtrafik, blir mer attraktiv för boende, handel och verksamheter jämfört med ytterstadslokaliseringar där man är mer beroende av bil.” (Malmö stad, 2001, s.231).

Ett av de övergripande målen för de mellankommunala, dvs. regionala, frågorna i stort är också att ”Malmö bedömer det som angeläget att bibehålla en tillfredsställande detaljhandelsservice i bebodda områden och stödjer därför Region Skånes arbete rörande gemensam policy för etablering av extern handel.” (Malmö stad, 2001, s.262). Med uttalandet ”[e]xternlokaliserad handel minskar kundunderlaget för handel i lägen med bra kollektivtrafik.” (Malmö stad, 2001, s.216) kan Malmö stads definition av externhandel dessutom utläsas. Att Malmö stad tar ett starkt ställningstagande emot externhandel kan också härledas till den diskussion som dessutom råder kring den täta staden, vilket behandlas vidare under nästa avsnitt.

I ÖP2000 beskrivs dessutom hur underlaget för handel och service förbättras genom att regionen växer med hjälp av goda kommunikationer. En större region ger t.ex. ökad köpkraft. Här beskrivs dessutom hur en stor region, med fler välutbildade, skapar möjligheter för ett exklusivare utbud av butiker i främst Malmö centrum. Även köpkraft från Danmark tros kunna lockas till Malmö exempelvis med hjälp av god marknadsföring. Möjligheten att locka kunder från Danmark grundas även i att en striktare reglering av externa handelsplatser i Danmark, vid tiden för antagandet av ÖP2000, var på gång. Här poängteras dock att även Malmö stad är strikta i att inte tillåta handelsetableringar där kollektivtrafik och ett lokalt underlag inte finns (Malmö stad, 2001, s.314).

I ÖP2005 ligger fortsatt fokus på Malmös roll i ett regionalt perspektiv och en central tanke är att Malmö ska stärkas i rollen som regionalt centrum bland annat för handel (Malmö stad, 2006, s.16). Som strategier för detta presenteras bland annat hur innerstaden ska bli ”mer och bättre” (Malmö stad, 2006, s.17) samt hur förtätning ska ske kring tågstationerna

(Malmö stad, 2006, s.17). Områdena kring kommunens stationer lyfts som viktiga, med stora möjligheter till exempelvis regionalt tillgänglig nyexploatering. Hyllievång pekas ut som ett av dessa områden (Malmö stad, 2006, s.17).

Även i ÖP2012 finns ett starkt regionalt fokus med och framförallt ligger tyngdpunkten på att stärka Malmö stad som regional handels- och besöksort bland annat genom fokus på ett attraktivt city (Malmö stad, 2013, [www]). Vidare framhålls också hur Malmö, genom samarbete med Köpenhamn och Lund, ska bli en intressant destination för besökare både med hjälp av handel och med hjälp av olika evenemang (Malmö stad, 2013, s.31). I ÖP2012 framhålls också hur en ökande befolkning både i själva Malmö stad och i regionen skapar underlag för att behovet av handel kommer fortsätta att öka (Malmö stad, 2013, s.31). I samma avsnitt framhålls också hur handel alltmer kommit att samverka med människors behov av upplevelse.

5.3.3. Malmö som den täta staden

Ett tydligt mål i ÖP2000 är att sträva efter att bygga den täta staden. För att göra det sätts Yttre Ringlinjen upp som geografisk gräns för stadsbebyggelse (Malmö stad, 2001, s.44). Samtidigt förs en diskussion kring vad den täta staden kan innebära både i form av negativa och positiva effekter. Det framhålls hur en tät stad kan vara sårbar exempelvis vid brand men att idealet också innebär positiva fördelar som t.ex. bättre transporter och ökad tillgänglighet för t.ex. cyklisterna (Malmö stad, 2001, s.252). Ytterligare en negativ aspekt av en tät bebyggd stad går att utläsa genom betoningen på att "[e]n stor del av stadens centra för beslut, administration, handel och samfärdsl har ett ganska centralt läge. Detta innebär en potentiell sårbarhet." (Malmö stad, 2001, s.252). Eventuellt skulle detta kunna ses som ett motiv till utspridning av handelsplatserna i staden. I ÖP2000 förs dock en diskussion kring de negativa aspekterna med Malmös ytterområden. Exempelvis lyfts att det är vanligt med trafikseparering i de nyare ytterområdena (Malmö stad, 2001, s.225) och att "[d]e yttre zoner med arbetsområden och stormarknader är (...) mindre bra ur hållbarhetssynpunkt. Etablering av externa varuhus ökar sårbarheten." (Malmö stad, 2001, s.252). Det framgår emellertid inte specifikt vilka dessa "yttre zoner" är, vilket gör uttalandet till viss del svårtolkat.

5.3.4. Bevara Malmö innerstads vitalitet

I ÖP2000 ligger fokus på centrum genom att satsningar på tillgänglighet och attraktivitet för främst fotgängare ska göras. Genom att fokusera på fotgängarna ska centrum stärkas och locka fler att handla där, och därmed öka dess konkurrenskraft i förhållande till perifera köpcentrum. Även satsningen på Citytunneln lyfts som ett sätt att stärka Malmö centrum, såväl inomkommunalt som i ett regionalt perspektiv. Citytunneln ska också bidra till att skapa bättre tillgänglighet och därmed bättre möjligheter för pendling i hela regionen (Malmö stad, 2001, s.320). Bevarande och förstärkning av Malmös stadskärna lyfts dessutom som ett mål för att ytterligare stärka kommunen som regionalt centrum och resenemang förs kring hur "citys roll som överordnat och starkt centrum för hela regionen och Skåne hotas om alltför stora satsningar på perifera centra görs" (Malmö stad, 2001, s.319). Istället ska satsningar på handeln i framförallt Malmö centrum gynna utvecklingen mot att bli ett regionalt centrum (Malmö stad, 2001, s.314). Som en del i att skapa ett attraktivt centrum lyfts en blandning av funktioner som ett viktigt medel (Malmö stad, 2001, s.313).

I ÖP2005 förstärks fokus på att innerstaden spelar en avgörande roll i Malmös utveckling (Malmö stad, 2006, s.2). Malmös innerstad ska förbättras och förstärkas som centrum både för kommunen och i ett regionalt perspektiv och även i denna översiktsplan betonas Citytunnelns avgörande betydelse (Malmö stad, 2006, s.28). Ytterligare en viktig faktor i förstärkningen av innerstaden är handeln, som anses spela stor roll i innerstadens attraktivitet och stadsliv (Malmö stad, 2006, s.30). En illustration i ÖP2005 gör det tydligt att Värnhem och därmed Entré ses som en del av Malmö innerstad (Malmö stad, 2006, s.28-29), dock beläget precis i dess utkant.

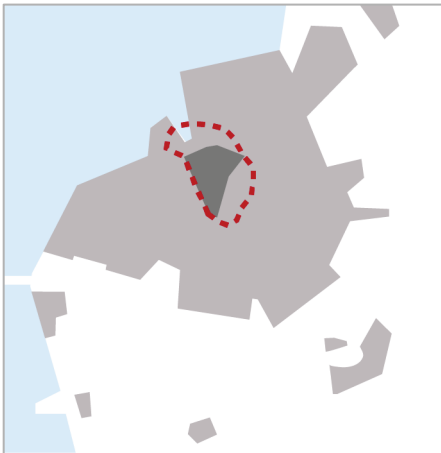


Illustration över Malmö innerstad. Grått fält symboliserar befintlig innerstad och streckad linje symboliserar intentioner om utökning av innerstaden. Illustration från ÖP2005 (Malmö stad, 2006, s.29).

5.3.5. Riktlinjer för utveckling av handel i Malmö

Baserat på både det regionala fokuset och målsättningen om att skapa en tätt bebyggd stad går det i översiktsplanerna att utläsa ett antal riktlinjer som ska tillämpas framförallt vid nyetableringar av handel.

I ÖP2000 handlar sådana riktlinjer framförallt om att Malmö stad har som policy att inte tillåta etableringar som ligger utanför tätbebyggelse och inte har någon tillgång till kollektivtrafik (Malmö stad, 2001, s.262).

I ÖP2005 beskrivs på ett liknande sätt hur småskalig handel bör placeras i blandad stadsbebyggelse och med fördel i anslutning till nya stationer samt hur stora handelsetableringar bör placeras i verksamhetsområdet Svågertorp eller eventuellt i Hyllie (Malmö stad, 2006, s.44). I samma avsnitt betonas också hur Malmö är attraktivt i fråga om placering för nya etableringar främst på grund av utmärkta kommunikationer och dess strategiska läge i Öresundsregionen (Malmö stad, 2006, s.44).

I ÖP2012 presenteras riktlinjer som handlar om att handeln ska vara en del av den blandade staden och inte etableras i särskilda verksamhetsområden eller i nya renodlade externa handelsområden. Handeln ska gå att nå genom att gå, cykla eller genom att utnyttja kollektivtrafik (Malmö stad, 2013, [www]). I ÖP2012 framhålls Malmö city som särskilt viktigt, och dess livskraft ska således fortsätta att stimuleras. Samtidigt ska ny handel så långt som det är möjligt placeras på redan befintliga handelsplatser och blandas med övriga funktion-

er i staden. Malmö stad ska göra det möjligt för handel att placeras i bottenvåningarna i nya byggnader med andra funktioner som t.ex. bostäder och kontor (Malmö stad, 2013, s.31). Ställningstaganden som görs i ÖP2012 är att ”[h]andel i verksamhetsområden ska undvikas” samt att ”[i]nga nya renodlade handelsområden ska planläggas” (Malmö stad, 2013, s.31).

Inom ramen för ÖP2012 presenteras också ett antal riktlinjer specifikt för etablering av dagligvaruhandel, för etablering av sällanköpsvaror samt för etablering av handel i nya områden med blandad stad. I riktlinjerna för dagligvaruhandel presenteras hur samtliga nyetableringar ska integreras i den blandade staden på ett strategiskt sätt. Dagligvaruhandeln bör bibehållas i stadskärnan och med fördel stärkas i stadsdelscentrum samtidigt som utvecklingen ska ske med hänsyn till marknaden och dess möjligheter till att bedriva konkurrenskraftig handel (Malmö stad, 2013, [www]).

Vad gäller sällanköpsvaror handlar riktlinjerna främst om att inga nya handelsområden ska etableras samt att nya enstaka etableringar enbart med försiktighet bör etableras i nya områden. Samtliga nya etableringar ska dessutom göras med hänsyn till befintliga förhållanden i områdena samt även dessa ske med utgångspunkt i marknads förutsättningar (Malmö stad, 2013, [www]).

Vid etablering av handel i nya områden med blandad bebyggelse presenteras riktlinjer om att etablering ska ske i strategiska lägen samt i dialog mellan Malmö stad och exploatören. Förutsättningar för handelsetableringar i bottenplan på nya byggnader bör eftersträvas och storleken på nyetableringar ska motiveras med hjälp av marknadsunderlag samt befintligt utbud (Malmö stad, 2013, [www]).

5.3.6. Styrning av handelns utveckling

I ÖP2005 finns en diskussion kring styrning med, vilket inte finns med lika tydligt i ÖP2000. Här diskuteras bland annat hur det finns vissa motstridiga planeringsmål, och att avvägningar mellan dessa mål ska ske i konkreta beslutssituationer (Malmö stad, 2006, s.22). Vidare betonas, specifikt i diskussionen kring etablering av verksamheter, hur Malmö stad genom fysisk planering har möjlighet att styra utvecklingen och att planeringen således, genom översiktsplaner, detaljplaner och bygglov, ska fungera som ett inflytelserikt redskap för att skapa en fungerande stad (Malmö stad, 2006, s.45).

Även i ÖP2012 ligger stort fokus på styrning, dvs. på hur kommunen kan och ska arbeta för att uppnå beskrivna riktlinjer och målsättningar. Bland annat presenteras hur samverkan mellan både offentliga förvaltningar och mellan offentlig sektor och privat sektor ofta krävs i stadsbyggandet (Malmö stad, 2013, s.62-63). Exempelvis framförs hur ”[a]lla berörda parter - byggherrar och fastighetsägare, statliga och kommunala myndigheter, invånare och näringsidkare - måste medverka i tidiga skeden i alla slags planeringprocesser [!].” (Malmö stad, 2013, s.60). Främst i frågor om bostadsbyggande framhåller Malmö stad dessutom vikten av en tidig dialog och möjlighet till förhandling med privata aktörer såsom byggherrar och byggföretag (Malmö stad, 2013, s.63).

Vidare presenteras i ÖP2012 en diskussion kring hur styrning och prioritering ska ske, exempelvis i form av intresseavvägningar (Malmö stad, 2013, s.65). Avseende intresseavvägningar framhålls hur den täta staden gör avvägningar svårare och att det i intressekonflikter kan komma att behövas kompromisser. Samtidigt framhålls också hur gemensamma riktlinjer och övergripande målsättningar ska fungera som en bra grund för att undvika sådana konflikter. I detta perspektiv är den täta staden en viktig del och vikten av att poängtera de negativa effekterna av dess motsats - den utbredda staden - framhålls (Malmö stad, 2013, s.65). Malmö stad betonar vidare hur en långsiktig planering underlättar kommunens möjligheter att ”ge förutsättningar för rätt handel i rätt läge” (Malmö stad, 2013, s.31) och lyfter dessutom hur viktig utvecklingen av besöksnäringen är för handeln i kommunen.

Ett annat perspektiv på styrningen av handelns utveckling är hur planeringens roll framställs och upplevs:

”Handel är en marknadsfråga, och frågan är om planeringen någonsin haft makt över handeln.” (Planerare1, 2014, [muntl.]).

Planerare1 betonar att kommunen inte kan styra vilken aktör som väljer att etablera sig i specifika lokaler. Samtidigt framhålls också hur planeringen väldigt indirekt kan stödja t.ex. utvecklingen av city och hur kommunen dessutom kan styra utvecklingen genom att de inte är öppna för nya handelsområden (Planerare1, 2014, [muntl.]). Kommunen kan dessutom styra genom att säga nej till specifika handelsetableringar vilket bland annat visat sig genom ett bestämt motstånd från kommunens sida till försäljning av dagligvaruhandel i området Svågertorp. Svågertorp kännetecknas idag av försäljning av storskaliga varor i ett biltrafikorienterat läge och kan enligt Planerare1 ses som ett område med externhandelskaraktär.

Planerare2 framhåller däremot hur Region Skåne enbart har möjlighet att påverka utvecklingen genom att jobba gentemot kommunernas översiktsplanering. Region Skåne yttrar sig på alla planer och har åsikter om vad som är bra respektive inte med föreslagen utveckling med utgångspunkt i det arbete i form av mål, riktlinjer och principer som Region Skåne står för (Planerare2, 2014, [muntl.]). Planerare2 påpekar däremot bestämt att de inte har någon makt i frågorna och gör här en jämförelse med den makt som Länsstyrelsen har. Region Skåne har inte heller arbetat med specifikt handelsfrågor. Anledningen ska enligt Planerare2 vara för att handel är ett politiskt känsligt ämne och att det t.ex. kan ses som en viss typ av politik att låta marknadskrafterna styra.

Enligt Planerare2 går det däremot att indirekt tolka hur Region Skåne ställer sig till handelsfrågor genom att titta på det arbete som de faktiskt gör med handel i åtanke. Region Skåne har exempelvis gett ut många rapporter om hur kommuner ”bör bygga stad” med fokus på t.ex. kollektivtrafik och blandade funktioner. De har också arbetat med att ta fram strategier för det flerkärniga Skåne och det arbetet kan ses som ett manifest eller en målbild för hur utvecklingen i Skåne, enligt Region Skåne, bör se ut (Planerare2, 2014, [muntl.]). Målet med dessa strategier är enligt Planerare2 att de ska vara med i kommunernas översiktliga planeringsarbete. Även i ett aktuellt arbete med fokus på att planera klimatsmart kan vissa ställningstaganden kring handel från Region Skånes sida utläsas. I en diskussion kring specifika handelsetableringar går det således att titta på dem med Region Skånes målsättningar

i åtanke och diskutera huruvida de kan ses som positiva eller inte (Planerare2, 2014, [muntl.]). Planerare2 menar exempelvis att det är positivt om handelsetableringen har tillgång till god kollektivtrafik och om olika funktioner blandas och förtätning eftersträvas (Planerare2, 2014, [muntl.]). Planerare2 påpekar dock att Region Skåne, istället för att prata konkret om handel, hellre pratar om en blandad stad och blandade funktioner där handel är en del.

5.3.7. Ekonomiska frågor i handelns utveckling

Ett perspektiv som framförallt lyfts i ÖP2012 och som kan relateras till handelns utveckling handlar om den kommunala ekonomin. Frågan behandlas inte uttalat i ett handelsperspektiv men slutsatser kring dess påverkan kan ändå dras härifrån. Framförallt handlar det ekonomiska perspektivet om Malmö stads markinnehav och hur kommunen med hjälp av det kan styra utvecklingen. Exempelvis framhålls att "[e]n användning av markinnehavet som både bidrar till en god stadsutveckling och positivt till den kommunala ekonomin är eftersträvansvärd." (Malmö stad, 2013, s.65). Här lyfts t.ex. utvecklingen i Hyllie fram som ett exempel där det kommunala markinnehavet varit en grundläggande förutsättning (Malmö stad, 2013, s.65). I samband med det konstateras också att exploatering som redan skett på kommunens mark har "kunnat ske på ett för staden ekonomiskt gynnsamt sätt." (Malmö stad, 2013, s.65). I samma kontext betonas dock vikten av att i viss mån styra, så att inte alltför stort fokus läggs på specifika områden när andra kanske har ett större behov av stadsförnyelse. I sådana fall framhålls hur kommunala utgifter kan motiveras genom att belysa långsiktiga konsekvenser (Malmö stad, 2001, s.63).

Sammanfattningsvis antas den översiktliga bild av handel som ovan presenterats ligga till grund för etablering av nya handelsplatser i Malmö stad. Hur etableringsprocesser kan te sig exemplifieras genom fallen Entré respektive Emporia, vilka presenteras i följande avsnitt.

5.4. Utvecklingen av Entré

I detta avsnitt presenteras först hur Värnhem och Entré diskuteras i ett översiktligt perspektiv. Därefter följer en presentation av etableringsprocessen baserad på detaljplanehandlingarna samt bilden som getts genom intervjun med en involverad arkitekt.

5.4.1. Entré och Värnhem i ett översiktligt perspektiv

I ÖP2000 är Värnhemstorget en av de platser i stadsdelen Centrum som är utpekade med stort handelsutbud. Det omnämns också som avslut på ett handelsstråk som sträcker sig hela vägen från Möllevångstorget, via Triangeln, Stortorget och Caroli City utmed Östergatan (Malmö stad, 2001, s.270). I ÖP2000 lyfts också behovet av att skapa en välkomnande entré vid Malmös norra infart (Malmö stad, 2001, s.272-273), dvs. platsen där Entré idag är beläget. Etableringen av Entré omnämns vidare i ett parkeringsperspektiv där det framhålls hur byggnationen kommer att innebära att bilparkeringar försvinner och därmed skapa behov av nya parkeringsmöjligheter i innerstaden (Malmö stad, 2001, s.230).

I ÖP2005 nämns vikten av att skapa "[m]er och bättre innerstad" (Malmö stad, 2006, s.17) men inget ytterligare fokus ligger på specifikt Värnhemstorget eller Entré. Det leder till en

konklusion om att Malmö stad i aktualiseringen anser att de riktlinjer som pekats ut i ÖP2000 fortfarande gäller.

I ÖP2012 nämns Värnhem och Entré inte uttryckligen. En möjlig tolkning är att området räknas in när det talas om utveckling och förstärkning av innerstaden samt av befintliga handelsplatser (Malmö stad, 2013, s.31). Området pekas, i ÖP2012:s tillhörande handelskarta, ut som en del av city där fokus ska ligga på att stödja exempelvis handel och restauranger för att Malmö ska stärkas som besöksort (Malmö stad, 2013, [www]). Enligt riktlinjerna ska planeringen dessutom arbeta för att innerstaden både blir geografiskt större och utökar i omfattning (Malmö stad, 2013, [www]).

I en diskussion angående Entré som handelsplats framhåller Planerare1 hur Entré inte kan eller ska ses som externhandel på grund av dess närhet till Malmö city och dess goda koppling till kollektivtrafik. Planerare2 menar dock att ett regionalt perspektiv sannolikt fanns med i utvecklingen av Entré i och med etableringens placering precis vid infarten på ”entrétomten”. Planerare2 påpekar dessutom hur denna tomt har funnits med i tanken väldigt länge men att det alltid har varit något som dykt upp som hindrat en utveckling. Här menar Planerare2 att det givetvis är synd att det var vid en ekonomisk lågkonjunktur som utvecklingen väl skedde.

5.4.2. Detaljplaneringen av Entré

Startskottet för byggnationen av Entré var enligt Arkitekt1 när två personer som tidigare jobbat med utvecklingen av ett upplevelsecentrum i Stockholm, Heron City, presenterade uppdraget med Entré för Malmö stad. Arkitekt1 och företaget hen jobbar för kom redan tidigt in i processen, både på grund av att de tidigare jobbat med projekt på den aktuella tomten och för att de jobbat med utvecklingen av ett annat köpcentrum i Malmö. Fokus i det tidigare skedet för Entré var emellertid på upplevelser. Entré skulle bli ett upplevelsecentrum med t.ex. biograf och fitnessanläggning. ”Sen under processens gång så har det blivit mer och mer handel. Och mindre och mindre upplevelse. (...) Mycket av det programmet som vi jobbade med från början var nog taget ur Heron City, Kungens kurva. Heron City hade precis byggts färdigt, och det var kanske också anledningen till att Entré förändrades en hel del. Man märkte att Heron City saknade handeln. För att locka människor behöver man både och.” (Arkitekt1, 2014, [muntl.]).

Parallellt med arbetet med utformningen av Entré arbetade Arkitekt1 och hens kollegor också med utformningen av detaljplanehandlingarna. Arkitekt1 framhåller hur de ofta arbetar ganska nära kommunen och att de därmed jobbade med alla de frågor som finns i en detaljplan. Även detaljplanerna förändrades mycket över tiden:

”den gamla fastigheten ner mot Värnhemstorget fanns inte med i Entré Malmös första skede. Men så gjorde vi om och skissade för att försöka få en koppling. Och det var då det här triangulära torget i väster kom till, och kopplingen mellan Entrébyggnaden och torgbyggnaden (...). Den kopplingen var en detaljplaneändring som kommunen gick med på. Med gångbron över gatan och så. Och när vi fick igenom den, så köpte TK även Hemköp, så man fick kopplingen ner till Värnhemstorget. Och det var då projektet blev aktuellt. Då blev

det så mycket handel så att man kände att man vågade bygga.” (Arkitekt1, 2014, [muntl.]).

Entré omfattas av två detaljplaner, där den senast antagna syftar till att förbättra entréförhållandena till anläggningen (Malmö stad, 2005a, s.1). Mycket av det som förs fram i detaljplanerna är därför liknande eller helt identiskt. I den senare planen hänvisas dessutom till olika utredningar som gjordes för den förre planen (Malmö stad, 2005a, s.3,5). I genomförandebeskrivningen tillhörande först antagen detaljplan (2002) beskrivs hur fastigheterna inom planområdet ”genom fastighetsreglering ska avstå mark för allmän plats och gata” (Malmö stad, 2002, s.36). Det innebär således att fastigheterna, genom planens antagande, säljs från Malmö stad men att allmän plats ändå ska finnas på vissa platser i planområdet.

5.4.2.1. Utformning av Entré

I detaljplanerna för Entré kallas den planerade anläggningen för ”upplevelsecentrum” och inte för köpcentrum. Anledningen till benämningen är att anläggningen förutom detaljhandel avsågs innehålla verksamheter såsom hotell, restauranger, biograf, spa, gym och ett så kallat ”Family Entertainment Centre” (Malmö stad, 2002, s.2,30). Arkitekt1 framhåller å andra sidan hur det alltid varit lite för lite handel i Entré bland annat eftersom att man i projektet tänkte sig att Entré skulle fungera som en del och att ”fastigheterna runt omkring skulle öka sin handelsvolym också, i bottenvåningarna. Det har ju inte hänt. Men hade de gjort det, så hade man fått tillräckligt mycket handel på platsen.” (Arkitekt1, 2014, [muntl.]).

I båda detaljplanerna hänvisas till *Översiktsplan för Malmö 2000* vari de berörda fastigheterna anges som mark för service alternativt för bostäder och service (Malmö stad, 2002, s.29). Även i gällande detaljplan från 1961 är området avsett för ändamålet service och bostäder (Malmö stad, 2002, s.29). Vad gäller den arkitektoniska utformningen framhålls i detaljplanen hur ”[d]et är en storskalig och trafikintensiv miljö, som inte bara tål utan även förutsätter en starkt framträdande bebyggelse. Den kan därför ges en påtaglig utbredning i såväl sid- som höjddled, och även kunna tillåtas växa upp till ett nytt landmärke i en del av projektet.” (Malmö stad, 2002, s.31).

Arkitekt1 påpekar däremot hur skyltningen på Entré diskuterades mycket i detaljplanarbetet. Arkitekt1 framhåller hur de ”hade problem med att få skyltar på fasaden till exempel. Det är ju väldigt ovanligt att ha det i en detaljplan, men (...) Det sågs som väldigt, väldigt viktigt att det inte skulle uttrycka handel där utåt. (...) det är kommunen som ville styra skyltplaceringarna på fasaden.” (Arkitekt1, 2014, [muntl.]).

5.4.2.2. Entrés koppling till staden

I detaljplanen betonas flertalet aspekter kring gång-, cykel- och kollektivtrafik. Satsningar på framförallt tillgänglighet och säkerhet för gående och cyklister görs i form av anläggande av t.ex. cykelbanor och cykelparkering (Malmö stad, 2002, s.34). Planområdet anses också ligga i ett läge med goda kollektivtrafikförbindelser, både lokalt och regionalt, då det ligger precis i anslutning till Värnhemstorget (Malmö stad, 2002, s.34).

För Arkitekt1 var Entrés koppling till staden en viktig fråga:

”egentligen, om man ska vara ärlig, så ville vi ha mer kopplingar ut mot gatorna. Så att man hade butiker ut mot gatorna också. Så att man aktiverade stan mer. (...) de som jobbar med handel vill ju samla ihop det så att man är ett introvert handelshus.” (Arkitekt1, 2014, [muntl.]).

Med utgångspunkt i den situation som Entré idag befinner sig i, med mycket tomma lokaler och fokus på ombyggnad, diskuterar Arkitekt1 vidare hur en starkare koppling mellan staden och Värnhemstorget kan upplevas både starkare och närmare om det blir mer tryck på Värnhemstorget. I en fråga kring om Arkitekt1 upplever det som att Malmö stad satsar på Värnhemstorget just nu är Arkitekt något tveksam och framhåller hur det kanske inte varit lika stort fokus på att ”bygga stad” där som det exempelvis varit i fallet Mobilia som utvecklas just nu. ”Entré Malmö är nånting mittemellan ett köpcentrum som ligger utanför stan och i stan. Men man har lagt fokus på bilen, kopplingen till Hornsgatan och Stockholmsvägen och den omgivning som finns runtomkring. Jag vet ju att man räknade rätt mycket med att man stannar vid, vid Entré när man är påväg hem eller till jobbet. Och det är ju frågan om man handlar så egentligen.” (Arkitekt1, 2014, [muntl.]).

5.4.2.3. Ett regionalt perspektiv

Eftersom Arkitekt1 var med och utformade detaljpanelläggningen i området fanns också diskussionen kring handel i stort med. Arkitekt1 lyfter hur det, parallellt med utvecklingen av Entré, började planeras för utvecklingen av Emporia. Då präglades arbetet således med att kämpa för att få mer handelsyta på Entré. Arkitekt1 tror vidare att ett regionalt perspektiv fanns med i etableringen av Entré och att en tanke var att locka människor från andra kommuner:

”Ja, det var ju till och med så att Lunds kommun var lite rädda för Entré Malmö. (...) Och det var diskussioner med kranskommunerna när man etablerade Entré (...). Det ligger ju väldigt bra, för dem som bor i Lund och Eslöv och det hållet.” (Arkitekt1, 2014, [muntl.]).

Det regionala perspektivet på utvecklingen blir också synligt i samrådsredogörelsen tillhörande planen där bland annat ett par grannkommuner lämnat yttranden. Även Länsstyrelsen och ett företag som dels äger fastigheter i anslutning till planområdet och dels är delägare i ett annat köpcentrum i Malmö, har lämnat yttranden som berör handel.

Länsstyrelsen framhåller i sitt yttrande att den påverkan som Entré antas ge på den samlade handelsbilden i länet bedöms kunna accepteras. Detta framförs med hänvisning till att läget är försett med kollektivtrafik, att det ligger i ett relativt centralt läge samt med utgångspunkt i det speciella utbudet i den föreslagna etableringen (Malmö stad, 2002, s.7). Även i ett senare yttrande framför Länsstyrelsen att de anser att förslaget inte strider mot de intressen som de har att bevaka (Malmö stad, 2002, s.18).

I ett yttrande från Burlövs kommun framförs hur Burlöv tros vara den grannkommun som påverkas mest av etableringen och att planförslaget innehåller alltför stora handelsytor.

Burlövs kommun framhåller därmedelst hur deras kommun kommer att drabbas hårt (Malmö stad, 2002, s.11). Även Lunds kommun påpekar hur planförslaget bör ta hänsyn till hur handeln i deras kommun kommer att påverkas (Malmö stad, 2002, s.11). Till dessa yttranden hör inga specifika svar från Malmö stad.

Den privata aktören SkansTornet AB påpekar dels hur planområdet bör utökas för att innefatta även deras fastighet som ligger i anslutning till området och dels hur befintlig handel kommer att påverkas negativt av etableringen. SkansTornet AB framhåller hur de, som delägare i köpcentrumet Caroli City, ställer sig negativa till etableringen av Entré, eftersom "[d]et centrala köpcentrat påverkas ofrånkomligen negativt av denna konkurrerande verksamhet. (...) Caroli City m fl centralt belägna köpcenter kommer ovillkorligen att drabbas hårt om planerna fullföljs. Citykärnan kommer att förskjutas till den norra delen av staden (...)" (Malmö stad, 2002, s.14). Malmö stad svarar på detta yttrande med att planområdet inte anses lämpligt att utöka i ett så sent skede i processen (Malmö stad, 2002, s.15). De lämnar således ingen kommentar angående synpunkterna på handeln.

5.4.2.4. Kamp om köpkraft som konsekvens

I konsekvensbedömningen tillhörande detaljplanerna diskuteras hur etableringen av Entré kommer att påverka handelsbilden både regionalt och lokalt i Malmö. Bland annat framhålls hur nya handelsetableringar, med liknande utbud som redan finns, alltid har någon slags påverkan och att det inte är troligt att nya behov skapas genom en ny etablering. Här lyfts hur det handlar om att "köpkraft flyttas från ett ställe till ett annat" (Nordplan, 2001, s.7). I samma kontext betonas att denna förflyttning av köpkraft både kan ske inomkommunalt och mellankommunalt bland annat beroende på den nya etableringens storlek (Nordplan, 2001, s.7).

Vidare lyfts hur en viss del av köpkraftsunderlaget kan komma från en ökande befolkningensmängd samt en generell ökning av konsumtion (Nordplan, 2001, s.8). Om en ny etablering dessutom tillför något nytt till utbudet i kommunen eller regionen har det betydelse för hur stor eller liten risken för förflyttning av köpkraft blir (Nordplan, 2001, s.10). Att så är fallet grundas bland annat i ett konstaterande om att handelsplatser med liknande utbud står i större konkurrens till varandra än etableringar som erbjuder olika varor (Nordplan, 2001, s.10).

I konsekvensbedömningen framhålls också hur en ny etablering bör ses i ett helhetsperspektiv (Nordplan, 2001, s.10) samt att Entrés föreslagna storlek har stor inverkan i vilken typ av utbud som kan antas rymmas i etableringen (Nordplan, 2001, s.13). Vid en stor nyetablering antas ett liknande utbud som redan finns t.ex. i innerstaden förekomma, vilket således påverkar den totala handelsbilden. Med utgångspunkt i detta görs ett konstaterande om att tillkomsten av Entré utgör en "betydande konkurrent till centrumhandeln i Malmö" (Nordplan, 2001, s.13) samt att Entré kommer att ha effekter på ett regionalt plan (Nordplan, 2001, s.13). Det blir extra tydligt genom konstaterandet att "[d]etaljhandels-etableringen enligt det presenterade konceptet i ett eventuellt upplevelsecentrum kommer att ha en stor och betydande strukturell påverkan i marknaden i Malmöregionen." (Nordplan, 2001, s.16).

Även inom Malmö stad antas etableringen enligt konsekvensbedömningen få betydande effekter, bland annat i form av förflyttning av vissa butiker från city till Entré. Ett sådant förlopp bör emellertid, enligt bedömningen, ses som en del i handelns naturliga struktur-omvandling samtidigt som det framhålls hur etableringen i ett sådant perspektiv kan innebära att Malmö centrum geografiskt sett krymper (Nordplan, 2001, s.16).

I ett generellt perspektiv diskuteras dessutom möjligheten till eventuella överspillningseffekter vid en nyetablering av en handelsplats. Överspillningseffekter är tänkbara i närheten av etableringen men blir mindre troliga ju längre ifrån platsen som övriga handelsplatser är lokaliserade (Nordplan, 2001, s.15).

Sammanfattningsvis kan sägas att etableringen av Entré kännetecknas av teman kring dess koppling till staden samt hur handeln påverkas både lokalt och regionalt. Dessa teman kan i kommande analys ställas både i förhållande till Malmö stads översiktliga bild av handel och till etableringen av ett annat köpcentrum i kommunen, Emporia, vars etableringsprocess redogörs för i följande avsnitt.

5.5. Utvecklingen av Emporia

I detta avsnitt presenteras först hur Hyllievång och Emporia diskuteras i ett översiktligt perspektiv. Därefter följer en presentation av etableringsprocessen baserad på detaljplanehandlingarna samt bilden som getts genom intervjun med en involverad arkitekt.

5.5.1. Emporia och Hyllievång i ett översiktligt perspektiv

I ÖP2000 är Hyllievång utpekad som ett utvecklingsområde (Malmö stad, 2001, s.78). Vidare presenteras i ÖP2000 hur Hyllievång är en del av den jordbruksmark som Malmö stad har valt att ersätta med bebyggelseutveckling (Malmö stad, 2001, s.189). Det sker med motivet att Malmö som ”tät stad” ska utvecklas innanför yttre ringlinjen (Malmö stad, 2001, s.193). I ett sammanhang där främst trafik diskuteras används framförallt Öresundsbron, dvs. förbindelsen mellan Sverige och Danmark, som ett motiv till varför vissa områden i Malmö, däribland Hyllievång, är under utveckling:

“Öresundsförbindelsen medför ett högt exploateringsstryck i södra Malmö. Planering pågår för omfattande utbyggnad av bostads- och verksamhetsområden i Bunkeflostrand, kring Kalkbrottet, i Hyllievång och i Svåger-torp.” (Malmö stad, 2001, s.228).

I översiktsplanen är det emellertid inte planerat för någon större handelsetablering i Hyllievång och området finns inte med i diskussionen kring regionala handelsfrågor.

I avsnittet ”Framtida möjligheter” i ÖP2000 presenteras Hyllievång som ett stort utbyggnadsområde. I området ska det finnas en blandning av bostäder, arbetsplatser och service och i norra delen av Hyllievång, i anslutning till den kommande Citytunnelstationen, planeras för något av ett nytt centrum för området (Malmö stad, 2001, s.288). I ÖP2000 presenteras även hur Citytunnelstationen kommer att förbättra Hyllievångs kommunikations-

möjligheter avsevärt i ett regionalt perspektiv och att framtida verksamheter i området bör kunna sysselsätta människor från ett stort upptagningsområde (Malmö stad, 2001, s.288).

Att en station till Citytunneln ska beläggas i Hyllievång är ett beslut och en riktning som enligt ÖP2000 pekats ut i ÖP för Brostaden från 1994 och ÖP för Citytunneln från 1998 (Malmö stad, 2001, s.327-328). Beslutet om en station i Hyllievång är därför inget som diskuteras eller problematiseras i ÖP2000. Däremot beskrivs hur utvecklingen av handel i bl.a. Hyllievång är en del i strategin för att möta en förväntad ökande efterfrågan till följd av en ökande befolkningsmängd (Malmö stad, 2001, s.42).

Ett intressant perspektiv avseende handel är att det i stadsdelen Hyllie (enligt stadsindelningen som den såg ut år 2000) finns ett köpcentrum, Mobilia, som enligt ÖP2000 fungerar som ett slags stadsdelscentrum och som därmed gör att stadsdelen har god tillgång till service och handel (Malmö stad, 2001, s.286).

Under avsnittet ”Konsekvenser på kommunal nivå” i ÖP2000 diskuteras utvecklingen av bland annat Hyllievång, där området beskrivs som ett stort utbyggnadsområde och därmed i stort behov av omfattande satsningar på ny infrastruktur. Här betonas vikten av tydliga prioriteringar och etappindelningar i byggnationen för att undvika att områdena blir utspridda och därmed undvika risken med att skapa en splittrad stadsbild och öka t.ex. ett beroende av bilen i områdena (Malmö stad, 2001, s.317).

En av de huvudsakliga förändringarna som sker i aktualiseringen av översiktsplanen (2005) är att fokuset på utvecklingen i Hyllievång både förstärks och förändras (Malmö stad, 2006, s.2). Hyllievång ska förutom att bli ett nytt centrum i södra Malmö också fungera som ett profilområde i Öresundsregionen (Malmö stad, 2006, s.32). Här förs bland annat etableringen av ett köpcentrum fram som en viktig del i utvecklingen av platsen (Malmö stad, 2006, s.34,57). Detta sker i samband med att anläggandet av Citytunnelstationen i Hyllie anses skapa möjligheter för omfattande utbyggnad i området (Malmö stad, 2006, s.3). Hyllievång pekas vidare ut som särskilt attraktivt för etablering av verksamheter av regional betydelse (Malmö stad, 2006, s.18). Anledningen till att fokus på utvecklingen av Hyllievång stärkts från ÖP2000 till ÖP2005 motiveras bland annat genom att ”pågående detaljplanering för shoppingcenter, arena och omgivande trafikleder har (...) gett nya förutsättningar för i första hand Hyllie centrumområde.” (Malmö stad, 2006, s.32).

Hyllie nämns dessutom i ett resonemang kring utbyggnad i stadens periferi där vikten av hög exploatering och god kollektivtrafik betonas. Effektivitet i utnyttjandet av området kring tågstationen ska prägla utvecklingen av hela Hyllie och dessutom ges hög prioritet i intresseavvägningar (Malmö stad, 2006, s.22).

I ÖP2012 pekas Hyllie-Holma-Kroksbäck ut som fortsatt prioriterat område (Malmö stad, 2013, s.58). I den tillhörande handelskartan pekas området kring Emporia ut som centrumområde vilket i riktlinjerna innebär att det i strategiska lägen i nya byggnader för bostäder och andra funktioner ska skapas möjlighet för handelsetableringar i bottenplan (Malmö stad, 2013, [www]).

I en diskussion angående Emporia som handelsplats framhåller Planerare1 hur Emporia inte kan eller ska ses som externhandel på grund av dess goda koppling till kollektivtrafik. Enligt Planerare1 färdas en stor andel av besökarna till platsen med hjälp av just kollektivtrafik. Region Skåne har ingen uttalad bild av Emporia och huruvida etableringen ses som externhandel eller inte just för att de inte arbetat specifikt med handelsfrågor (Planerare2, 2014, [muntl.]). Planerare2 resonerar dock kring hur en sådan bild skulle kunna se ut och tror att Region Skåne inte skulle klassa Emporia som externhandel på grund av att Malmö stad bygger blandad stad i området.

5.5.2. Detaljplaneringen av Emporia

Startskottet för byggnationen av ett köpcentrum i Hyllie är enligt Arkitekt2 att Percy Nilsson, affärsman och ägare av Malmö Arena, ville bygga en arena och att KF, dvs. Coop, ville bygga ett köpcentrum. Dessa planer blev till en arkitekttävling och en detaljplane-process. Percy sålde sedan marken för köpcentrumet till Steen & Ström istället som i sin tur hade ytterligare en arkitekttävling för utformningen av Emporia (Arkitekt2, 2014, [muntl.]). Arkitekt2 beskriver här hur Percy Nilsson varit drivande för hela planläggningsprocessen i Hyllievång, men att det har skett i diskussion med Malmö stad.

Emporia omfattas av två detaljplaner där den först antagna (2005) sätter ramarna för handelsetableringen och den nyare (2012) främst syftar till att göra ändringar avseende bostadsbyggande precis i anslutning till köpcentrumet. Likt fallet med Entré hänvisas även i detta fall till tidigare utförda utredningar och diskussioner kring handeln och dess påverkan får inget större fokus i den senast antagna planen. I detaljplanen som antogs 2005 framförs hur marken som Emporia är belägen på vid planläggningen ägdes av Malmö stad (Malmö stad, 2005b, s.2). I genomförandebeskrivningen tillhörande samma plan beskrivs hur "[f]astigheterna kan komma att belastas med servitut och ledningsrätt." (Malmö stad, 2005d, s.2) samt hur "[e]konomiska frågor som berör utbyggnaden inom planområdet kommer att regleras mellan kommunen och byggherrar (framtida fastighetsägare och tomträttshavare) genom kommunens försäljnings- och tomträttsavtal." (Malmö stad, 2005d, s.2). En slutsats som genom dessa uttalanden går att utläsa är att Malmö stad, genom planläggningen, avser att sälja marken.

5.5.2.1. Utformning av Emporia

I en fråga kring hur arbetet med att passa in Emporia i området har sett ut är Arkitekt2 snabb med att ta upp hur Emporia inte är ett externcentrum, att det har varit utgångspunkt redan från början, och att inte heller Malmö stad ser det som ett externköpcentrum. Istället ska Emporia, enligt Arkitekt2, ses som en del av, och ett av hjärtana i, en ny stadsdel med flertalet andra funktioner som t.ex. bostäder. I utformningen av själva Emporia var en målsättning för Arkitekt2 att skapa något mer spännande, mer annorlunda och kanske med andra kvaliteter i förhållande till andra köpcentrum. En grundtanke var att "människor ska kunna komma hit och någonstans känna att det ska vara en atmosfär som inbjuder till att man stannar längre än vad man hade tänkt sig, och såklart köper mer grejer. Men att man ska känna sig väl tillfreds liksom." (Arkitekt2, 2014, [muntl.]).

Arkitekt2 lyfter dock också hur Emporia är just ett köpcentrum och vilka svårigheter det innebär för inpassningen i omkringliggande område. Arkitekt2 betonar hur ett köpcentrum

är väldigt slutet, lite som en kub, med i princip två dörrar där besökare går in och ofta med ett spektakulärt utseende för att locka till sig uppmärksamhet. Arkitekt2 uttrycker vidare hur Malmö stad i processen haft som krav att Emporia skulle ha butiker i markplan mot gatorna men att det varit väldigt svårt: ”Det är ju jättesvårt för Steen & Ström att hyra ut en butik utåt gatan utan entré till köpcentrumet när det är inne i köpcentrumet som det händer. (...) Så det har ju inte funkat.” (Arkitekt2, 2014, [muntl.]). En idé, och drivande faktor, för att någorlunda hantera detta har emellertid, enligt Arkitekt2, varit att klä köpcentrumet med kontor och bostäder och ”kanske att de nya bostäderna kan lyckas hitta någon verksamhet som vill ligga ut mot gatorna, men det finns ett så otroligt starkt gravitationsfält med ett köpcentrum. Man bygger ju någonting så väldigt koncentrerat och det kommer ju dra allt annat till sig, så det är ju svårt faktiskt, att hitta någon verksamhet som skulle kunna funka.” (Arkitekt2, 2014, [muntl.]). Vidare menar Arkitekt2 att det inte fungerar med entréer både utåt och inåt från butikerna och att det inte heller finns några butiker som vill ha det. Arkitekt2 framhåller att ”om den gängse tanken är, hos de som driver köpcentrum, att det är fel att ha butiker utåt gatan, då kommer de göra allt vad de kan för att undvika det.” (Arkitekt2, 2014, [muntl.]).

5.5.2.2. Tillgänglighet

I detaljplanerna benämns platsen där Emporia ligger som ”Hyllie centrumområde”. Från Hyllie centrumområde är det ca 4 km till Malmös centrum (Malmö stad, 2005b, s.6). I detaljplanen från 2005 uttrycks hur det storskaliga shoppingcenter som medges i planen inte har förutsetts i gällande översiktsplan (Malmö stad, 2005b, s.2). Därefter lyfts med vilka motiv som etableringen ändå görs:

”Motivet för shoppinganläggningen är det goda kollektivtrafikläget, möjligheterna till att fånga ett stort regionalt intresse och förväntad konsumtionstillväxt.” (Malmö stad, 2005b, s.2)

Vidare framhålls i planen hur de verksamheter som är aktuella för området är fokuserade på både det lokala och regionala upptagningsområdet och att de har en inriktning på handel, evenemang, kontor och hotell (Malmö stad, 2005, s.8). Det framhålls hur det är ”det extremt goda kommunikationsläget” (Malmö stad, 2005b, s.8) som frambringar möjligheten att skapa ett centrumområde som är starkt både lokalt och regionalt.

I diskussioner kring kollektivtrafik framhålls hur Citytunneln är ett mycket viktigt inslag, både i ett lokalt och regionalt perspektiv. I planen går det dessutom att utläsa hur stationen i Hyllievång ska fungera som en slags samlingspunkt för olika färdmedel genom att ”resande från hela regionen [ska] kunna komma med bil, parkera och resa vidare med tåg.” (Malmö stad, 2005b, s.5). Vid planens antagande fanns det ingen lokal busstrafik i området på grund av platsens avsaknad av specifika målpunkter (Malmö stad, 2005b, s.7). I och med Citytunnelns station skapas däremot en attraktiv kollektivtrafik, vilket gör att området kan och ska utnyttjas för etablering av ”ett stort utbud av service, handel och andra verksamheter som inte bara betjänar stadsdelens befolkning utan även människor i hela regionen.” (Malmö stad, 2005b, s.7). Ett av de huvudsakliga målen med planen är att göra Hyllie centrumområde till ”ett handelscentrum i södra Malmö” (Malmö stad, 2005b, s.8).

I sammanfattningen av den trafikutredning som gjorts inför detaljplaneläggningen beskrivs hur ”[b]åde arenan och shoppingcentret får en mycket bra kollektivtrafik med både tåg och stadsbussar nära.” (Malmö stad, 2005b, s.19). I planen beskrivs också att Citytunneln genom att förbättra tillgängligheten regionalt också förbättrar attraktionskraften för de platser som får bättre tillgänglighet (Malmö stad, 2005b, s.22). I denna kontext belyses dessutom att ökad attraktivitet leder till förändringar i strukturer både lokalt och regionalt (Malmö stad, 2005b, s.22).

I detaljplanen förs ett resonemang om en detaljplan för Hyllie trafikplats som pågått parallellt med detaljplaneringen för Hyllie centrumområde. I denna diskussion lyfts hur ”Hyllie centrumområde påverkar detaljplanen för Hyllie trafikplats genom den trafikallsträng som centrumområdet genererar.” (Malmö stad, 2005b, s.6). I sammanfattningen av trafikanalysen lyfts dessutom hur ”[d]en planerade utbyggnaden i Hyllievång innehåller verksamheter som trots närheten till Citytunnelstationen alstrar mycket biltrafik.” (Malmö stad, 2005b, s.19). De båda citaten pekar på att det finns en medvetenhet om att en stor mängd trafik kommer att lockas till centrumområdet. Även i sammanfattningen av parkeringsutredningen lyfts hur stora mängder parkeringar kommer att krävas för de funktioner som avses uppföras i området. Här lyfts också hur eventuella ytterligare ökningarna dessutom kan behövas i det fall att köpcentrumet möter stor framgång vid det framtida öppnandet (Malmö stad, 2005b, s.19).

5.5.2.3. Emporia i förhållande till Malmö och handel

I en beskrivning av handeln i Malmö just nu framhåller Arkitekt2 hur det för kanske tio år sedan fanns en brist på handelsyta och att det är denna brist som aktörer har försökt hjälpa upp. Bristen har lett till att många utbyggnader har skett samtidigt men att de olika aktörerna kanske inte riktigt räknat med varandra (Arkitekt2, 2014, [muntl.]). Arkitekt2 framhåller också hur Malmö stad inte verkar ha sett något behov av att bromsa utvecklingen och att det dessutom kan finnas svårigheter med att bromsa en specifik etablering men inte andra. Arkitekt2 menar att ”handelskostymen” i dagsläget är lite för stor, men att den i och med att regionen växer och det flyttar fler människor till Malmö kommer att ”sitta perfekt om ett tag” (Arkitekt2, 2014, [muntl.]).

I en diskussion kring utvecklingen av handeln i Malmö på senare år återkommer Arkitekt2 till begreppet externhandel och funderar högt: ”Vad är externhandel och vad är inte externhandel? Hur ser den definitionen ut?” (Arkitekt2, 2014, [muntl.]). Vidare lyfter Arkitekt2 hur Emporia ”innan citytunneln kom, innan man bor här ute, innan man kan promenera hit” (Arkitekt2, 2014, [muntl.]) faktiskt kunde ses som en form av externhandel, men att handelsplatsen allteftersom staden växer upp runtomkring frångår definitionen.

Arkitekt2 resonerar också kring hur förhållandet mellan köpcentrum och innerstaden ser ut. Här menar Arkitekt2 att innerstäder måste arbeta på nya sätt för att möta upp behovet. Arkitekt2 menar att framtiden är att ”köpcentrum blir större och innehåller mer butiker” (Arkitekt2, 2014, [muntl.]) och att en del av köpcentrumens framgångsfaktor är att de kopierar innerstaden och dess utformning med fokus på många små butiker och ”naturliga” torgmiljöer med möbler och kaféer. Arkitekt2 anser att aktörer borde titta på köpcentrumens framgångsfaktorer och försöka möta upp dem i utvecklingen av innerstaden. Exem-

pelvis tror Arkitekt2 att samordning på samma sätt som i köpcentrum, i form av ett gemensamt varumärke och gemensamma öppettider, är en viktig del i innerstadens möjligheter att utvecklas.

5.5.2.4. Emporia i ett regionalt och mellankommunalt perspektiv

I sammanfattningen av handelsutredningen tillhörande detaljplanen presenteras ett antal punkter kring hur planen kommer att påverka befintlig handel på olika nivåer. Bland annat framhålls hur etableringen av Emporia kommer att bli en viktig ny del i att stärka regionens attraktivitet men att effekterna först på lång sikt kommer att synas. Vidare är en viktig punkt som framhålls hur vissa företag i Malmö centrum kommer att tappa omsättning men att det kanske bara behöver vara på kort sikt om ”city satsar klokt och konjunkturerna är hyggliga” (Malmö stad, 2005b, s.21). I handelsutredningen finns dessutom en betydande diskussion kring förhållandet mellan Malmö och Danmark med fokus bland annat på hur broavgifter och den danska marknaden påverkar etableringen (Malmö stad, 2005b, s.21). Denna diskussion belyser ytterligare etableringens starka regionala fokus.

Trots att företaget som Arkitekt2 arbetar för var med och framställde detaljplanehandlingarna som antogs för området år 2005, verkar de inte ha varit särskilt delaktiga i diskussionen kring handelns utveckling i stort: ”Vi jobbade mer med gestaltningen av volymerna i själva detaljplanen. Men jag vet ju att det är en jättestor diskussion. (...) var ska handeln ligga och så vidare. Och hur styr man de här handelsytorna? En av skrivningarna i detaljplanen är ju att det får max vara 10 000 kvm dagligvaruhandel. (...) så att det var ju ett sånt sätt, att man försöker strypa och styra lite.” (Arkitekt2, 2104, [muntl.]).

I en diskussion om planprocessen framhåller Arkitekt2 hur upplevelsen är att de inte mötte något motstånd alls: ”För att det här var ju bara en åker, utanför stan. Man började bygga, folk åkte förbi och undrade vad det var för något. Men det är ju intressant att folk är så passiva när det inte är någonting konkret man har framför sig. Och de flesta på kommunen, jag kan inte påstå att vi har stött på något motstånd eller sånt, utan det har bara varit mycket positivt samförstånd.” (Arkitekt2, 2014, [muntl.]).

Arkitekt2 lyfter emellertid hur remissutlåtanden med fokus på handel i detaljplaneprocessen främst kom från andra kranskommuner som undrade hur det skulle gå för deras handel medan man i Malmö ”haft rätt mycket självförtroende och trott att man klarar av detta.” (Arkitekt2, 2014, [muntl.]).

I samrådsredogörelsen för etableringen av Emporia är det framförallt Länsstyrelsens, ett antal kringliggande kommuners och Svenska Naturskyddsföreningens yttranden som berör handelsfrågor. Yttrandena handlar i stor utsträckning om mellankommunal samordning av handelsfrågor, huruvida etableringen kommer att påverka de kringliggande kommunernas handelssituation negativt och om etableringens påverkan på miljön.

Länsstyrelsen ifrågasätter i sitt yttrande om en tillräckligt god mellankommunal samordning avseende detaljhandeln har gjorts. Som en del i Malmö stads svar på Länsstyrelsens yttrande skrivs bland annat hur olika informationsmöten har hållits i frågan och att Malmö stad på ett av dessa möten ”framförde att Hyllie har varit föremål för planering ända sedan

mitten av 1960-talet.” (Malmö stad, 2005c, s.3). Malmö stad fortsätter i samma yttrandesvar med att, på ett mycket tydligt sätt, föra fram med vilka motiv som etableringen görs:

”Motiven till placering av planförslagets handelsetablering i Hyllie är att Hyllie avses bli ett stadsdelscentrum och att planerad handel inte är av extern karaktär. Ytterligare motiv är att det goda kollektivtrafikläget möjliggör en hög andel icke bilburna besökare samt att det geografiska och infrastrukturella läget är attraktivt ur ett regionalt perspektiv.” (Malmö stad, 2005c, s.3).

I sammanfattningen av yttrandet från Hyllie stadsdelsfullmäktige, som ställer sig positiva till planförslaget, framförs hur ”[f]lera av de utredningar som ligger till grund för detaljplanen stödjer stadsdelsfullmäktiges positiva hållning. Vad gäller *handeln* medger den rådande konkurrenssituationen en etablering av shoppingcenter/stormarknad i Hyllie.” (Malmö stad, 2005c, s.12, kursivering i original).

Trelleborgs kommun ställer sig, med bakgrund i handelssituationen, tveksam till planförslaget. Bland annat framför de hur det i handelsutredningen ”saknas motiv, i ett mellankommunalt perspektiv, till varför överetablering av dagligvaruhandel skall tillåtas ske i detta område.” (Malmö stad, 2005c, s.13). I yttrande från Lunds kommun, som ställer sig negativa till planförslaget, ställs frågan om ”vilken av alla planerade externhandelsetableringar som blir droppen som får bägaren att rinna över” (Malmö stad, 2005c, s.16). De framför att utvecklingen av Emporia måste diskuteras med utgångspunkt i denna fråga samt i det mellankommunala perspektivet (Malmö stad, 2005c, s.16).

Det svar som Malmö stad ger till Lund är att ”[e]tt koncentrerat handelsutbud i Hyllie tillsammans med Malmö city ger ett bredare utbud av handelsmöjligheter och skapar på så sätt en ökad regional attraktivitet för Malmö.” (Malmö stad, 2005c, s.16). Malmö stad använder sig vidare av exakt samma svar till Trelleborgs och Lunds kommuner som till Länsstyrelsen avseende de mellankommunala frågorna (Malmö stad, 2005c, s.13-14).

Svedala kommun framför i sitt yttrande att de önskar begränsa handelsytorna mer samt att ytor för externhandel generellt bör begränsas. På detta svarar Malmö stad att ”[d]etaljplanen medger en etableringsvolym för handeln som uppnår den kritiska massa som enligt Nordplan [som framställt handelsutredningen, reds anm.] bör ge positiva regionala effekter.” (Malmö stad, 2005c, s.17).

Ytterligare ett samrådsyttrande som är av stor betydelse i frågan om handel är det som lämnas av Svenska Naturskyddsföreningen. I yttrandet lyfts de mellankommunala effekterna av nya handelsetableringar och en diskussion förs kring utvecklingen av externhandel. Naturskyddsföreningen väljer att diskutera etableringen av Emporia med utgångspunkt i den problematik som råder kring externhandel på grund av målsättningen med Emporias regionala upptagningsområde och framhåller att ”[o]avsett hur man definierar begreppet extern handel kommer den planerade handelsetableringen att generera kraftigt ökad biltrafik och därmed ökade utsläpp av växthusgaser.” (Malmö stad, 2005c, s.23).

Malmö stads svar på Naturskyddsföreningens samrådsyttrande består både av att beskriva Emporia som en satsning i att skapa ett nytt stadsdelscentrum samt av en betoning på områdets goda kollektivtrafikförbindelser samt därmed områdets lämplighet för etablering av verksamheter som är besöksintensiva (Malmö stad, 2005c, s.26-27). Vidare lyfts hur etableringen således inte kan ses som en extern etablering samt hur ett ökat handelsutbud kan hjälpa till att påverka den samlade prisbilden positivt (Malmö stad, 2005c, s.27-28).

Etableringsprocessen för Emporia utmärks sammanfattningsvis av teman kring tillgänglighet med hjälp av olika typer av transporter, hur inpassningen av köpcentrumet i befintlig miljö sker samt hur handeln kommer att förändras både lokalt och regionalt. I nästa kapitel görs en analys där den bild av handelns utveckling i Malmö stad som getts ovan används som utgångspunkt.

6. Analys

I följande avsnitt analyseras empirin med hjälp av de teoretiska perspektiv kring makt som tidigare presenterats (kapitel tre). Analysen görs utifrån de två frågeställningar som legat till grund för studien, dvs.:

- Hur förs resonemang kring handel och etablering av nya handelsplatser i översiktsplanering och detaljplaneprocess?
- Hur kan etableringen av nya stora handelsplatser förstås med utgångspunkt i ett aktörs-perspektiv och utvecklingskontroll?

I ett första skede analyseras de resonemang som i både Malmö stads översiktsplanering och i detaljplaneprocesserna för Entré och Emporia förs kring handel. Analysen är uppbyggd kring tre teman: *handelsbild*, *begrepp* och *motiv*, som diskuteras utifrån det teoretiska perspektivet kring definitionsmakt samt ett aktörsperspektiv. Därefter görs en analys av detaljplaneprocesserna för Entré och Emporia med utgångspunkt i modellen om utvecklingskontroll. Modellen kompletteras med de teoretiska perspektiven kring aktörer och förhandling dem emellan som också gavs i kapitel tre.

6.1. Handel i Malmö stad

Genom presentationen av empirin har många av de sätt på vilka de kommunala planeringsdokumenten framställer och behandlar handelns utveckling synliggjorts. Följande avsnitt fokuserar på att belysa de genomgående teman och fokusområden som kännetecknar diskussionen kring handel och handelsplatser utveckling i Malmö samt att diskutera vilken betydelse denna bild kan spela i utvecklingen av handelsplatser.

6.1.1. Handelsbilden i Malmö

Om blicken i ett första skede riktas mot hur handeln i stort framställs i de tre översiktsplanerna har utrymmet för handelsfrågor minskat en aning över tiden. I ÖP2000 gick frågor kring handel att finna i många olika avsnitt medan fokus i ÖP2012 är starkt koncentrerat till ett specifikt avsnitt och den webbaserade handelskartan. En anledning till det verkar vara att ÖP2012 överlag är mer indelad och strukturerad i olika specifika strategiområden medan ÖP2000 är mer flytande mellan de ämnen som tas upp. Vidare kan konstateras att ett relativt ”löst” förhållningssätt är kännetecknande för diskussionen, där handel i botten-våningar exempelvis ”bör eftersträvas”. Handeln ska också ske så att marknaden ”fungerar” på ett bra sätt, dvs. *handelns utveckling ska ske på marknadens villkor*, vilket tydligt visar hur det ekonomiska perspektivet framställt av exempelvis Bergström och Fölster (2009) i hög grad är rådande i den kommunala bilden.

6.1.1.1. Regionalt fokus

Ett viktigt tema i bilden av handel är hur Malmö stad, enligt samtliga studerade översiktsplaner, ser hur kommunen genom att vara drivande i regionala frågor och genom att ligga

på framkant i exempelvis handelsfrågor gynnar de olika regionbildningarna i sin helhet. Inget större fokus verkar ligga på om andra, mindre kommuner eventuellt upplever nedgångar till följd av Malmös satsningar på handel även om det i intervjun med Planerare1 framkom hur sådana kommuner eventuellt kan uppleva en viss konkurrens. Arkitekt2 (Emporia) betonade också hur Malmö stad verkar ha haft stort självförtroende i handels utveckling medan omkringliggande kommuner upplevts mer oroliga. Att Malmö stad upplever ett stort självförtroende kan förklaras genom Bergströms (2000) resonemang om att stora kommuner i mindre grad riskerar att drabbas negativt än små kommuner.

Malmö stads starka fokus på det regionala perspektivet har dessutom succesivt ökat och kommunen fokuserar mycket på att bli ett starkt centrum i regionen. Det är också främst i den frågan som handel överlag behandlas vilket förtydligar Sandahls (1990) resonemang om hur handeln ses som en viktig aspekt för att vara en attraktiv kommun och locka mycket människor. Även nya handelsplatser diskuteras och motiveras av Malmö stad i förhållande till det regionala perspektivet vilket illustrerar hur temat både *definierar* och *styr* utvecklingen.

6.1.1.2. Stadsbyggnadsideal

Handel framställs också som en del av stadsbyggnadsidealen kring den täta och den blandade staden. Nya handelsetableringar ska integreras i befintliga strukturer och möjligheter till etableringar i gatuplan på nya byggnader ska eftersträvas. Både dagligvaror och sällanköpsvaror ska inordnas och placeras i strategiska lägen och ett genomgående ställningstagande är hur inga nya, renodlade handelsområden ska etableras. Malmö stad framhåller också hur den täta staden i sig är mer attraktiv för att locka framtida handelsetableringar. Den täta och blandade staden utgör också underlag för utvecklingen av Hyllievång och Emporia vilket visar på hur *begreppen och dess innebörd är betydelsefulla* i motivering och diskussion kring etableringen.

Att diskussionen kring handel förs i en kontext med täthet och funktionsblandning kan förklaras framförallt genom Fredrikssons (2012) och Bellanders (2005) beskrivningar av hur detta är ideal som idag är rådande i stadsutvecklingsdiskursen. Emellertid visar utvecklingen inom samhällsstyrning i form av neoliberalism och governance att ett större privat inflytande även är kännetecknande i beslutsprocesserna. Malmö stad visar en ökad medvetenhet kring denna utveckling då de i ÖP2012 för diskussioner både kring styrning och ekonomiska aspekter. Avsaknaden av ett starkare fokus på sådana frågor i tidigare översiktsplaner kan också förklaras genom hur utvecklingen sett ut. En ökad medvetenhet från Malmö stads sida om förändringar i samhällets strukturer har således förändrat hur diskussionen sker och skapar möjligheter för Malmö stad att *genom definitionsmakten få ökade möjligheter* att påverka utvecklingen.

6.1.1.3. En livskraftig innerstad

Ytterligare ett viktigt tema i framställningen av handel är hur innerstaden ska hållas livskraftig. Att denna diskussion finns med pekar både dokumentstudien och samtliga intervjuer på. Genomgående för diskussionen är emellertid att det inte verkar finnas någon direkt oro för om och hur innerstaden ska klara sig. Istället verkar diskussionen ta utgångspunkt i att situationen kommer att lösa sig av sig självt bland annat genom förändringar i konjunkt-

ren, ökad befolkningsmängd och en positiv press på aktörerna i centrum. Här är det följaktligen det *ekonomiskt och marknadsmässigt positiva perspektiv* som Bergström & Fölster (2009) framhåller som är rådande.

6.1.1.4. Negativ bild av externhandel

I samtliga översiktsplaner görs starka ställningstaganden avseende externa handelsetableringar. Externhandel ska inte godkännas. Den definition som Malmö stad genomgående använder sig av för externhandel är baserad på färdmedel, enligt Bergmans (2003) beskrivning, vilket framkom både i ÖP2005 och i intervjun med Planerare1 (Malmö stad). Varken Entré eller Emporia ska enligt Planerare1 ses som externhandel på grund av dess goda koppling till kollektivtrafik. Kärrholm (2009) menar emellertid att det inte bara är de uttalat externa etableringarna som har stor strukturell påverkan. En stor handelsetablering, speciellt i de geografiska lägen som de undersökta fallen faktiskt har, leder till att ett regionalt fokus också här borde tas upp. Genom att diskutera även andra typer av handel än externhandel i ett regionalt perspektiv kan många relevanta frågor belysas. Om kollektivtrafiken används i samma utsträckning av dem som kommer från andra kommuner än de som kommer från Malmö framgår inte i källmaterialet. Eventuellt är den stora andel kollektivtrafikbesökare som Planerare1 (Malmö stad) talar om enbart Malmöbor medan resterande, bilåkande användare kommer långväga ifrån. Hur trafiksituationen påverkas i ett större - och kanske hållbarhetsmässigt än viktigare - perspektiv är följaktligen inget som diskuteras, vilket enligt Alarik (2003) kan ses som en stor brist i handelns framställning. Den tydligt negativa bilden av externhandel kan emellertid ses som ett rådande och *styrande tema* i handelns utveckling.

6.1.1.5. Handel som ett känsligt och politiskt ämne

Att handel redan i ett tidigt skede har definierats som ett känsligt och starkt politiskt ämne hos framförallt Region Skåne innebär också att diskursen på sätt och vis har satts i en sådan kontext. Region Skåne talar helt enkelt inte om handel, och diskuterar heller inte frågorna på ett uttalat sätt exempelvis i samrådsyttranden. Istället får sådana frågor tolkas. Det finns följaktligen *en maktaspekt i frågan om på vilket sätt handel diskuteras och framställs*. Region Skåne har ingen specifik makt att påverka utvecklingen, och heller ingen makt att genom sina yttranden påverka specifikt handelsutvecklingen. Även Planerare1 (Malmö stad) påpekar hur handel är en marknadsfråga vilket också kan vara en anledning till att fokus på handel överlag minskat i översiktsplanerna och istället för att finnas med i flera ämnesområden enbart finns som en fokuserad del. Ett perspektiv för att förklara denna utveckling skulle med en hänvisning till Nyström och Tonell (2006) kunna vara hur kommunen genom att göra översiktsplanen vagare söker stärka sin makt att styra utvecklingen. En vagare bild av handelns utveckling skulle kunna göra det svårare för handelsaktörer att spela ut kommunens målsättningar till fördel för andra, mer privat inriktade mål. Planerare2 framhåller dessutom hur handel förutom att vara ett känsligt ämne även är starkt politiskt. Att låta marknadskrafterna styra kan ses som en viss typ av politik, som för det första verkar stämma väl överens med det förhållningssätt som präglar Malmö stad, och som för det andra visar hur governance och ett neoliberalt synsätt är kännetecknande för utvecklingen. Ytterligare en aspekt som kan belysas och kopplas till ett maktperspektiv är hur det kan finnas en rädsla bland anställda att uttala sig om handel och handelns utveckling om det inte finns en färdig bild och tydliga definitioner att hänvisa till. I denna studie exemplifieras det bland annat

genom att Näringslivskontoret i Malmö stad inte vill uttala sig om deras roll i handelns utveckling innan de har en tydlig och fastställd bild av hur denna ser ut.

6.1.2. Definitionsmakt genom begreppsanvändning

En intressant aspekt i resonemangen kring handel som går att utläsa i empirin är hur skillnader görs avseende definitioner. Olika begrepp används både i diskussionen kring handel i stort och i etableringen av Entré respektive Emporia. Detaljplaneringen skedde med enbart tre års mellanrum och trots att mycket i diskussionen om handelns utveckling kan ha hänt på dessa tre år är användningen av etableringarnas respektive benämningar ändå värd att betona för att tydliggöra huruvida framställningen rymmer någon form av definitionsmakt.

Ett antal begreppspar som är relevanta för diskussionen om handel kan i presentationen av empirin utläsas. Det handlar för det första om att Malmö stad skiljer på utveckling av handel i *innerstaden* respektive i *stadsdelscentrum*. När etableringen av Emporia blev tydlig i ÖP2005 låg fokus på att skapa en handelsplats som både kunde tillgodose lokala och regionala behov av handel. Vad som däremot är intressant är hur handlingarna, både översiktsplanen och detaljplanehandlingarna, i stort sett saknar en klar bild av hur etableringen av Emporia kommer att påverka Malmös egen innerstad. I översiktsplanerna ligger fokus på Hyllievång och på innerstaden som två separata avsnitt och samordningen dem emellan är mycket svag. Innerstadens och stadskärnans goda förutsättningar att bli ett regionalt viktigt centrum presenteras samtidigt som liknande målsättningar ställs upp för Hyllievång vilket försvagar enhetligheten i bilden av handel.

I utvecklingen av Entré syns inte det regionala fokuset lika tydligt som i fallet Emporia men i intervjuerna med Arkitekt1 (Entré) och Planerare2 (Region Skåne) framgår det att ett regionalt fokus sannolikt funnits med. Att det stämmer förstärks ytterligare genom att titta på den strategiska lokaliseringen av handelsplatsen. I översiktsplanerna är det överlag mycket lite fokus på området kring Värnhem där Entré har etablerats. En anledning till det kan vara att området ses som en del av innerstaden och att Värnhem ryms inom de diskussioner som förs kring utvecklingen där. Därigenom går också att dra slutsatsen att de liknande mål som enligt ovan nämnt ställs upp för innerstaden respektive för Hyllievång också har avsetts uppfyllas med liknande etableringar. Samma målsättningar för olika områden gör dessutom att etableringar går att underbygga med samma motiv. Hur målsättningar har definierats i planeringen spelar således roll för med vilken grund en ny handelsplats förs fram och etableras.

Nästa begreppspar handlar om att stora handelsplatser definieras som antingen *externhandel* eller som *handel för att tillgodose både lokala och regionala behov*, där det förstnämnda har fått en negativ framtoning medan det sistnämnda förs fram i positiva sammanhang. I yttrandet kring Emporia påpekar Naturskyddsföreningen hur etableringen kommer att få stora konsekvenser ”oavsett hur man definierar begreppet extern handel” (Malmö stad, 2005b, s.23) samt hur externhandel skapar många negativa effekter vilket på ett bättre sätt borde tas hänsyn till i utvecklingen. I svaret på yttrandet hänvisade Malmö stad dock till att Emporia inte ses som externhandel. Således hade kommunen i *val av definition* för handelsplatsen ett övertag gentemot Naturskyddsföreningen och möjlighet att motivera etableringen tack vare vilken definition som var rådande. *Benämningarna på handelsplat-*

serna blir således en form av definitionsmakt som präglat utvecklingsprocessen. En handelsplats som avser tillgodose både lokala och regionala behov är lättare att motivera än en plats som omnämns som externhandel.

Ytterligare ett begreppspar som har påträffats, främst i etableringen av de två specifika handelsplatserna Entré och Emporia, är hur platserna benämns och förs fram som ett *upplevelsecentrum* respektive som ett *shoppingcentrum*. I intervjuerna med respektive arkitekt framkom dock att det i båda fallen handlar om liknande typer av köpcentrum. Även tidigare forskning (ex. Bergström & Fölster, 2009) pekar på hur begreppen kan ses som två tolkningar av betydelsen ”köpcentrum”. Att en distinktion emellertid gjorts mellan begreppen kan förklaras genom hur processen för etableringarna såg ut. Benämningarna verkar också ha haft *betydelse för motiveringen och etableringen* vilket syns allra tydligast i fallet Entré där etableringen fördes fram med utgångspunkt i fokuset på upplevelser. Genom att benämna liknande etableringar på olika sätt blir det både svårare för andra aktörer att ifrågasätta etableringarna och lättare för Malmö stad att motivera dem båda.

Det begreppspar som Gorter et al. (2003) presenterat i form av ”run shopping” och ”fun shopping” syns däremot inte i fallstudien. Idéerna kring begreppen går dock att applicera på fallen, främst genom att titta på hur respektive arkitekt beskriver utvecklingen och utformningen av de två köpcentrumen. I fallet Entré ligger starkt fokus på upplevelserna redan genom att handelsplatsen benämns som ett upplevelsecentrum. Arkitekt1 betonar visserligen hur en tanke från början varit att människor skulle handla på Entré på vägen hem från jobbet men hen frågar sig samtidigt om handel verkligen sker på det sättet. I fallet Emporia poängterar Arkitekt2 hur en målsättning har varit att skapa ”något mer” än bara en plats att handla på, dvs. att upplevelsen varit viktig i utformningen. Det verkar således inte ha funnits någon grundläggande tanke om att något av köpcentrumen skulle fokusera på så kallad ”run shopping”. En skillnad mellan utbudet i innerstaden och på de två etablerade handelsplatserna syns följaktligen inte heller vilket ytterligare pekar på hur bilden av handel framställs med utgångspunkt i ett marknadsorienterat synsätt.

6.1.3. Motivering av nya handelsplatser i Malmö

Ur den bild som framställs av handeln och nya handelsplatsers utveckling i Malmö går det också att urskilja en del motiv till varför nya stora handelsplatser etableras. Att definitions- makt används för att styra och således motivera etableringarna har i föregående avsnitt blivit tydligt. I detta avsnitt förtydligas emellertid motiven både med hjälp av olika dimensioner i utvecklingen och med hjälp av ett aktörsperspektiv. Detta perspektiv fungerar således också som en slags grund till kommande analys av Entrés respektive Emporias utvecklingsprocesser utifrån utvecklingskontroll.

Till att börja med ges en bild av handelssituationen där kommunen genom att ha vuxit under lång tid ska ha skapat ett större kundunderlag och därmed ett större behov av handelsyta. Det ökade behovet av handel kan således ses som en grundläggande motiv till etableringarna. I ett andra skede kan etableringarna härdraget delas upp i tre dimensioner varunder motiven kan delas in. Den första dimensionen handlar om etableringens *lokalisering*. Den andra dimensionen innefattar etableringens *skala* och den tredje dimensionen rör etableringens *utformning*. Dimensionerna grundar sig som tidigare nämnt i hur diskussionen

kring framförallt externhandeln förts i tidigare forskning. I de undersökta fallen kan lokaliseringen definieras som ”utanför eller i utkanten av innerstaden”, skalan definieras som ”stor” och utformningen som ”slutet köpcentrum”.

6.1.3.1. Lokalisering av handelsplatserna

Lokaliseringen av handelsplatserna motiveras i hög grad ur ett *offentligt perspektiv* där platserna för lokaliseringarna anses vara i behov av en ökad andel handel. I fallet Emporia motiveras lokaliseringen utifrån målsättningen att skapa en ny stadsdel med behov av ett stadsdelscentrum. Även i fallet Entré motiveras lokaliseringen genom behovet av handel i området men här ryms också en motsättning avseende de upplevelser som i ett inledande skede skulle vara utmärkande i etableringen. Ett kommunalt mål var att platsen inte skulle kännetecknas som en handelsplats trots att behovet av handel ansågs stort.

I båda fallen motiveras lokaliseringen dessutom genom tillgänglighet. I fallet Entré ligger fokus både på kollektivtrafik och på platsens strategiska läge i koppling till en av Malmös bilinfarter. I fallet Emporia har kopplingen till kollektivtrafiken fått ökat fokus. Platsen ska förutom att fungera som stadsdelscentrum också fungera som regionalt centrum i och med dess koppling till en av tre citytunnelstationer. Kollektivtrafiken används således också som ett motiv för den storskaliga typ av handelsplats som Emporia är. Att kollektivtrafiken fått ökat fokus i etableringen av Emporia kan dessutom härledas både till dess tydliga läge i utkanten av staden och till den debatt som råder kring externhandels bilgenererande och negativa effekter.

6.1.3.2. Handelsplatsernas skala

Skalan på de båda handelsetableringarna både kritiserar och motiveras främst utifrån det regionala fokuset. Kritiken grundar sig i hur platserna kommer att påverka omkringliggande kommuners handel medan motiven urskiljs i hur Malmö stad ser sig som ett regionalt viktigt centrum och att storskaliga handelsetableringar i Malmö således antas gynna regionen i sin helhet. Skalan kan också härledas till handelsaktörerna, dvs. *privata aktörer*, som enligt Svedström (1999) främst arbetar efter målsättningen lönsamhet. Ett storskaligt köpcentrum kan antas ge större vinster för ägarna.

6.1.3.3. Handelsplatsernas utformning

Etableringarnas utformning motiveras slutligen främst utifrån ett *privat perspektiv*. Det råder enligt båda intervjuade arkitekter starka normer hos handelsaktörer avseende hur köpcentrum ska utformas. I köpcentrum ligger rörelsefokus inåt i byggnaden och inte utåt gatorna. Utåt sett ska köpcentrumet å andra sidan vara storskaligt och gärna ha en utformning som lockar människors intresse. Motiven grundas således i de normer som hos handelsaktörerna råder kring denna typ av storskaliga handelsplatser.

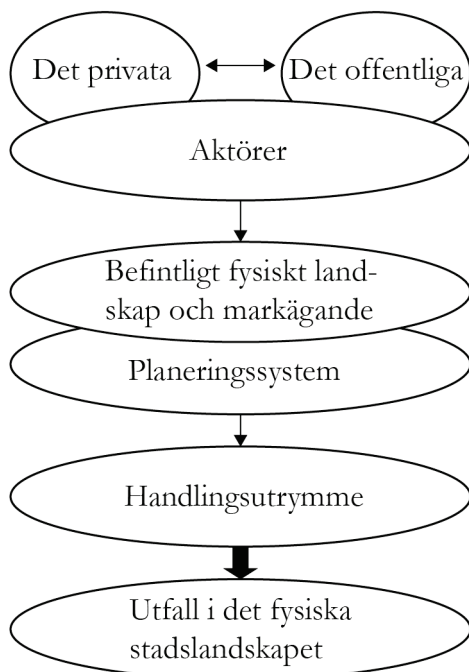
6.1.4. Handelsbildens, begreppens och motivens betydelse för utvecklingen

Sammanfattningsvis är de resonemang som förs kring handelen och handelsplatsernas utveckling i Malmö stad starkt inriktade på i huvudsak tre frågor. Handelen utveckling framställs i ett sammanhang där det regionala fokuset är drivande, stadsplaneringsidealen kring den täta och den blandade staden är önskvärda och externhandeln framställs som negativ. Dessa teman, tillsammans med bilden av att handel ses som ett känsligt och politiskt ämne,

sätter på ett tydligt sätt ramarna inom vilka resonemangen om handelns utveckling rymms i den kommunala planeringen. Begreppsanvändningen blir sedan ytterligare ett sätt varefter ramarna för resonemang och motivering sätts. Genom ramarna skapas enligt Hall och Löfgren (2006) en form av definitionsmakt, som dessutom fungerar som ett sätt att styra utvecklingen. Sammanfattningsvis kan alltså sägas att hur Malmö stad valt att framställa handelns utveckling i översiktsplanering och detaljplaneprocess skapar ett maktperspektiv på hur handelsplatser därefter utvecklas. Ett vagt förhållningssätt i planeringen skulle enligt teorin således också skapa ett vagare maktperspektiv gällande styrning. Hur styrningen av utvecklingen och utformningen gällande Entré respektive Emporia sett ut diskuteras i följande avsnitt, där fallen analyseras med hjälp av ett aktörsperspektiv och utifrån modellen om utvecklingskontroll.

6.2. Utvecklingskontroll i fallen Entré och Emporia

I detta avsnitt analyseras etableringen av Entré och Emporia med utgångspunkt i modellen kring utvecklingskontroll. De båda fallen diskuteras med hjälp av de tre dimensionerna *aktörer*, *restriktioner* samt *handlingsutrymme*. Genom att använda Eskilssons (2001) tolkning och definition av begreppet utvecklingskontroll och titta på fallen Entré och Emporia utifrån denna modell kan vissa slutsatser kring diskussionen och möjligheten att styra handelsplatsernas utveckling belysas. Eskilsson (2001) diskuterar i sin avhandling fler parametrar än vad denna studie rymmer och denna studie fokuserar dessutom på en specifik enhet av utfallet i den fysiska miljön. Det är ändå relevant att på ett övergripande sätt diskutera främst de offentliga respektive privata aktörernas inflytande i de båda processerna och att diskutera hur befintliga fysiska strukturer samt planeringssystemet har fungerat som medel respektive begränsningar i utvecklingen.



Modellen över utvecklingskontroll som ligger till grund för analysen av fallen. Illustration baserad på Eskilsson (2001, s.228).

Utfallet i det fysiska stadslandskapet i respektive fall är redan givet, dvs. etableringar av nya stora handelsplatser i form av köpcentrum och därmed också i form av stora privata rum enligt Eskilssons (2001) definition. Genom att titta på de båda fallen och försöka klarlägga projektens aktörer, restriktioner och handlingsutrymme kan processen också förtydligas.

6.2.1. Aktörer

Aktörerna beskrivs i Eskilssons (2001) modell över utvecklingskontroll som offentliga respektive privata. Aktörer kan emellertid också beskrivas utifrån aktörstriangeln (Fog et al., 1992) där aktörerna delas upp i regelansvariga, berörda och initiativtagare.

I detaljplaneprocessen för Entré och Emporia är uppdelningen mellan de offentliga och privata aktörerna väldigt lika. Ansvarsfördelningen aktörerna emellan ser också ut på ett likartat sätt. I båda fallen har det varit privata aktörer som varit initiativtagare medan de offentliga aktörerna kan ses som de regelansvariga. En detaljplan måste framställas genom en offentlig planprocess, med exempelvis samråd, men planhandlingarna har i både Entré och Emporia i stor utsträckning producerats av de privata aktörerna genom deras arkitektkonsulter. Det har dock funnits en dialog med Malmö stad vilket framhålls i båda arkitektintervjuerna.

De berörda aktörerna i respektive fall syns främst i samrådsyttrandena. Med fokus på handelsutvecklingen har det i båda fallen varit främst Länsstyrelsen och kringliggande kommuner som gjort yttrandet. Med utgångspunkt i både aktörstriangeln (Fog et al., 1992) och planeringssystemets uppbyggnad klassas emellertid även konsumenterna som berörda aktörer. Att konsumenterna är berörda kan förklaras bland annat genom att det är deras behov som handelsplatserna avser att tillgodose. Konsumenternas behov ryms således inom ramen för de privata aktörernas marknadsmässiga intressen respektive kommunens allmänna intressen.

6.2.2. Restriktioner

De restriktioner som påverkar aktörernas handlingsutrymme innefattar enligt Eskilssons (2001) modell både befintliga fysiska strukturer och planeringssystemet.

I planen för Emporia framgår hur marken för lokaliseringen ägs av Malmö stad. Även i planen för Entré framgår hur Malmö stad äger större delen av planområdet. I fallet Emporia verkar det dock finnas en motsättning i det empiriska materialet då Arkitekt2 framhåller hur marken varit av privat ägo redan tidigt. Att ett offentligt markägande är ett starkt styrmedel för kommunen blev tydligt i forskningsöversikten och framhålls dessutom av Malmö stad genom uttalanden i översiktsplanerna. Av båda genomförandebeskrivningarna framgår emellertid hur Malmö stad genom planerna avser att sälja marken till privata aktörer vilket minskar kommunens fortsatta styrmöjligheter.

Det befintliga fysiska landskapet, som också har betydelse för utvecklingskontrollen, kan förklaras med hjälp av Nyströms och Tonells (2012) indelning i tre typer av fysisk planering. Emporia etablerades på mark som dittills varit oexploaterad och utvecklingen var således en form av planering för nyexploatering på jungfrulig mark. Hela Hyllievång har tidigare bestått av jordbruksmark som idag bebyggs för att skapa en helt ny stadsdel. Entré

byggdes å andra sidan in i en existerande stadsdel med en existerande bebyggelsestruktur och miljö. Planeringen där syftade således till att förändra en redan bebyggd miljö. Att den befintliga fysiska strukturen har påverkat processerna blir bland annat tydligt genom att restriktioner kring exempelvis kopplingar till Värnhemstorget och utformning av skyltar var viktiga frågor för Malmö stad i etableringen av Entré. I fallet Emporia blir den befintliga fysiska strukturens påverkan, eller icke påverkan, tydlig bland annat genom hur det i intervjun med Arkitekt2 kom fram att de i processen inte stött på något motstånd på grund av att människor inte hade någon särskild befintlig bild av platsen som riskerade att "förstöras" vid byggnationen.

Planeringssystemet har i båda fallen fungerat som ett medel för kommunen att styra utvecklingen. Malmö stad har påverkat utformningen, om än i något olika grad i de olika fallen. Kommunen har också varit den aktör som burit ansvaret för att godkänna planerna. Även om detaljplaneringen utifrån befintlig lagstiftning måste ske genom en offentlig planprocess verkar initiativen i båda fallen ha skett mycket på den privata sidan.

6.2.3. Handlingsutrymme

Inom ramen för handlingsutrymme ryms både hur de olika aktörerna uppfattade detta och hur det faktiska handlingsutrymmet såg ut. I denna studie har inte alla aktörer som varit inblandade hörts vilket leder till att en helhetsbild avseende det uppfattade handlingsutrymmet är svårt att dra slutsatser kring. Det går däremot att resonera kring vad som i de studerade dokumenten och de genomförda intervjuerna kommer fram angående det faktiska handlingsutrymmet. Även med utgångspunkt i bilden av planeringssystemet som gavs i forskningsöversikten går vissa slutsatser kring handlingsutrymmet att dras. I intervjun med Planerare1 (Malmö stad) betonades t.ex. hur kommunen inte kan styra marknaden utan att kommunen enbart kan fungera som stöd i utvecklingen. Samtidigt framhålls hur Malmö stad genom sitt markinnehavande kunnat säga nej till andra specifika handelsetableringar. Detta pekar på att kommunen både genom planmonopol och kommunalt markägande får ett ökat handlingsutrymme. I samrådsyttrandena för de båda etableringarna har däremot konsumenterna inte varit framträdande, vilket tyder på att konsumenternas handlingsutrymme kan ses som begränsat i utvecklingen, alternativt som indirekt representerat genom både de privata och de offentliga aktörerna. På grund av att denna studie inte undersökt hela detaljplaneprocessen från början till slut är det också svårt att dra slutsatser kring hur mycket samrådsyttrandena egentligen påverkat det slutgiltiga förslaget och därmed hur mycket makt i form av handlingsutrymme de aktörer som lämnat yttranden haft i utvecklingen.

I intervjun med Planerare2 (Region Skåne) betonas på ett tydligt sätt hur de inte har någon makt i frågan om handels utveckling. Inflytandet grundar sig enbart i dialog kring samhällsutveckling med kommunerna samt i möjligheten att lämna synpunkter på aktuella planer. I samma kontext görs en jämförelse med den makt som Länsstyrelsen anses ha. Att Länsstyrelserna har makt att ingripa och hindra en kommun att etablera en handelsplats som medför alltför stor påverkan på andra kommuner framgick även i bakgrunden till hur planeringssystemet ser ut. Planeringssystemet skulle genom Länsstyrelsens ingripande i detta fall kunna fungera som en stark begränsning för utvecklingen och det offentliga handlingsutrymmet ökar något genom Länsstyrelsens möjlighet att ingripa. I etableringen

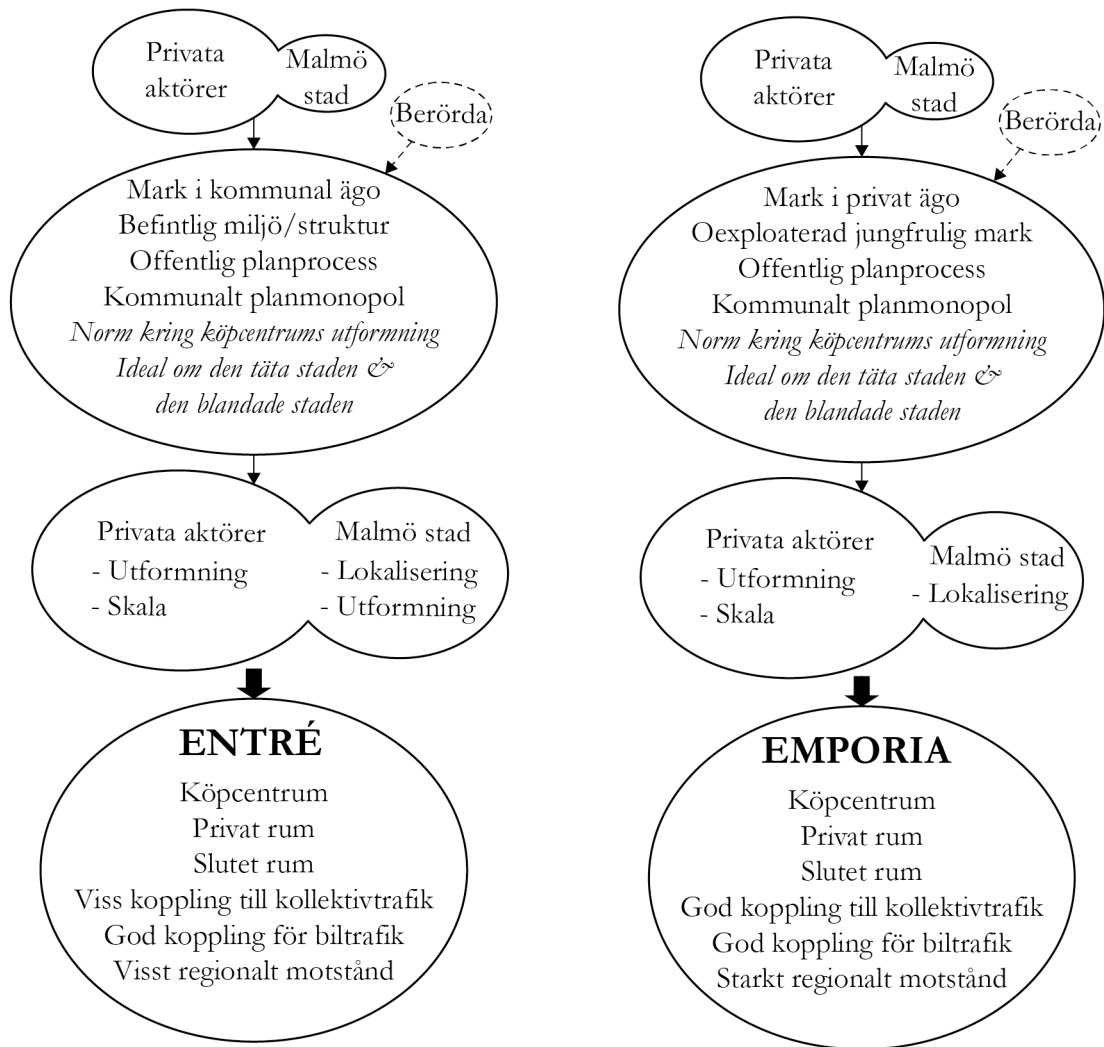
av Entré och Emporia har ett sådant ingripande emellertid inte funnits med. I fallet Entré hade Länsstyrelsen inget att erinra medan Länsstyrelsen i sitt yttrande för etableringen av Emporia undrade om en tillräcklig mellankommunal samordning hade skett. Malmö stad svarade här på Länsstyrelsens huvudsakliga fråga men gav egentligen inget svar på huruvida etableringen skulle komma att påverka de övriga kommunerna negativt. En möjlig slutsats är att större krav hade ställts om Länsstyrelsen i sitt yttrande varit mer rättfram och hade ifrågasatt hur Malmö stad planerar att hantera risken med försämrade stadskärnor i de omkringliggande kommunerna.

I intervjuerna med arkitekterna för Entré respektive Emporia går det först och främst att utläsa att det i huvudsak varit privata aktörer som drivit detaljplaneprocessen. I fallet med Entré går det emellertid också att urskilja att Malmö stad varit relativt styrande främst i ett antal punkter med t.ex. utformning av skyltar och kopplingen till Värnhemstorget. I utvecklingen av Emporia visar intervjun med Arkitekt2 istället hur de krav som Malmö stad ställt, i form av mer koppling till gatan, inte har gått att tillgodose. Handlingsutrymmet för de privata aktörerna, här främst i form av handelsaktörer, är således av betydande omfattning.

6.2.4. Sammanfattning utvecklingskontroll

I den här studien har en liten del av det fysiska utfallet i stadslandskapet undersökts vilket följaktligen har inneburit att en del avgränsningar har gjorts. Exempelvis har studien inte fokuserat på att titta djupare på Malmö stads övergripande beslutsstrukturer vilket kan ha lett till att andra aspekter som påverkat utvecklingen inte tagits i beaktande. Vidare har inte heller politikernas bild tagits med, vilket eventuellt hade kunnat belysa utvecklingen ur andra perspektiv. Den offentliga bilden av utvecklingen har dessutom främst getts genom studier av planeringsdokument och inte genom att prata med olika aktörer. Det uppfattade handlingsutrymmet har därför inte behandlats på ett djupare sätt utan studien har fokuserat på det faktiska handlingsutrymme som getts genom planeringssystemet och genom en tolkning av den bild som arkitekter gett av Malmö stads roll i processen.

Det har emellertid gått att utkristallisera en relativt tydlig bild av hur utvecklingskontrollen i utvecklingen av Entré och Emporia sett ut. I båda fallen har privata aktörer varit drivande, dvs. haft stort inflytande i processen. Det befintliga fysiska landskapet har å andra sidan skiftat mellan de båda fallen. Emporia har etablerats på dittills oexploaterad mark och således lett till att andra hänsynstaganden tagits vad gäller befintligt område än i fallet Entré där utvecklingen skedde i anslutning till redan existerande strukturer. Att etableringen av Emporia på ett tydligare sätt än Entré gjordes i stadens ytterområden kan också ha lett till det motstånd som grundades i den externhandelsproblematik som Emporia men inte Entré stötte på. Kommunens markägande verkar inte ha fungerat som ett avgörande styrmedel i någon av processerna. Dock har kommunen, genom sitt planmonopol, haft möjlighet att påverka vissa aspekter i utvecklingen. Handelsaktörerna har emellertid varit de starkaste aktörerna i frågan om skapande av privata alternativt offentliga rum, där de privata rummen gått som vinnare ur striden.



Egna illustrationer över utvecklingskontrollen i respektive fall. Illustrationerna utgår ifrån Eskilssons (2001, s.228) modell om utvecklingskontroll och är sedan vidareutvecklade med utgångspunkt i studien av de två fallen.

I illustrationerna ovan görs en sammanfattning av hur utvecklingskontrollen sett ut i respektive fall. I båda fallen är slutsatsen att de privata aktörerna redan tidigt har haft ett större inflytande än de offentliga. De övriga berörda aktörerna har enligt analysen av samrådsredogörelserna inte haft något större inflytande i utfallet vilket i illustrationerna symboliseras genom de streckade linjerna. Det som skiljer sig åt mellan fallen är hur restriktionerna sett ut, vilket också påverkat hur handlingsutrymmet tätt sig. Handlingsutrymmet kan på ett liknande sätt som motiven delas upp i handlingsutrymme avseende lokalisering, skala och utformning. Det som är intressant är hur det i fallet Entré genom de offentligt fördelaktiga restriktionerna skapats ett större handlingsutrymme för kommunen men att utfallet ändå i hög grad liknar utfallet i fallet Emporia. Ett perspektiv som inte behandlas i Eskilssons (2001) modell av utvecklingskontroll men som i utvecklingen av både Entré och

Emporia spelat stor roll är hur en vedertagen norm avseende köpcentrums utformning varit starkt styrande i utvecklingen. Att köpcentrum enligt handelsaktörer ska utformas på ett specifikt sätt har i båda fallen fungerat som grundläggande utgångspunkt och format utfallet därefter. En viktig konklusion blir således att ”normer och rådande diskurser” bör tillföras till modellen om utvecklingskontroll, vilket i illustrationerna ovan har markerats genom kursiverad text. I denna punkt kan rimligtvis både privata och offentliga aktörers normer rymmas vilket innebär att idealet om den täta och blandade staden också finns med här. I båda fallen har dock handelsaktörernas norm kring utformningen varit mest inflytelserik. Den aspekt inom ramen för restriktioner som således verkar ha påverkat utfallet allra mest är hur rådande normer för handelsplatser sett ut. Trots att det till synes skapas en bild av att de offentliga aktörerna har stor möjlighet att påverka utvecklingen verkar makten ändå ligga hos de privata aktörerna i frågor om de stora handelsplatsernas utformning.

Sammanfattningsvis visar analysen av etableringen av Entré och Emporia att det i båda fall verkar röra sig om en utveckling som stämmer överens med hur staden enligt Ullstad (2008) blir ett resultat av sina projekt. Planeringen av handelsplatserna kan således också benämnas som situationsanpassad enligt Forsbergs (1995, refererad i Wärnhjelm, 2011) begrepp. Den situationsanpassade planeringen i specifikt handelsplatsernas utveckling kan vidare förklaras med utgångspunkt i Tophøj Sørensens (2004) resonemang om att (den offentliga) styrningen bara är en av fyra delar i utvecklingen av handelsplatser. Om handelsföretag, konsumenter och teknologi pekar i samma riktning har styrningen rimligtvis inte lika stort inflytande, vilket också har blivit tydligt i denna studie.

6.3. Sammanfattning analys

En viktig slutsats i denna studie är att diskussionen om handel i den kommunala planeringen, när den finns med, i mångt och mycket liknar den som både forskare och myndigheter fört i samband med t.ex. externhandels utveckling. En skillnad är dock att den kommunala bilden är något vagare och mer otydlig. Det är svårt att utläsa några exakta ställningstaganden mer än att *externa handelsplatser inte ska tillåtas*. Att ett så starkt ställningstagande mot specifikt externhandeln görs grundar sig rimligtvis i den diskussion som forskning och myndigheter fört kring externhandels utveckling och dess negativa konsekvenser. Redan i ett inledande skede i denna studie gjordes ett antagande om att externhandeln verkar ha fått en negativ stämpel. Att så också är fallet i Malmö stad kan genom studien konstateras.

De två studerade fallen undkommer heller inte de diskussioner om externhandels negativa effekter som präglat både forskning och myndighetsrapporter. Framförallt Emporia får i samrådsyttrandena kritik utifrån externhandels negativa effekter vilken dock avslås med hänvisning till att Emporia inte ska ses som externhandel. Att det är en typ av definitions-makt som präglar utvecklingen blir här tydlig. Eftersom fokus i diskussioner om handels utveckling ofta är att innerstäder och centrum är viktiga och ska bibehållas livskraftiga kan det således finnas en poäng med att i forskning vara försiktigare i begreppsanvändningen. Om forskning ska kunna användas som underlag för att problematisera och diskutera stora betydande handelsetableringar behöver ett steg ifrån det starka begreppet externhandel tas. Då kommunen använder begrepp som ett maktmedel kan handels effekter i ett större

perspektiv behöva diskuteras i ett helhetsperspektiv, befriat från begreppens begränsande ramar.

I analysen framkom också hur de resonemang som förs kring utvecklingen är relativt vaga. Att det är så skulle dels kunna förklaras med utgångspunkt i att handel ses som ett känsligt ämne, och dels med utgångspunkt i att en vagare bild, exempelvis i översiktsplaner, kan ses som ett medel för kommunen att få ökad makt. Analysen med utgångspunkt i utvecklingskontroll har emellertid visat hur vagheten istället har gjort det svårare för kommunen att styra i vissa frågor och att en vag bild, i frågor om handel, gör att makten i än högre grad ligger hos de privata aktörerna.

Både Emporia och Entré motiveras, om än i olika grad, både med hjälp av det regionala fokuset och med hjälp av byggandet av en tät och blandad stad. Motiveringen sker således i samstämmighet med den övergripande bild av handelns utveckling som framställs av kommunen. Hur bilden av handel framställs ur ett kommunalt perspektiv verkar alltså ha stor betydelse för hur diskussionen kring etablering av de nya handelsplatserna förs.

Undersökningen av etableringsprocesserna för Entré respektive Emporia visar vidare att det i högst grad är hos de privata aktörerna som initiativen sker och som planprocessen drivs. De kommunala aktörerna har möjlighet att påverka vissa aspekter medan andra, som t.ex. köpcentrumens utformning, i högst grad styrs av de privata aktörerna. I frågan om specifikt köpcentrum verkar det handlingsutrymme som kommunen har spela en begränsad roll för det faktiska utfallet avseende utformningen.

7. Diskussion och slutsatser

I följande avsnitt lyfts diskussionen till en generell nivå och de resultat som getts genom analysen av fallen i Malmö stad används för att generera ett antal mer allmängiltiga slutsatser. Genom att titta på hur handeln framställs i den kommunala planeringen och genom att diskutera hur processen för nya stora handelsplatser kan förstås är det slutligen möjligt att föra en diskussion avseende roller och maktfördelning i handelns utveckling.

7.1. Definitionsmakt i resonemangen om handel

De slutsatser som går att dra kring hur den kommunalt framställda handelsbilden har betydelse för utvecklingen handlar främst om vilket fokus som läggs och vilka begrepp som används, vilket därmed har betydelse för motivering av handelsplatserna. Genom fokus på exempelvis att stärka innerstaden alternativt stärka stadsdelscentrum kan olika lokaliseringar motiveras. Ett regionalt fokus kan ytterligare motivera olika lokaliseringar men också handelsplatsernas skala. Ett kommunalt fokus på den täta och blandade staden verkar å andra sidan inte ha särskilt stor inverkan på etableringarna i sig men däremot på hur de passas in i det omgivande landskapet, vilket således återigen hjälper till att motivera lokaliseringarna. Sammanfattningsvis kan alltså sägas att den kommunala framställningen av handel, genom definitionsmakt, i högst grad motiverar lokalisering medan normer och maktförhållanden i processen för etablering av nya stora handelsplatser gör att motivering av skala och utformning ligger hos de privata aktörerna.

7.2. Aktörer och utvecklingskontroll i utvecklingen av handelsplatser

I studien har det blivit tydligt att de krav som kommunen ofta ställer, kring tydligare kopplingar utåt gator och till staden, inte går att uppfylla vid etablering av köpcentrum på grund av att handelsaktörer är alltför starka i just den frågan. Genom att definiera köpcentrum som privata rum och gator och torg som offentliga rum går det således att dra den, något hårdtagna, slutsatsen att privata aktörer i hög grad arbetar efter att skapa privata rum medan kommunen - dvs. det offentliga - hellre vill se skapandet av offentliga rum. På grund av vedertagna ideal och krafter i den privata sektorn måste kommunen emellertid, i frågan om köpcentrum, släppa något på sina mål och kanske istället kompensera med att andra mål uppfylls. Att kommunen, i form av både politiker och tjänstemän, alltid måste agera i förhållande till andra aktörer blir här väldigt tydligt. I båda studerade fall har initiativet legat hos privata aktörer vilket pekar på att planeringen i viss mån kan benämnas som situationsanpassad och att utvecklingen stämmer in på hur stadens utveckling blir resultat av de projekt som uppstår. Ett sådant synsätt pekar på att planeringssystemets makt att begränsa och styra kan diskuteras. Kommunernas översiktsplanering och eventuell regional planering är enligt PBL inte bindande utan bara rådgivande vilket tillåter politiker att ändra sig i frågor avseende t.ex. handel så länge de har en god motivering. En sådan motivering kan å andra sidan låta mer självklar i stunden/situationen än vad den senare visar sig vara. När dessutom handelspolicyn vävs in i översiktsplanen minskar eventuellt även dennes kraft att påverka utvecklingen då frågan inte lyfts i ett "eget" perspektiv. Huruvida detta har gjorts ge-

nom ett medvetet val har inte framkommit i studien men går givetvis att fundera kring. Ytterligare en reducerande aspekt i det offentligas möjlighet att styra i handelsfrågor är hur de handelsutredningar och konsekvensbeskrivningar som Boverket förespråkar enbart fungerar som ”goda råd” och inte som bindande riktlinjer i utvecklingen.

Det offentligas makt och handlingsutrymme ryms sammanfattningsvis i planmonopolet och i kommunens markägande. En slutsats i denna studie är emellertid att planmonopolet, i frågor om handel, främst handlar om att detaljplaneringen sker som en offentlig planprocess och inte om att kommunen har avgörande makt att påverka planens slutgiltiga utformning. Likaså är en slutsats att det kommunala markägandet verkar spela mindre roll i utvecklingen av specifikt handelsplatser då de privata aktörernas normer och krav väger tyngre än de offentligas.

Att handel överlag ses som ett känsligt ämne kan också förklara den vaghet som ryms i den kommunala framställningen av handel. En sådan vaghet påverkar också kommunernas inverkan i etableringsprocesserna, vilket leder till slutsatsen att utvecklingen av handelsplatser i kommunen också påverkas. Att det enda starka, kommunala, ställningstagandet som görs handlar om att externhandel inte skall tillåtas blir intressant att belysa med tanke på att en av slutsatserna i denna studie är att lokaliseringen av de nya handelsplatserna är den faktor som kommunen verkar ha mest inflytande i.

Diskussionen om vad som *är* externhandel kommer sannolikt fortsätta att vara både debatterad och känslig. Genom den forskning som gjorts verkar externhandeln ha fått ett dåligt rykte och de flesta kommuner ställer sig troligtvis negativa och kritiska till just denna form av handelsplatser. Det visar sig även genom att diskussionen om negativa effekter t.ex. i form av ökat bilberoende har fått större utrymme i planeringen. Studien visar emellertid att det också verkar vara svårt att helt styra *andra* typer av handelsetableringar, som t.ex. de stora spektakulära köpcentrumen. Marknaden, dvs. den privata sidan, har egna normer och principer som är avgörande i utvecklingen av dessa handelsplatser, vilket pekar på att den offentliga styrningen inte har lika stort inflytande.

7.3. Makten över handeln

I ett maktperspektiv kan sammanfattningsvis två olika dimensioner utläsas. För det första handlar det om vem som har makten att driva frågorna om etablering av nya handelsplatser. En slutsats i studien är att det verkar vara privata aktörer som främst är drivande även om kommunen är inblandad och delaktig i framförallt lokaliseringen av etableringen. En del av de kommunala målsättningarna får gå förlorade till förmån för de starka handelsaktörerna. Den privata sektorn skapar privata rum medan de offentliga rum som den offentliga sektorn försöker skapa blir begränsade.

En andra dimension kopplad till makt har gått att utläsa i detaljplaneprocessen och kanske framförallt i samrådsredogörelsen. Yttranden som handlar om handelns påverkan kan besvaras med hänvisning till det regionala fokuset och genom att upprepat påpeka hur etableringarna inte ses som externhandel. Slutsatsen blir att planmonopolet, genom bland annat

definitions­makt, utåt sett faktisk­ t förefaller fortsatt starkt. Frågan som istället bör ställas är varför de offentliga aktörerna väljer att inte använda sig av det.

7.4. Studien i ett större sammanhang

Det är relevant att beröra hur den här studien kan och bör ses som en del i ett större sammanhang inom ämnet. Flertalet studier kring handelns utveckling har gjorts före denna och flertalet studier bör i framtiden göras. Genomgående har i analysen och diskussionen gjorts antydningar om vad denna studie inte kunnat belysa och vad framtida studier således kan fokusera på. Det kan exempelvis vara intressant att, i ett generellt perspektiv, fundera kring om det finns ett lika starkt regionalt fokus i andra kommuner, och i så fall vilka uttryck det tar sig. Beroende på hur relationen mellan den enskilda kommunen och dess region ser ut, samt på vilket sätt kommunen behandlar och driver regionala frågor förändras sannolikt också bilden av handel. Om ett starkt regionalt fokus präglar en kommun är det troligt att handeln ses som viktig för att locka människor och bli en attraktiv kommun inte bara för de egna invånarna utan också för andra. Om kommunen istället antagit en i högre grad kommunorienterad retorik får handelns utveckling inte heller samma fokus. Framtida studier i ämnet skulle således kunna titta på hur handel diskuteras t.ex. i mindre kommuner och ställa dessa resultat mot de som getts här för att bredda bilden av hur handelns utveckling diskuteras. En annan aspekt som tål att belysas, vilket analysen om utvecklingskontroll pekade på, är vilken roll samrådet spelar i utvecklingen av handelsplatser. Det kan vara relevant att undersöka hur stor makt yttranden har att påverka utvecklingen av specifikt handelsplatser för att belysa huruvida de privata aktörerna är starkast även här. Det kan också vara intressant, vilket belystes redan i ämnesavgränsningen, att i framtida forskning undersöka hur e-handel kommer att påverka den fortsatta utvecklingen av handelsplatser.

7.5. Sammanfattning diskussion och slutsatser

Syftet med denna studie har varit att undersöka hur maktförhållanden kopplade till handel påverkar utvecklingen av handelsplatser i en kommun. En av slutsatserna i studien är hur den kommunala bilden av handelns utveckling i mångt och mycket liknar den som tidigare forskning lyft fram både vad gäller handel i stort och vad gäller externhandelns negativa effekter. Den kommunala framställningen är emellertid vagare och mindre strikt i sina ställningstaganden vilket också leder till att motiv till etablering av nya handelsplatser både är svåra att utläsa och svåra att koppla till de offentliga aktörerna. Ytterligare en slutsats i studien är att den bild av handeln som målas upp av kommunen verkar ha primär betydelse för hur stora de egna möjligheterna att styra utvecklingen blir. Begrepp och definitioner har stor betydelse i diskussionen, inte minst i ett maktperspektiv, där makten över orden har avgörande effekt i motiveringen av nya handelsplatser. Slutsatsen blir att en typ av definitions­makt verkar råda i diskussionen kring handel och handelsplatsers utveckling och om handelns effekter i ett helhetsperspektiv ska kunna belysas behöver diskussionen befrias från begreppens begränsande ramar. I undersökningen av handelsplatsernas etablering utifrån utvecklingskontroll är slutsatsen att både initiativ och makt i högst grad ligger hos de privata aktörerna. Även om planmonopolet verkar fortsatt starkt är det osäkert om det är de offentliga aktörerna som faktiskt använder sig och gynnas av det. Makten över handeln verkar ofrånkomligen ligga hos just handeln.

8. Slutord

Som avslutning skulle jag vilja tacka de personer som har stöttat och hjälpt mig genom hela det här arbetet. Ett inledande och stort tack riktas till min handledare Ebba Högström, som med sina peppande och kloka ord lyckats lugna mig varje gång jag vinglat på gränsen till sammanbrott. Jag vill också tacka Rasmus Bremholt, som med sina kramar och sitt outtömliga tålamod har varit ett enormt och välbehövt stöd. Ett avslutande tack riktar jag också till familj och vänner som varit mina största supportrar under hela min utbildning.

9. Källförteckning

9.1. Referenser

9.1.1. Tryckta referenser

- Alarik, O. (2003). *PBL och externhandel*. Stockholm: Svenska naturskyddsföreningen
- Andersson, M. (2011). "Den mångfunktionella staden kan återskapas" i Engström, C.J. (red) *Urbaniserad värld. Nya steg mot hållbara städer* (antologi). Stockholm: Global utmaning.
- Baeten, G. (2012). "Normalising Neoliberal Planning: The Case of Malmö, Sweden", i *Contradictions of Neoliberal Planning, Cities, Policies, and Politics*, Springer, s.21-43
- Bellander, G. (2005). *BLANDSTADEN: ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling?* Karlskrona: Boverket, Formas, Miljödepartementet
- Bergman, B. (2003). *Handelsplats, shopping, stadsliv: En historik om butiksformer, säljritualer och det moderna stadslivets trivialisering*. Symposion: Stockholm
- Bergström, F. (2000). "Är externa köpcentra ett hot mot cityhandeln?" i *Ekonomisk debatt* 2000, årg 28, nr 4, s.331-343
- Bergström, F. & Fölster, S. (2009). *Kampen om köpkraften: handeln i framtiden*. Västerås: Handels utredningsinstitut
- Blücher, G. (2006). "1900-talet – det kommunala planmonopolets århundrade" i Blücher, G. & Graninger, G. (red.) i *Planering med nya förutsättningar: Ny lagstiftning, nya värderingar*. Linköpings universitet: Linköping, s.133-156
- Book, K. (2001) "Stadens struktur – samhälleliga drivkrafter och effekter" i Book, K. & Eskilsson, L. (2001). *Stadens struktur: varför och hur?* Lund: Lunds universitet
- Book, K. & Eskilsson, L. (2001). *Stadens struktur: varför och hur?* Lund: Lunds universitet
- Book, K. & Eskilsson, L. (1999). *Centrum: utarmning eller renässans?* Kommunikationsforskningsberedningen: Stockholm
- Boverket (2004). *Dags att handla nu - Detaljhandeln och en hållbar samhällsutveckling*. Boverket: Karlskrona
- Brenner, N. & Theodore, N., "Cities and the Geographies of Actually Existing Neoliberalism", i *Antipode*, Vol. 34, No 3, 2002
- Bryman, A. (2008). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Upplaga 2:2. Malmö: Liber AB

Börjesson, M. & Rehn, A. *Makt*. Liber AB: Malmö

Dannestam, T., (2009), *Stadspolitik i Malmö - Politikens meningsskapande och materialitet*, Lunds Universitet, Lund Political Studies 155

Eklund, H., Rämme, U., HUI, Neergaard, K., Smidfelt-Rosqvist, L., Viklund, L., Trivector Traffic, Mårtensson, A-L., Westlin, K., Länsstyrelsen i Skåne Län. (2007). *Handla rätt – vägledning för en hållbar handelsutveckling i Skåne*. Malmö: Länsstyrelsen i Skåne Län

Eskilsson, L. (2001). ”Stadens struktur – makten över marken” i Book, K. & Eskilsson, L. (2001). *Stadens struktur: varför och hur?* Lund: Lunds universitet

Farag, S.; Schwanen, T.; Dijst, M.; Faber, J. (2007). “Shopping online and/or in-store? A structural equation model of the relationships between e-shopping and in-store shopping.” i *Transportation Research Part A: Policy and practice*, volume 41, issue 2, February 2007, s.125-141.

Flyvbjerg, B. (1998): *Rationality and power: democracy in practice*. Chicago: Univ. of Chicago Press

Flyvbjerg, B. (2006). "Five Misunderstandings About Case-Study Research," i *Qualitative Inquiry*, vol. 12, no. 2, April 2006, s.219-245

Fog, H.; Bröchner, J.; Törnqvist, A.; Åström, K. (1992). *Mark, politik och rätt: Om plan- och bygglagen i praktiken*. Byggforskningsrådet: Stockholm

Forsberg, H. (1994) *Kampen om köpkraften: externa köpcentra i sex kommuner*. Statens råd för byggforskning: Stockholm

Fredriksson, C. (2012). *System och strukturer som hindrar hållbar stadsutveckling: En kunskapsöversikt*. Kungliga Tekniska Högskolan: Stockholm

Gorter, C.; Nijkamp, P.; Klamer, P. (2003). ”The attraction force of out-of-town shopping malls: a case study on run-fun shopping in the Netherlands” i *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 2003, Vol. 94, No. 2, s.219-229

Hall, P. & Löfgren, K. (2006). *Politisk styrning i praktiken*. Malmö: Liber AB

Hagson, A. (2003). *Effekter av externetablerad handel, särskilt dagligvaruhandel, på trafikarbete och miljö – En kunskapsöversikt*. Chalmers tekniska högskola, Publikation 2003:3. ISSN 1650-6340. Göteborg

Harris, D. (2005). *Key concepts in leisure studies*. SAGE Publications Inc: London

- Harvey, D. (1989). "From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism" i *Human Geography*, 1989, Vol. 71, No. 1. s.3-17
- Healey, P. (2010). *Making Better Places: The Planning Project in the Twenty-First Century*. Palgrave Macmillan: Houndmills, Basingstoke, Hampshire
- Hedenfelt, E. (2013). *Hållbarhetsanalys av städer och stadsutveckling: Ett integrerat perspektiv på staden som ett socioekologiskt, komplext system*. Malmö: Malmö högskola
- Henecke, B (2006). *Plan & protest en sociologisk studie av kontroverser, demokrati och makt i den fysiska planeringen*. Lund: Lunds Universitet
- Isaksson, K. (2012). "Miljöhänsyn på externhandels villkor - reflektion från planeringsprocessen för Västra Erikslund" i *Plan #5-6 2012*, s.28-33
- Kärrholm, M. (2009). To the rhythm of shopping - on synchronisation in urban landscapes of consumption, *Social & Cultural Geography*, 10:4, s.421-440
- Kärrholm, M.; Nylund, K. (2011). Escalating consumption and spatial planning – notes on the evolution of swedish retail spaces. *European Planning Studies Vol. 19, No. 6, June 2011*. s.1044-1059
- Listerborn, C. (2002). Trygg stad: diskurser om kvinnors rädsla i forskning, policyutveckling och lokal praktik. Chalmers tekniska högskola: Göteborg
- Ljungberg, C.; Modig, M.; Neergaard, K.; Smidfelt Rosqvist, L.; Trivector Traffic (2003). *Externa och halvexterna affärsetableringar – litteraturstudie och kartläggning. Publikation: 2003:148*. Vägverket: Stockholm
- Neergaard, K.; Smidfelt Rosqvist, L.; Viklund, L.; Ljungberg, C.; Modig, K.; Edding, J.; Trivector Traffic. (2006). *Tätortsnära externa affärsetableringar – tillgänglighet och utsläpp. Publikation 83*. Vägverket: Stockholm
- Neergaard, K.; Smidfelt Rosqvist, L.; Viklund, L.; Ljungberg, C.; Trivector Traffic (2008). *Lokalisering av extern handel - vägledning för beskrivning av effekter på trafik och miljö. Publikation: 2008:34*. Vägverket: Stockholm
- Nuissl, H. & Heinrichs, D. (2011). "Fresh Wind or Hot Air - Does the Governance Discourse Have Something to Offer to Spatial Planning?" i *Journal of Planning Education and Research*, vol. 31, s. 47-59.
- Nyström, J. & Tonell, L. (2012). *Planeringens grunder: en översikt*. Studentlitteratur: Lund
- PBL 2010:900. *Plan- och bygglag*. Socialdepartementet: Stockholm

- Pierre, J. (2010). "Decentralisering, styrning och institutionell förändring" i Bo Rothstein (2010). *Politik som organisation: förvaltningspolitikens grundproblem*. SNS Förlag: Stockholm
- Pierre, J. & Sundström, G. (2009). *Sambällsstyrning i förändring*. Liber: Stockholm
- Sandahl, J. (1990). *Effekter av Stora Externa Handelsetableringar*. Handelns Planinstitut AB: Stockholm
- Smidfelt Rosqvist, L. (2011). "Trafik för hållbar stadsutveckling" i Engström, C.J. (red) *Urbaniserad värld. Nya steg mot hållbara städer* (antologi). Stockholm: Global utmaning.
- Smidfelt Rosqvist, L. & Hiselius, L. (2012). "Hållbara inköpstransporter kräver aktiv planering" i *Plan #5-6 2012*, s.16-19
- Sundström, G. & Pierre, J. (2009). *Sambällsstyrning i förändring*. Liber AB: Malmö
- Svedström, S. (1999). *Handeln i planeringen*. Boverket: Karlskrona
- Svensson, T. (1998). *Dagligvarudistributionens strukturomvandling: drivkrafter och konsekvenser för städernas utformning och miljö*. Tema, Univ.: Linköping
- Svensson, T. & Haraldsson, M. (2002). *Konsekvenser av dagligvaruhandeln strukturomvandling, Slutrapport. VTI-rapport 485*. Väg- och transportforskningsinstitutet.
- Thomas, C. J. & Bromley, R. D. F. (2002). "The Changing Competitive Relationship between Small Town Centres and Out-of-town Retailing: Town Revival in South Wales" i *Urban Studies*, 2002, 39:791, s.791-817
- Tophøj Sørensen, M. (2004). "Retail development and planning policy change in Denmark" i *Planning Practice & Research*, Vol. 19, No. 2, s.219-231
- Ullstad, E. (2008) *Hållbar stadsutveckling. En politisk handbok från Sveriges Arkitekter*.
- Vreeker, R.; De Groot, H. L. F.; Verhoef, E. T. (2004). Urban Multifunctional Land Use: Theoretical and Empirical Insights on Economies of Scale, Scope and Diversity. i *Built Environment*, 2004, Volume 30, Issue 4, s.289-307
- Wärnhjelm, M. (2011). *Hållbarhet och trender i handel och service. En litteraturstudie*. Trafikverket publikation 2011:070. Trafikverket: Stockholm
- Wärnhjelm, M. (2012). "Hållbara inköpsresor kräver ett nytt tankesätt" i *Plan #5-6 2012*, s.20-26
- Yin, R. K. (2006). *Fallstudier: design och genomförande*. Översättning av Björn Nilsson. Liber AB: Malmö

9.1.2. Webbaserade referenser

Boverket. (2014). *PBL kunskapsbanken*

<http://www.boverket.se/Vagledning/PBL-kunskapsbanken/Teman/Nationella-mal/Overgripande-mal/>

Granskad: 2014-03-05

Hämtat: 2014-03-13

Boverket (2012). *PBL kunskapsbanken*

<http://www.boverket.se/Vagledning/PBL-kunskapsbanken/Regionplanering/Om-regionplanering/>

Granskad: 2012-03-22

Hämtad: 2014-03-18

Häggström, B. (2013). ”Butiksdöden slår hårt mot gågatan” i *Sydsvenskan*

<http://www.sydsvenskan.se/malmo/butiksdoden-slar-hart-mot-gagatan/>

Publicerad: 2014-01-29

Uppdaterad: 2014-01-30

Hämtad: 2014-02-09

Kärrholm, M. (2014). ”Vad kommer efter Emporia?” i *Sydsvenskan*

<http://www.sydsvenskan.se/opinion/aktuella-fragor/vad-kommer-efter-emporia/>

Publicerad: 2014-03-07

Uppdaterad: 2014-03-07

Hämtad: 2014-03-10

Malmö stad (2014). *Malmö stads hemsida*.

<http://malmo.se/Kommun--politik/Om-oss/Statistik/Befolkning.html>

Hämtad: 2014-04-16

Mikkelsen, J. (2014). ”Butiksdöden tömmer Entré” i *Sydsvenskan*

<http://www.sydsvenskan.se/malmo/butiksdoden-tommer-entre/>

Publicerad: 2014-01-18

Uppdaterad: 2014-01-19

Hämtad: 2014-03-10

Region Skåne (2011).

http://www.skane.se/sv/Om_Region_Skane/Hur-Region-Skane-bildades/

Uppdaterad: 2011-01-04

Hämtad: 2014-04-28

Region Skåne (2014).

http://www.skane.se/sv/Om_Region_Skane/Arbetsomraden/

Uppdaterad: 2014-03-25

Hämtad: 2014-04-28

Sydsvenskan (2012). ”Bildextra: Emporias öppning” i *Sydsvenskan*
<http://www.sydsvenskan.se/malmo/bildextra-emporias-oppning/>
Publicerad: 2012-10-25
Uppdaterad: 2012-10-25
Hämtad: 2014-04-22

9.2. Källmaterial

9.2.1. Dokument

Malmö stad (2001). *Översiktsplan för Malmö 2000*. Malmö stad: Malmö

Malmö stad (2002). *DP 4550: detaljplan för kvarteren Uno och Teodor m fl (stadens entré) i Innerstaden*. Malmö stad: Malmö

Malmö stad (2005a). *DP 4910: detaljplan för del av kvarteren Rolf och Svante mm i Innerstaden*. Malmö stad: Malmö

Malmö stad (2005b). *DP 4827: detaljplan för ARENA/SHOPPINGCENTER mm i Hyllie i Malmö*. Malmö stad: Malmö

Malmö stad (2005c). *Samrådsredogörelse tillhörande preliminärt förslag till detaljplan för ARENA/SHOPPINGCENTER mm i Hyllie i Malmö*. Malmö stad: Malmö

Malmö stad (2005d). *Genomförandebeskrivning tillhörande förslag till detaljplan för ARENA/SHOPPINGCENTER mm i Hyllie i Malmö*. Malmö stad: Malmö

Malmö stad (2006). *Malmö 2005 – Aktualisering och komplettering av Malmös översiktsplan*. Malmö stad: Malmö

Malmö stad (2013). *Översiktsplan för Malmö - ÖP2012*. Malmö stad: Malmö

Nordplan ab (2001) *Konsekvensbedömning av ett upplevelsecentrum i Malmö*. Malmö: Malmö stad

9.2.2. Webbaserade källor

Malmö stad (2013). *Översiktsplan för Malmö – ÖP2012: kartor och planeringsriktlinjer*.
<http://www.malmo.se/op/karta>

9.2.3. Muntliga källor

Arkitekt1 (2014).
Interju angående etableringen av Entré, 2014-04-25.

Arkitekt2 (2014).
Interju angående etableringen av Emporia, 2014-04-14.

Näringslivsutvecklare (2014). Näringslivskontoret, Malmö stad
Telefonsamtal angående Näringslivskontorets roll i handelsfrågor, 2014-04-14.

Planerare1 (2014). Strategisk planerare, Strategiavdelningen, Malmö stad
Intervju via telefon angående Malmös översiktliga syn på handelsutveckling, 2014-03-25.

Planerare2 (2014). Samhällsplanerare, Enheten för strategisk fysisk planering, Region Skåne
Intervju via telefon angående Region Skånes bild av handelsutvecklingen i Malmö och regionen, 2014-04-15.

Bilaga 1

Intervjuguider

Interju med Planerare 1

Strategisk planerare, Strategiavdelningen, Malmö Stad

Syn på handel och dess utveckling

Har Malmö stad en handelspolicy?

Var ligger fokus just nu (vilka områden)?

Vilka översiktliga målsättningar har ni nu?

Hur ser ni på handel i förhållande till grann-/näraliggande kommuner? Några spänningar?

Hur ser ni på problematiken med allt fler tomma lokaler i centrum och på Entré?

Hur er ni på förhållandet mellan centrum och intentionerna att skapa lite av ett nytt centrum i Hyllie?

Påverkan

Hur upplever du era möjligheter att hänvisa handelsföretag till ”önskade lokaliseringar”?

Interju med Planerare2

Samhällsplanerare, Enheten för strategisk fysisk planering, Region Skåne

Bakgrund

Vad är din roll på Region Skåne?

Syn på handel och dess utveckling (i regionen)

Vilka översiktliga målsättningar har ni i frågor om handel i regionen?

I frågor om detaljhandel, hur ser ni på förhållandet mellan Malmö och övriga kommuner och tätorter i regionen?

Vad tänker ni om framförallt etableringen av Emporia?
(Vad anser ni om dess lokalisering i förhållande till Malmö?)

Vet du om ett regionalt tänk fanns med i utvecklingen av köpcentrumet Entré?

Framtiden

Vad tänker ni om den fortsatta utvecklingen av Hyllie och dess förhållande till övriga regionen?

Vad tror ni om den fortsatta handelsutvecklingen i Malmö och regionen?

Påverkan

Vilka möjligheter upplever du att ni på Region Skåne har att påverka handelsutvecklingen i regionen och i de enskilda kommunerna?

Intervju med Arkitekt1

Arkitekt inblandad i utformning av Entré

Utformning av Entré

Hur fick ni uppdraget att utforma Entré?

Vad var beställarens önskemål/målsättningar med Entré?

Hade ni några förebilder för den arkitektoniska utformningen?

Vilka frågor/vilka aspekter var viktiga för dig i arbetet?

Hur arbetade ni med att passa in Entré i omkringliggande område?

Processen

Vilka aktörer upplevde du var delaktiga i processen?

Hade alla aktörer samma målsättningar med etableringen?

Vilka frågor upplevde du var viktiga för Malmö stad?

- T.ex. önskemål på inpassning i den fysiska strukturen?

Hade ni mycket kontakt med planavdelningen på Malmö stad i arbetet?

- Var du delaktig i detaljplaneprocessen? På vilket sätt?

Fanns en diskussion angående handels utveckling i Malmö som helhet med i processen?

- Fanns ett regionalt perspektiv/diskussion med? På vilket sätt?

Upplevde du att det fanns något motstånd mot etableringen? I så fall från vem/vilka?

Framtiden

Nu i efterhand, hur ser du på arbetet?

Intervju med Arkitekt2

Arkitekt inblandad i utformning av Emporia

Utformning av Emporia

Hur fick ni uppdraget att utforma Emporia?

Vad var beställarens önskemål/målsättningar med Emporia?

Hade ni några förebilder för den arkitektoniska utformningen?

Vilka frågor/vilka aspekter var viktiga för dig i arbetet?

Hur arbetade ni med att passa in Emporia i omkringliggande område?

Processen

Vilka aktörer upplevde du var delaktiga i processen?

Hade alla aktörer samma målsättningar med etableringen?

Vilka frågor upplevde du var viktiga för Malmö stad?

- T.ex. önskemål på inpassning i den fysiska strukturen?

Hade ni mycket kontakt med planavdelningen på Malmö stad i arbetet?

- Var du delaktig i detaljplaneprocessen? På vilket sätt?

Fanns en diskussion angående handels utveckling i Malmö som helhet med i processen?

- Fanns ett regionalt perspektiv/diskussion med? På vilket sätt?

Upplevde du att det fanns något motstånd mot etableringen? I så fall från vem/vilka?

Framtiden

Nu i efterhand, hur ser du på arbetet?

Hur ser du på framtiden för Emporia och Hyllie i stort?