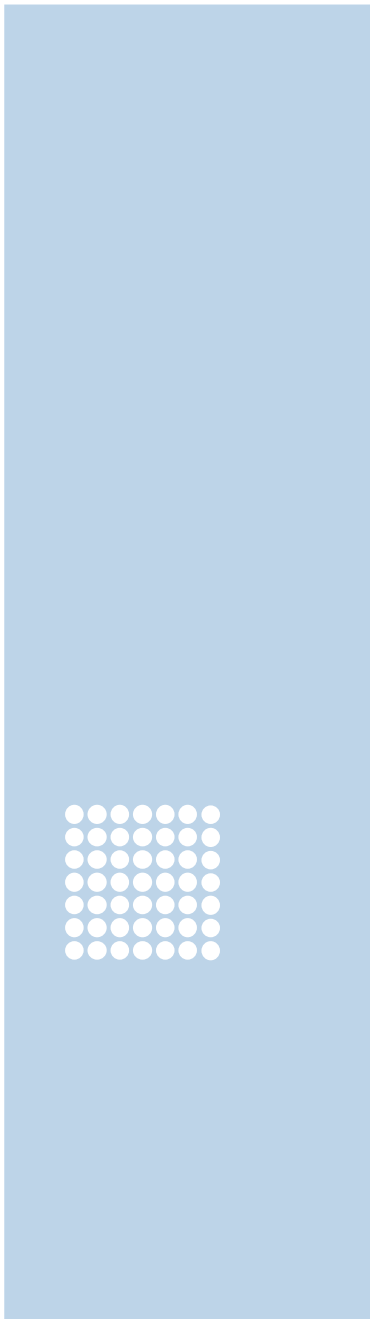
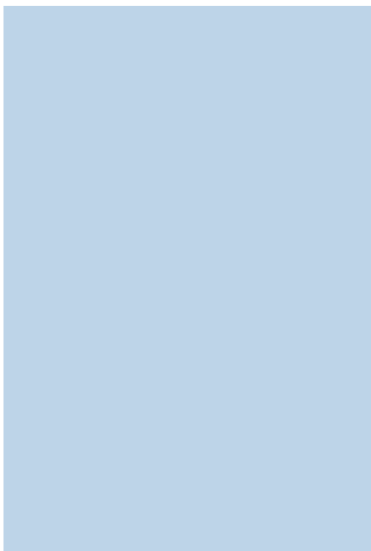


REGIONALA ANALYSER - HANDEL: DELRAPPORT 1

# KARTLÄGGNING EXTERNHANDEL



*”De allvarligaste invändningarna mot externa köpcentra gäller det ökade trafikarbetet, den försämrade servicen för svaga och icke bilburna grupper och risken för utarmning av befintliga tätortscentra. Etableringen av externa köpcentra har ofta en regional dimension då de kräver ett stort kundunderlag och kan påverka befintlig detaljhandel och trafikarbetet, även utanför den egna kommunen. Enligt 2 kap 2 § PBL skall planläggning, med beaktande av natur- och kulturvärden, främja en ändamålsenlig struktur av bebyggelse, grönområden, kommunikationsleder och andra anläggningar. Även en från social synpunkt god livsmiljö, goda miljöförhållanden i övrigt samt en långsiktigt god hushållning med mark och vatten och med energi och råvaror skall främjas. Hänsyn skall också tas till förhållandena i angränsande kommuner. Enligt regeringens bedömning bör etablering av externa köpcentra övervägas i ett regionalt perspektiv. Det är särskilt viktigt att underlaget för beslut om etablering tydligt redovisar förväntade effekter bl.a. på trafikarbete, serviceutbud och tätortscentra både i ett mellankommunalt och lokalt perspektiv.”*

Proposition 1997/98:165

---

KARTLÄGGNING EXTERNHANDEL  
Samhällsbyggnadsenheten, Länsstyrelsen i Skåne län  
November 2001

PROJEKTGRUPP

Projektledare: Mona Svensson, Planfunktionen Lst, tom april 2000  
Projektledare: Kerstin Åkerwall, Planfunktionen Lst, from maj 2000  
Projektsekreterare: Anders Andersson, Planfunktionen Lst, tom april 2000  
Projektsekreterare: Mikael Ström, Planfunktionen Lst from juni 2001  
Therese Andersson, Planfunktionen Lst

# KARTLÄGGNING EXTERNHANDEL

---

SAMMANFATTNING .....	04
BAKGRUND .....	04
Syfte och mål	
Metoder	
HANDELN I SAMHÄLLET .....	06
Historia	
Modern tid	
E-handel	
KONSUMENTEN .....	07
Boende och resvanor	
Miljömedvetenhet	
KOMMUNEN OCH HANDELN .....	08
Översiktsplan och handelspolicy	
Mellankommunal samverkan	
DANMARK .....	09
Öresundsbron	
Själland - Huvudstadsområdet	
Planerade handelsetableringar i Huvudstadsområdet	
LÄNSSTYRELSENS ROLL .....	10
Lagstiftning	
Praxis	
MILJÖEFFEKTER .....	11
Trafik	
Miljö kvalitetsmålen	
HANDEL I DETALJPLANER .....	13
LITTERATURFÖRTECKNING .....	17
BILAGA	
Resultat av enkätundersökning: befintlig handel, planerad handel	

## SAMMANFATTNING

Handelsstrukturen i Skåne har under de senaste åren genomgått och genomgår fortfarande en stor förändring. Utvecklingen pekar mot etableringar av stora enheter där konkurrensen pressar ner priserna, medan små butiker försvinner från mindre och medelstora samhällen.

Många personer handlar i dag på dessa stormarknader, som erbjuder ett stort utbud, samlat på ett ställe till låga priser och med gratis parkeringsplatser. Denna förändring ger ekonomiska och sociala effekter, liksom miljö- och hälsoeffekter.

Externetableringar i Skåne får ofta konsekvenser såväl i den kommun där etableringen sker som i närliggande kommuner. Ett samlat planeringsunderlag vad avser detaljhandel är därför värdefullt som underlag för den fysiska planeringen både i kommunerna och på Länsstyrelsen.

Handelns mellankommunala konsekvenser ställer krav på en regional samsyn. Ett försök att uppnå denna samsyn var Region Skånes förslag till handelspolicy som utarbetades under 1998. Policyn antogs inte i Regionfullmäktige, men har påverkat det sätt på vilket Länsstyrelsen handlägger planer med handel över 3000 m<sup>2</sup> BTA (Bruttoarea).

I de skånska kommunerna finns många fastställda detaljplaner som medger handel, men som helt eller delvis är outnyttjade. I många fall kan en flexibel plan ha antagits med få eller inga begränsningar vad gäller den framtida användningen och ofta ligger dessa planer kvar antagna och genomförbara.

## BAKGRUND

### SYFTE OCH MÅL

Detta är Länsstyrelsens första rapport som sammanställs inom ramen för projektet "Regionala analyser - Handel", på Samhällsbyggnadsenheten, Länsstyrelsen i Skåne län. Projektet är föranlett av externhandelsituationen i Skåne där utvecklingen har gått mot ett stort antal etableringar och ett fortsatt högt tryck från exploatörer.

Detta delprojekts syfte är att kartlägga befintlig och planerad handel av sådan storlek att den har eller kan komma att få regional betydelse (över 3000 m<sup>2</sup>), således inte bara den så kallade externetablerade handeln. Då avstånden mellan kommuner och tätorter i Skåne är små, kan även innerstadsetableringar bedömas få regional betydelse. Därför har en något bredare innebörd av begreppet "extern" använts i kapitlet som behandlar handeln i detaljplaner, där handelsstrukturen beskrivs med avseende på läge, storlek och planeringssituation.

Effekterna av gränshandeln mellan Sverige och Danmark är också av intresse för den regionala handeln. För närvarande finns ingen statistik som visar var danskar och svenskar gör sina inköp. Rapporten försöker ge en sammanfattande bild av läget i första hand i Skåne och i mindre omfattning på Själland. Vidare tas gällande lagstiftning och Länsstyrelsens roll i sammanhanget upp, liksom de nationella miljö kvalitetsmålen.

I rapporten diskuteras även de policys för handelsetableringar eller övriga ställningstaganden som finns i bland annat några av kommunernas översiktsplaner.

En fortlöpande uppdatering av kartorna, som finns i slutet av rapporten, ska göras för att hålla informationen om handelsituationen i länet aktuell. Detta ska förhoppningsvis så småningom leda till ett mer aktuellt planeringsunderlag som kan ligga till grund för bedömning av regionala effekter. På så vis ska jämförelser mellan olika typer av lokaliseringar kunna göras, till exempel hur innerstadsetableringar och externetableringar förhåller sig till varandra.

Den kartläggning som rapporten utgör är tänkt att komplettera underlagsmaterialet för den fysiska planeringen i kommunerna vad avser handeln och dess regionala konsekvenser i Skåne. Handel är i många fall en mellankommunal fråga och det är ofta nyttigt att veta vad kringliggande kommuner har för utbyggnadsplaner för att bättre kunna planera i den egna kommunen.

Rapporten ger svar på hur stora handelsytor som finns eller planeras, vilka typer av etableringar det rör sig om samt var dessa är belägna. I många kommuner finns fastställda detaljplaner som medger handel, men som helt eller delvis är outnyttjade. Delprojektet kartlägger var och hur stora ytor det är frågan om, för att se vilken potential för ytterligare handelsetableringar som redan finns planerad. Rapporten kommer att ligga till grund för analyser i senare delar av projektet "Regionala analyser - Handel"

Kommande rapport kan komma att beröra exempelvis effekter av stora externetableringar och betydelsen av gränshandeln över Öresund och av en ökad handel över Internet.

#### METODER

Arbetet med projektet i denna första fas påbörjades under 1999 med att finna relevant information och statistik. Kommunernas översiktsplaner inventerades och en förfrågan om handel av regional betydelse skickades ut till samtliga 33 kommuner i länet i november 1999.

Svaren från kommunerna samt den övriga sökta informationen förväntades ge en god sammanhängande överblick av situationen inom länet. För de kommuner som inte svarade på enkäten (3 st) har information tagits fram genom tidigare statistik, befintliga planer och planer under arbete. Härigenom har en helhetsbild av handeln med regional betydelse i länet kunnat skapas. Resultatet av enkäten är sammanställt på kartorna i bilagan i slutet av rapporten.

Vid kartläggningen av fastställda ytor för handel har Länsstyrelsens detaljplanearkiv inventerats under 2001. Alla detaljplaner från 1980 och framåt har undersökts med avseende på om de tillåter handel i någon form. Tyngdpunkten har sedan lagts på de planer som skulle kunna inrymma en mer eller mindre extern handelsetablering med över 3000 m<sup>2</sup> BTA.



# HANDELN I SAMHÄLLET

## HISTORIK

Så länge människor träffats har affärer gjorts. Handeln har samtidigt av olika skäl varit begränsad till speciella platser och tider och den knöts tidigt till städer och dess marknader. Först under åren 1846-64 släpptes handeln fri i riket och den stora omvandlingen har därefter, i ett historiskt perspektiv, gått snabbt. Kort sammanfattat förflyttade sig handeln från staden ut till landsbygden, där den etablerade sig i form av många mindre lanthandelsbutiker för att sedan långsamt under andra halvan av 1900-talet åter orientera sig mot staden, mot färre och större enheter.



## MODERN TID

Stormarknader introducerades i Sverige år 1962 (Detaljhandel i Malmöhus län, 1985). Det första svenska företag som följde den amerikanska utvecklingen med lågprisvaruhus, så kallade "discount houses", med krav på stora parkeringsytor var Wessels i Malmö. Från att ursprungligen ha legat väl placerat i Malmö centrum, flyttade man till ett läge intill den då nyinvigda trav- och galoppbanan Jägersro, med sin vidsträckta parkeringsplats.

Några pådrivande faktorer för stormarknadsetableringar var 1972 års avreglering av affärstiderna samt miljonprogrammet med sin rationella hantering och centralisering av service. Genom att placera handeln utanför stadskärnorna skulle man undvika att få in den ökande biltrafiken i city. Placeringen av stormarknader i storstädernas perifera områden krävdes av en nästan uteslutande bilburen kundkrets.

Detta var en förändring som kom att få verkningar ut på landsbygden. De mindre butikerna, där ägaren stod för personlig betjäning, slogs ut av de nyetablerade stormarknaderna. Effekterna av denna förändring gjorde att Handelsdepartementet år 1981 tvingades initiera kampanjen "Bygden behöver butiken", men kampen var ojämn. Mellan år 1951 och 1996 sjönk det totala antalet dagligvarubutiker i Sverige med 78 procent (Svensson, 1998) och bara mellan 1985 och 1988 minskade antalet glesbygdsbutiker i Malmöhus län med 27 procent. (Meddelande om samhällsplanering i Malmöhus, 1988).

## E-HANDEL

En intressant grupp nya aktörer är de handlare som säljer livsmedel över Internet, vilket egentligen är en variant på ett gammalt tema. Tidigare kunde man ringa in beställningen till sin lokala köpman, därefter levererades varorna med cykelbud. Nu är telefonen utbytt mot Internetuppkoppling och cykeln mot en miljöklassad skåpbil vars leveransrunda är dataoptimerad för kortaste körsträcka till kunden. Om 10 procent av alla dagligvaror inhandlas på det här sättet och om leveransbilen har en ruttlängd på 90 km, skulle energiförbrukningen kunna minska med 5 procent, utsläppen av koldioxid med 4 procent och utsläppen av kväveoxider med 9 procent (Jönsson, 2000).

I det tätbefolkade Västskåne är detta en intressant lösning där samhälls- och miljövinster kan bli betydande om kunderna låter bilen stå.

Den snabba utvecklingen av avancerad datateknik och mobila lösningar samt ett ständigt ökande antal Internetanvändare kan medföra att även e-handeln kommer att fortsätta växa.

## KONSUMENTEN

### BOENDE OCH RESVANOR

Av de totalt 678 miljoner resor som gjordes med service och inköp som ärende i Sverige år 2000 är ca 60 procent bilresor. Ser man till den sammanlagda ressträckan för resor med samma ärende står biltrafiken för ca 84 procent av totalt 14,7 miljarder km. Generellt sett företar män flest bilresor, utom vad gäller just resor för service och inköp (SIKA, 2001).

Av Skånes drygt 1,1 miljoner invånare bor ca 970000 eller drygt 87 procent i tätorter. Det finns 241 tätorter varav 173 st. har mindre än 2000 invånare. Det finns i Skåne över 500000 hushåll och av dessa består 70 procent av högst två boende. Drygt hälften av dessa består av endast en person.

Småhushållen i större städer saknar ofta stora förvaringsmöjligheter. En fjärdedel av befolkningen, och i Malmö ännu fler, saknar bil och har därmed begränsade möjligheter att transportera hem varor från ett externt beläget köpcentrum. Då externa etableringar, genom att minska kundunderlaget i stadskärnor och stadsdelscentra, kan utarma dessa på mindre affärer, riskerar man att ett flertal grupper i samhället får ett minskat utbud och sämre inköpsmöjligheter.



En rapport från 1995 visar att genomsnittsbesökaren på Burlöv Center, en etablering på 30000 m<sup>2</sup> och med 1600 parkeringsplatser, är ett medelålders par utan hemmavarande barn. Av alla besökare kommer 62 procent med bil trots att centret anses ligga i tätorten och det finns ett flertal passerande stads- och länsbussar samt en närliggande pågatågsstation. Således finns det goda möjligheter att åka kollektivt och handla men endast 3 procent av besökarna utnyttjar detta. Närheten till tätorten för dock med sig att 21 procent kommer till fots och 14 procent kommer med cykel (Ljungberg et al, 1995).

### MILJÖMEDVETENHET

I en kartläggning av svenska konsumenters miljömedvetenhet och dess förändring har Eureka Research i samarbete med The Roper Organization kartlagt svenskarnas attityder och beteenden med avseende på konsumtions- och levnadsvanor i relation till miljön. En slutsats man kommer till i undersökningen är att den stora majoriteten av svenska konsumenter är medvetna om miljöfrågor knutna till konsumtionen och att det finns en vilja, förståelse och beredskap hos dem att agera miljövänligt (Boverket, 1996).

Det finns alltså en stor grupp människor med ett större eller mindre miljöengagemang som fullt medvetna om externhandels negativa miljöeffekter möjligen skulle välja att göra sina inköp på alternativa sätt.

## KOMMUNEN OCH HANDELN

### ÖVERSIKTPLAN OCH HANDELSPOLICY

Även om problemen med externetablerade köpcentra har varit kända sedan länge så visar utvecklingen att många av kommunerna ger dessa möjligheter att bli allt större och större, samtidigt som man i översiktsplaner ger uttryck för en vilja till satsning på omsorg om städernas innerstadshandel.

Översiktsplanen och utarbetandet av en handelspolicy är två möjligheter som kommunen har att göra ett ställningstagande i frågan om externa handelsetableringar. Ett konsekvent agerande är sedan nödvändigt för att undvika risken att urholka policydokumentens och översiktsplanernas trovärdighet och funktion som strategiska instrument.

Målsättningar i översiktsplan eller handelspolicy kan exempelvis vara att man ska ha ett brett och varierat handelsutbud som är attraktivt och väl tillgängligt för olika kategorier av konsumenter. Detta är generellt och kan tolkas som såväl en positiv som en negativ inställning till externetableringar. Det bör inte finnas något tolkningsutrymme vad gäller kommunens intentioner med olika ställningstaganden.

Utvecklingen av externa handelsetableringar av olika slag kan vara svår att förutse i planskedet. Bestämmelser mot dagligvaruhandel eller handel med livsmedel kan införas, men det är svårt att kontrollera efterlevnaden av sådana bestämmelser. Det är viktigt att kommunen gör ett tydligt ställningstagande och agerar därefter.

### MELLANKOMMUNAL SAMVERKAN

Skåne saknar en gemensam regional planering, samordning eller samsyn vad det gäller handelsfrågor. Handel är ofta av mellankommunal karaktär och det är angeläget och värdefullt med ett planeringsunderlag som redovisar dagsläget och förändringar på sikt, både för kommunerna som planerar och för Länsstyrelsen som ska ta ställning till planerna.

Etablering av externhandel är en angelägen mellankommunal och regional fråga, vilket framgår vid en genomläsning av översiktsplaner (antingen antagna efter 1997 eller i planprocess). Översiktsplanerna tar bland annat upp behovet av samordning, gemensam strategi och policy i denna fråga.

Självförsörjandegrad i Skånes kommuner			
Burlöv	195%	Hörby	77%
Åstorp	186%	Båstad	77%
Kävlinge	134%	Eslöv	76%
Helsingborg	131%	Landskrona	75%
Malmö	117%	Trelleborg	74%
Tomelilla	115%	Osby	71%
Ängelholm	112%	Vellinge	68%
Kristianstad	110%	Höganäs	62%
Örkeljunga	107%	Staffanstorps	58%
Bromölla	105%	Bjuv	57%
Lund	100%	Svedala	57%
Ystad	96%	Perstorp	57%
Hässleholm	93%	Östra Göinge	56%
Simrishamn	87%	Klippan	55%
Skurup	83%	Lomma	46%
Sjöbo	80%	Svalöv	46%
Höör	79%		

Självförsörjandegraden i en kommun är det samma som hur omsättningen per invånare förhåller sig till ett genomsnitt av ett större urval kommuner. Genom att studera detta förhållande kan man bilda sig en uppfattning om hur konsumenter rör sig från en kommun till en annan. Att handeln påverkar många fler än den egna kommunens invånare blir här väldigt tydligt och innebär starka argument för ett väl utvecklat samarbete de skånska kommunerna emellan. Tabellen till vänster visar självförsörjandegraden hos var och en av de skånska kommunerna i procent av genomsnittet i Skåne (uppgifter om omsättning; Handelns Utredningsinstitut 1999). Att stora köpcentra kan ha stor betydelse

för inflödet av kunder från omlandet visas genom de två kommuner som har den högsta självförsörjandegraden, dvs. Burlöv och Åstorp med köpcentrumen Burlöv Center respektive City Gross. Man kan även konstatera att kommuner med förhållandevis stora städer som Eslöv och Landskrona inte själva står för mer än tre fjärdedelar av dagligvaruförsörjningen.

## DANMARK

### ÖRESUNDSBRON

I västra Skåne är intresset för nyetablering av handel delvis en effekt av de förväntningar som finns till följd av den fasta förbindelsen över Öresund. Regionen har en stark tillväxt vilket ytterligare ökar förväntningarna.

Undantaget juni, juli och augusti har Öresundsbron sedan öppnandet i juli år 2000 haft i genomsnitt knappt 6500 fordon per dygn eller ca 8600 fordon per dygn om sommarmånaderna räknas in. Efter en inkörningsperiod på max tre år räknat efter bronns öppnande räknar dock Öresundskonsortiet med ett dygnsmedelvärde på 11800 fordon (Öresundskonsortiets webbplats).

De senaste årens växande Öresundsregion ställer nya krav på planeringen. En utökad marknad med fler aktörer är i än större behov av en regional samverkan. Det finns en oro på den danska sidan över att en tillåtande policy angående externhandel i Sverige motverkar deras egna strävanden att genom en mer restriktiv planering sörja för välmående stadskärnor.

Det är tveksamt om enskilda etableringar har någon större inverkan på den danska handeln. Exempelvis bedöms Svågertorps verksamhetsområde, trots närheten till broförbindelsen, kommersiellt sett ligga för långt ifrån Köpenhamn. Åtminstone med dagens höga avgifter för att köra över bron (Nordplan 1999).

Den samlade effekten av flera större etableringar kan emellertid vara mer allvarlig. Detta motiverar ytterligare en stark samverkan, inte enbart mellankommunalt i Skåne utan även på en större regional nivå som inbegriper Köpenhamnsområdet.

### SJÄLLAND - HUVUDSTADSOMRÅDET

Detaljhandelsanalyser på Själland visar att relativt få centra har regional betydelse för dagligvaruhandeln. Sällanköpshandeln däremot är koncentrerad till färre centra med brett urval samt till större butiker med specialiserat sortiment. Omfattningen i etablerade regionala detaljhandelscentra uppgår till nästan 40 procent av den samlade sällanköpsomsättningen i området. Dessa centra är tillgängliga med såväl kollektivtrafik som med bil.

De regionala enheterna, amten, i Huvudstadsområdet önskar att det i kommande planläggning tas hänsyn till befolkningstätheten och den sammanhängande stadsstrukturen. På så sätt kan det bli möjligt att fastställa butiksytor som är större än planlagens maximala 3000 m<sup>2</sup> bruttoyta för dagligvaruhandel och 1000 m<sup>2</sup> bruttoyta för sällanköpsvaror.

### PLANERADE HANDELSETABLERINGAR I HUVUDSTADSOMRÅDET

Inom Huvudstadsområdet finns på grund av en förväntad konsumtionsökning, ökad turisthandel samt Öresundsbrons möjligheter ett önskemål från handeln att det ska säkras stora ytor för handelsändamål. Inom gällande och pågående planer fanns det 1999 möjlighet att etablera 175000 m<sup>2</sup> respektive 170000 m<sup>2</sup> handel. (Köpenhamns kommun et al, 1999)

För att styra planerade handelsytors lokalisering och storlek gör man en uppdelning i centrum, stadsdelscentra och lokala centra. Inom dessa avgränsade områden fastställer man den maximala bruttoytan för handel samt hur mycket dagligvaru- eller sällanköpshandel som tillåts. Ny detaljhandel planeras i eller i anknytning till existerande centra och inga nya externhandelsetableringar tillåts i Huvudstadsområdet.

Även andra nordiska länder har infört restriktioner mot handel. Exempelvis har Norge infört ett tillfälligt totalstopp för handelsetableringar större än 3000 m<sup>2</sup> utanför tätortskärnorna.

# LÄNSSTYRELSENS ROLL

## LAGSTIFTNING

Länsstyrelsen har bl.a. till uppgift att samordna de mellankommunala intressena i länet. Vid stora handelsetableringar uppstår effekter som påverkar fler kommuner än den i vilken etableringen planeras. Således har Länsstyrelsen en skyldighet enligt 12 kap 1§ PBL att ingripa i dessa fall om inte den mellankommunala samordningen skett på ett lämpligt sätt.

Länsstyrelsen gör även regionala analyser och utredningar, program och annat planeringsunderlag som kan ha betydelse för hushållningen med mark och vatten i länet.

Enligt miljöbalken är Länsstyrelsen skyldig att på begäran tillhandahålla ovanstående planeringsunderlag åt de kommuner och myndigheter som ska tillämpa balken, samt åt den som är skyldig att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning (6 kap 12§ Miljöbalken). Länsstyrelsen bygger successivt upp ett underlagsmaterial, som även kommer att redovisas i digital form. Denna rapport utgör ett led i detta arbete.

Regeringen har i proposition 1997/98:165, ”Utveckling och rättvisa - en politik för storstaden på 2000-talet”, uppmärksammat handelsfrågan och konstaterar bl.a. att omstruktureringen av detaljhandeln mot större externa enheter är problematisk. Man lägger också stor vikt på den regionala aspekten och betonar det mellan-kommunala arbetet.

*”Enligt regeringens bedömning bör etablering av externa köpcentra övervägas i ett regionalt perspektiv. Det är särskilt viktigt att underlaget för beslut om etablering tydligt redovisar förväntade effekter bl.a. på trafikarbete, serviceutbud och tätortscentra både i ett mellankommunalt och lokalt perspektiv.”*

## PRAXIS

Det mellankommunala och regionala samarbetet återkommer ständigt som en av de viktigaste faktorerna för att nå en godtagbar utveckling av externhandels-etableringar. I avsaknad av lagstiftning som direkt reglerar handelsplaneringen krävs en regional samsyn i frågan.

Region Skåne utarbetade under 1998 ett förslag till policy som skulle representera en sådan samsyn vad gäller handeln i Skåne län. I policyn togs fem grundläggande villkor fram för en planerad etablering att uppfylla:

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

Policyn godtogs av de flesta inblandade men antogs inte i regionfullmäktige. Länsstyrelsen har emellertid utifrån denna policy utvecklat en praxis för hanteringen av planer som inbegriper handel. Eftersom Sverige inte som många andra har lagstiftat om externetableringar, utnyttjar Länsstyrelsen möjligheten att enligt PBL betrakta alla etableringar med över 3000 m<sup>2</sup> handelsyta som mellankommunala frågor och ställer då krav på konsekvensbeskrivningar, ofta kompletterade med trafikutredning och handelsutredning, samt yttranden från berörda kommuner.

## MILJÖEFFEKTER

### TRAFIK

En allvarlig invändning mot externa handelsetableringar är det ökade trafikarbete som de medför. I och för sig gör koncentrationen av affärer på köpcentra som Center Syd eller Burlöv Center att fler resor hade krävts ifall inköpen gjorts i flera separata affärer men trots detta alstrar besöket på köpcentrat mer trafikarbete än de resor som krävts för att ersätta det. (Ljungberg et al, 1995)

Utsläpp av koldioxid varierar med bensinförbrukningen vilken i sin tur beror på bilens hastighet. Den mest optimala hastigheten i detta avseende är 80 km/h. Vid hastigheter under 40 km/h är utsläppet av koldioxid emellertid dubbelt så stort (Forsberg et al, 1994). Bensinförbrukningen är också högre när bilen accelererar vilket innebär att den intensiva stadstrafiken där hastigheterna hela tiden varierar ger ett mycket stort bidrag till den totala mängden utsläpp. Detta kan ses som ett argument för etableringar i externa lägen, men då måste man komma ihåg att den totala körsträckan blir längre och att man på sikt kan komma att förlora möjligheten att överhuvudtaget handla utan att behöva använda bilen. Genom att bevara stadsdelscentra och de bostadsnära butikerna, och därigenom behålla möjligheten att cykla, gå eller ta bussen och handla, minimeras bilkörningen i stadstrafik vilket således ger mindre utsläpp.

### MILJÖKVALITETSMÅLEN

En fortsatt utveckling mot mer och mer bilorienterad handel motverkar på sikt miljöarbetet i Sverige. Externhandels utveckling måste ställas i kontrast mot de femton miljö kvalitetsmål som 1999 antogs av regeringen. Genom dessa har Sverige ambitionen att bli ett föregångsland för ekologiskt långsiktig och hållbar utveckling. Utvecklingen av handeln mot färre och större enheter har emellertid gått längre här än i många andra länder och det saknas en klar policy i frågan.



Målen "begränsad klimatpåverkan" och "frisk luft" är bara två av de mål som påverkas av handelsutvecklingen. Dessa syftar till att på global och lokal nivå begränsa mängden utsläpp i atmosfären, till vilka biltrafiken är starkt bidragande. Om målen ska kunna uppnås kan vi inte ha byggt in oss i en struktur där bilberoendet är onödigt stort. Miljö kvalitetsmålet "frisk luft" ska dessutom kunna nås inom en generation, dvs. inom 25 år.

Enligt miljö kvalitetsmålet "god bebyggd miljö" ska byggnader och anläggningar lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas. Detta ska kunna nås inom en generation. Även detta miljö kvalitetsmål motverkas av den nuvarande utvecklingen av externhandeln.

I beskrivningen av miljö kvalitetsmålen framhålls näringslivets betydelse för uppfyllandet av dem. Ambitionen att den ekologiska omställningen ska vara en drivkraft för ekonomisk tillväxt anses ge näringslivet en nyckelroll i arbetet. Viktiga förutsättningar för framgång är att näringslivet uppmärksammar de affärs-mässiga fördelar en tidig miljöanpassning ger och att lagar och andra styrmedel utformas så att en omställning till ekologiskt hållbar produktion verkligen gynnas.

Hållbar utveckling kan definieras som en utveckling där man tar hänsyn till miljö, sociala faktorer och ekonomisk tillväxt. Dow Jones har inrättat ett nytt index "Dow Jones Sustainable Group", som har tagit fasta på denna definition. Bortåt 230 företag finns redan med på listan (Fagerlund, 1999).

Frågan är ifall det överhuvudtaget går att, med utvecklingen mot ett ökat bilberoende, leva upp till internationella utfästelser. De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Ett av delmålen är "en god miljö", som utvecklas genom miljö kvalitetsmålen. För att uppnå dessa mål bör inriktningen vara att sträva mot ett miljöanpassat transportsystem - MaTs, som är en del av förutsättningen för ett långsiktigt hållbart samhälle. Arbetet med MaTs syftar till att minska trafikens totala miljöbelastning vilket kan ske genom en samlad genomgång av hela transportsystemet, dess miljöpåverkan och en redovisning av möjligheter att genom olika åtgärder begränsa de negativa effekterna på miljön.



## HANDEL I DETALJPLANER

För att få en uppfattning om hur mycket handel som potentiellt kan bli utbyggt i Skåne har Länsstyrelsens planmaterial inventerats. Inventeringen har begränsats till planer från 1980 och framåt pga. av den stora mängden arkivmaterial.

Många äldre detaljplaner och även en del nyare anger ingen begränsning i byggrätt, vilket leder till värden på ytor för handel som inte är realistiska.

Inventeringen ger i nuläget inget svar huruvida en plan är genomförd eller inte. Vidare inventering kan kontrollera vissa intressanta objekt och även visa på hur mycket handel som har kommit till stånd inom varje plan.

Kartan på nästa sida visar de planer som medger handel med över 3000 m<sup>2</sup> BTA (bruttoarea) och som ligger i mer eller mindre externa lägen, dvs utanför den direkta stadskärnan och med möjlighet att anlägga ett större antal parkeringsplatser. Trots arkivmaterialets knapphet kan några stora drag utläsas.

Inte helt oväntat visar undersökningen att de planer som skulle kunna inrymma stora handelsetableringar är koncentrerade till områden där befolkningen är som tätast, dvs. i Malmö- Lund- och Helsingborgsregionerna samt i närheten av centralorterna för de större kommunerna. Dessa orter är också de som har de största koncentrationerna av centrumhandel och som är besöksattraktiva av det och andra skäl. Inom de områden som ligger nära förbundna med Köpenhamn och huvudstadsområdet kan man anta att flera stora etableringar har viss regional betydelse men också att de konkurrerar främst med andra externetableringar.

Diagram 1 visar hur dessa planer fördelar sig i antal över tiden och även i vilken utsträckning markanvändningen handel har givits någon begränsning av typen: *livsmedel*, *ej livsmedel*, *skrymmande varor* etc. Antalet planer utan sådana begränsningar representeras av den övre, ljusa stapeln.

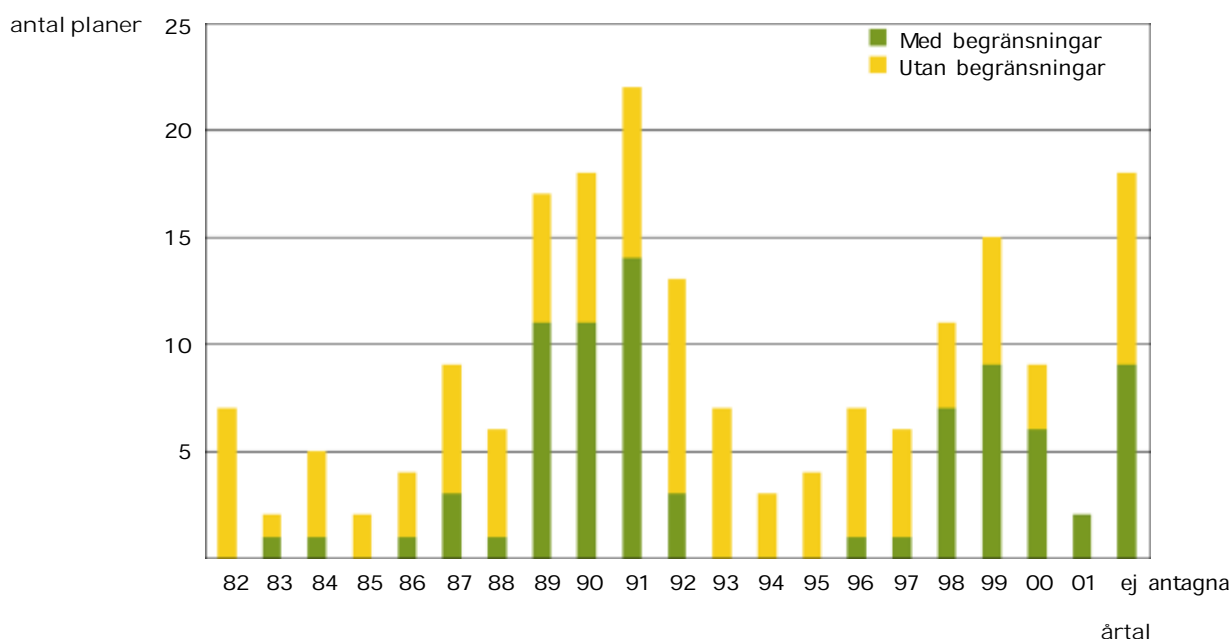
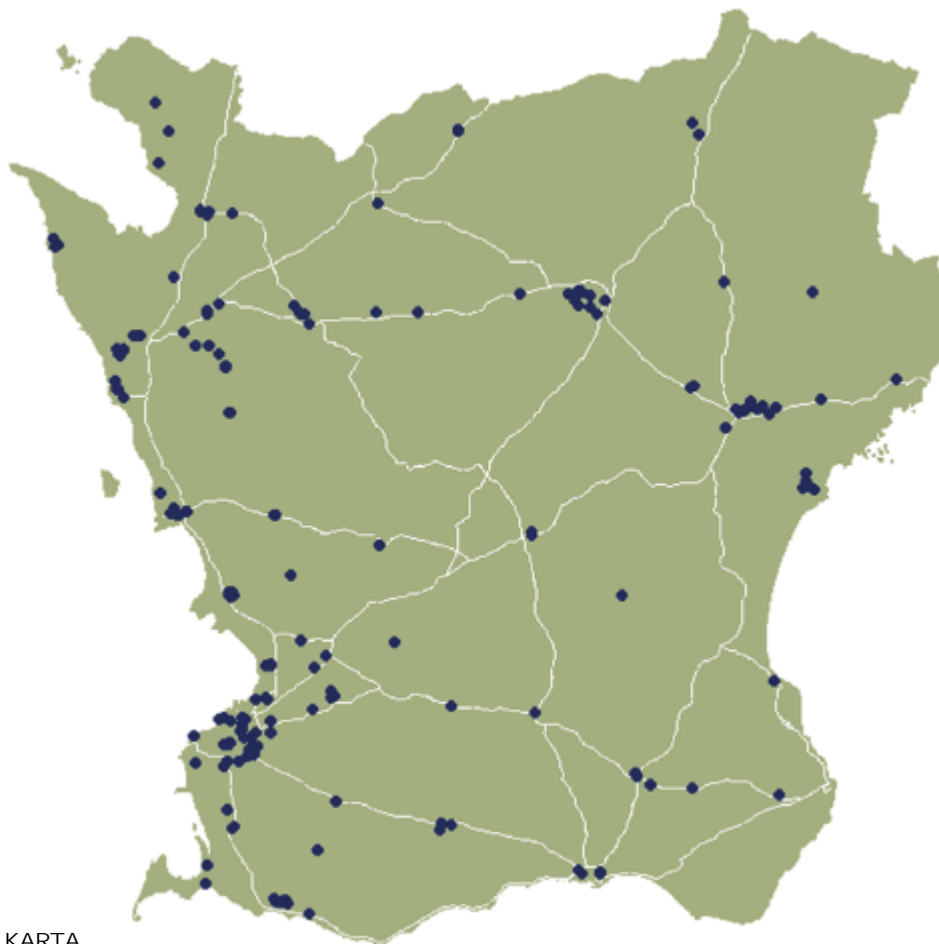


DIAGRAM 1

Antal planer i externa lägen som tillåter handel på mer än 3000 m<sup>2</sup> BTA.



KARTA  
Planer i externa lägen med minst 3000 m<sup>2</sup> BTA handel

I detta urval av planer uttrycker 30 procent klart att livsmedelshandel ej får förekomma medan endast 2 procent specificerar handel med livsmedel inom planområdet. Planer som specificerar handel med skrymmande varor eller partihandel utgör 15 procent av urvalet. Som också visas av diagrammet uttrycker drygt hälften av planerna inga begränsningar vad gäller typ av handel.

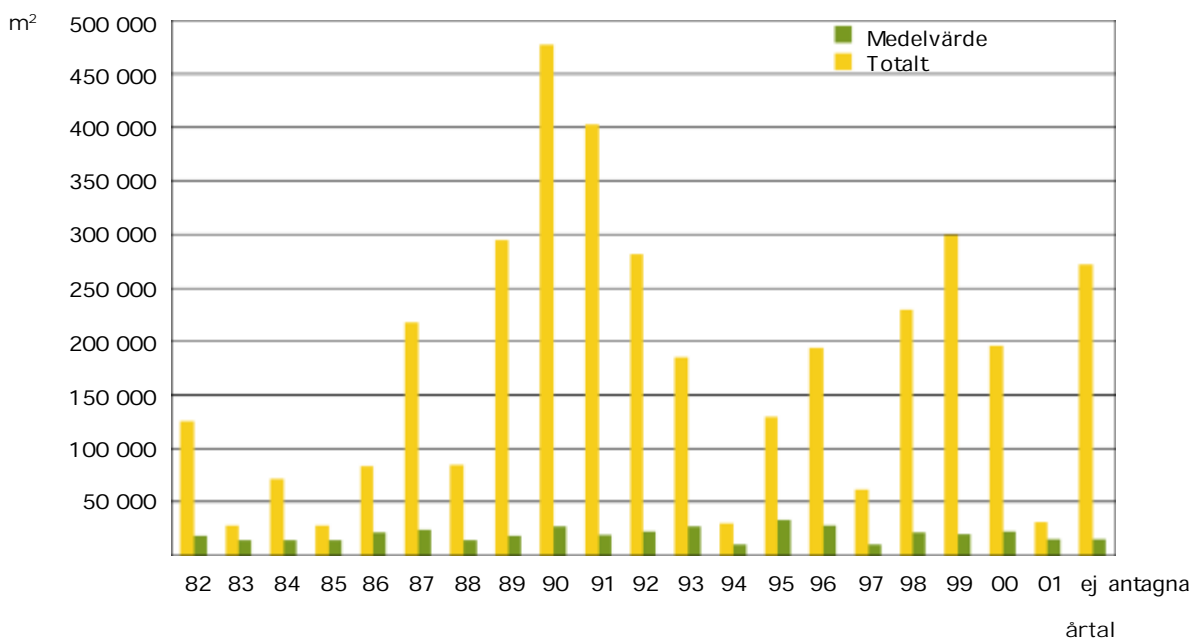


DIAGRAM 2  
Sammanlagda ytan för handel - samtliga planer i externa lägen med minst 3000 m<sup>2</sup> BTA handel

Att det är inga eller få planer mellan åren 92-96 som innehåller begränsningar av handeln beror på att man 1992 av konkurrensskäl tog bort möjligheten att i detaljplan styra vilken slags handel som etablerades i områden för handelsändamål. 1996 återfick kommunerna denna möjlighet.

Diagram 2 visar årsvis den totala handelsytan hos samma detaljplaner samt dess medelvärden.

Som väntat är antalet planer avhängigt konjunkturkurvan med en topp i slutet av 80-talet och med sin lägsta punkt under första halvan av 90-talet. Förklaringen ligger naturligtvis delvis i att man under högkonjunktur bygger mer och således detaljplanerar mer. Som framgår av diagram 3 ökar också den procentuella andelen stora handelsetableringar av det totala antalet detaljplaner under dessa perioder.

Tydligt är tendensen att man under högkonjunktur är mer benägen att planera för handelsetableringar, om än inte för direkta projekt så åtminstone för att hålla en god planberedskap för kommande intressenter. Vad händer då under en högkonjunktur om trycket är hårt från företag som vill etablera handel? Kan en kommun med många antagna detaljplaner för handelsändamål stå emot?

Sammantaget kan sägas utifrån den gjorda inventeringen att det i Skåne finns en mycket stor potential för etableringar som kan få regional betydelse. Samtidigt som trycket på vissa håll är stort från handlare som vill etablera sig i kommunen, finns det i många fall redan planlagd mark redo att tas i bruk. Planlagd mark på vilken det kan vara svårt att motivera ett avslag på en bygglovsansökan till den som vill etablera sig. Enligt 8 kap 11§ PBL får en kommun inte neka bygglov till en verksamhet om den tillåts i en detaljplan över det aktuella området. En generell översyn av de detaljplaner som tillåter handel är en förebyggande åtgärd för att undvika sådana situationer.

Med politisk förankring genom en handelspolicy eller ställningstaganden i översiktsplanen bör bedömningar från fall till fall bli mer konsekventa och rättvisa, till gagn för alla inblandade parter.

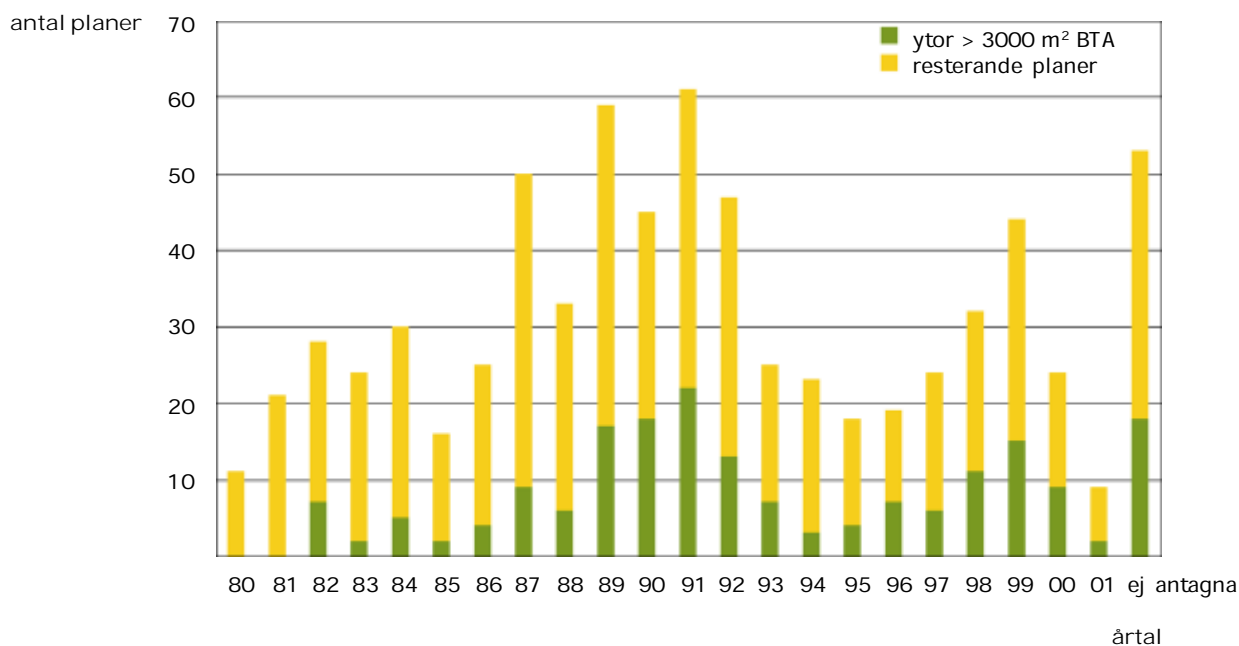


DIAGRAM 3  
Procentuell andel planer som medger stora handelsetableringar av samtliga planer med handel.



## LITTERATURFÖRTECKNING

*Dagligvarudistributionens strukturomvandling*

Svensson Tomas

Linköpings Universitet 1998

*Detaljhandeln i Malmöhus län*

Länsstyrelsen i Malmöhus län 1985

*Effekter av externa köpcentra*

Forsberg Håkan, Hagson Anders, Tornberg Jonas

CTH, STACTH 1994:1

*Externa köpcentra och deras effekt på miljö och energianvändning*

Ljungberg Christer, Sjöstrand Helena, Smidfelt Lena

LTH, Institutionen för trafikteknik 1995

*Externhandelspolicy för Skåne, remiss*

Regionförbundet Skåne 1998-09-16

*Faelles grundlag for detailhandelsplanlægningen i hovedstadsområdet*

Köpenhamns kommun, Fredriksbergs kommun, Köpenhamns amt, Roskildes amt,

Fredriksbergs Amt, 1999

*Glesbygdsbutiker i Malmöhus län*

Meddelande om samhällsplanering i Malmöhus nr2 1988

*Hela samhället - Jämställdhetsaspekter på fysisk planering*

Boverket

Rapport 1996:4

*Hållbar utveckling nytt slagord*

Fagerlund Charlotte

Sydsvenska dagbladet 991201

*IT, mat och miljö. En konsekvensanalys av elektronisk handel med dagligvaror*

Jönsson Gunilla

Naturvårdsverket Rapport 5032

*Komplettering av konsekvensutredning för Svågertorp, PM*

Nordplan 1999

*Omsättning, statistik och prognoser för handeln i Sverige*

Handelns Utredningsinstitut 1999

*Res 2000, Den nationella reseundersökningen*

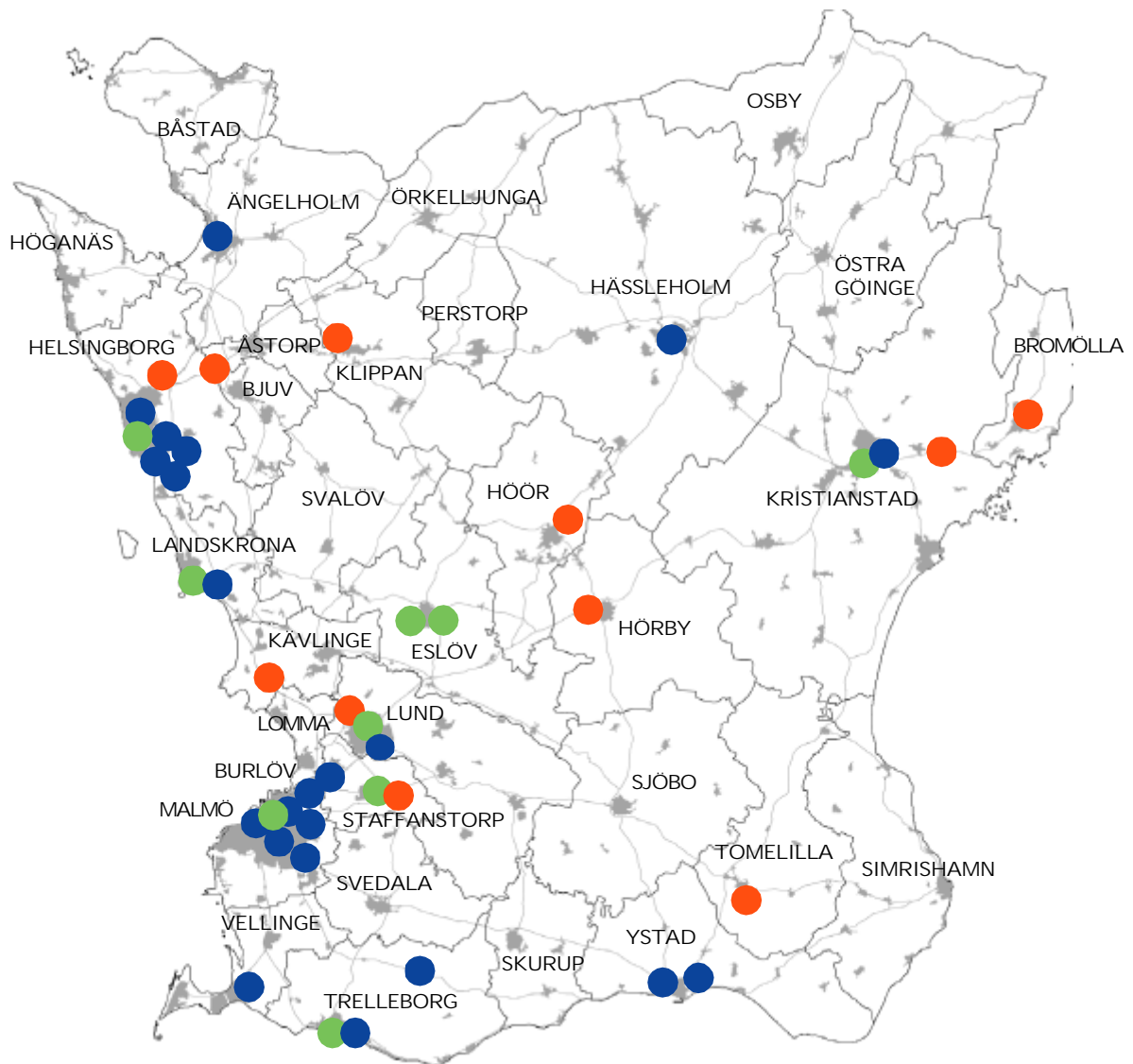
SIKA 2001

*Varuhusens segertåg*

Leijonhufvud Hans S:son

Rabén och Sjögren, Stockholm 1965

# RESULTAT AV ENKÄTUNDERSÖKNING: BEFINTLIG HANDEL



- CENTRUMHANDEL > 3000 M<sup>2</sup>
- STADSELSCENTRAN > 3000 M<sup>2</sup>
- EXTERNHANDELSETABLERING

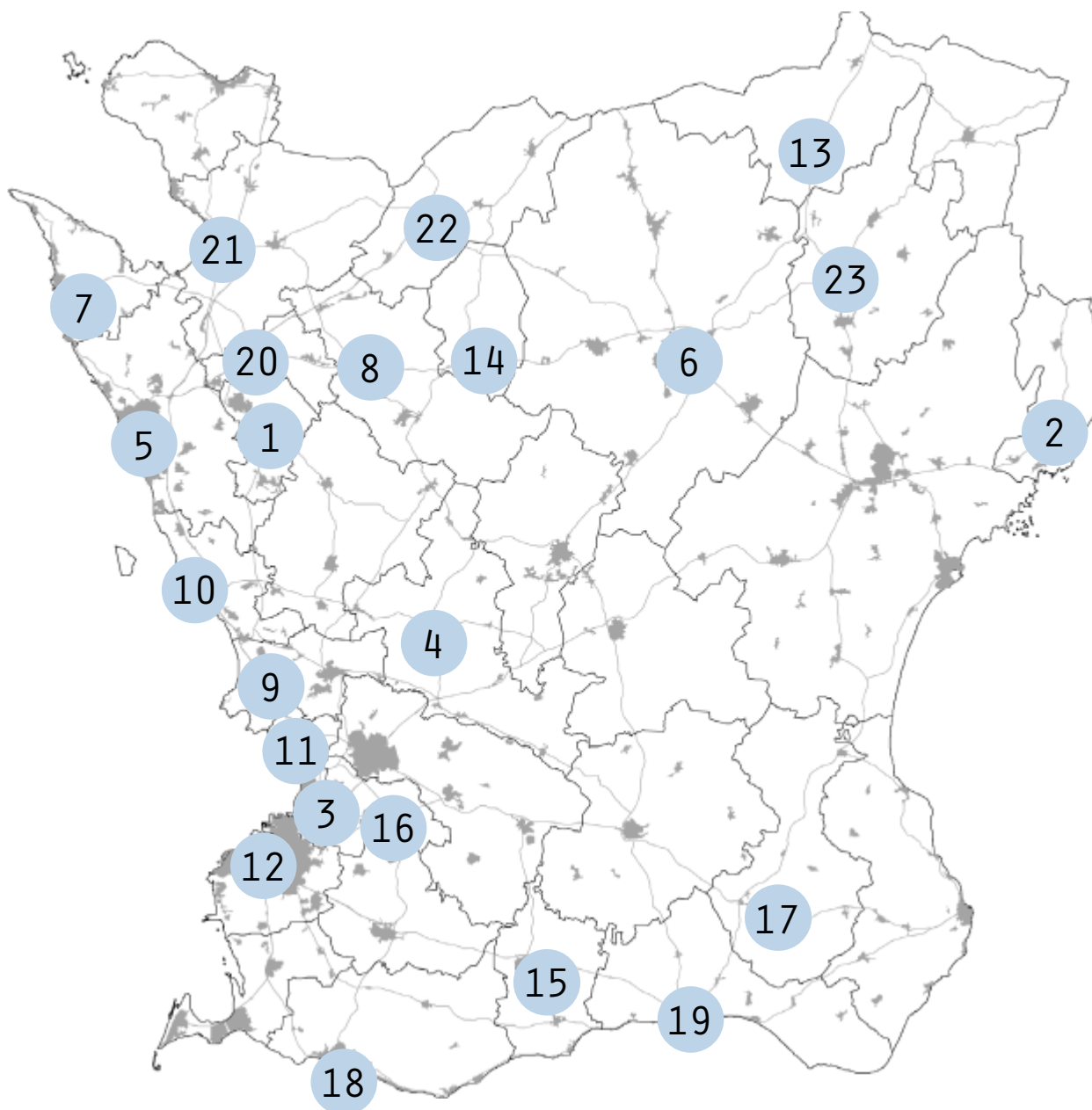
Kartan visar resultaten av enkätundersökningar gjorda av Länsstyrelsen i Skåne län under 1997 och 1999. I huvudsak bygger kartan på kommunernas egna svar och eventuella inkonsekvenser kan bero på avsaknad av gemensamma definitioner.

Nya etableringar kan ha tillkommit efter enkätundersökningens slutförande.

BILAGA

<p><b>BURLÖV</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Burlövs Center total yta: 22000 m<sup>2</sup> p-platser: 1600</li> </ul> <p>Rusta (Åkarp) total yta: 5400 m<sup>2</sup></p>	<p><b>LANDSKRONA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● yta för dagligvaruhandel: 4000 m<sup>2</sup></li> <li>● yta för dagligvaruhandel: 8000 m<sup>2</sup></li> </ul>
<p><b>BROMÖLLA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 5 butiker, total yta: 10800 m<sup>2</sup> varav livsmedel: 5000 m<sup>2</sup></li> </ul>	<p><b>LUND</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Mobilia total yta: 8500 m<sup>2</sup></li> </ul>
<p><b>ESLÖV</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● total yta 9000 m<sup>2</sup></li> </ul>	<p><b>MALMÖ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● yta för dagligvaruhandel: 35000 m<sup>2</sup> yta för sällanköpshandel: 110000 m<sup>2</sup> p-platser: 10800</li> <li>● Värnhem, Rosengård, Kronprinsen, Jägersro, Mobilia yta för dagligvaror: 36100 m<sup>2</sup> yta för sällanköpshandel: 99300 m<sup>2</sup> p-platser: 7600</li> </ul>
<p><b>HELSINGBORG</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● yta för dagligvaruhandel: 9400 m<sup>2</sup> yta för sällanköpshandel: 30900 m<sup>2</sup> p-platser: 4000</li> <li>● total yta: 24700 m<sup>2</sup></li> <li>● Väla Centrum, IKEA yta för dagligvaruhandel: 56200 m<sup>2</sup> yta för sällanköpshandel: 41200 m<sup>2</sup></li> </ul> <p>Kv Marknaden, Väla Norra total yta: 90700 m<sup>2</sup></p>	<p><b>STAFFANSTORP</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● yta för dagligvaruhandel: 3000 m<sup>2</sup></li> <li>● 4 etableringar med sällanköpsvaror, trädgårdsvaror samt möbler: 4500 - 6000 m<sup>2</sup> vardera</li> </ul>
<p><b>HÄSSLEHOLM</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Obs stormarknad, Kvantum och Maxi total yta: 22000 m<sup>2</sup></li> </ul>	<p><b>TOMELILLA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Bo Olsson total yta: 6800 m<sup>2</sup></li> </ul>
<p><b>HÖRBY</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Stormarknad total yta: 4000 m<sup>2</sup></li> </ul>	<p><b>TRELLEBORG</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● total yta: 22300 m<sup>2</sup></li> <li>● livsmedel: 7900 m<sup>2</sup> möbelförsäljning: 6700m<sup>2</sup> och 7500 m<sup>2</sup></li> </ul>
<p><b>HÖÖR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Bilema total yta 9500 m<sup>2</sup></li> </ul>	<p><b>VELLINGE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● yta för dagligvaruhandel: 5000 m<sup>2</sup></li> </ul>
<p><b>KLIPPAN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Elfdalen total yta: 9500 m<sup>2</sup></li> </ul>	<p><b>YSTAD</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● två köpcentrum: 15000 m<sup>2</sup> möbelaffär: 5500 m<sup>2</sup></li> </ul>
<p><b>KRISTIANSTAD</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Domus m.m</li> <li>● Bäst 3000 m<sup>2</sup> Maxi 8000 m<sup>2</sup></li> <li>● Ekohallen</li> </ul>	<p><b>ÅSTORP</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Hyllinge citygross total yta: 115000 m<sup>2</sup></li> </ul>
<p><b>KÄVLINGE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Center Syd yta för dagligvaruhandel: 6600 m<sup>2</sup> yta för sällanköpshandel: 24400 m<sup>2</sup> p-platser: ca 2000</li> </ul>	<p><b>ÄNGELHOLM</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Stormarknad total yta: 10500 m<sup>2</sup></li> </ul>

# RESULTAT AV ENKÄTUNDERSÖKNING: PLANERAD HANDEL



Kartan visar resultaten av enkätundersökningar gjorda av Länsstyrelsen i Skåne län under 1997 och 1999.

Vissa kompletteringar är gjorda av Länsstyrelsen där man vet att situationen har förändrats

	Finns det i er kommun antagna planer för större handelsetableringar som ännu ej är utnyttjade?	Finns det ytor som inom över-skådlig tid kan komma att planeras för dylikt ändamål?
1. BJUV	Tre planer finns, ca 2600 m <sup>2</sup>	Utökning i Ekeby
2. BROMÖLLA	-	Kommer i samband med utbyggnad av E22
3. BURLÖV	Stora Bernstorp	Tågarp ca 7000m <sup>2</sup>
4. ESLÖV	Ytterligare 5500 m <sup>2</sup> i Berga	-
5. HELSINGBORG	Totalt 371 000m <sup>2</sup>	Tre områden ca 15 000m <sup>2</sup>
6. HÄSLEHOLM	1 "halvextern" ca 4000m <sup>2</sup>	Finns men är ej aktuellt i nuläget
7. HÖGANÄS	4800 m <sup>2</sup> i centrum	-
8. KLIPPAN	En plan finns, 8000 m <sup>2</sup>	600 000 m <sup>2</sup> i Ljungbyhed
9. KÄVLINGE	25 000 m <sup>2</sup>	-
10. LANDSKRONA	Factory outlet, 22 000 m <sup>2</sup> i företagsparken Kronan	-
11. LOMMA	En vid Lomma trafikplats	-
12. MALMÖ	kv Katrinelund 12 500 m <sup>2</sup> kv Bryggeriet 3000 m <sup>2</sup> Stadens entré 19 000 m <sup>2</sup> Svågertorp 70 000 m <sup>2</sup> V. Hamnen 5000 m <sup>2</sup>	Hyllievång 35 000 m <sup>2</sup>
13. OSBY	-	10 000 m <sup>2</sup> öster om Osby
14. PERSTORP	En på 4000 m <sup>2</sup> vid 21:an	-
15. SKURUP	Teoretiskt i Elleholm	-
16. STAFFANSTORP	Viss handel i centrum	Hemmestorp ca 20 000 m <sup>2</sup>
17. TOMELILLA	Svampakorset	Ytterligare vid Svampakorset
18. TRELLEBORG	Ståstorp 66 000 m <sup>2</sup>	-
19. YSTAD	Gamla regementet 3000 m <sup>2</sup>	Kan bli aktuellt inom bla. hamnområdet
20. ÅSTORP	Finns flera, totalt 15 000 m <sup>2</sup>	-
21. ÄNGELHOLM	Tre planer finns	-
22. ÖRKELLJUNGA	11 500 m <sup>2</sup> vid E4, aj aktuell	-
23. ÖSTRA GÖINGE	-	Finns men är ej aktuellt i nuläget



- 2001:1 Test av System Aqua 2000 Skåne. *Miljöenheten*
- 2001:2 Utsläpp till luft från stora punktkällor i Skåne. *Miljöenheten*
- 2001:3 Fakta om kvinnor och män i Skåne. *Samhällsbyggnadsenheten*
- 2001:4 Övervakning av fladdermöss i Skåne. Rapport för 2000. *Miljöenheten*
- 2001:5 Inventering av häckande kustfåglar i anslutning till det marina naturreservatet i Falsterbohalvöns havsområde – verksamhetsrapport för 2000. *Miljöenheten*
- 2001:6 Lokala investeringsprogram i Skåne 1998-2002. *Miljöenheten*
- 2001:7 Undersökning av den djupare mjukbottenfaunan inom Kullabergs marina reservat 1999. *Miljöenheten*
- 2001:8 Undersökning av den djupare mjukbottenfaunan inom Hallands Väderö marina reservat 1999. *Miljöenheten*
- 2001:9 Nationell och regional miljöövervakning i Skåne län. *Miljöenheten*
- 2001:10 Inventering av vanlig groda och åkergroda i Skåne län 2000. *Miljöenheten*
- 2001:11 Råd och annat personligt stöd, LSS. Tillsyn genomförd över verksamheten i region Skåne. *Samhällsbyggnadsenheten*
- 2001:12 Natura 2000 i Skåne, delrapport 4. *Miljöenheten*
- 2001:13 Landmollusker på Stenshuvud. En inventering av arterna på 1990-talet och i jämförelse med 1820-1950. *Miljöenheten*
- 2001:14 Jämställhetsstrategi för Skåne 2001-2003. *Samhällsbyggnadsenheten*
- 2001:15 Årsrapport 2000. Socialtjänsten i Skåne län. *Samhällsbyggnadsenheten*
- 2001:16 Effekttuppföljning i kalkade och icke kalkade vatten, vinter 2001. *Miljöenheten*
- 2001:17 Undersökning av grund makrofauna och ålgräs inom Falsterbohalvöns marina reservat 2000. *Miljöenheten*
- 2001:18 Kulturmiljöarbete i skånska kommuner. *Miljöenheten*
- 2001:19 Kullabergs marina reservat – undersökningar 2000. *Miljöenheten*
- 2001:20 Reservat Hallands Väderö – marina undersökningar 2000. *Miljöenheten*
- 2001:21 Stoffmätningar i Landskrona 2000. *Miljöenheten*
- 2001:22 Insatser till personer med psykiska funktionshinder i SDF Centrum, Malmö. *Samhällsbyggnadsenheten*
- 2001:23 Kort rapport: Psykiatri och socialtjänst i samverkan. En uppföljning av psykiatri i Malmö. *Samhällsbyggnadsenheten*
- 2001:24 Jämställdhet – drivkraft för utveckling och tillväxt i Skåne. *Samhällsbyggnadsenheten*
- 2001:25 Länsrapport 2000 inom alkoholområdet, Skåne län. *Samhällsbyggnadsenheten*
- 2001:26 Luftföroreningar i Skåne 1908-1998. *Miljöenheten*
- 2001:27 Enskild vård i Skåne. *Samhällsbyggnadsenheten*
- 2001:28 Utvärdering av missbruks- och ungdomsprojekt som erhållit bidrag från Länsstyrelsen i Skåne län under åren 1994-1999. *Samhällsbyggnadsenheten*
- 2001:29 "Kvinnofrid i vår tid? – Skånska insatser och samverkan mot våldet mot kvinnor". *Samhällsbyggnadsenheten*
- 2001:30 Effekttuppföljning i kalkade och icke kalkade vatten, våren 2001. *Miljöenheten*
- 2001:31 Riskstudier av farligt gods – transporter på större stråk av väg och järnväg. *Samhällsbyggnadsenheten*
- 2001:32 Jämställdhetstimmen i Skåne 2001. *Samhällsbyggnadsenheten*
- 2001:33 Bottenfauna i Skåne län 2000. *Miljöenheten*
- 2001:34 Biologisk återställning i kalkade vatten, reviderad plan för perioden 2000-2004. *Miljöenheten*
- 2001:35 Skånes kustområde- ett nationallandskap. *Samhällsbyggnadsenheten*
- 2001:36 Egeside-området, med Härnests ängar/Pulken, Yngsjö fäläd, Egeside sjö och Helge å, i Kristianstads vattenrike. *Miljöenheten*
- 2001:37 Rinkaby ängar, med del av Horna ängar, I Kristianstads vattenrike. *Miljöenheten*
- 2001:38 Landlevande mollusker i Kristianstads vattenrike. *Miljöenheten*
- 2001:39 Användning, utsläpp och transport av arsenik, bly, kadmium och kvicksilver i Skåne. *Miljöenheten*
- 2001:40 Ej verkställda beslut och domar till äldre och funktionshindrade. *Samhällsbyggnadsenheten*
- 2001:41 Äldreomsorgen – en fråga om rättssäkerhet. *Samhällsbyggnadsenheten*
- 2001:42 Inventering av vanlig groda och åkergroda i Skåne 2001. *Miljöenheten*
- 2001:43 Effekttuppföljning i kalkade och icke kalkade vatten, sommar 2001. *Miljöenheten*
- 2001:44 En regional överblick – kartläggning och analys av regionala frågor. *Samhällsbyggnadsenheten*
- 2001:45 Skånes värdefulla jordbruksmark – tätortsexpansion, utbyggnad av infrastrukturen för högt klassade åkermark från 1960 till nutid. *Samhällsbyggnadsenheten*
- 2001:46 Utvärdering av Miljövårdsprogram för Skåne 1995. *Miljöenheten*
- 2001:47 Intern självutvärdering av Miljövårdsprogram för Skåne 1995. *Miljöenheten*
- 2001:48 Att bygga Skånes framtid. Miljötillståndet i Skåne – årsrapport 2001. *Miljöenheten*
- 2001:49 Länsprogram för miljöövervakning i Skåne län 2002-2006. *Miljöenheten*



---

Kungsgatan 13, 205 15 Malmö  
Ö. Boulevarden 62 A, 291 86 Kristianstad  
tel vx. 040-25 20 00 / 044-25 00 00  
<http://www.m.lst.se>

Skåne i utveckling 2001:50