

# Permanent stop for lavprisvarehuse?

af:

Civilingeniører i Planlægning (Aalborg Universitet)

Brian Høj

Jakob Nielsen

Lars Berg Møller

## **Permanent stop for lavprisvarehuse**

I vores afgangsprøve om detailhandelsstruktur, har vi undersøgt lavprisvarehuses trafikale- og forsyningsmæssige konsekvenser og belyst det mulige indhold af en fremtidig detailhandelsstruktur.

Arbejdet viser, at det midlertidige stop for opførelsen af større detailhandelsenheder, som miljøministeren har taget initiativ til, er på sin plads. Der er ud fra trafikale- og dermed miljømæssige betragtninger, god grund til at lede efter et mere skånsomt alternativ til lavprisvarehusene.

Udover at vise de uheldige trafikale konsekvenser af den nuværende detailhandelsudvikling, beskriver rapporten også, at amternes detailhandelsplanlægning ikke efterlever Planlovens krav. En af årsagerne er, at Miljø- og Energiministeriet kun foretager en formel godkendelse af regionplanerne, og dermed ikke udfylder den overordnede rolle som rammestyringsprincippet er afhængig af.

Derudover indeholder rapporten bud på, hvilke ting der bør indgå i tilrettelæggelsen af den fremtidige detailhandel. Her lægges der vægt på, at den fremtidige detailhandel bliver forsøgt planlagt opført således, at der bliver en sammenhæng mellem oplandets og detailhandelens størrelse.

### **lavprisvarehusene ér trafikskabende**

Hovedresultatet af trafikundersøgelserne er, at for husstande med bilrådighed, kører brugere af lavprisvarehuse 55 % mere til indkøb end 'ikke-brugere'.

Undersøgelsen er lavet som en telefoninterviewundersøgelse i Esbjergområdet, hvor 300 husstandes transportvaner i forbindelse med Indkøb er blevet kortlagt og analyseret. Undersøgelsen skelner mellem transportarbejde til indkøb i lavprisvarehuse og transportarbejde til øvrige indkøb.

Personer der handler i lavprisvarehusene, har, udover et stort biltransportarbejde til indkøbene i lavprisvarehusene et næsten ligeså stort biltransportarbejde til 'øvrige indkøb' som dem der ikke bruger lavprisvarehusene. Det betyder at lavprisvarehusene ikke blot 'flytter' transportarbejdet, men reelt resulterer i en øget anvendelse af bilen.

### **250% forøgelse i omegnskommunerne**

Den store stigning i bilpersontransportarbejdet til indkøb sker reelt i omegnskommunerne. **Personer der bor i omegnskommunerne og handler i lavprisvarehusene kører gennemsnitligt 250% mere til Indkøb end de personer i omegnskommunerne der ikke handler der.** En lige så væsentlig konklusion på undersøgelsen er, at det samlede bilpersontransportarbejde til indkøb for ikke-brugere af lavprisvarehuset, ikke er højere i omegnskommunerne end i hovedkommunerne (den kommune lavprisvarehuset ligger i). Det tyder på, at netop lavprisvarehusene, i væsentlig grad, er med til at skabe en ekstra biltrafik mellem omegnskommunerne og de store byer der har lavprisvarehusene.

### **Mange handler i lavprisvarehusene**

Af de interviewede, der alle har adgang til bil i husstanden, men i øvrigt er valgt tilfældigt, har 85% af de adspurgte i hovedkommunen (Esbjerg) besøgt lavprisvarehuset mindst 1 gang på 2 mdr. Af de adspurgte i omegnskommunerne er denne andel ca. 50%. I betragtning af den voldsomme øgning af biltransportarbejdet som anvendelsen af lavprisvarehusene som nævnt resulterer i, betyder den store anvendelse i både by og omegnskommunerne at der er tale om en betydelig faktor i forbindelse med væksten i transportarbejdet - et fænomen som det netop er målet at nedbringe.

### **Brug for et landsplandirektiv**

Rapporten opfordrer Miljø- og Energiministeriet til at gøre brug af muligheden for at lave et landsplandirektiv, og i den forbindelse bliver det slået fast, "at der på baggrund af de foretagne undersøgelser, er argumenter for at standse en yderligere udbygning med store butikskoncepter med både daglig og udvalgsvarer".

Rapporten anbefaler, at man i forbindelse med et landsplandirektiv overdrager planlægning og beslutninger om store butiksenheder til det statslige niveau. Et sådant direktiv skal forholde sig til, hvor der er en planmæssig begrundelse for at placere lavprisvarehuse. En højere grad af overordnet planlægning og styring af udviklingen i antal og placering af lavprisvarehuse, er nødvendig for at undgå at amter og kommuner konkurrerer indbyrdes, til skade for miljø og forsyningssikkerhed.

### **Regionplanerne forpligter ikke**

Regionplanlægningen indtager en afgørende overordnet rolle. Gennem analyse af de 14 danske regionplaner af 4. generation, fremgår det, at ingen af de danske amter går særlig nuanceret til værks, når der skal tages stilling til den fremtidige detailhandelsudvikling. Dette er alvorligt idet det dermed er op til de enkelte kommuner at planlægge for detailhandelsstrukturen, hvorved der let skabes blokeringer for en sammenhængende og mere overordnet struktur.

Planloven påbyder at regionplanerne skal indeholde retningslinier for beliggenhed og maksimale størrelser af den enkelte butiksvirksomhed indenfor de forudsatte butiksoplande. Det er kritisabelt at kun to af landets 14 regionplaner konkret forholder sig til dette. Herved omgår resten af amtsrådene kravet om at der skal tages stilling til detailhandelsudviklingen. I stedet udskydes de over-

ordnede beslutninger indtil der opstår et investorønske om investering i et konkret projekt. Det er netop disse situationer der giver en ad-hoc planlægning, som er samfundsmæssig uønsket.

Den mangelfulde regionplanlægning på detailhandelsområdet, der ikke støttes af nogen form for kortlægning eller konsekvensvurdering, virker ofte 'pligt-betonet'. På baggrund af, at de fleste amter omtaler lokalforsyningen som et vigtigt politisk mål, er der således en ringe sammenhæng mellem mål og midler, idet de manglende retningslinier - modsat målet - vil virke som en meget liberal lokaliseringspolitik overfor store detailhandelsenheder.

### **Pro-forma godkendelser**

Regionplanlægningen er godt igang med at skabe et 'tag-selv-bord' for investorer. Kampen om de store butiksenheder, der bla. er sat igang pga. frygten for naboamtets dispositioner er naturligvis hæmmende for en planlægning i amterne, der i højere grad burde tage udgangspunkt i de enkelte regioners ønsker til udviklingen.

Ifølge rammestyringsprincippet skal der hele tiden foregå -en tilpasning mellem det statslige og amtslige niveau, således at regionernes dispositioner ligger indenfor de ønsker, der fra statslig side er vedtaget. Derfor er det vigtigt at kontrollere den amtslige planlægning og påpege evt. mangler eller uacceptable forhold.

### **Et skridt i den rigtige retning**

Mangelen på overordnede retningslinier har, sammen med proforma godkendelser af regionplanerne været nogle af årsagerne til, at amterne har været ude i en konkurrencesituation om de større detailhandelsenheder. Nødvendigheden af 'tænkepausen' er derfor også et resultat af Ministeriets egen rolle. Under alle omstændigheder er det spændende, hvad resultatet af den begyndende statslige interesse for detailhandelens udvikling bliver, og det udredningsarbejde der er igangsat i forbindelse med det midlertidige stop for godkendelse af planer for større detailhandelsenheder, må ses som et skridt i den rigtige retning.

### **Ikke kun lavprisvarehuse**

Den overordnede planlægning skal også idag være en balancegang mellem, på den ene side forbrugernes frie valg og krav på varer der ikke er unødigt dyre, og på den anden side et ønske om at fremme en 'bæredygtig' udvikling. Det betyder bla. en nedbringelse af behovet for transport og sikring af indkøbsmulighederne for de svageste grupper.

Diskussionen om fremtidens detailhandelsstruktur, bør ikke kun være diskussionen om lavprisvarehusene, men en mere nuanceret vurdering af, hvordan man sikrer en sammenhæng mellem detailhandelens størrelse og kunde underlaget i nærøplandene.