Sveriges Arkitekter
Storgatan 41
Box 5027
102 41 Stockholm

kansli@arkitekt.se
08-505 577 00

www.arkitekt.se

Sveriges Arkitekter

Regeringskansliet
li.remissvar@regeringskansliet.se
kopia: li.jl@regeringskansliet.se
Dnr LI2026/00742

Stockholm, 2026.10.27

Remissvar på Åtgärder för att förbättra förutsättningarna för etablering av dagligvarubutiker

Sveriges Arkitekter är ett fackförbund och en intresseorganisation som driver Sveriges arkitekters gemensamma frågor – från studietiden och genom hela yrkeslivet. Vi står upp för arkitekternas arbetsvillkor och driver kårens intressen för att åstadkomma vackra, hållbara och välfungerande livsmiljöer.

Sveriges Arkitekters synpunkter

Konkurrensverket har lämnat förslag på åtgärder för att förbättra förutsättningarna för etablering av dagligvarubutiker (Konkurrensverkets förslag från rapport 2026:4, förkortat rapporten).

Sveriges Arkitekter är positiva till att Konkurrensverket tagit fram en vägledning (Hur kommuner kan främja etablering av dagligvarubutiker – en praktisk vägledning, förkortat vägledningen) men anser att den behöver utvecklas. Särskilt behöver dagligvarubutikens betydelse för en levande stad och bygd synliggöras och samhällsplaneringens komplexitet lyftas.

Förbundet är negativa till förslaget att dagligvaruhandeln föreslås få en särställning i översiktsplanearbetet och att ändringar av detaljplaner från industri till dagligvaruhandel ska prioriteras hos kommunerna

Vi utvecklar våra synpunkter nedan.

Dagligvarubutikens betydelse för en levande stad

Vi har förståelse för att livsmedelsaktörerna ofta vill nyetablera sig perifert och i industriområden där markpriserna typiskt sätt är lägre än i mer centrala områden i staden där markpriserna är högre. Att det är här deras affär går ihop.

Men långsiktigt hållbart samhällsbyggande åstadkoms inte när kortsiktiga ekonomiska överväganden understålls långsiktigt hållbara och levande livsmiljöer. Vi är därför negativa till att dagligvaruhandeln enligt förslaget ges en särställning i översiktsplanen. Inte ens samhällsservice som skolor och förskolor, äldreboenden eller kultur- och fritidsverksamhet är utpekade att framgå av översiktsplanen.

Vägledningen tar i löptext upp behovet av analys av dagligvaruhandeln på en viss plats utifrån en helhetsbild av bland annat åldersprofil, disponibel inkomst,

bostadssituation och pendlingsmönster (vägledningen s. 32). Vi anser att lokal analys som sådant behöver lyftas fram tydligare i vägledningen och att fler parametrar än storlek och utbud behöver beskrivas för att fånga dagligvarubutikens betydelse för människorna som bor i dess närhet. Vi är övertygade om att en kunskapsdjup och nyanserad vägledning skulle förbättra konkurrensen på lång sikt och hand i hand med att utveckla och styra för levande städer.

Dagligvarubutikens betydelse för en levande bygd

Utanför staden – i mindre samhällen, byar och på landsbygden – har dagligvarubutiken oftast en bredare betydelse för människorna i dess närhet än en butik med dagligvaror. Det kan handla om en plats för trygghet, en möjlighet till information och en organisation som bygger robusthet för kris. Ett konkret exempel är livsmedelsbutiken i Lillhärad i Härjedalen som blev samlingspunkten vid skogsbränderna 2018.[1] Ett annat är Uppsalas nio servicepunkter[2]. Regeringen har även lyft dagligvarubutikernas särskilda betydelse på landsbygden genom ett finansiellt stöd.[3]

Det handlar alltså om platser med en, unik butik. Att, som Konkurrensverket gör, utmåla situationen som ett konkurrensproblem är att trycka det urbana perspektivet på en livsmiljö där dagligvarubutiken är så mycket mer för de boende och de som verkar i dess närhet. Att tvinga dessa kommuner att i sin översiktsplan planera explicit för effektiv konkurrens för dagligvarubutiker anser vi är särskilt negativt för en levande bygd.

Komplettera med goda exempel från hela Sverige

Samtidigt har vi förståelse för att de samhällen där marknaden inte är mättad med en dagligvarubutik, alltså där det finns förutsättningar för en ytterligare livskraftig butik, behöver adresseras i kontexten ökad konkurrens. I stället för att kräva ett översiksplanearbete för situationen, föreslår vi att Konkurrensverket kompletterar sin vägledning med en eller ett par goda exempel från sådan kontext.

De exempel som Konkurrensverket lyfter i avsnittet Lär av varandra (vägledningen s. 54 – 61) är nämligen endast representanter från storstaden och större städer (Stockholm, Göteborg och Jönköping). För att nå ut och vara

[1] https://catalog.lansstyrelsen.se/store/35/resource/107 sid. 5
[2] https://www.uppsala.se/servicepunkter
[3] https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/12/mer-stod-for-battre-service/

relevant för fler kommuner föreslår vi att goda exempel också från mindre städer/tätorter och pendlingskommuner lyfts. Dessa kan med fördel exemplifieras med konkreta lyckade processer där etablering av ny, konkurrensbidragande, dagligvaruhandel varit en del. Kanske kan exempelvis Sigtuna stadsängar[4] (en ny stadsdel där lågprisbutiken Lidl etablerat sig med ett nytt butikskoncept framtaget tillsammans med Link Arkitektur[5]) vara ett sådant detaljplane- och genomfört byggexempel.

Samhällsplaneringens komplexitet

I avsnittet med indikatorer exemplifieras dessa med Halmstad respektive Södertälje. Det är förvisso bra att läsaren ges en teknisk förståelse för utfall av indikatorerna i två olika fall, men vi är kritiska till att verklighetens utmaningar inte beskrivs. I stället går Konkurrensverket så långt att de skriver att ”fler butiker kan behövas för att konkurrens ska bli bättre”, även om de garderar med ett ”[r]esultatet bör vägas samman med övriga indikatorer och förhållanden i kommunen” (Vägledningen s. 31). För Halmstads del handlar utmaningarna exempelvis som en pågående butiksdöd och ökat antal tomställda lokaler i centrum.

Genom att inte problematisera faktiska förhållanden anser vi att komplexiteten i samhällsplaneringen inte framställs rättvist och nyanserat. En sådan sorts förenkling gynnar inte utvecklingen av en långsiktigt hållbar stadsplanering och undergräver möjligheterna till ömsesidigt förståelse för olika aktörers olika behov, uppdrag och ansvar.

Externhandel kan slå ut både centrum och landsbygd

Samhällsplaneringens komplexitet kommer, i fråga om dagligvarubutiker, till uttryck i risken att externhandel med lågprisbutiker slår ut butiker i en annan del av samhället. Den risken är reell, och gäller både samhällets centrum och landsbygden.

För att exemplifiera bifogas en artikel från Hallandsposten (se bilaga) som kort fångar handelns väsen och betydelse i planeringen, särskilt relationen mellan stadskärna och externhandel, och också med Halmstad som exempel. Den har

[4] Sigtuna stadsängar, detaljplan C180.
https://sigtuna.seplan.se/plan/1#/detaljplanid/535
[5] https://linkarkitektur.com/se/projekt/lidl-sigtuna-stadsangar

några år på nacken, men är fortfarande lika aktuell, och en nyare artikel[6] berättar om butiksdöden i centrum.

Vi nämnde Uppsala ovan som ett gott exempel på strategi för landsbygden. Samtidigt är stad och landsbygd sammanflätade, och från Uppsala finns också ett konkret exempel där en externt lokaliserad dagligvaruhandel (Gnista) slagit ut en lokal landsbygdshandel (Gunsta).

Äldre exempel där externhandel, och då särskilt dagligvaruhandel, mycket negativt påverkat småsamhällens centrum är Töcksfors i Värmland respektive Löddeköpinge i Skåne.

Vi anser att detta måste uppmärksammas och utvecklas i en rapport som Konkurrensverkets och också problematiseras i tillhörande vägledning.

Köravstånd kan inte vara en given utgångspunkt för stadsplanering
Sveriges Arkitekter tycker det är positivt att Konkurrensverket i sin vägledning tagit fram ett förslag på indikatorer för konkurrens då dessa ökar förståelsen för vilka parametrar som bidrar.

Vi är dock kritiska till indikator 5 som mäter andel av befolkningen som har möjlighet att välja mellan olika dagligvarubutiker med "rimligt köravstånd". Genom att bilen används som måttstock i ett stadsplaneringssammanhang är det också bilnormen som normaliseras och bilden som blir föremål för lösningen för det problem som identifierats. Inom stadsplaneringen idag används andra och bredare tillgänglighetsaspekter, där hälsobetydelsen av fysisk aktivitet, begränsningar i rörlighet för vissa grupper och tillgång till kollektivtrafik tillmäts stor betydelse. Att se tillgänglighet och möjlighet att välja genom andra perspektiv än bilens öppnar upp för andra stadsplanelösningar än sådana formade för bilen. Vi är därför kritiska till att bilnormen är utgångspunkten i föreslaget index då detta i sig ofta står i konflikt med och motverkar kommunernas arbete för långsiktigt hållbara livsmiljöer.

Se kopplingen mellan fysisk aktivitet och lokalisering av dagligvarubutiker
Folkhälsomyndigheten beskriver hur samhällsplanering är viktig för att främja rörelse och pekar bland annat på betydelsen av närhet till bland annat

[6] https://www.hallandsposten.se/asikter/ledare/ar-kronisk-butiksdod-odet-for-halmstads-stadskarna.63b6760e-8ab1-4115-a71c-c1634cc7f49a

handel.[7] Myndigheten konstaterar att områden med tung trafik, få grönområden eller bristande förbindelser mellan bostäder och service (typiskt sätt externhandels- och industriområden, vår anmärkning) gör det svårt att gå och cykla och därmed minskar möjligheterna till vardagsrörelse. De poängterar att detta särskilt får konsekvenser för barn, äldre och personer med nedsatt rörelseförmåga.

Därför vill vi trycka på dagligvaruhandelns betydelse som målpunkt för vardaglig rörelse. Och vi vill särskilt påpeka att frågan om planändring från industri till dagligvaruhandel, som Konkurrensverket föreslås ska prioriteras av kommunerna (vägledningen s. 51), bland annat är kopplat till frågan om fysisk aktivitet och bristande närhet för vissa medborgare med en sådan lokalisering. Vi är därför kritiska mot denna föreslagna prioritering då den riskerar att prioritera dessa planer framför planer som är mer långsiktigt hållbara.

Involvera och ta vara på Boverket mer

Avslutningsvis tror vi att ett tätare samarbete mellan Konkurrensverket och Boverket i frågan skulle förbättra förutsättningarna att nå ut till kommunerna. Boverkets PBL-Kunskapsbanken är "to-go-to" för kommunerna och är en mer framgångsrik kanal än genom Konkurrensverkets webb.

Vi föreslår därför att den framtagna vägledningen utvecklas med våra förslag ovan, tar vara på den del av informationen i Boverkets äldre vägledning *Planera för handel* som är aktuell och relevant, samlar detta och placerar helheten hos Boverket.

Tobias Olsson
Förbundsdirektör

Anki Kaplan Wikström
Samhällspolitisk utredare

[7] https://www.folkhalsomyndigheten.se/vara-amnesomraden/fysisk-aktivitet-och-stillasittande/samhallsplanering-sa-har-kan-rorelse-framjas/

HALMSTAD
Nyhetschef: Cicki Gustafsson, tel: 010-471 51 55 • Redaktionen, tel: 010-471 51 50
Nattredaktionen, tel: 010-471 51 51 • E-post: redaktionen@hallandsposten.se

Tipstelefon: 010-471 51 50
E-post: tipsahp@hallandsposten.se • MMS/SMS: 72010, inled med "HP tips"



Bilder: ANDERS ANDERSSON/ARKIV & ROGER LARSSON/ARKIV

MÖTESPLATSER. Var kommer framtidens Halmstadbor att handla, roa sig, mötas och bli förälskade? Kommer city att vara den självklara mötesplatsen eller är det snarare Eurostop och Flygstaden som lockar?

Kraftiga reaktioner när city förändras men inte när köpcentrum byggs

Halmstad vill bli årets stadskärna 2020. Men stadskärnans framgång är nära kopplad till Flygstaden och Eurostop, menar arkitekten och stadsplaneraren Måns Tham. HP har bett honom beskriva handelsområdenas långsiktiga påverkan på Halmstad.

När Göran Persson lanserade det Gröna folkhemmet, visionen om den omsorgsfullt planerade hållbara staden, pågick redan den största förändringen av det svenska stadslandskapet sen city saneringarna.

Mellan 2000 och 2012 fördubbladesi handelsytan i svenska köpcentrum och handelsområden. Trots den stora fysiska förändringen så ändras inte städernas självbild. På sykort och reklambroschyrer ser vi samma gamla rådhus och domkyrkor. Ibland kompletteras de av en ny prestigebyggnad, som stadsbiblioteket i Halmstad.

Parallellt med att stadskärnorna renoverats och stängts av för bilister så har vardagslivets måsten och ärenden flyttat ut till storskaliga handelsområden som till form och innehåll inte skiljer Halmstad, Lund, eller Sundsvall från varandra. Inte heller skiljer de sig från ett handelsområde utanför Rotterdam eller längs en motorväg i New Jersey.

Handeln har alltid varit tätt sammankopplad med en stads infrastruktur. Hallands städer har vuxit vid ånarnas mynningar. I och med E6 och Västkustbanan har städerna mellan Malmö och Göteborg fått nya förutsättningar. Halmstad och Varberg har behållit stationen i staden medan Laholm och Falkenberg har fått nya stationslägen vid motorvägen, en omflyttning som över tid förändrar städerna i grunden.

MÅNGA STÄDER HAR uppstått kring handel i en vägkorsning eller i en tågknut. Med ökad bil- och lastbilstrafik har många städer byggt förbifarter för att rädda stadsmiljön. Samtidigt har torg och storgator blivit gågator. Därefter flyttar handeln efter trafiken till motorleden runt stan och sedan följer kollektivtrafiken efter handeln. 1991 öppnade Eurostop längs E 6. Under 2010-talet kom den snabba tillväxten i Flygstaden och nu håller Eurostop på att tredubbla sina butiker.

När nya handelsområden skall byggas och få tillstånd av politiker framhålls ofta att staden bör bli en destination som lockar även boendei grannkommunet. Det innebär att Hallands städer släss om samma köpkraft med allt större köpcentrum. En strategi som går stick i stäv med en regional samplanering, där hållbarhet och lokala starka ekonomier är målet. De som tjänar på att Varbergs boråker till Eurostop för att handla är framförallt fastighetsägare, inte Halland. Många fastighetsägare som driver köpcentrum är multinationella bolag utan annan lokal förankring. Så är det bland annat med Eurostop och med många av de handelsområden som ligger runt IKEA-varuhus och ägs av Ikeas fastighetsbolag.

> *"Hallands städer släss om samma köpkraft med allt större köpcentrum."*

Fastighetsägarens mål är att äga den viktigaste handelsplatsen i varje region för att på så vis få hyresgäster som betalar hög hyra och inte ser någon möjlighet att vara någon annanstans än just där. De globala fastighetsägarnas ekonomi är ofta många gånger större än hela den aktuella stadens ekonomi där de önskar etablera sig. Få kommuner vågar styra när IKEA knackar på, trots att stadens långsiktiga planering inte är i fastighetsbolagets intresse. Nya arbetsplatser lockar politikerna trots att det försvinner arbetsplatser i butiker centralt eller i grannorternas butiker.

STÄDER BLIR ALLT mer kopplade till sin region. Det har centrumutvecklare förstått medan kommunerna inte hängt med.

Samtidigt som utvecklingen av externa köpcentrum sker under relativ tystnad på öde platser med få grannar så kan diskussionen om stadsutvecklingen gå hög när det gäller betydligt mindre projekt i centrum. Genom att göra omfattande stadsutvecklingsprojekt på icke-platser långt från det synliga gemensamma stadsrummet, så manöverar fastighetsutvecklare och politiker sig förbi många av de konflikter som uppstår när man vill bygga centralt. På bryr sig i planeringsskedet men alla påverkas av resultatet. Istället för att behöva hitta svar på hur stadskärnan kan utvecklas och växa med tiden byggs en helt ny privat "stadskärna", medan den gamla konserveras till en temapark, ett Skansen, där man fikar, köper surdegsbröd och sen tar bilen hem. Till handelsområdet flyttar sedan även den centrala stadens skuggsidor som tiggande EU-migranter och trafikstockningar i rondellandskapet.

Principen att på kort tid bygga grunden för nya stadskärnor på tätorternas minst attraktiva mark är en utveckling som vänder ut och in på hundratals år av stadsutveckling. I Halmstads fall hamnar vardagens viktigaste mötesplatser så långt från å och hav man kan komma.

MÅNS THAM
Måns Tham är arkitekt, stadsplanerare och adjunkt på KTH Arkitekturskolan
Han är sommarboende i Havardal och har med stöd av Konstakademien studerat handelsområden runt om i Sverige.
En tidigare version av artikeln har tidigare publicerats i Arkitektur 5-2016



Grafik: MÅNS THAM ARKITEKTKONTOR

STADEN MED TRE CENTRUM? Kartorna visar förhållandet mellan Halmstads centrum (rött), handelsområden (rosa) och tätorten (grått).

Sveriges Arkitekter