

Kommunala incitament att överlåta mark till kommersiella verksamheter

- framväxten av verksamhetsområden i Stora Bernstorp och Norra Flansbjerg i Burlövs kommun

Johan Rapping

**Fastighetsvetenskap, Institutionen för Teknik och Samhälle,
Lunds Tekniska Högskola, Lunds universitet**

Copyright © Johan Rapping

Fastighetsvetenskap

Lunds Tekniska Högskola

Lund Universitet

Box 118

221 000 Lund

ISRN/LUTVDG/TVLM/11/5235 SE

Kommunala incitament att överlåta mark till kommersiella verksamheter

- framväxten av verksamhetsområden i Stora Bernstorp och Norra Flansbjerg i Burlövs kommun

Municipal incentives to promote development of commercial property

- the development of commercial property in Stora Bernstorp and Norra Flansbjerg in Burlöv municipality

Examensarbete utfört av/Master of Science Thesis by:

Johan Rapping, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH

Handledare/Supervisor:

Ulf Jensen, professor, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds Universitet

Examinator/Examiner:

Klas Ernard Borges, universitetslektor, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds Universitet

Opponent/Opponent:

Cecilia Skånberg, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

Dijedona Kelmendi, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

Nyckelord:

Markpolitik, incitament, kommersiella verksamheter, kommunal ekonomi, kommunala befogenheter, kommunalekonomisk utjämning, samhällsplanering

Keywords:

Land policy, incentives, commercial property, municipal economy, municipal competence, financial equalization, urban planning

Abstract

The purpose of this report is to investigate the municipal incentives for transferring municipally owned land to commercial properties. In that aspect Burlöv municipality applies a very liberal land-policy. The report is to a high extent based on what motivates this municipals decision. In addition the report compiles and examines driving forces from both legal and economic standpoint. The report is based on literary-studies and interviews.

Urban planning is a central municipal competence in Sweden. The combination of strategic landownership and land-transfers has a high potential of generating significant revenues to municipal economy. This is made possible because these revenues are not integrated in the financial municipal equalization-system. An advantage for commercial properties compared to residential properties is less required investments in municipal services. Furthermore, there are few legal obstacles for land-transfers of municipally owned land to commercial properties. As the municipal governments resources are tied up in the mandatory municipal sphere municipalities may have incentives to seek additional revenues. Generally debt-financing is most commonly used for financing municipal investments. In this aspect municipal land-transfers (to commercial properties) are an interesting addition to financing municipal investments.

Burlöv municipal decision to transfer municipally owned land to commercial property is based on the following factors. The fundamental factor is that the area is not suitable for residential properties as it is a transit-zone with both high noise-levels and barrier-effects. Additionally the area is a peripheral part of the municipality that lacks both municipal services and public transportation.

A factor that Burlöv municipality emphasizes is the incentive to promote regional growth. There is a shortage of buildable land at Malmö city's semi-urban border that it is inhibitory for regional growth. Burlöv is highly integrated in the regional labor market. Furthermore, the municipals highly developed transport-infrastructure combined with the geographic location attracts trade and logistics. With these insights, the municipality identifies the unique municipal values to promote entrepreneurship and regional growth. The result is that the municipality applies a land policy that overcomes the municipal boundaries and has a stronger regional focus. The risk is that other municipalities do not apply this approach and therefore Burlöv seem altruistic. For a municipality located in an isolated part of Sweden promoting regional growth should be prioritized to create jobs, but for a municipality like Burlöv located in a large integrated job-market this incentive seems more weak and even illogical.

The author of this report identifies revenues as the dominant factor motivating the municipality. Revenues from land-transfers create a buffer for pent-up necessary investments, primarily in the school-sector. During the years 2012 - 2014 there is an

Kommunala incitament att överlåta mark till kommersiella verksamheter

expected doubling in investment-needs. Statistics show that to a high extent lending is financed by increased investment-activity, which makes financing through land-transfers an interesting phenomenon.

In conclusion, regional growth is not a strong municipal incentive motivating land-transfer of in municipal ownership to commercial properties. At least not in the larger integrated Swedish growth regions such as Malmö, Gothenburg or Stockholm. Although not being a strong incentive the main result of transferring land to commercial properties is stimulated growth and creation of jobs in the region, and hence in the municipalities that the region consists of. A suggestion is that by placing the state property fee for industrial properties as municipal revenue potentially resulting in a stronger incentive to promote commercial properties in municipal land-policy. This may increase growth and job-creation in the Swedish regions of Stockholm, Gothenburg or Malmö as surrounding municipalities would be given a stronger incentive to promote regional growth. A necessity would be to exclude this property fee from the municipal equalization-system. This could establish a clearer link between municipal land-policy and the socioeconomic result.

Sammanfattning

Rapportens syfte är att utreda kommunala incitament att överlåta mark till kommersiella verksamheter. Eftersom Burlövs kommun tillämpar en liberal markpolitik i detta avseende så studeras kommunen för att besvara den allmänna frågeställningen.

I rapporten sammanställs och undersöks drivkrafter både ur juridiskt och ekonomiskt perspektiv. Dessutom undersöks de kommunspecifika förutsättningarna. Rapporten baseras på både intervjuer och litteraturstudier.

Det kommunala planmonopolet i kombination med ett strategiskt markägande medför att kommunala marköverlåtelser kan generera betydande intäkter till kommunal ekonomi. En grundförutsättning är att exploateringsintäkter är undantagna från det kommunalekonomiska utjämningsystemet som utjämnar intäkter kommunerna emellan. En fördel med kommersiella verksamheter är att de inte kräver följdinvesteringar inom kommunal service såsom bostäder. Det finns dessutom få juridiska hinder för att genomföra marköverlåtelser till kommersiella verksamheter. Eftersom det kommunala självstyret vilar på ekonomiskt utrymme och att betydande kommunala resurser binds upp i obligatorisk kommunal verksamhet utgör dessa exploateringsintäkter vid sidan av lånefinansiering ett verktyg ofta vid ökade kommunala investeringsbehov.

Beslutet att överlåta mark till kommersiella verksamheter i verksamhetsområdena Norra Flansbjer och Stora Bernstorp i Burlövs kommun är ett resultat av följande faktorer. Den grundläggande faktorn är att området inte lämpar sig för bostadsbebyggelse då det är en transitzon med både buller och barriäreffekter. Samtidigt är området en perifer del av kommunen som i dagsläget saknar både kommunal service och allmänna kommunikationer.

En faktor som Burlövs kommun lyfter fram är målsättningen att främja regional tillväxt. Det finns en brist på byggbar mark vid Malmös semiurbana gräns som är tillväxthämmande. Eftersom Burlövs kommun är välintegrerad i regionens gemensamma arbetsmarknad framstår det för kommunen att ligga i deras händer. Dessutom attraherar den välutbyggda transportinfrastrukturen i kombination med det geografiska läget näringar inom handel och logistik. Med dessa insikter identifierar kommunen sina unika värden för främja företagsamhet och regional tillväxt. Resultatet är att kommunen tillämpar en markpolitik som övervinner kommungränser och har starkare regionalt fokus. Risken finns att övriga kommuner inte tillämpar detta synsätt och att Burlövs kommun framstår som altruistisk. För en kommun lokaliserad i en isolerad del av Sverige utan integrerad arbetsmarknad bör tillväxt och jobbskapande utgöra starkare faktorer.

Den viktigaste faktorn bör istället vara exploateringsintäkter. Överlåtelserna skapar en välbehövlig buffert mot ett uppdämt investeringsbehov inom främst skol- och

Kommunala incitament att överlåta mark till kommersiella verksamheter

förskoleverksamhet. Under perioden år 2012 - 2014 förväntas en dryg fördubbling av investeringsverksamhet och detta behov finansieras främst av exploateringsintäkter. Statistik visar att belåning i hög utsträckning finansierar ökad investeringsverksamhet, vilket gör finansiering genom exploateringsintäkter till ett intressant fenomen och komplement.

Avslutningsvis kan konstateras att regional tillväxt inte är ett starkt kommunalt incitament för att överlåta mark till kommersiella verksamheter i Sveriges tillväxtregioner. Trots att regional tillväxt är det främsta positiva resultatet, eftersom detta skapar arbetstillfällen för regionen och därigenom för regionens kommuner. Att flytta över den statliga fastighetsavgiften för industrifastigheter till kommunerna skulle möjligen resultera i att detta blir ett starkare incitament i markpolitiken. Långsiktigt kan detta bidra till ett ökat främjande av tillväxt speciellt i områden som Stockholm, Göteborg och Malmö genom att kranskommunerna ges starkare incitament att överlåta mark till kommersiella verksamheter. En förutsättning skulle då vara att denna fastighetsavgift undantas från det kommunalekonomiska utjämningsystemet. Genom detta skulle något tydligare kopplingar skapas mellan kommunal markpolitik och dess samhällsekonomiska konsekvenser.

Förord

Detta examensarbete på 30 högskolepoäng avslutar min Civilingenjörsutbildning på Lantmäteriprogrammet vid Lunds Tekniska Högskola.

I egenskap av författare till denna rapport vill jag ta tillfället i akt att speciellt tacka min handledare professor Ulf Jensen som bistått mig i arbetet såväl under uppstart som under dess framskridande. Det har varit ett givande arbete speciellt då rapportens frågeställning varit väldigt öppen och därför gett ett stort utrymme för både utformning och analys. Dessutom vill jag även tacka Burlövs kommuns tjänstemän. Där planchef, ekonomichef och kommunchef har ställt upp på intervjuer.

I övrigt ska jag passa på att rikta ett varmt tack till goda vänner och familj för ert stöd.

Med hopp om en givande läsning,

Johan Rapping

Innehållsförteckning

1. Inledning	10
1.1 Bakgrund.....	11
1.2 Syfte.....	11
1.3 Frågeställningar.....	11
1.4 Metod.....	12
1.5 Avgränsning.....	13
2. Kommunala befogenheter och skyldigheter	14
2.1 Introduktion	14
2.2 Kommunen som organisation	14
2.3 Kommunala befogenheter och ett kommunalt självstyre.....	14
2.5 Främjande av näringslivet.....	16
2.6 Principer vid överlåtande av kommunal mark	17
2.7 Planmonopolet och ett strategiskt markägande.....	17
2.8 Det kommunala bostadsförsörjningsansvaret	17
3. Kommunalekonomiska incitament.....	20
3.1 Introduktion	20
3.2 Sambandet befolkningsökning och ekonomiskt resultat.....	20
3.3 Balanskravet.....	21
3.4 Kommunal finansiering	21
3.4.1 Kommunens skyldigheter.....	21
3.4.2 Kommunal investeringsverksamhet	21
3.4.3 Kommunalskatt.....	22
3.4.4 Avgifter.....	22
3.4.5 Kommunalekonomisk utjämning	22
3.5 Kommunala incitament till en folkmängdsökning.....	25
4. Kommunspecifika incitament	28
4.1 Burlövs kommun.....	28
4.1.1 Introduktion	28
4.1.2 Höga bullernivåer	29
4.1.3 Riksentressen.....	29
4.1.4 Utveckling under perioden år 1869 – år 1990	30
4.1.5 Utveckling under perioden år 1990 – år 2010	31
4.1.6 Sammanfattad kommunal utveckling	34
4.2 Näringslivet i kommunen.....	34
4.2.1 Näringslivsbeståndet.....	34
4.2.2 Arbetstillfällen och pendling	35
4.2.3 Handeln i kommunen	37
4.3 Kommunens målsättningar	38
4.3.1 Introduktion till kommunens målsättningar	38
4.3.2 Stora Bernstorp etapp II och externhandel	38
4.3.3 Norra Flansbjerg och logistik	39

Kommunala incitament att överlåta mark till kommersiella verksamheter

4.3.4 Kronetorp etapp I.....	39
4.4 Kommunala målsättningar.....	40
4.5 Personalintensiva företagsetableringar	41
4.6 Centralortsteorins effekt.....	41
4.7 Burlövs kommuns ekonomi	41
4.7.1 Introduktion	41
4.7.2 Investeringsverksamhetens kostnadsökningar.....	44
4.7.3 Exploateringsintäkter.....	44
4.7.4 Prognosticerat behov av lånefinansiering.....	45
4.7.5 Analys av ekonomiskt utrymme	45
4.8 Kluster och regional samverkan.....	46
4.9 Alternativ markanvändning	47
4.9.1 Introduktion	47
4.9.2 Lämplighet för bostadsbebyggelse	47
4.9.3 Bevara jordbruksmark	49
5. Resultat och analys.....	50
5.1 Allmänna iakttagelser	50
5.2 Juridiska och ekonomiska incitament	51
5.3 Förklaringsmodell	53
5.4 Resultat med diskussion.....	54
5.4.4 Transportkommunikationernas påverkan	54
5.4.5 Kombination av delfaktorer.....	54
5.4.6 Regional tillväxt	55
5.4.7 Exploateringsintäkter.....	55
5.4.5 Sammanfattande slutord och förslag på förändring.....	56

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Burlöv framstår som en förhållandevis oattraktiv genomfartskommun med flertalet kommersiella verksamheter och en välutvecklad externhandel. Därför är det förbryllande att kommunen har som målsättning att bli Skånes logistikcentrum genom att överlåta den begränsade andelen byggbar mark åt logistikverksamhet i området Norra Flansbjerg i kommunens södra del. Hittills har planerna stoppats av närliggande fastighetsägare som överklagat och vunnit bland annat i miljödomstolen år 2008. Emellertid har kommunfullmäktige under år 2009 antagit en reviderad plan för samma ändamål. Vad bidrar ytterligare en större industrifastighet till, förutom negativa effekter på kultur- och jordbrukslandskap, förhöjd bullernivå och ökad belastning på vägnät? Värt att notera är att kommunen i nuläget har stora problem med buller, på samma nivå som Stockholm, Göteborg och Malmö.

Vidare har en detaljplan antagits av kommunfullmäktige under år 2011 som tillåter en utbyggnad av det nyetablerade externhandelsområdet Stora Bernstorp i kommunens södra del. Farhågan är att även denna plan kommer att generera ett liknande resultat som för logistikcentret.

De generella drivkrafterna för att överlåta mark till kommersiella verksamheter och för bostäder framstår som oklara. Detta gäller även för Burlövs kommuns drivkrafter att överlåta mark i både Stora Bernstorp och Norra Flansbjerg. De generella och specifika incitamenten kommer därför att utredas i rapporten för att nå en slutsats i frågan.

1.2 Syfte

Rapporten syftar till att utreda vilka incitament en kommun har för att överlåta mark till kommersiella verksamheter.

1.3 Frågeställningar

Huvudfrågeställning:

- Vad driver kommuner att överlåta byggbar mark till kommersiella verksamheter?

Delfrågeställningar:

- Vilka kommunala lagstadgade skyldigheter och befogenheter kan utgöra drivkrafter för att överlåta mark till kommersiella verksamheter alternativt påverka kommunala beslut med sådan riktning?
- Vilka kommunekonomiska samband kan utgöra drivkrafter för överlåtande av mark till kommersiella verksamheter alternativt för andra ändamål?

- Vad påverkar Burlövs kommunala samhällsplanering och specifikt den södra delen av kommunen samt kan utgöra drivkrafter för att överlåta av mark till kommersiella verksamheter?

1.4 Metod

Metoden för rapporten är att rangera drivkrafter i olika skikt och på så sätt skapa ett ramverk för vad som kan påverka beslut att överlåta mark för olika syften. För att få en överblick över vad som kan påverka kommunens beslut kommer kommunens verksamhet att behandlas översiktligt för att identifiera olika översiktliga incitament. Samtidigt som även mer specifika drivkrafter också fångas upp i senare skede.

Rapporten indelas i följande huvudavsnitt.

- Allmänna kommunala befogenheter och skyldigheter
- Allmänna kommunekonomiska drivkrafter
- Kommunspecifika förutsättningar
- Resultat med diskussion

Huvudavsnitten förankras i följande indelning av den kommunala verksamheten.

- Vad kommunen *måste göra* som följd av den kommunala lagstiftningen.
- Vad kommunen *får göra* enligt den kommunala självstyrelsen.
- Vad kommunen *kan göra* utifrån de resurser som står till kommunens förfogande.
- Vad kommunen *vill göra* som följd av den kommunpolitiska viljan.¹

Det första kapitlet om *allmänna kommunala skyldigheter och befogenheter* är kopplade både till första och andra punkten. Det andra kapitlet om *allmänna kommunekonomiska drivkrafter* är kopplad till den tredje punkten och då specifikt ekonomiska resurser. Det tredje avsnittet om *kommunspecifika förhållanden* är kopplat till både tredje och fjärde punkten. Där den tredje punkten kommunala resurser förutom kommunspecifika ekonomiska resurser även innefattar markresurser samt försörjningsfrågor ur ett vidare perspektiv. Det bör poängteras att kommunala drivkrafter att överlåta mark till kommersiella verksamheter kan uppkomma i samtliga av dessa kapitel.

Litteraturstudier har genomförts inom områden som kommunal verksamhet, kommunal ekonomi, kommunalrätt och exploateringsverksamhet. Studier av diverse publikationer och rapporter från till exempel Sveriges kommuner och Landsting, Länsstyrelsen och Boverket, doktorsavhandlingar och artiklar knutna till ämnet. Dessutom har ett antal intervjuer genomförts med följande nyckelpersoner.

Carin Hillåker, kommunchef Burlövs kommun
Gertrud Richter, planchef Burlövs kommun
Kjell Andersson, ekonomichef Burlöv kommun
Ivan Gallardo, handläggare Länsstyrelsen i Skåne

¹ Björkman(2011) s. 24

1.5 Avgränsning

Som resultat av att ämnet är förhållandevis utforskat krävs en relativt vid avgränsning. Målsättningen är att de allmänna drivkrafterna ska ha ett förklaringsvärde för kommunala beslut och således i förlängningen förklara Burlövs kommuns beslut eller de samband som bidrog, eller kan ha bidragit, till fattat beslut.

2. Kommunala befogenheter och skyldigheter

2.1 Introduktion

Här ges en översikt över vad som kan påverka en kommuns samhällsplanering juridisk, både ur befogenhetsperspektiv och ansvarsperspektiv. Inledningsvis är målet att inte angripa frågan snävt utan snarare kontinuerligt arbeta mot frågeställningens kärna. Det är av intresse att behandla hela kommunen och inte endast den kommunala samhällsplaneringen. Därmed ges en helhetsbild av de eventuella rättsgrundade drivkrafter som påverkar kommunal verksamhet, samt i förlängningen kommunal samhällsplanering och exploateringsverksamhet. För att ytterligare förtydliga är det den första delfrågeställningen som utreds i detta kapitel.

2.2 Kommunen som organisation

Begreppet kommun är inte av homogen art och kommunens organisation och målsättningar kan skilja med bakgrund av förutsättningar som befolkningens mängd, bebyggelsestryck, skatteunderlag och tradition.² Kommunallagens tredje kapitel berör kommunens organisation mer direkt. I allmänna val utses politiska förtroendevalda till kommunfullmäktige, som är kommunens högsta beslutande organ. Kommunfullmäktiges roll är att fastställa övergripande mål, riktlinjer och ekonomiska ramar. Här fattas beslut om nämnder och förvaltningars utformning och antal. Nämnderna består av politiker som övervakar förvaltningarna, som i sin tur består av tjänstemän. Tjänstemännens arbete syftar till att hålla de ramar som upprättas och verkställa beslut som fattats av kommunfullmäktige. I formell mening genomför tjänstemännen vad politikerna beslutar. I realiteten är gränserna flytande i samarbetet mellan förvaltningar och nämnder. Förvaltningspersonalen ger investeringsförslag och beslut i nämnder eller kommunfullmäktige föregås av beredning i förvaltningarna.³

2.3 Kommunala befogenheter och ett kommunalt självstyre

Den kommunala självstyrelsen har rötter i 1862 års kommunala förordningar då kommunerna skapades som självständiga juridiska personer och gavs berättigande genom staten. Kommunerna fick i samband med detta ett utrymme för egna initiativ, en så kallad *fri sektor*.⁴ Begreppet kommunal självstyrelse preciseras inte närmare i regeringsformen med motiveringen att underlätta en förändring och anpassning till samhällsutvecklingen i arbets- och befogenhetsfördelningen mellan stat och kommun.⁵ Den kommunala självbestämmanderätten kommer ofta i konflikt med statliga krav. Den kommunala självstyrelsens princip grundar sig således på de gränser som utgör de kommunrättsliga regleringarna, statens inskränkning av den kommunala självstyrelsen.⁶ Som exempel står skrivet i kommunallagens förarbeten

² Kalbro(2007). s. 17

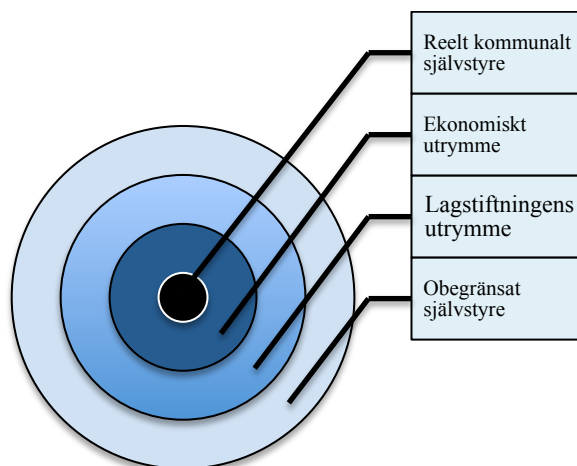
³ Fjertorp, (2010) s. 10.

⁴ SOU(2005) s. 7

⁵ Prop. 1973:90 s. 190

⁶ Björkman(2011). s. 36

att den kommunala självstyrelsen aldrig kan vara total.⁷ När kritik framförs mot inskränkningar i den kommunala självstyrelsen berörs ofta den kommunala ekonomin och uppfattningen framförs att ekonomin enbart tillåter att kommunen uppfyller de uppgifter som är ålagda av staten genom speciallagstiftning och utgör den så kallade obligatoriska verksamheten.⁸ Mycket av det kommunala självstyret är således länkat till kommunal beskattningsrätt och ett tillkommande budgetansvar,⁹ vilket visas i figur 1.



Figur 1. Det kommunala självstyret.

Med 1948 års kompetensreform (reform av kommunala befogenheter) verkställdes förändringar i den kommunal verksamhet vilket bland annat gav kommunerna möjlighet att ta sig an nya uppgifter. Genom reformen kom allmänintresset att bli avgörande för bedömningen i kompetensfrågor.¹⁰ Allmänintresset innebär att kommunen ansvarar för angelägenheter med anknytning till kommunens område eller deras medlemmar om de är av allmänt intresse och inte ombesörjs av annan.¹¹

2.4 Kommunala principer

Utöver allmänintresset finns ett pärlband av principer som inverkar på den kommunala verksamheten. Det blir alltför omfattande att redogöra för samtliga av dessa och de kommer inte ha särskilt högt förklaringsvärde för rapportens frågeställningar. Här följer istället några utvalda principer med speciellt värde för det berörda ämnet.

- **Lokaliseringsprincipen** – Det är endast inom kommunens gränser som kommunen har befogenhet och utanför gränserna upphör kommunens makt, med undantag av vissa samverkansformer kommuner emellan.¹²

⁷ Prop. 1990/91:117 s. 23

⁸ Brorström(2005) s. 24

⁹ Prop. 1973:90 s. 190

¹⁰ Prop. 1990/91:117 s. 8

¹¹ Björkman(2011) s. 40

¹² Björkman(2011) s. 42-43

- **Förhållandet till näringslivet och kommunal affärsverksamhet** - Kommunen får enbart driva näringsverksamhet om den drivs utan vinstsyfte och tillhandahåller allmännyttiga anläggningar eller tjänster åt kommunmedlemmarna. Däremot anses det ligga i kommunens intresse att ha ett rikt och aktivt lokalt näringsliv vilket möjliggör ett visst stöd. Om synnerliga skäl föreligger kan ett individuellt stöd till näringslivet vara möjligt för att upprätthålla minimistandard för kommunal service. Som exempel får kommunens enda bensinstation eller enda hotell stödjas.¹³
- **Likställighetsprincipen** - En kommun ska behandla sina medlemmar på ett rättvist och likvärdigt sätt och en kommunmedlem får inte gynnas eller missgynnas i förhållande till annan. Principens grund vilar på ekonomisk rättvisa. Likställighetsprincipen råder inte om kommunen köper eller säljer mark då agerar kommunen istället för att få ut ett så gynnsamt pris som möjligt och agerar marknadsmässigt och tillämpar istället principen om krav på god ekonomisk avkastning.¹⁴
- **Självkostnadsprincipen** - Avgifter ska svara för den kostnad servicen medför för kommunen. Vinst tillåts dock under kortare perioder enligt rättspraxis. Dessutom får viss vinst förekomma, om den bevaras i verksamheten för att finansiera framtida underhåll och investeringar och därmed kommer avgiftsbetalarna till godo.¹⁵
- **God hushållning av mark och vattenområden** – Ett ytterligare exempel som kan begränsa kommunens befogenheter är miljöbalken som poängterar en grundläggande hushållning av mark och vattenområden.

2.5 Främjande av näringslivet

Vad gäller kommunala befogenheter för främjande av näringslivet genom markexploateringen innebar införandet av allmänintresset på 40-talet att kommunens befogenheter omfattade ett allmänt främjande av näringslivet. Främst kom detta att bestå i att kommunen fick befogenhet att ställa i ordning byggklara industriområden, vilka även innefattade trafikleder, stickspår samt vatten och avlopp.¹⁶ Kommunen är dock förhindrad att anpassa åtgärderna efter eventuella företags individuella behov enligt RÅ1976 Ab154. Samtidigt kan rättspraxis noteras som inte sätter något kommunalrättsligt hinder mot att en kommun tillämpar en generell lågprispolicy vad gäller markupplåtelse till näringslivet.¹⁷

En begränsande faktor vid främjande av näringslivet är de kommunala avvägningar mellan enskilda och allmänna intressen enligt likställighetsprincipen som berördes

¹³ Björkman(2011) s. 46- 47

¹⁴ Björkman(2011) s. 52

¹⁵ Björkman(2011) s. 53

¹⁶ Lindquist(2011) s. 374

¹⁷ Lindquist(2011) s. 382

ovan. Dessutom finns även ett avvägande av mellankommunala intressen. Som exempel vid etablering av externhandel påverkas ett stort område som vanligen innefattar omgivande kommuner med effekt på befintlig detaljhandel, kommande detaljhandelssatsningar och trafik. Då krävs en samordning och en omfattande utredning av konsekvenser på miljö, trafik och handel för omgivande kommuner. Dessutom är utgångspunkten i PBL att skapa ett hållbart samhälle utifrån ekologiska, ekonomiska och sociala perspektiv. Det finns även ett ytterligare krav på uppförande av miljökonsekvensbeskrivning då omfattande påverkan kan förväntas på miljö, hälsa, hushållning av mark, vatten eller andra resurser.¹⁸

2.6 Principer vid överlåtande av kommunal mark

Enligt kommunallagen ska kommunen överlåta mark åt externa köpare till marknadspris. Försäljning av kommunal mark till underpris är inte godtagbart oberoende av bokfört värde i den kommunala redovisningen.¹⁹ Trots detta att marknadspris skall råda vid försäljning av kommunens mark ter sig realiteten i Sveriges kommuner något annorlunda. Vissa kommuner tillämpar ett självkostnadspris, vissa tillämpar försiktiga marknadspriser, men flertalet har marknadsmässiga priser.²⁰ Det kan därmed konstateras att det inte finns något reellt krav på att ta marknadsmässiga priser vid försäljning av fastigheter för bostadsändamål eller verksamheter. Likställighetsprincipen tvingar däremot kommunen till en heltäckande policy i respektive ändamålsupplåtelse. För att värna en viss typ av kommunal service får dock avsteg göras, vilket tidigare har berörts. Möjligheten att sätta låga markpriser utgör ingen drivkraft. Istället är rimligen drivkraften tillväxt och skapande av arbetstillfällen där verktyget för att uppnå detta kan vara en generell lågprispolicy vid upplåtelser till kommersiella verksamheter. Eller att stimulera befolkningsökning genom en lågprispolicy för upplåtelser åt bostadsändamål.

2.7 Planmonopolet och ett strategiskt markägande

Planmonopolet är möjligen det mest kraftfulla verktyg som kommunerna har till förfogande.²¹ Eftersom planmonopolet i PBL möjliggör för kommuner att tillägna sig värdestegringar i de områden som exploateras genom ett strategiskt ägande. Betydande exploateringsintäkter kan således inflyta till den kommunala ekonomin. Detta utgör ett starkt ekonomiskt incitament och kommer att behandlas mer i rapportens olika kapitel. För att nämna ett exempel på hur intäkter kan få genomslag i kommunal ekonomi kan hänvisas till Göteborgs stads som under år 2010 finansierat 27 procent av kommunala investeringar genom försäljningar av exploateringsmark.²²

2.8 Det kommunala bostadsförsörjningsansvaret

Efter andra världskriget rådde stor bostadsbrist i Sveriges storstäder till följd av en omfattande inflyttning. I ljuset av detta skapades det så kallade kommunala ansvaret för bostadsförsörjning. Praktiskt genomfördes bostadsförsörjningen genom att

¹⁸ Länsstyrelsen i Skåne län(2007) s. 39

¹⁹ SKL(2003) s. 27

²⁰ Boverket(2005) s. 9

²¹ Tillväxtanalys(2011) s. 122

²² Göteborgs stad(2011) s. 14

Kommunala incitament att överlåta mark till kommersiella verksamheter

kommunerna ansvarade för att förverkliga ett ökat byggande och staten ansvarade för finansieringen. Ansvaret för bostadsförsörjning grundar sig i rättslig mening på bland annat kommunallagen, socialtjänstlagen, lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar och lagen om allmännyttiga kommunala bostadsaktiebolag.²³

Region	Andel	Procent
Storstockholm	14 av 26	54 %
Storgöteborg	6 av 13	46 %
Storlalmö	6 av 12	50 %
Större högskolekommuner	6 av 16	38 %
Övr. kommuner större än 25 000 inv.	8 av 18	44 %
Kommuner mindre än 25 000 inv.	22 av 174	13 %

Tabell 1. Antagna bostadsförsörjningsprogram, mandatperiod 2010- 2014.

Källa: Boverket, Bostadsmarknadsenkäten(2010)

Region	Andel	Procent
Storstockholm	20 av 26	77 %
Storgöteborg	7 av 13	54 %
Storlalmö	7 av 12	58 %
Större högskolekommuner	13 av 16	81 %
Övr. Kommuner större än 25 000 inv.	12 av 18	67 %
Kommuner mindre än 25 000 inv.	49 av 174	28 %

Tabell 2. Antagna bostadsförsörjningsprogram, mandatperiod 2006- 2010 eller 2010- 2014.

Källa: Boverket, Bostadsmarknadsenkät(2010)

Lag (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar infördes i nuvarande utformning av den tidigare socialdemokratiska regeringen med motiveringen att en bostad är en social rättighet och att nyckeln till att förverkliga en framgångsrik bostadspolitik är att förankra den ute i kommunen. Aktiva insatser från kommunen skapar förutsättningar för att samtliga kommunmedlemmar kan leva i goda bostäder till rimliga kostnader.²⁴ År 2002 förändrades ansvarslagen så till vida att målet var att bostadsfrågorna skulle få en självständig behandling i kommunfullmäktige för att inte överskuggas av aktualiseringen av översiktsplanen. Dessutom infördes en viss regelbundenhet och riktlinjer skulle antas av fullmäktige varje mandatperiod.²⁵ Avsikten med ansvarslagen var att kommunen skulle genomföra åtgärder för att ge kommuninvånarna tillgång till godtagbara bostäder och staten fick en bisittarroll och engageras först om brister uppdragas i det kommunala genomförandet.²⁶

Statistik från Boverket i tabell 1 och 2 visar i vilken utsträckning Sveriges kommuner uppfyller kravet om riktlinjer för bostadsförsörjningen. Utifrån dessa tabeller görs iakttagelser att riktlinjerna följs i bristfällig grad och det framstår som om kommunerna snarare följer riktlinjerna som en del i den fria sektorn av den kommunala verksamheten och inte som en överstatlig påtryckning och inte på det sätt

²³ Lindquist(2011) s. 244- 45

²⁴ Proposition 2000/01:26 s. 14-15

²⁵ Proposition 2001/02:58 s. 52

²⁶ Lindquist(2011) s. 246

Kommunala incitament att överlåta mark till kommersiella verksamheter

som det ursprungligen var tänkt. Lindquist hänvisar även till detta genom att påstå att det obligatoriska kommunala försörjningsansvaret har övergetts.²⁷

²⁷ Lindquist(2011) s. 244- 45

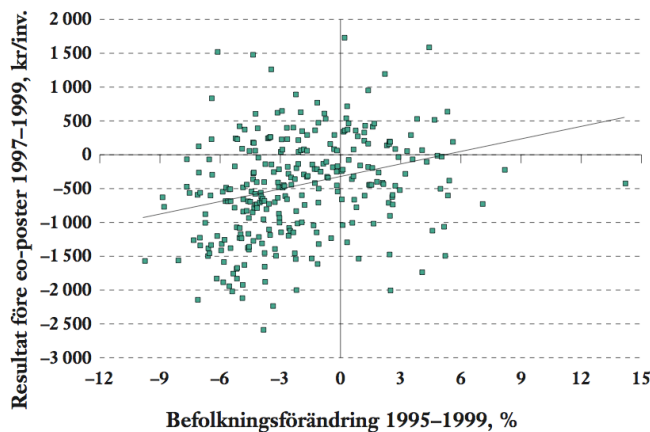
3. Kommunalekonomiska incitament

3.1 Introduktion

Avsikten är i denna del definiera ekonomiska incitament och att lägga grunden för en kommunspecifik ekonomisk analys samt lägga grunden för att kunna utreda kommunspezifika incitament. I föregående avsnitt framgick att kommunal självstyrelse främst begränsas av ekonomiskt utrymme och budgetansvar. Kommunens möjligheter att anta uppgifter som inte är av obligatorisk och lagstadgad art är alltså avhängiga av kommunal ekonomi. Vidare framgick även att kommunal samhällsplanering och exploateringsverksamhet ingår i den fria sfären utanför det obligatoriska området, men som en del i det kommunala kompetensområdet. Så till vida bör ekonomiska drivkrafter spela en stark roll i kommunal verksamhet.

3.2 Sambandet befolkningsökning och ekonomiskt resultat

Generellt har kommuner svårt att förena en ökad folkmängd med gott ekonomiskt resultat.²⁸ I en undersökning genomförd av SKL hittades inget samband mellan positivt ekonomiskt resultat och befolkningsförändring i Sveriges kommuner för perioden år 1995 -99,²⁹ vilket visas i figur 2.



Figur 2. Samband för ekonomiskt resultat och befolkningsförändring för Sveriges kommuner. Källa: SKL(2001) s. 11

En tidigare studie av 247 amerikanska counties (motsvarigheten till svenska kommuner) visade ett klart samband mellan ökad lånefinansiering av kommunal verksamhet och större folkmängdsökningar.³⁰

I en nyligen genomförd studie över svenska kommuner har ett samband noterats mellan befolkningsökningar och ökning av volymen kommunala anläggningstill-

²⁸ Arena för tillväxt(2006) s. 6

²⁹ SKL(2001) s. 11

³⁰ Ladd(1992) s. 288

gångar, det vill säga ökade investeringar i den kommunala verksamheten. Klara samband identifierades också mellan ökning av volymen anläggningstillgångar och avgiftshöjningar samt mellan ökning av volymen anläggningstillgångar och höjd skattesats.³¹

Essensen av dessa studier är att större investeringar i kommunal sektor vanligen följs av ökade utgifter, vilket visserligen ter sig intuitivt. En kommun med målet att växa måste finansiera nödvändiga satsningar kopplade till en ökad befolkning. Vanligtvis sker detta med belåning. Här bör rimligen ett ökat investeringsbehov till följd av större bostadsprojekt sammanfalla med ett tryggande av den kommunala ekonomin. Till detta bör även andra förändringar som genererar ett ökat investeringsbehov innefattas. Som exempel kan nämnas demografiska förändringar, tröskeeffekter i kommunfinansierad verksamhet, eftersatt underhåll eller brist på nyinvesteringar. Samtidigt bör noteras att markförsäljningar kopplade kommunstrategiskt markägande vid överlåtande av mark till bostadsändamål kan generera betydande intäkter. Om byggmarken är privatägd bör dock situationen i teorin ha en större kommunekononisk kortsiktigt negativ effekt.

3.3 Balanskravet

Balanskravet är en spärregel som utgör ett krav för på kommunala ekonomin genom att resultatet i både budget och bokslut ska vara positivt, intäkter ska överstiga kostnader, om inte synnerliga skäl föreligger. Som synnerliga skäl finns två situationer. Att kommunen tydligt gjort stora avsättningar för att finansiera tillfälliga intäktsminskningar eller kostnadsökningar alternativt avyttringar av tillgångar som lett till en tillfällig förlust varpå långsiktigare driftfördelar uppstått. Inom tre år måste det egna kapitalet återföras till kommunens balansräkning.³²

3.4 Kommunal finansiering

3.4.1 Kommunens skyldigheter

Kommunens uppgifter och skyldigheter utgör ett pärlband av skilda områden som exempel skola, gatuunderhåll, vatten och avlopp, park, fritids- och kulturverksamhet. Vad kommunen ska ombesörja definieras i ett flertal speciallagstiftningar för exempelvis utbildning, barn- och äldreomsorg.³³

3.4.2 Kommunal investeringsverksamhet

En återkommande term i sammanhanget som spelar en central roll i arbetet är kommunal investeringsverksamhet. Låt oss därför undersöka vad detta begrepp innefattar. Vanligtvis används begreppet investering med innebörden att resurser används för att anskaffa en tillgång som förväntas generera en framtida nytta över en längre tidshorisont.³⁴ Mål som ska uppfyllas med investeringar har definierats i en bedömningsrapport för kanadensiska kommuner. I rapporten nämns fem kriterier: ökad hälsa och säkerhet, ökade ekonomisk besparing, bevarande av kapacitet,

³¹ Fjertorp(2010) s. 242 – 243

³² Brorström(2005) s. 78 och s. 107

³³ Brorström(2005) s. 41

³⁴ Fjertorp(2010) s. 20

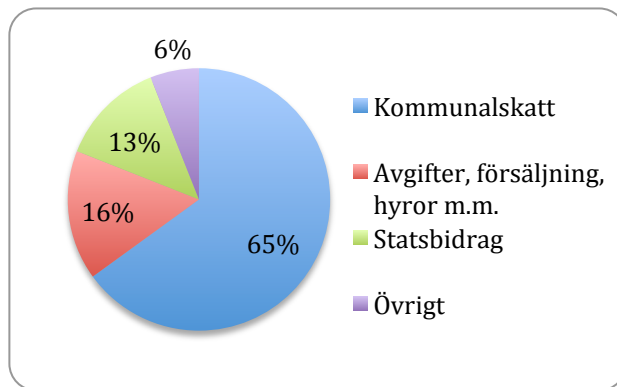
tillväxtresultat samt förbättrad service.³⁵ Dessa kriterier antyder vad som rymts inom begreppet kommunal investeringsverksamhet.

3.4.3 Kommunalskatt

Kommunalskatten är kommunernas mest betydande inkomstkälla och utgör cirka 65 procent av intäkterna till Sveriges kommuner. Intäktskällorna för att finansiera kommunal verksamhet återfinns i figur 3.

3.4.4 Avgifter

Gränsen mellan skatt och avgift är bitvis svårdefinierad. Den grundläggande definitionen är att en avgift är knuten till en bestämd förmån. Skatter däremot kräver ingen koppling till det de finansierar. Tekniska tjänster som vatten och avlopp tenderar i hög grad att vara totalfinansierade med hjälp av avgifter och även äldre- och barnomsorg finansieras med avgifter på uppåt en fjärdedel av kostnaderna.³⁶



Figur 3. *Kommunernas inkomster 2003.*
Källa: Brorström(2005) s. 39

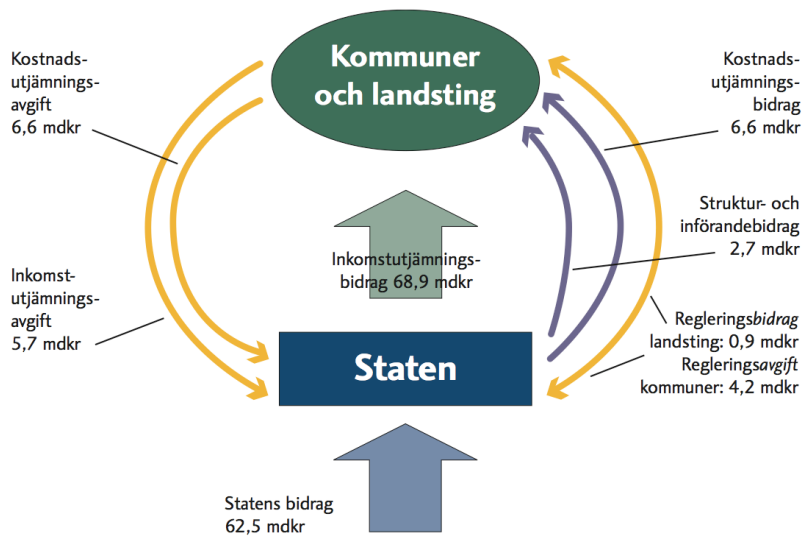
3.4.5 Kommunalekonomisk utjämning

Den kommunala skatteutjämningen har stor inverkan på den kommunala ekonomin. Grundtanken är att strukturella skillnader mellan kommuner ska elimineras och att en likvärdig service ska erbjudas i hela landet. Till detta är det tänkt att kommunalskatten ska visa skillnader i effektivitet, service- och avgiftsnivå.³⁷ Notera speciellt figur 4 som tydligt beskriver den ekonomiska utjämningen.

³⁵ Chan(2004) s. 40-58

³⁶ Brorström(2005) s. 41

³⁷ SKL(2008) s. 5



Figur 4. Kommunalekonomisk utjämning i sin helhet 2008.
Källa: SKL(2008) s. 6

Det nuvarande utjämningsystemet är indelat i fem delar:

- **Inkomstutjämnningen** bygger på en utjämning av skatteinkomsterna mellan kommunerna. Kommuner ges ett bidrag på skillnaden mellan kommunens skattebas (genomsnittet är 100) och upp till 115 procent av genomsnittet för skattebasen för Sveriges kommuner (och 110 procent för landsting). De kommuner (eller landsting) som överstiger skattebasen betalar istället en inkomstutjämningsavgift. Huvudsakligen betalas detta bidrag av staten och det betalas ut med ett års fördröjning. Enligt figur 4 är denna del av utjämningsystemet den i särklass största.
- **Kostnadsutjämnningen** har målet utjämna två olika strukturella skillnader. Åldersstrukturen kommuner emellan ska utjämnas då behovet av kommunal åldringsverksamhet skiljer sig mellan kommunerna. Den andra strukturella skillnaden är kostnaden för att producera vissa tjänster. Ett exempel på dessa tjänster är skolskjuts där glesbygdskommuner har högre kostnader. Även högre elevkostnader för mindre klasser ingår här. Kostnadsutjämnningen är till skillnad från inkomstutjämnningen statsfinansierat neutral. Summan av bidrag och avgifter från kommunerna tar alltså ut varandra och utjämningsbidraget betalas ut med två års fördröjning.
- **Strukturbidraget** kompenserar tidigare systemöverföringar och bygger på liknande grund som kostnadsutjämnningen.
- **Införandebidraget** är ett övergångsbidrag mellan åren 2005 till 2010 för att underlätta omställningen till det nya utjämningsystemet som infördes år 2005.
- **Regleringsbidraget** används som kompensation om staten ålägger kommunerna en ytterligare uppgifter inom det obligatoriska området. Detta bygger på finansieringsprincipen som introducerades år 2007 och innebär att nya statliga obligatoriska verksamheter som ska drivas i kommunal verksamhet inte

ska finansieras med en höjd kommunalskatt eller nedprioritering av annan verksamhet.³⁸

Utjämningsystem har kritiserats av bland annat Stockholms handelskammare. I en undersökning genomförd av handelskammaren uppger sju av tio kommuner i Stockholms län att det är svårt att förutse vad bidraget kommer att uppgå till inom de närmaste åren.³⁹ Kritik som framförts mot systemet är också att det hämmar bostadsbyggandet och vissa kommuners strävan att växa på grund av att bidragen från utjämningsystemet släpar efter och därigenom får effekter på nödvändiga följdinvesteringar kopplade till ökad befolkningsmängd.⁴⁰ Som exempel uppstår en kostnad för utbildningen i kommunen när ett skolbarn flyttar in och denna matchas först med bidrag efter ett år från inkomstutjämnningen och två år från kostnadsutjämnningen (och i undantagsfall upptill sex år).⁴¹ Det framstår som om de kommuner som tar större ansvar för bostadsförsörjningen i tillväxtregionerna missgynnas ekonomiskt, speciellt vid större satsningar.⁴² Utjämningsystemet har dock genomgått förändringar och ersättningar ska nu fånga upp långsiktiga befolkningsökningar.⁴³

För att visa vad inflyttningen av ett skolbarn innebär för en genomsnittskommun i Sverige följer här en redogörelse för skolkostnaderna. I genomsnitt uppgår kostnaden per elev inom förskolan till cirka 51 000 SEK för förskolan, 88 000 SEK för grundskolan och 100 000 SEK för gymnasieskolan.⁴⁴ Eftersom kommunerna står för kostnaderna som uppkommer i den kommunekonomiska utjämnings eftersläpning blir resultatet följande i en schablonartad beräkning.

När en tvåbarnsfamilj med två gymnasieelever flyttar till en genomsnittskommun i Sverige innebär det en årlig kostnad kopplad till elevernas skolgång i kommunen på 200 TSEK per år. Första året uppstår ett ”negativt resultat” på 200 TSEK och i inledningen av efterföljande år inflyter 100 TSEK genom inkomstutjämnningen, vilket ger ett negativt resultat andra året på 100 TSEK. Tredje året matchas kostnaderna i sin helhet av både inkomstutjämnning och utjämningsbidrag. Kontentan är att 200 TSEK finansieras från annat håll under första året och 100 TSEK under andra året. Med denna beräkning visas schablonmässigt hur en kostnad på 150 TSEK uppstår per gymnasieelev, vilket illustreras i figur 9. 300 TSEK på en tvåårsperiod framstår som ganska mycket. Vad som inte har inberäknats är dock familjens övriga påverkan på den kommunala ekonomin genom kommunalskatt och övriga behov av kommunal service.

³⁸ SKL(2008) s. 5- 6

³⁹ Stockholms handelskammare(2009) s. 19- 20

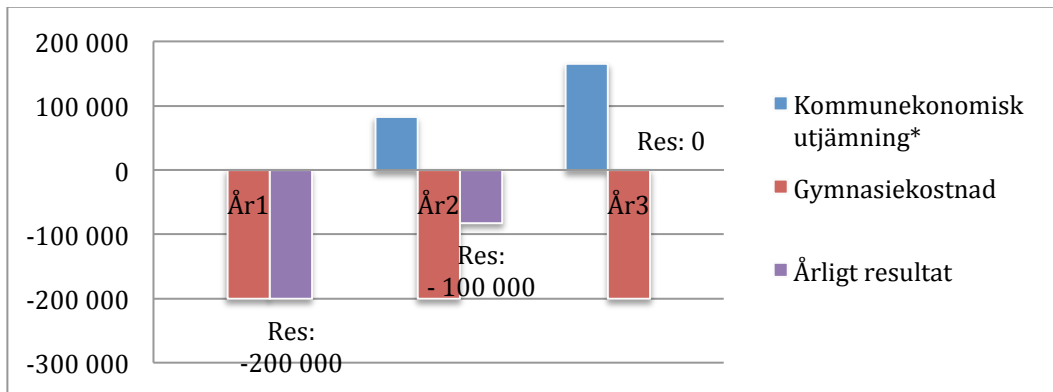
⁴⁰ Programberedningen Boendepolitik(2003) s. 18- 19

⁴¹ Stockholms handelskammare(2009) s. 20

⁴² Utjämningskommittéen.08(2011) s. 39- 40

⁴³ Utjämningskommittéen.08(2011) s. 147

⁴⁴ SKL & SCB(2010) s. 128



Figur 5. Kostnader kopplade till en nyinflyttad familj med två barn på gymnasienivå till genomsnittskommunen i Sverige. (Utarbetad av författaren med uppgifter från SKL & SCB(2010) s. 128)

*en viss osäkerhet råder för exakt utfall. Uppkomna kostnader matchas i detta exempel av bidrag från utjämningsystemet. Det reella utfallet beror emellertid på kommunens och familjens individuella förutsättningar.

Vad som inte ingår i exemplet är marginalkostnaden för en ytterligare utbildningsplats. Denna kostnad varierar troligen och en effekt av en större ökning av utbildningsplatser skapar sannolikt ett större behov av investeringar genom uppförande av nya skolor eller nyanställningar. Möjligen genererar alltså en större ökning en högre marginalkostnad genom tröskeleffekter. Möjligheten för att dessa tröskeleffekter får genomslag i kommunal ekonomi minskar rimligen med större kommunstorlek.

3.5 Kommunala incitament till en folkmängdsökning

Vad som har framkommit hittills i kapitel 3 om allmänna kommunekonomiska drivkrafter är att åtminstone ur ekonomisk synpunkt är folkmängdsökningar negativt för Sveriges kommuner. Det finns negativa aspekter, men ännu är bilden inte komplett. Att kommunerna lånar för att finansiera viss investeringsverksamhet behöver inte vara ett ekonomiskt orostecken. I generell mening innebär folkmängdsökningar ökade inkomster genom kommunalskatten, en klar ekonomisk drivkraft för att växa.⁴⁵ Dessutom bygger kommunernas handlande på kommunpolitiska avvägningar, som togs upp i metoden i kapitel 1.4. Det är en kommunpolitisk avvägning huruvida behov av bostadsbyggande ska infrias, det har flyttats över till den fria sektorn, vilket tas upp i kapitel 2.8 om ett kommunalt bostadsförsörjningsansvar. Ofta finns en regionalpolitisk aspekt. Som exempel har sydvästra Skåne ett behov på uppåt 5000 bostäder per år och där är lösningen ett gemensamt ansvarstagande.⁴⁶ Huruvida kommunerna infriar detta behov är något som slutligt måste förankras i kommunpolitiken trots en viss regional samverkan genom Region Skåne.

Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser har genomfört en enkätundersökning om varför Sveriges kommuner vill växa. Undersökningen

⁴⁵ Burlövs kommunchef, bilaga 4

⁴⁶ Burlövs kommunchef, bilaga 4

Kommunala incitament att överlåta mark till kommersiella verksamheter

återfinns i tabell 3 och visar att kommunernas generella önskan är att folkmängden ökar och det finns inte någon speciell motivering till detta.

Motiv/kommuntyp	Samtliga kommuner	Glesbygd	Tätortsnära landsbygd	Tätort
Öka befolkningen i allmänhet	1 (4,6)	1 (4,9)	1 (4,5)	1 (4,7)
Öka företagandet	2 (4,4)	2 (4,4)	2 (4,4)	2 (4,4)
Förbättra åldersstrukturen	3 (3,9)	3 (4,3)	3 (4,1)	6 (3,3)
Behov av yrkesutbildad arbetskraft	4 (3,8)	3 (4,3)	4 (3,7)	3 (3,8)
Behov av akademisk arbetskraft	5 (3,6)	6 (3,4)	5 (3,6)	4 (3,7)
Behov av arbetskraft allmänt	6 (3,5)	5 (3,8)	7 (3,5)	5 (3,5)
Öka befolkningen utanför tätorter	7 (3,3)	7 (3,3)	5 (3,6)	6 (3,3)
Ökad internationell mångfald	8 (2,7)	8 (3,1)	8 (2,7)	8 (2,7)
Utjämna snedvriden könsfördelning	9 (2,3)	10 (2,2)	9 (2,3)	9 (2,2)
Fylla tomma bostäder	10 (2,1)	9 (2,6)	10 (2,0)	10 (2,0)

Tabell 3. Motiv till att öka befolkningen. Instämmandegrad i skala 1-5.

Källa: Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser fd. Glesbyggsverket(2007) s. 16

Att förbättra åldersstrukturen skulle kunna motiveras av bland annat att en kommun har en hög andel ungdomar eller äldre som belastar kommunal service. Samtidigt ska dessa kostnader fångas upp av den kommuneconomiska utjämningen. Ökat företagande är en stark faktor för att attrahera nya invånare till kommunen.⁴⁷

För att sammanfatta anledningar till att kommuner likväl vill växa har följande iakttagelser och reflektioner gjorts. I hög utsträckning beror befolkningsökningar på ett tryck utifrån att flytta till ett specifikt geografiskt område. I detta avseende är befolkningsökning kombinerat med i vilken mån kommunen ger efter för bebyggelsestrycket ett mått på attraktivitet. Visserligen kan enbart trycket utgöra ett mått på attraktivitet. Slutsatsen är att kommunens attraktivitet tydligt mäts genom befolkningsökningen och detta blir ett nyckeltal som signalerar i vilken utsträckning kommunen har lyckats med bedriven politik och leder således till återval av ansvariga politiker. Samtidigt spelar givetvis andra aspekter in, till exempel står kommunens ekonomiska utrymme i motsatsförhållande till en expansiv folkmängdsökning. I vilken utsträckning ekonomiska incitament i reell mening påverkar bostadsbyggandet har inte visats och kommer inte att visas i denna rapport.

Här finns alltså också en koppling till att överlåta mark till verksamheter som inte kräver någon ökad investeringsverksamhet förutom vad gäller väg och VA. Samtidigt uppstår kortsiktiga kostnader vid bostadsbyggande, vilka kan matchas av till exempel

⁴⁷ Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser fd. Glesbyggsverket(2007) s. 16

Kommunala incitament att överlåta mark till kommersiella verksamheter

skattehöjningar eller ökad belåning. I detta sammanhang utgör exploateringsintäkterna från markförsäljning till kommersiella verksamheter ett komplement. Mer kommunspezifika ekonomiska förutsättningar som i viss mån kan vara allmänrådande för Sveriges samtliga kommuner återfinns i kapitel 4 om kommunspezifika förhållanden och även senare i resultatet.

4. Kommunspecifika incitament

4.1 Beskrivning av Burlövs kommun

4.1.1 Introduktion

Burlöv är Sveriges näst minsta kommun med en yta på 19 kvadratkilometer. Med 16 701 kommuninvånare och en befolkningstäthet på 886 invånare per kvadratkilometer⁴⁸ är Burlöv Skånes andra mest tätbefolkade kommun efter Malmö stad. Kommunen präglas av läget vid infarten till Malmö och välutvecklade kommunikationer av transitkaraktär. Kommunens tätorter utgör 37 procent av kommunens yta.⁴⁹ Centralorten Arlöv har stadskaraktär och hög andel kommersiella verksamheter och Åkarp är av villaortskaraktär. Arlövs invånarantal är cirka 9 500 invånare.⁵⁰ Orten är kringgärdad av motorvägar som E22 i söder, som sammanbinder Malmö och Lund och E6/E20 i väster som bland annat sammanbinder Malmö och Helsingborg och Yttre Ringvägen där samtliga motorvägar strålar samman. De två järnvägsbanorna Södra stambanan och Lommabanan passerar genom Arlöv och delar bebyggelsen. Arlöv är sammanvuxen med Malmö och i övrigt omges orten av ett bördigt jordbrukslandskap.⁵¹ Åkarp har utvecklats kring tågstationen och är en relativt attraktiv boendeort⁵² med en befolkning på 5 393 invånare.⁵³ Åkarp kringgärdas i samtliga riktningar av ett öppet jordbrukslandskap. Tätorten avskärmas också av motorvägar, E20/E6 i öst och av E22 i väst och Södra Stambanan som passerar genom ortens centrala delar.⁵⁴ Andra områden av vikt är handel- och industriområdet Stora Bernstorp i kommunens södra del. Övriga delar utgörs främst av jordbruksmark vilket illustreras i figur 6.

Burlövs kommun har en ung befolkning och har demografiska likheter med Malmö. Samtidigt förändras befolkningsstrukturen och tendensen i kommunen går mot både högre andel äldre och yngre⁵⁵ därmed kan kostnader för vård, skola och omsorg öka över tid.

⁴⁸ SCB(2010) s. 1- 2

⁴⁹ Boverket och Naturvårdsverket(2000) s. 13

⁵⁰ Burlövs kommun(2004) s. 4

⁵¹ Burlövs kommun(2004) s. 10

⁵² Burlövs kommun(2002) s. 3

⁵³ SCB(2005)

⁵⁴ Burlövs kommun(2002) s. 3

⁵⁵ Burlövs kommun(2010d) s. 7



Figur 6. Burlövs kommun.
Källa: Kartguiden(2011)

4.1.2 Höga bullernivåer

Som ett resultat av läget vid en av Sveriges viktiga transportkorridorer är hanteringen av buller en av Burlövs viktigaste utmaningar.⁵⁶ Kommunen ligger i klass med Malmö, Göteborg och Stockholm vad gäller bullerstörningar och en fjärdedel av kommunens invånare utsätts för bullernivåer som överstiger riktlinjer för vad som anses hälsosamt.⁵⁷ Bullerproblemen bör därför påverka kommunens planeringsverksamhet i hög utsträckning. Kommunens bullerbelastning visas även i bilaga 7.

4.1.3 Riksintressen

Boverkets definition av ett riksintresse är ett område av nationell betydelse för en rad olika samhällsintressen och som det står i rikets intresse att bevara.⁵⁸ Riksintresse för bevarande av kulturmiljö utfärdas av riksantikvarieämbetet. Vissa delar av Burlövs jordbruksmark utgör ett sådant riksintresse, bland annat området kring Kronetorp mellan Arlöf och Åkarp. Även kommunikationer omfattas av ett riksintresse och i de fallen står avgörandet främst på Trafikverket i samråd med andra myndigheter.⁵⁹ De flesta större trafiklederna i Burlöv omfattas av detta riksintresse. En mer utförlig bild av vad som utgör riksintresse i Burlövs kommun visas i figur 7. Det Länsstyrelsens angelägenhet att pröva om riksintressen inte uppfylls enligt miljöbalken.⁶⁰

⁵⁶ Burlövs kommun(2011b)

⁵⁷ Mattisson(2011) s. 14

⁵⁸ Boverket(2011)

⁵⁹ Trafikverket(2011)

⁶⁰ Boverket(2005) s. 40



Figur 7. Riksintresset för kulturmiljö markerat med streckad yta och riksintresse för kommunikationer i bredare linjer. utbredning. Källa: Länsstyrelsen karttjänst

4.1.4 Utveckling under perioden år 1869 – år 1990

De välutvecklade kommunikationerna har spelat en viktig roll i utvecklingen av Burlövs kommun.⁶¹ Speciellt korsningen vid järnvägsbanorna Södra stambanan och Lommabanan utgör ett attraktivt läge för industrimark. Tongivande för utvecklingen i kommunen var Arlövs Sockerfabrik som etablerades redan år 1869.⁶² Att Sockerfabriken etablerade sig i området bidrog till att det anlades en tågstation utmed Södra stambanan.⁶³

Ett knappt sekel efter järnvägens utbyggnad år 1953 anlades Sveriges första motorväg på sträckan Malmö och Lund. År 1959 kom att bli kommunens födelse genom att de båda municipalsamhällena Arlöv och Åkarp slogs samman tillsammans med en liten del av Staffanstorp och bildade Burlövs kommun.⁶⁴ Efterföljande period kännetecknas av en kraftig expansion både vad gäller bostadsbyggnad och etablering av kommersiella verksamheter. Bostadsområdena Svenshög och Elisetorp byggdes under denna epok i Arlöv enligt tidstypiskt miljonprojektsmanér. I första etappen uppfördes nio flerfamiljshus i Elisetorp under åren 1963- 67. Flerfamiljshusen omfattades av knappt 1000 lägenheter. Under 1970-talet byggdes ytterligare tretton flerfamiljshus i

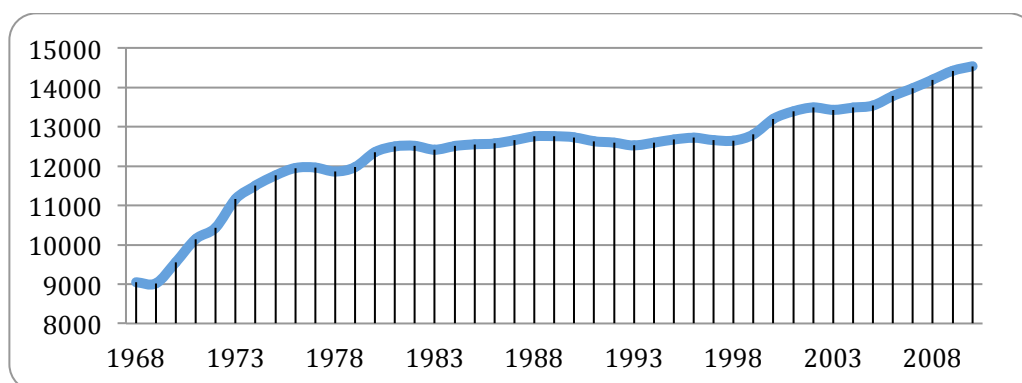
⁶¹ Burlövs kommun(1998) s. 10

⁶² Ingers(1980) s. 597

⁶³ Ingers(1976) s. 395

⁶⁴ Sydsvenskan, Kalle Kniivilä(2009)

Svenshög, som utgjordes av cirka 900 lägenheter.⁶⁵ Miljonprojektens flerbostadshus gav stora avtryck på Burlövs kommuns bebyggelse och demografi. Inte minst då de utgjorde, och fortfarande utgör, en hög andel av det totala beståndet i kommunen. I översiktsplanen från 1998 beskrivs områdena på följande sätt: ”..[dessa områden].. har präglats av en hög omflyttning, stor andel socialbidragstagare, hög andel ensamstående föräldrar och stor andel invandrare”.⁶⁶ En expansion rådde även i Åkarp under 1960- och 1970-talen, som dock tog en riktning mot karaktäristisk villaförort. Främst byggdes grupphus och en enhetlig villabebyggelse med en snarlik utformning för samtliga hus inom samma områden. Där utrymme fanns för att bygga utbreddes sig grupphusbebyggelsen som en matta, inkilad i den äldre bebyggelsen. Den bostadsbebyggelse som uppfördes under denna epok är i dag dominerande i Åkarp.⁶⁷ Expansionen i kommunen ledde fram till fördubblad befolkning under 1960-talet.⁶⁸ Figur 8 visar befolkningsutvecklingen under perioden år 1968 till år 2010.



Figur 8. Befolkningsutveckling i Burlöv kommun.

Källa: SCB, Folkmängden efter region, civilstånd, ålder och kön. År 1968-2010

Flertalet företag etablerades under 1960- och 70-talen vilket bland annat ledde fram till att Arlöv växte samman med Malmö år 1965.⁶⁹ Under åren 1964- 67 växte en industriby fram mellan Södra stambanan och Lommabanan. Ett projekt som fick stora följder för Arlövs karaktär var uppförandet av den halvexterna handelsplatsen Burlövs Center år 1971 i norra Arlöv. Sockerbitstorget som tidigare hade en roll som ortens centrum förlorade sin roll och Arlövs centrum förflyttades norrut till Burlövs Center.⁷⁰

4.1.5 Utveckling under perioden år 1990 – år 2010

4.1.5.1 Översikt

Under perioden år 1990- 98 var målet enligt 1990 års översiktsplan främst att behålla kommunens invånarantal. Perioden var något stökig, tolkat utifrån figur 9, som visar

⁶⁵ Bevarandekommittén(2000) s. 30

⁶⁶ Burlövs kommun(1998) s. 19

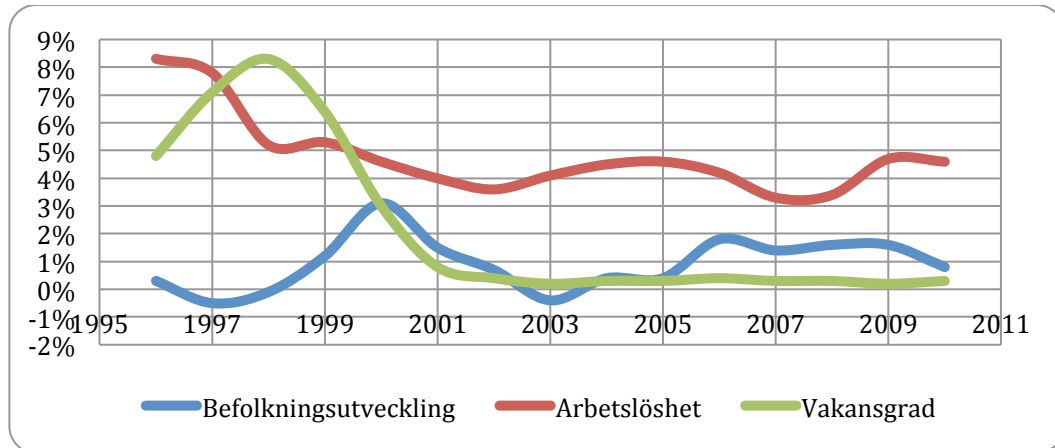
⁶⁷ Burlövs kommun(2002) s. 8

⁶⁸ Bevarandekommittén(2000) s. 6

⁶⁹ Burlövs kommun(2004) s. 8

⁷⁰ Bevarandekommittén(2000) s. 31

både höga vakansgraderna och hög arbetslöshet. I den mån bostadsbyggande skedde förtätades befintlig bebyggelse. Denna målsättning hölls fram till år 2010, med viss reservation för att från år 1998 tilläts en viss befolkningsökning i den utsträckning en kommunal service och nyinvesteringar kunde utnyttjas på optimalt sätt.⁷¹ Figur 9 visar även hur perioden från år 1998 visar på sjunkande vakansgrader, befolkningsökning samt en stabil nivå på den öppna arbetslösheten.



Figur 9. Befolkningsutveckling, arbetslöshet och vakansgrad.

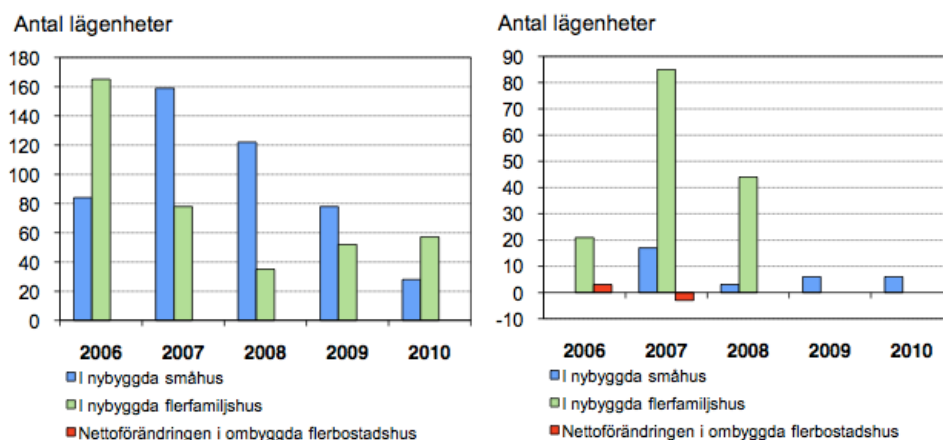
Källa: SCB och Burlövs kommunala bostadsbolag.

4.1.5.2 Bostadsbyggande

Figur 11 visar hur bostadsbyggandet i Burlöv och Lomma skilts sig åt under perioden 2006- 10. Burlövs byggande avstannade nästan totalt under åren 2009 - 2010. Värt att nämna är att Lomma har haft en explosionsartad expansion och befolkningsökning under perioden. Trots en årlig efterfrågan på 5000 bostäder per år⁷² har det inte byggts mycket i Burlöv under åren 2009 och 2010. Detta kan möjligen vara ett resultat av den svaga ansvarslagen som berördes i kapitel 2.7 om det kommunala bostadsförsörjningsansvaret.

⁷¹ Burlövs kommun(1998) s. 12

⁷² Burlövs kommunchef, bilaga 4



Figur 10. Nybyggda bostäder i Lommas kommun (till vänster) och Burlövs kommun (till höger). Källa: SCB Kommunfakta 2010.

4.1.5.3 Transport och kommunikationer

Kommunikationsmöjligheterna förbättrades ytterligare under perioden 1990- 2010. Malmös Yttre Ringvägen uppfördes under åren 1999- 2000 där de tre motorvägarna E20, E6 och E22 strålar samman. Burlövs kommun var emot beslutet att anlägga den nya trafikleden, men tvingades vika sig då den utgjorde ett riksintresse för Sverige.⁷³ Väg 11 anlades också under denna period, vars sträckning i östvästlig riktning och passerar Stora Bernstorp och Norra Flansbjerg och knyter samman områdena med den Yttre Ringvägen.

4.1.5.4 Överlåtande av mark för kommersiella verksamheter

I och med översiktsplanen från år 1990 öppnade kommunen upp för verksamhetsetableringar i södra delen, med undantag för företaget Akzo Nobel som funnits i området sedan tidigare. Det är möjligt att vissa övriga enstaka verksamheter funnits i området. Målet var att nyetableringar av verksamheter skulle koncentreras till det södra området, till företagsbyn mellan Lommabanan och Södra Stambanan eller utmed de vältrafikerade transportkorridorerna i Arlöv.

4.1.5.5 Stora Bernstorp och externhandel

Trots att kommunens ursprungliga mål var att verksamheterna i söder inte skulle ha en trafikstrand inriktning⁷⁴ har Stora Bernstorp kommit att inhysa externhandel. År 1996 antog kommunfullmäktige detaljplanen ”Sunnanå 12:6, Stora Bernstorps industriområde” som på denna punkt stod i strid mot aktuell översiktsplan ett så kallat formellt fel. Detaljplanen överklagades av Staffanstorps kommun, Lunds kommun och Malmö Stad och upphävdes år 1999 av Miljödepartementet. Bedömningen bakom upphävandet av detaljplanen gällde brister i den kommunala samordningen och bristande redovisning av planbeslutets konsekvenser.⁷⁵ Projektet genomfördes dock slutligen år 2007 då en livsmedelsaffär på 10 000 kvadratmeter för COOP Forum stod

⁷³ Burlövs kommunchef, bilaga 4

⁷⁴ Burlövs kommun(1990)

⁷⁵ RÅ2001 not. 44(2001)

färdig samt bland annat lokaler för elektronikkedjan Media Markt. Som motiv till att det valda läget pekade COOP Forums ledning på att upptagningsområdet utgörs av 70 000 potentiella kunder, då en fjärdedel av Malmös befolkning bor i närområdet.⁷⁶ I den ursprungliga planen ville kommunen tillåta en handelsyta om 170 000 m², resultat efter mellankommunal samordning blev en detaljplan med en handelsyta på 35 000 m².⁷⁷

4.1.6 Sammanfattad kommunal utveckling

Det kan konstateras att en hög andel verksamheter har etablerat sig inom kommunens gränser samt en periodvis bebyggelseutveckling har skett under tre distinkta perioder. Första epoken utgjordes av industrietableringar under sent 1800-tal som också var en slags vagg för området. Under den andra epoken runt 1960-1970 grundades kommunen och tätorternas karaktär befästes samt en mängd industrier etablerade sig i centralorten.⁷⁸ I den tredje perioden som nu står inför dörren är främsta målet att knyta ihop de båda orterna i ett av kommunens största projekt genom tiderna, vilket kommer att beskrivas mer under kapitel 4.3 om kommunens nuvarande målsättningar.

4.2 Näringslivet i kommunen

4.2.1 Näringslivsbestånd

Det finns idag cirka 1200 företag i kommunen.⁷⁹ De största företagen är Akzo Nobel med verksamhet inom färgförädling, Nordic Sugar som förädlar sockerprodukter, ICA Sverige AB med lagerverksamhet och COOP Sverige AB med två COOP Forum stormarknader. Merparten av arbetstillfällena i kommunen är inom handelsbranschen, tillverkning och utvinning samt byggsektorn.⁸⁰ Flertalet företag är lokaliserade till Arlov dels i Industribyn mellan Södra Stambanan och Lommabanan samt utmed större trafikleder i Arlov eller det nyare verksamhetsområdet Stora Bernstorp. Utbredningen av verksamheter åskådliggörs i figur 11. Burlöv är utsedd till ”regionens raket” av Svensk handel med bakgrund av att kommunen har Sveriges starkaste omsättningstillväxt. Denna tillväxt är främst ett resultat av utvecklingen i externhandelsområdet Stora Bernstorp.⁸¹

⁷⁶ Sydsvenskan, Kniivilä(2007)

⁷⁷ Sydsvenskan, Runol(2011)

⁷⁸ Burlövs kommun(1998) s. 19

⁷⁹ Burlövs kommun(2011a)

⁸⁰ SCB(2010) s. 3

⁸¹ Svensk Handel(2010)



Figur 11. Burlövs kommuns större verksamhetsområden. Verksamhetsområden i gult, kommungräns i orange, nya verksamhetsområden i blått.

Källa: Eniro, FÖP Arlov 2010 och ÖP 98, sammanställd av författaren.

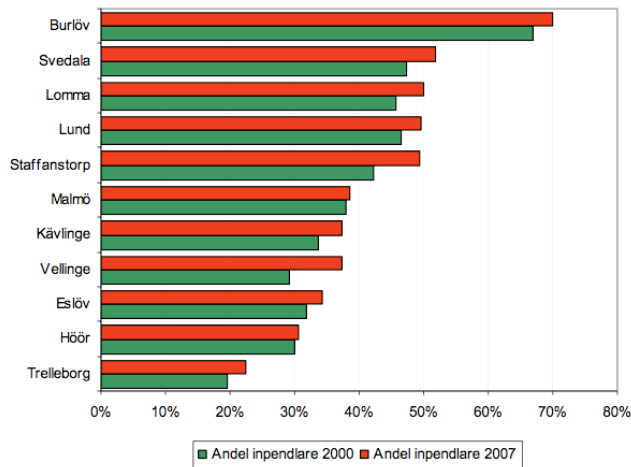
4.2.2 Arbetstillfällena och pendling

Kommunen är en del i västra Skånes gemensamma arbetsmarknad⁸² och många kommuninvånare pendlar till ett arbete i en annan kommun. Detta gör satsningar på arbetstillfällena speciella då effekten av dessa inte nödvändigtvis skapar arbetsmöjligheter för kommunmedborgarna. Vidare har Burlövs kommun ett positivt pendlingsnetto och dagbefolkningen är 890 personer större jämfört med nattbefolkningen enligt siffror från år 2007. Dessutom passerar dagligen flertalet pendlare från kringliggande kommuner genom Burlöv.⁸³ Figur 12 illustrerar hur stor andel av inpendlingen bidrar till Burlövs kommuns arbetsbas. I samtliga kommuner i jämförelsen har arbetspendlingen ökat mellan åren 2000- 07. Burlöv är med ett värde på 70 procent kommunen med högst andel förvärvsarbetare inom kommunen som är bosatta i en annan kommun.⁸⁴

⁸² Burlövs kommunchef, bilaga 2

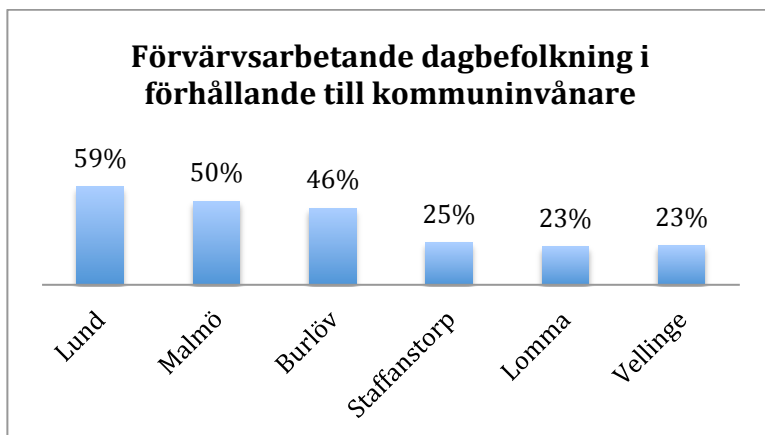
⁸³ Handelns Utredningsinstitut(2010) s. 13

⁸⁴ SSSV(2009) s. 15



Figur 12. Inpendlingen i Skåne som andel av förvärvsarbetande dagbefolkning 2000 och 2007.
Källa: Samverkan Skåne Sydväst(2009) s. 15

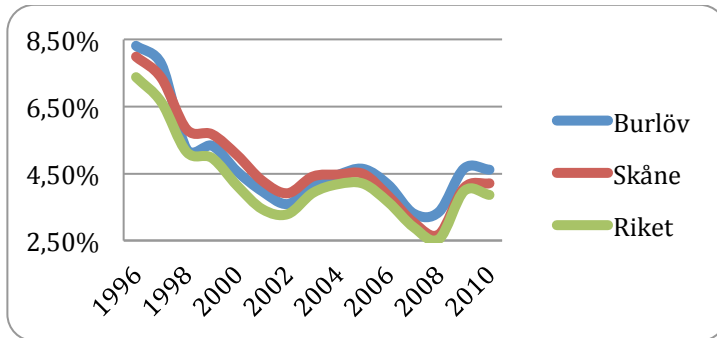
Samtidigt har kommunen en hög andel kommersiella verksamheter och enligt uppgifter från år 2009 är den förvärvsarbetande dagbefolkningen 7 636 personer.⁸⁵ Jämförande beräkningar har gjorts med kommuner i regionen för förhållandet förvärvsarbetande dagbefolkning genom kommuninvånare. Figur 13 visar att Burlöv har ett värde i nivå med Malmö och Lund, långt högre än kranskommunerna Staffanstorp, Lomma och Vellinge som också ingår i jämförelsen.



Figur 13. Förvärvsarbetande dagsbefolkning i förhållande till kommuninvånare.
Källa: Utarbetad av författaren utifrån siffror från SCB Kommunfakta.

Figur 14 visar den öppna arbetslösheten och hur Burlövs kommun för närvarande uppvisar en något högre arbetslöshet än både Sveriges och Skånes genomsnitt. Detta trots den höga andelen förvärvsarbetande i kommunen per kommuninvånare.

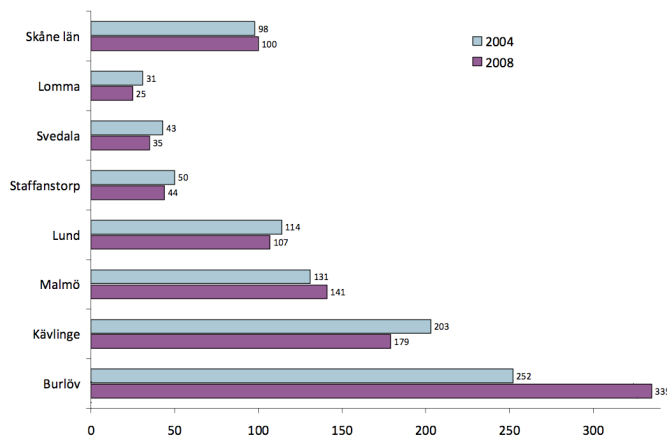
⁸⁵ SCB(2010b)



Figur 14. Öppet arbetslösa. Källa: SCB, Arbetslösa och personer i program med aktivitetsstöd.

4.2.3 Handeln i kommunen

Burlöv kommun uppvisar Sveriges näst högsta siffror inom sällanköpshandel med ett index på 335. Ett värde på 100 innebär att en potentiell kommun är självförsörjande av sällanköpsvaror. Den totala sällanköpshandeln omsatte år 2008 1,6 miljarder SEK. För att förtydliga betydelsegraden av handeln omsattes av dessa 1,6 miljarder SEK cirka 500 miljoner SEK i konsumtion av de inhemska kommuninvånarna och övriga 1,1 miljarder SEK omsattes av besökare från annan ort. Konsumtionen har växt med 78 procent sedan år 2004 för att jämföra med Malmö vars tillväxt var drygt 45 procent och utgörs av 11,9 miljarder SEK. Förklaringar till den starka handeln i Burlöv är en befolkningsmässigt växande region och det geografiska läget med närhet till flertalet kommuner vilka har ett begränsat utbud av sällanköpsvaror. Arbetspendlingen är dessutom omfattande och kringliggande kommuners invånare passerar genom Burlöv kommun i hög utsträckning, till exempel på väg till jobbet. Enligt beräkningar utförda av Handelns utredningsinstitut utgör upptagningsområdet för handelsplatsen Stora Bernstorp av cirka 365 000 potentiella kunder och till detta finns ett sekundärt upptagningsområde på ytterligare 135 600 potentiella kunder.⁸⁶



Figur 15. Försäljningsindex för sällanköpsvaruhandel år 2004 och år 2008
Källa: Handelns utredningsinstitut(2010) s. 19

⁸⁶ Handelns Utredningsinstitut(2010) s. 12

4.3 Kommunala målsättningar

4.3.1 Introduktion till kommunens målsättningar

Kommunens framtidsplaner är något överskådliga då den tidigare översiktsplanen från år 1998, som aktualiserats år 2002 och år 2006, förklarades inaktuell i oktober år 2010.⁸⁷ Detta motiveras med att kommunledningen avvaktar beslut om Södra Stambanan kan sänkas ned och övertäckas i Åkarp. Denna fråga påverkar markanvändning stort och om banan inte sänks ned kan inget nytt byggas i området i Åkarp. Eftersom kommunen väntar ett beslut i denna fråga antogs istället en fördjupad översiktsplan Arlov år 2010. I och med att beslutet nu har tagits att sänka ner Södra Stambanan vid Åkarpsspassagen är nu arbetet med den nya översiktsplanen i full gång.⁸⁸ Den allmänna kommunpolicyn vad gäller olika typer av markupplåtelse är att kommunen försöker möta den efterfrågan som finns.⁸⁹

Här följer en översiktlig sammanställning av förestående större projekt och i nästa led följer en mer ingående beskrivning av tre centrala projekt.

- **Kronetorp:** Visionen är att utveckla detta område mellan Arlov och Åkarp till en grön stadsdel med blandad bebyggelse, publika verksamheter, förskola och badhus. I ett första skede förväntas ett 65plus-boende.
- **Stora Bernstorp:** Verksamhetsområdet i sydöst som genom etapp II utvidgas i östlig riktning med kommersiell verksamhet inom sällanköpshandel.
- **Norra Flansbjer:** Ett nytt verksamhetsområde i anslutning till Stora Bernstorp som ämnas för ett logistikcenter.
- **Södra Stambanan och Burlövs station:** Breddning av Södra Stambanan till fyra spår och nedsänkning och delvis överteckning av spårområdet i Åkarp. Dessutom en ny pendlarstation, vilket kommer att innebära att även Öresundståg stannar i kommunen. Förslag finns från Skånetrafiken att anlägga en pendlarparkering med uppåt 1500 parkeringsplatser.⁹⁰
- **Förskola i Östra Dalsslund i Åkarp:** Nybyggnation
- **Skola i Svenshögsområdet i Arlov:** Nybyggnation
- **Humlemadsskolan i Arlov:** Tillbyggnation
- **Badhus:** Nybyggnation i mån av ekonomiskt utrymme.

Vad gäller småskaligare bostadsbyggande förväntar sig kommunen att byggandet kommer öka starkt och att cirka 132 bostäder färdigställs under år 2011. Detta kan jämföras med byggandet under år 2009 och år 2010 som var extremt lågt och togs upp i kapitel 4.1.5.2 om bostadsbyggande.

4.3.2 Stora Bernstorp etapp II och externhandel

Planområdet utgör som helhet, inklusive etapp I, ett område av 70 Ha varav kvartersmark uppgår till 37 Ha. Stora Bernstorp etapp II är beläget öster om Stora

⁸⁷ Burlövs kommun(2010c) s. 5

⁸⁸ Burlövs kommunchef, bilaga 4

⁸⁹ Burlövs kommunchef, bilaga 2

⁹⁰ Burlövs kommun(2010c) s. 5-6

Bernstorp etapp I och gränisar till Sege å i norr, Yttre Ringvägen i öster och väg 11 i söder. Planen som antagits av fullmäktige har överklagats av befintlig fastighetsägare med anledning av trafiklösningen. I förslaget utökas externhandelsområdet med 20 000 m² till 55 000 m², dock utan ytterligare utbyggnad av livsmedelshandel förutom för redan tillåtna 10 000 m² för hela Stora Bernstorp.⁹¹ En sammanställning av intäkterna från markförsäljningarna kommer att följa i ekonomidelen. Initialt var Lunds kommun negativ till utbyggnaden av området, främst som följd av eventuell konkurrens med Nova Lund, men med upprättad konsekvensbeskrivning från januari år 2010 så godtogs planen av Lunds kommun.⁹²

4.3.3 Norra Flansbjer och logistik

Planområdet omfattar 30 hektar varav 10 hektar är för kvartersmark. Planen tillåter en terminal om 17 700 kvadratmeter och två lagerbyggnader om 21 800 kvadratmeter och 19 000 kvadratmeter. Majoriteten av området ägs av Burlöv kommun genom fastigheterna Sunnanå 12:1 och Sunnanå 1:2. Vissa delar av planområdet ägs av Malmö Stad och av privata fastighetsägare. I beslutsunderlaget motiveras projektet genom det strategiska läget vid E6 och E22, regionens hamnar och Öresundsförbindelsen. Förslaget bedöms innebära en stor effektivisering för regionens vägbaserade godstransporter.⁹³

År 2006 antog kommunen en detaljplan för att överlåta mark till ett logistikcenter, vilken överklagades och senare upphävdes av miljödepartementet år 2008 till följd av kommunen inte kunnat motivera ianspråktagande av fastigheten Sunnanå 1:17 öster om planområdet. Kommunen kunde inte motivera att kommunens intresse överstiger den enskilda fastighetens intresse.⁹⁴ I slutet av år 2008 återupptog kommunen detaljplanearbetet och i slutet av år 2009 antogs en plan av fullmäktige, som inte ianspråkta del av nämnda fastighet. Då följde tio överklaganden av fastighetsägarna i öst, väst och syd och för närvarande är planen under behandling hos Länsstyrelsen i Skåne. De två fastighetsägarna i väst anser att trafiken kommer att bli alltför störande och uppger att de kommer att kräva ersättning vid eventuell byggnation. Bostäderna på de båda fastigheterna i anslutning till infarten i västra planområdet kommer ändras från permanentbostäder till vaktbostäder vid verksamhet. Fastighetsägare i söder och öster överklagar planen då de befarar att utfarten som togs bort med upphävandet av den förra detaljplanen på sikt kommer att byggas. Mona Svensson, stadsarkitekt i Burlövs kommun, uppger att denna kan komma att byggas på sikt enligt planer från Malmö stad.⁹⁵

4.3.4 Kronetorp etapp I

Den viktigaste delen av den fördjupade översiktsplanen för Arlov från år 2010 är utvecklingen av Kronetorp. Eftersom en intressent har köpt delar av åkermarken och visat intresse för att bebygga detta ganska vidsträckt område finns nu planer för en bebyggelse på sikt på mellan 2400 till 3000 bostäder. Detta i kombination med

⁹¹ Burlövs kommun(2010a) s. 1

⁹² Sydsvenskan, Martin Runol(2011)

⁹³ Burlövs kommun(2010a) s. 3

⁹⁴ Miljödepartementet(2008)

⁹⁵ Sydsvenskan, Kalle Kniivilä(2010)

publika verksamheter som syftar till att levandegöra området.⁹⁶ Utbyggnaden kan leda till att kommunen växer med upp till 6000 invånare under en 15 års period. En första etapp kommer troligen att inledas med byggande av ett 65plus-boende.⁹⁷ I den översiktliga strukturskissens första etapp, som är ganska osäker, ingår dessutom ny bad- och idrottshall, fotbollsplaner, förskola och ett antal flerbostadshus i två till fem våningar, vilket åskådliggörs i figur 16.⁹⁸



Figur 16. Kronetorp, etapp 1.

Källa: Burlöv(2010b) Strukturskiss – Visionen om den gröna staden mellan Arlöv och Åkarp.

4.4 Handläggningstider

Planerna för Stora Bernstorp och Norra Flansbjerg är kopplade till stora projekt, vilket motiverar långa handläggningstider och en hög benägenhet att överklaga. Utan att göra någon jämförelse med andra större projekt framstår handläggningstiden på 11 år för Stora Bernstorp etapp I som lång, samtidigt är processen för Stora Bernstorp II inte avslutad och ligger för närvarande på Länsstyrelsens bord. Efter samtal med kommunchefen har det framkommit att kommunledningen förväntar sig att planen för Norra Flansbjerg återigen kommer att överklagas till högsta instans.⁹⁹ Detta skulle betyda att planen för Norra Flansbjerg, som antogs för första gången av fullmäktige år 2006, kommer att få en total handläggningstid på uppskattningsvis 8- 10 år. Enligt en undersökning genomförd av SKL är att länsstyrelsens genomsnittliga handläggningstid för överklaganden 178 dagar i Skåne (ett något högre värde än rikets genom-

⁹⁶ Burlövs kommun(2010) s. 48

⁹⁷ Burlövs kommunchef, bilaga 4

⁹⁸ Burlövs kommun(2010b)

⁹⁹ Burlövs kommunchef, bilaga 4

snitt).¹⁰⁰ Ett överklagande till länsstyrelsen tar alltså cirka halvåret att handlägga. Det bör dock poängteras att det kan höra till vanligheten att ett företag får vänta i uppemot två till tre år på byggklar mark. I motsats mot processer på uppåt 10 år i Burlövs kommun för verksamhetsområdena i söder. Samtidigt kan konstateras att tidsaspekten inte är avgörande om platsen i fråga är väldigt fördelaktig för det etableringsintresserade företaget och om kommunen har varit tydlig med hur lång tid processen kan ta.¹⁰¹

4.5 Personalintensiva företagsetableringar

Både externhandel och logistik är branscher som inte kräver särskilt mycket arbetskraft. Kommunledningen uppger att om mer personalintensiva verksamheter etablerade sig i kommunens södra del skulle krävas en utbyggnad av kollektivtrafiken (delvis som följd av riktlinjerna om stationsnära läge som påverkar planläggningen i regionen). Det finns visserligen en nedlagd station på Simrishamnsbanan vid Sege by, en järnvägsbana som eventuellt kan komma att tas i bruk. Avståndet till detta järnvägsspår är uppåt 600-700 meter från Stora Bernstorps externhandel, vilket anses vara något för långt. Då återstår kollektivtrafik i form av buss.¹⁰² Samtidigt poängterar kommunledningen att det är positivt med en hög andel arbetstillfällen som en följd av överlåtande av mark till kommersiella verksamheter, men det är ingen absolut nödvändighet i och med att burlövsborna förvärvsarbetar utanför kommunens gränser, vilket berördes i kapitel 4.2.2 Arbetstillfällen och pendling.

4.6 Centralortsteorins effekt

I intervju med Burlövs planchef poängterades att en hög andel kommersiella verksamheter och arbetsplatser inom kommungränserna kan utgöra ett slags existensberättigande för kommunen. Centralortsteorin bygger på att viss service ska kunna erbjudas av en centralort i en kommun.¹⁰³ Det är kring denna teori som kommunsammanslagningarna under 70-talet grundade sig på. De kommuner som endast har bostäder och vars centralort är en sovstad satt då i en svår sits, vilket resulterade att Genarp och Veberöd kom att slås samman med Lunds kommun år 1973. Staffanstorp klarade sig dock undan detta med anledning av att kommunen hade vissa näringsverksamheter.¹⁰⁴

4.7 Burlövs kommuns ekonomi

4.7.1 Introduktion

I en undersökning i tidskriften Dagens Samhälle rankas Sveriges kommuner utifrån genomsnittligt ekonomiskt resultat per invånare för perioden år 2000- 09 och Burlöv placeras i denna undersökning på en fjärdeplats, vilket visas i figur 17.

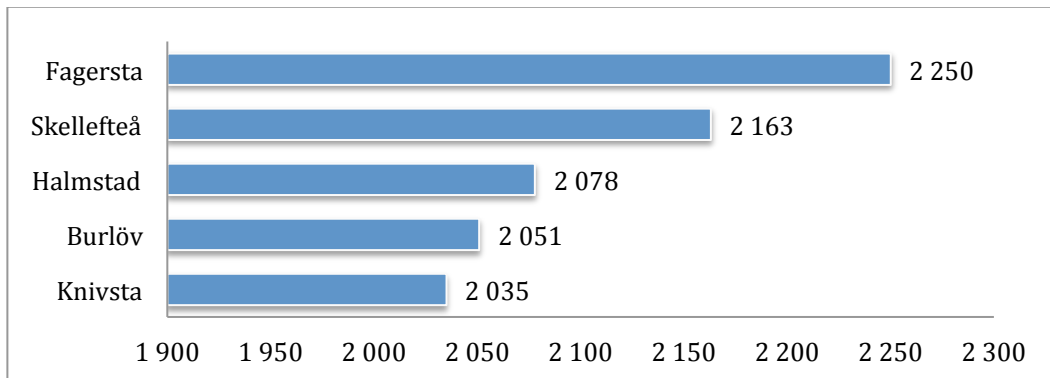
¹⁰⁰ SKL(2011)

¹⁰¹ Region Skåne(2011) s. 51

¹⁰² Burlövs planchef, bilaga 5

¹⁰³ Nationalencyklopedin

¹⁰⁴ Burlövs planchef, bilaga 5



Figur 17. 2000-talets bästa resultat för Sveriges kommuner genomsnittligt resultat per kommuninvånare och år.

Källa: Dagens samhälle(2010) - Dagens Samhälle Nr 24. 2010

Burlövs ekonomichef uppger att främsta orsaken till resultatet är att både aktier och exploateringsmark har avyttrats under perioden. Exploateringsmarken gäller främst Stora Bernstorp. Om dessa avyttringar tas bort från kalkylen placerar sig kommunen strax över jämförelsens mittskikt, med ett resultat per invånare och år på 800 SEK.¹⁰⁵ Dagens Samhälle har även gjort en undersökning om kommunal skuldsättning. Kommunen placeras i undersökningen på tredjeplats mätt i soliditet.¹⁰⁶ Soliditet som beskriver eget kapital i förhållande till totalt kapital är ett vanskligt mått som inte nödvändigtvis beskriver kommunens belåning. Det finns till exempel möjligheter att lägga över skulder i separata bolag så att de inte visas i årsredovisningens soliditet. Vidare uppges i år 2010:s årsredovisning att kommunen under en lång tid kunnat finansiera investeringsverksamheten utan belåning.¹⁰⁷ Möjligen bidrar även detta till att kommunalskatten är något lägre än Skånes genomsnitt 20,30 procent och ligger på 20,09 procent. Dock finns en förväntad ökning i investeringsverksamhet under kommande treårsperiod. Aviserat i årsredovisningen från år 2010 planerar kommunen större investeringar, framförallt finns behov inom skola och förskola. Om inte intäkter inflyter från exploateringsverksamheten kommer lånefinansiering att vara nödvändig.¹⁰⁸

I samtal med ekonomichefen framkom att kommunen under 2012- 14 förväntar sig en investeringsverksamhet på 130 MSEK årligen, i jämförelse med tidigare investeringsverksamhet på 50 MSEK. Detta illustreras i figur 18.

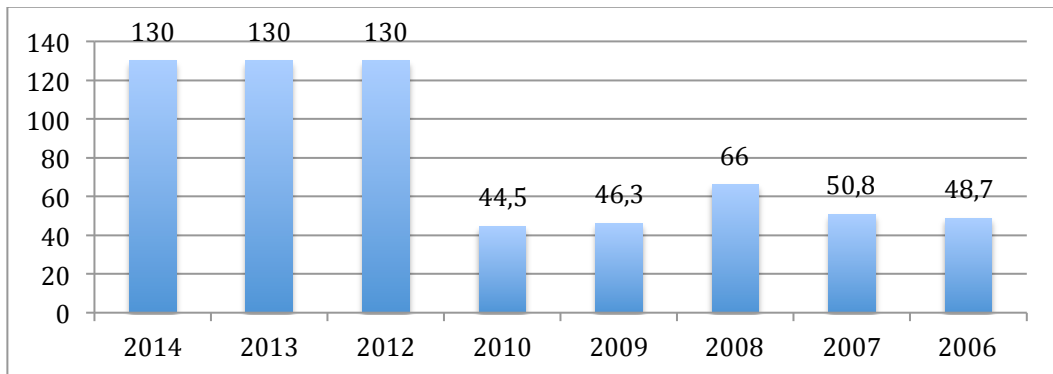
¹⁰⁵ Sydsvenskan, Mats Amnell(2010)

¹⁰⁶ Dagens Samhälle(2010)

¹⁰⁷ Burlövs kommun(2010c) s. 4

¹⁰⁸ Burlövs kommun(2010c) s. 14

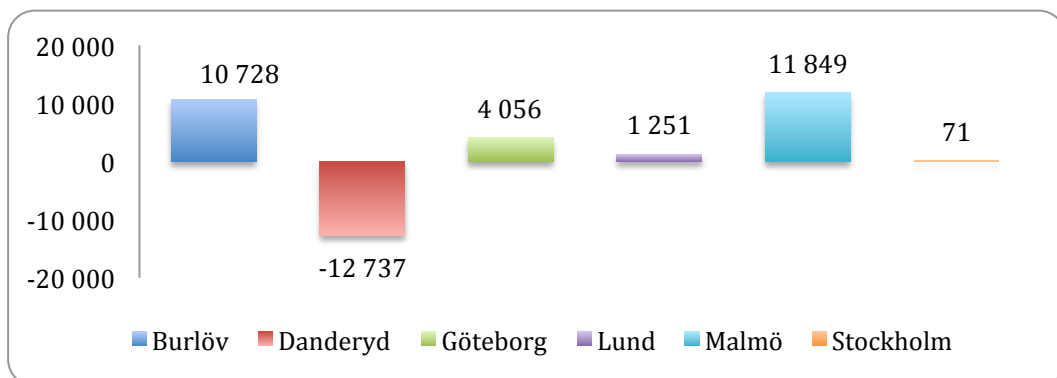
Kommunala incitament att överlåta mark till kommersiella verksamheter



Figur 18. Burlövs kommuns investeringsverksamhet, år 2011 saknas. 2012- 14 är prognosticerade (och kostnader för Kronetorp är inte inräknade).

Källa: Burlövs kommunchef, bilaga 6 och Burlövs kommun, årsredovisning (2010).

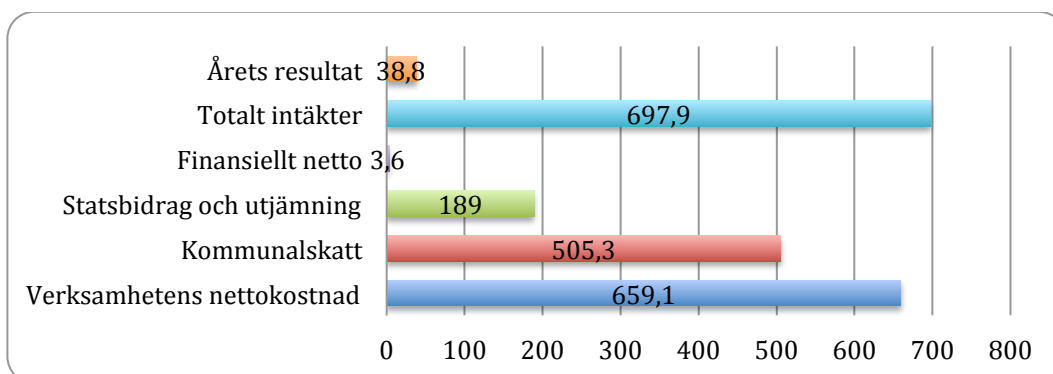
Vidare har kommunens skattekraft sjunkit sedan 90-talet i förhållande till medelskattekraften i riket, men inkomstutjämningen gör att den reella effekten uttraderas. År 2007 utgjorde skattekraften 89 procent av genomsnittet för rikets kommuner.¹⁰⁹ Det finns anledningar till skattekraftens minskning i de demografiska förändringar, som beskrevs i kapitel 4.1.1 Introduktion. För att illustrera den kommunalekonomiska utjämnings ekonomiska genomslag i kommunen, hänvisas till figur 19. Figur 20 visar i andelen stadsbidrag och utjämning att cirka 27 procent av de kommunala intäkterna för räkenskapsåret 2010 kom från statliga bidrag kopplade till utjämningsystemet.



Figur 19. Kommunekonomiska utjämnings utfall TSEK per invånare

Källa: Utarbetad av författaren med uppgifter från SCB 2010.

¹⁰⁹ Burlövs kommun(2010c) s. 7



Figur 20. Resultaträkning år 2010.
Källa: Burlövs kommun(2010c).

4.7.2 Investeringsverksamhetens kostnadsökningar

Följande större kostnader kommer att belasta Burlövs kommun under de närmaste åren.¹¹⁰

- **Kronetorp:** Det finns inga kostnadsberäkningar för detta projekt i nuläget, men det kommer att uppstå stora kostnader. Enligt kommunchefen ska projektet bära sig självt ekonomiskt för att genomföras. Eftersom kommunen äger stora delar av området finns underlag för exploateringsintäkter. Med bakgrund av kapitel 3.2 Sambandet befolkningsökning och ekonomiskt resultat visas att snabba öknningar i folkmängd blir en belastning för den kommunala ekonomin, åtminstone ur ett kort perspektiv.
- **Södra Stambanan och Burlövs station:** 50 procent av en 400 meter lång överbyggnad beräknas kosta kommunen 75 MSEK. Paviljongen beräknas kosta 35 miljoner.
- **Förskola i Östra Dalslund i Åkarp:** Kostnadsberäknad till 40 MSEK.
- **Skola i Svenshögsområdet i Arlöv:** Kostnadsberäknad till 130 MSEK.
- **Utbyggnad av Humlemadsskolan i Arlöv:** Kostnadsberäknad till 70 MSEK.
- **Badhus:** Finns ingen kalkyl, men uppskattas till mellan 100 – 150 MSEK.
- **I övrigt:** Troligen stora ospecificerade kostnader.

4.7.3 Exploateringsintäkter

Intäkter från markförsäljningar, genomförda och förväntade, uppgår till totalt 369 MSEK, vilket står att finna i tabell 4. Detta kan jämföras med totala intäkter på 697,9 MSEK i 2010 års räkenskaper i figur 20.

¹¹⁰ Burlövs ekonomichef, bilaga 6

Område	Totalt värde (MSEK)	Realiserat värde (MSEK)	Orealiserat värde (MSEK)
Stora Bernstorp I	66	66	0
Stora Bernstorp II	179	129	50
Norra Flansbjer	74	0	74
Totalt	369	245	124

Tabell 4. Exploateringsintäkter. Källa: Burlövs kommun- och ekonomichef.¹¹¹

4.7.4 Prognosticerat behov av lånefinansiering

De stora exploateringsintäkterna som influtit och förväntas beräknas täcka de ökade behoven inom investeringsverksamheten och kommunen inte förväntas inte behöva låna förrän år 2014 då ett prognosticerat behov på 50 MSEK uppkommer. Detta är dock beräknat utan hänsyn till de extra kostnader kopplade till Södra Stambanan och hela Kronetorpsprojektet.¹¹²

4.7.5 Analys av ekonomiskt utrymme

Med bakgrund av tabell 5 kan konstateras att Burlöv har en hög andel eget kapital per invånare. I jämförelse med Lomma som har fört en expansiv investeringsverksamhet och haft en stor befolkningsökning prognosticeras att Burlöv kommer ha en högre andel investeringar per invånare. Dock med viss reservation för att den framtida befolkningsökningen för Burlövs kommun som inte har inberäknats. Emellertid signalerar dessa siffror även att Burlöv har en buffert av eget kapital som kan användas dels för den förestående investeringsverksamheten, men även eventuella kortsiktiga kostnader kopplade till Kronetorp. Trots att kommunens målsättning är att Kronetorp ska finansiera sig själv sammanfaller vanligen större befolkningsökningar med belåning eller avgiftshöjningar. Så till vida är det en betryggande säkerhet att kommunen har ett högt eget kapital per invånare. Dessutom har kommunen en något lägre kommunalskatt än Skånes genomsnitt, vilket även signalerar att vissa marginaler finns.

Det centrala i denna analys är att den del av exploateringsintäkterna som har influtit på 245 MSEK har en god effekt genom att bli en buffert i Burlövs ekonomi. Tabell 6 är en jämförelse för Sveriges tre största städer under år 2010, som är tänkt att utgöra en slags referenspunkt för kommuner som utifrån deras storlek bör vara goda jämförelseobjekt. Med tanke på att tröskeleffekter inte bör få lika stor genomslagskraft.

¹¹¹ Burlövs kommunchef, bilaga 4 och Burlövs ekonomichef, bilaga 6

¹¹² Burlövs ekonomichef, bilaga 6

Kommunala incitament att överlåta mark till kommersiella verksamheter

Ekonomiskt utrymme (år 2010)	Lommas kommun	Burlövs kommun
Eget kapital (MSEK)	916	911
Invånare	21 559	16 701
Eget kapital/invånare (SEK)	42 488	54 542
Investeringar (MSEK)	143*	130**
Investeringar per invånare (SEK)	6 634	7 784
Utdebitering(exkl. landsting)	19,24 %	20,09 %

Tabell 5. Ekonomiskt utrymme (år 2010). *Genomsnittsinvesteringar för Lomma under perioden år 2008- 2010 **Prognosticerade genomsnittsinvesteringar för Burlöv under perioden år 2012-2014.

Källa: Respektive kommuns årsredovisning.

Ekonomiskt utrymme (år 2010)	Malmö	Göteborg	Stockholm
Eget kapital (MSEK)	11 581	7 343	49 270
Invånare	298 863	513 726	847 073
Eget kapital/invånare (SEK)	38 750	14 294	58 165
Investeringar (MSEK)	1 698	1 360	3 220
Investeringar/invånare (SEK)	5 682	2 647	3 801
Utdebitering(inkl. landsting)	31,23	32,00	29,58

Tabell 6. Ekonomiskt utrymme (år 2010) Sveriges tre största städer för att ge en jämförelse till de båda mindre kommunerna.

Källa: Respektive kommuns årsredovisning.

4.8 Kluster och regional samverkan

Det sker ett mellankommunalt samarbete inom Region Skåne kring den kommunala markanvändningen. Målet är att genom regional samverkan öka företagsetableringar och främja tillväxt. Ett mål är att ytor som är planerade för kommersiella verksamheter ska anpassas till behov, efterfrågan och regional tillgänglighet.¹¹³ Eftersom administrativa kommungränser är ganska ointressanta ur ett företags synvinkel (och även borde vara det för en kommun som är tätt sammanlänkad till en större arbetsmarknadsregion¹¹⁴) är målet att kommunerna inte ska konkurrera om verksamhetsområden utan istället komplettera varandra för att gemensamt attrahera företag till regionen. För att kommunerna ska uppnå detta krävs att kommunerna identifierar sina unika värden och dessutom att gemensamma värden identifieras för att möjliggöra skapandet av klusterbildningar.¹¹⁵ Det pågår därför för närvarande ett arbete att ta fram ett markregister över byggklar och planlagd mark för olika typer av näringsverksamheter. För att komplettera detta arbete är det även viktigt att kommunerna marknadsför sig och konkretiserar varför platsen utgör en gynnsam lokalisering.¹¹⁶

¹¹³ Region Skåne(2011) s. 9

¹¹⁴ Författarens inflikning

¹¹⁵ Region Skåne(2011) s. 59

¹¹⁶ Region Skåne(2011) s 50

En av klusterbildningarna i Skåne är logistik. Öresundsregionen är för närvarande störst i Skandinavien på hantering av gods och flera internationella verksamheter har flyttat centrallager till Skåne-regionen. Detta kluster har uppkommit på grund av Skånes geografiska placering och transportkommunikationer som motorvägar och järnvägar, broförbindelse, större hamnar, färjetrafik, Sturup/Malmös- och Kastrup/Köpenhamns flygplatser.¹¹⁷

Detta kan knytas till Burlövs aspirationer att bli Skånes logistikcentrum och det framgår som om kommunen har goda förutsättningar till detta. På samma sätt som Burlövs förutsättningar appellerar till logistikbranschen gör de även det till sällanköpshandeln, vilket berördes i kapitel 4.2.3 om handeln i kommunen. Dessa båda områden kan ses som ett steg i en regional samverkan och att Burlövs kommun är delaktig i det arbetet genom att ha identifierat sina unika värden med sin höga andel av transitkommunikationer. Dessutom ser kommunledningen regionens tillväxt som en nödvändighet för en tillväxt i kommunen. Till detta har kommunen även anammat företagets perspektiv till att administrativa kommungränser är ointressanta. Detta i och med att arbetstillfällena som skapas i Malmö, Lund eller på annan plats genererar ett mervärde för Burlöv i nästan samma utsträckning som om arbetstillfällena skapas i Burlövs kommun.¹¹⁸

Vidare finns det en ytterligare regional planeringsaspekt. Stora delar av den befintliga logistikverksamheten i regionen är i nuläget lokaliserad till Limhamn i Malmö och därför tvingas transporterna passera genom Malmös stadsbebyggelse. Att flytta denna verksamhet till Norra Flansbjer skulle innebära stora vinster för logistikföretagen, vilket även kommer att få en stor effekt på miljöutsläppen.¹¹⁹

4.9 Alternativ markanvändning

4.9.1 Introduktion

För att besvara huvudfrågeställningen bör även alternativ markanvändning undersökas för att styrka att marken inte kan användas på ett bättre sätt. Alternativ markanvändning är bostadsbebyggelse eller bevarande av jordbruksmarken i nuvarande skick.

4.9.2 Lämplighet för bostadsbebyggelse

Burlöv har tidigare fått utstå viss kritik då kommunen har tillåtit uppförande av ny bostadsbebyggelse utmed motorvägen E22. Dagligen passerar 44 000 fordon på motorvägen och Trafikverket är kritiskt inställd till att bebygga mark som är så bullerpåverkad. Lösningen har varit att en bullerdämpande vall på 8 meter har uppförts.¹²⁰ Lyckö Gård är villaområdet som för närvarande byggs i södra hörnet av

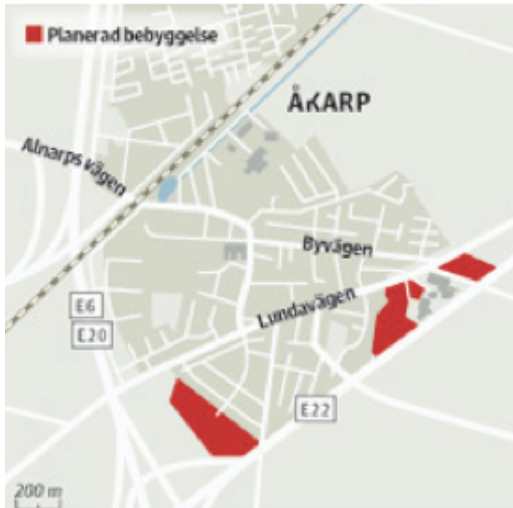
¹¹⁷ Region Skåne(2011) s 34

¹¹⁸ Burlövs kommunchef, bilaga 4

¹¹⁹ Burlövs kommunchef, bilaga 4

¹²⁰ Sydsvenskan, Kalle Kniivilä(2009)

E22 och E6/E20. Byggnationen är påbörjad och under år 2011 förväntas 28 småhus färdigställas och under år 2012 cirka 26 småhus.¹²¹



Figur 21. Nya projekt nära E22, Lyckö Gård röd markerat område i söder.
Källa: Sydsvenskan, Kniivilä(2009)

Man kan tycka att om mark som är bullerpåverkad bebyggs i norra delen av kommunen borde bostadsbebyggelse kunna ske i kommunens södra del. Det finns ett antal omständigheter som talar emot detta.

- Bullernivån uppges av kommunledningen vara högre i kommunens södra del än vid Lyckö Gård i Åkarp. Detta troligen på grund av att på den Yttre Ringvägen i söder strålar motorvägarna samman och därför blir där en högre bullernivå. Figuren i bilaga 6 talar för att det är ungefär samma bullernivå för båda områdena.
- Det finns en brist på kommunal service i området, vilket kräver en hög marginalkostnad för att åtgärdas.
- Det finns en brist på allmänna kommunikationer, vilket även behandlades i kapitel 4.5 Personalintensiva företagsetableringar Dessutom skulle en kulvertering av Sege å vara nödvändig för att möjliggöra en passage till järnvägen som är placerad på den norra sidan.
- Färgförädlingsföretaget Akzo Nobels verksamhet är lokaliserad i områdets västra del och kräver en skyddsradie på 400 meter. Det omöjliggör bostadsbyggande i västra delen av området. Dock är detta i norra delen av Sege å. Författarens iakttagelse är att om bostäder ska byggas i området måste ett visst utrymme för vidare utbyggnad finnas och detta är en sådan begränsande faktor.

¹²¹ Utdrag ur internt register för Burlövs kommuns byggprojekt

- Området norr om Sege å begränsas av elledningar, vilket måste åtgärdas för att möjliggöra en vidare bostadsutbyggnad.¹²²

4.9.3 Bevara jordbruksmark

Iakttagelser har gjorts att det bör finnas två separata värden för jordbruksmark - det ekonomiska samt det kulturella och estetiska värdet. Eftersom åkermarken i kommunen är klassad till mellan 9+ och 10+ står en utbyggnad i relativt stark konflikt med jordbruksnäringen.¹²³ Denna konflikt uttolkas dels som en ekonomisk konflikt mellan markens betingade värde på en öppen marknad. Samtidigt finns ett riksintresse för det kulturhistoriska värdet, en klassificering som görs av riksantikvarieämbetet. Området i söder om Sege å, omfattas dock inte av något riksintresse. Värt att noteras är att Burlövs jordbruk i sin helhet anställer 70 personer och indirekt genom förädling cirka 510 personer och ytterligare 290 personer som underleverantörer.¹²⁴ Eftersom även externhandeln och logistikverksamheten genererar arbetstillfällen kan verksamhetsetableringarna främst ses som ett inkräktande på det kulturella och estetiska värdet samt på Burlövs identitet. Sådana värden kan vara vanskliga att kvantifiera.

¹²² Burlövs kommunchef, bilaga 4 och Burlövs planchef, bilaga 5

¹²³ Burlövs kommun(1998) s. 33

¹²⁴ Lantbrukarnas riksförbund(2008)

5. Resultat och analys

5.1 Allmänna iakttagelser

Det kan konstateras att det finns ett flertal faktorer som bidrar och kombinerat utgör drivkrafter för ett kommunalt beslut att överlåta mark till kommersiella verksamheter. Drivkrafterna har behandlats enligt den struktur som introducerades i metoden och utifrån de delfrågeställningar som där presenterades. Kapitel 5.2 kommer beröra de två första delfrågeställningarna som är av mer allmän karaktär. Med resultatet från de allmänna sambanden kommer huvudfrågeställningen att besvaras och vävas ihop med den tredje delfrågeställningen. Det har framgått med tydlighet under rapportens framskridande att ju mer kommunspecifik rapporten blir desto mer förklaringsvärde har den. Så till vida kan möjligen rapportens upplägg uppfattas som något missvisande då drivkrafter med störst effekt följer i rapportens senare kapitel. Samtidigt finns det fördelar med att inledningsvis etablera en allmän och grundläggande förståelse för de allmänna sambanden som berör samtliga av rikets kommuner.

Vissa ekonomiska aspekter har getts ett större utrymme och har möjligen haft en begränsad reell effekt på det slutgiltiga beslutet att överlåta mark till kommersiella verksamheter. Ett exempel på detta är det kommunalekonomiska utjämningsystemet och dess eftersläpning förknippad med växande befolkningens mängd. Kombinerat med övriga ekonomiska förhållanden får emellertid vissa mindre ekonomiska drivkrafter större effekt på det slutgiltiga beslutet.

En aspekt som kunde ha berörts i större utsträckning i rapporten är alternativet att istället för att avyttra marken hyra ut, arrendera ut eller upprätta tomträtter för de kommersiella verksamheterna i söder. Då skulle kommunens intäkter bli kontinuerliga och möjligtvis resultera i en mer långsiktig hushållning. Samtidigt kan kommunen tvingas agera kapitalplacerare vid markförsäljningar, vilket inte framstår som en naturlig roll för en kommun. En annan aspekt som kunde utredas vidare är den sista delen innan resultatet som handlar om alternativ användning av området. Där kan främst jordbruksmarkens värde ha utretts i något högre utsträckning.

I övrigt bör nämnas att på grund av de komplicerade sambanden som påverkar beslutet finns ett stort tolkningsutrymme. Målet är att utnyttja tolkningsutrymmet restriktivt för att undvika logisk akrobatik. Det vill säga att felaktiga slutsatser nås, trots ett korrekt bakgrundsmaterial.

För att sammanfatta rapporten i nuvarande läge har ett pärlband av faktorer identifierats. I vilken utsträckning de har reell effekt på slutgiltigt beslut är ännu tämligen opreciserat. Därför följer här svaren på de olika frågeställningarna.

5.2 Juridiska och ekonomiska incitament

De nedanstående juridiska resonemangen är baserat på kapitel 2 om allmänna kommunala befogenheter och skyldigheter. Det kan inledningsvis konstateras att de juridiska drivkrafterna inte har stor effekt på det kommunala beslutet att överlåta mark till kommersiella verksamheter. Emellertid existerar en viss grundförutsättning som preciseras i förarbetet till regeringsformen. Grundförutsättningen är att det kommunala självstyret begränsas av både speciallagstiftning och ekonomiskt utrymme. I detta sammanhang utgör planmonopolet ett av de starkaste verktygen i kommunal självstyrelse och i kombination med ett strategiskt markägande kan planmonopolet generera stora intäkter från exploateringsverksamheten.

Det finns möjlighet till en enhetlig kommunindividuell prissättningspolicy, vilken främst förankras i likställighetsprincipen och grundar sig på ekonomisk rättvisa mellan både näringslivsaktörer och privatpersoner. Kommunen har befogenhet att färdigställa byggbar mark med VA och väg samt sätta lägre prisnivåer för vitala näringslivsaktörer inom kommunen. Detta bör ses som att kommunal tillväxt får prioriteras framför kommunal ekonomi.

Vidare är tendensen vad gäller kommunernas bostadsförsörjningsansvar att detta ansvar har lämnat den kommunobligatoriska verksamheten. Försörjningsansvaret framstår i nuläget som en del i den fria kommunala sfären och uppfylls således enbart på frivillig basis.

Avgifter ska finansiera den del av verksamheten där intäkterna influtit, vilket begränsar denna form av finansiering. Detta begränsar vidare kommunens alternativa finansieringskällor vilket pekar mot att intäkter från markförsäljningar kan vara en viktig drivkraft.

De nedanstående ekonomiska resonemangen har sin grund i kapitel 3 om allmänna ekonomiska incitament. Vad gäller de allmänna ekonomiska incitamenten kan ett samband skönjas där befolkningsökning har positivt effekt på långsiktigt ekonomiska resultatet, men en negativ effekt på det kortsiktiga ekonomiska resultatet. Denna teori motiveras av att ökad folkmängd ger ett ökat skatteunderlag. Samtidigt blir det kortsiktiga resultatet negativt främst som följd av att tröskeleffekter inom kommunal verksamhet skapar ett behov av ökad investeringsverksamhet. Tröskeleffekterna korrelerar med kommunens folkmängd, så till vida att en hög folkmängd ger lägre tröskeleffekter till följd av lägre marginalkostnader. Samtidigt genererar eftersläpningen i kommunekonomisk utjämning ett kortsiktigt underskott vid befolkningsökningar. Det finns samtidigt ett styrkt samband mellan ökad belåning och ökad folkmängd. Värt att nämna är också att med en privat markägare genereras inga kommunala intäkter genom markförsäljningar. I detta avseende blir de kortsiktiga kostnaderna med andra ord högre. Dock finns ett utrymme att teckna avtal som förbinder exploitören att stå för investeringar kopplade till utbyggnaden av exploateringsområdet.

I ljuset av detta kan ett ekonomiskt incitament skönjas att avyttra kommunal mark åt kommersiella verksamheter till marknadsmässigt pris för att finansiera det kortsiktiga kapitalbehovet som uppstår när kommunen växer. Eftersom kommunerna är politiskt

Kommunala incitament att överlåta mark till kommersiella verksamheter

styrda organisationer vilar i slutändan beslutet på politiker. Ett beslut som tar hänsyn till fler förutsättningar än endast strikt ekonomiska. Så till vida krävs en mer kommunindividuell utredning, en utredning som gjordes i kapitel 4 om kommunspecifika förutsättningar och vars resultat återfinns i det efterföljande kapitlet.

Slutligen kan konstateras att eftersom bolagsskatten inte ingår i de kommunala intäktskällorna, utan är en statlig skatt, utgör företag som beskattningsföremål inget värde för kommunerna. Dessutom är fastighetsavgiften för industrifastigheten en statlig intäktskälla.

5.3 Förklaringsmodell

Huvudfrågan som ska besvaras i rapporten är vad som driver en kommun att överlåta mark till kommersiella verksamheter och då speciellt Burlöv som upplåter en stor del av den byggbara marken i kommunens södra del.

Under arbetets gång har det framgått att det inte går att ge något rakt svar på den frågan. Det är snarare mer komplicerade samband som ligger bakom den kommunala samhällsplaneringen och vad gäller kommunala drivkrafter att överlåta mark till kommersiella verksamheter är detta på intet sätt ett undantag.

Det är främst tre faktorer som har bedömts väga tungt i beslutet.

- 1) Kommunal samhällsplanering som en kombination av ett antal delfaktorer.
- 2) Regional tillväxt överordnas kommunal tillväxt då Skåne-regionen utgör en integrerad arbetsmarknad, där Burlöv är den högst integrerade kommunen.
- 3) Exploateringsintäkter får relativt stor effekt med anledning av att Burlöv är en liten kommun som avyttrar en betydande andel byggbar mark.

5.4 Resultat med diskussion

De planeringsstrategiska förutsättningarna som leder fram till att marken inte lämpar sig för annan bebyggelse är det första kriteriet för att motivera marköverlåtelseerna. Dessutom motiverar även de planeringsstrategiska förutsättningarna den specifika typen av kommersiella verksamheter i området.

5.4.4 Transportkommunikationernas påverkan

Den första delfaktorn är transportkommunikationernas utbredning i Burlöv som utgör ett problem. Kommunen motarbetade den Yttre Ringvägen som leder trafikflödet runt Malmö. När byggnationen trots detta genomfördes var Burlövs kommun tvingad att förhålla sig till den nya situationen i kommunens södra del. Utbyggnaden av den Yttre Ringvägen gav buller och barriäreffekter, vilket gör området oattraktivt för bostadsbebyggelse.

5.4.5 Kombination av delfaktorer

De andra samhällsplaneringsfaktorerna är en rad mindre delfaktorer som sammanvägt har stark effekt.

5.4.5.1 Bostadsbebyggelses behov av kollektivtrafik

Bostadsbebyggelse kräver närhet till kollektivtrafik. ”Riktlinjer om stationsnära läge” är ett initiativ genom Region Skåne som fastslår att bostadsbebyggelse bör lokaliseras till områden med utbyggd kollektivtrafik och området i södra delen har ingen anslutning till god kollektivtrafik. Det finns dessutom inte ett underlag för att i framtiden genomföra en kollektivtrafiksatsning.

5.4.5.2 Bostadsbebyggelses behov av kommunal service

Bostadsbebyggelse kräver en viss nivå av kommunal service. Om bostadsbebyggelse ska uppföras i ett område krävs en viss nivå av kommunal service. För närvarande finns inte dessa strukturer i kommunens perifera södra del. Dessutom finns inte tillräckliga underlag för att på sikt genomföra en sådan satsning.

5.4.5.3 Minimera bullerpåverkan på bostadsbebyggelse

Det finns en strävan att separera bulleralstrande verksamhet och bostadsbebyggelse. Södra delen är ett separat område avskilt från kommunens tätorter av både jordbruksmark och Sege å. Detta kan utnyttjas för att separera verksamhets-etableringar som försämrar miljön genom höga bullervärden och estetisk påverkan, men det kommer inte att ha någon effekt på befintlig bostadsbebyggelse med undantag av de fåtal bostäder som är lokaliserade till den södra delen. Det är beklagligt att enskilda bostadsfastigheter drabbas i den södra delen, men i detta fall är det lämpligt åtminstone vid en utilistisk tillämpning av samhällsplaneringen. Här bör noteras att kommunens problem historiskt och i nuläget är att miljöpåverkande verksamheter och bostäder möts vilket har påverkat centralortens attraktivitet negativt. En långsiktig gynnsam strategi är att fånga upp eventuella privata initiativ för att fasa ut äldre lagerlokaler i Arlov och att ersätta dessa med bostadsområden och mer publika verksamheter, vilket även framkom i intervju med Burlövs kommunchef och planchef (bilaga 4 och 5). Dessutom finns ett tryck att bygga bostäder i centrala delar av kommunen, främst i Kronetorp. Som en del i denna strategi kan en förtätning

av bulleralstrande verksamhetsområdena ske i söder separerat från bostadsbebyggelsen i de norra tätorterna.

5.4.6 Regional tillväxt

Att överlåta mark till kommersiella verksamheter enbart med drivkraften att skapa arbetstillfällen åt kommuninvånarna vore lämpligt i en kommun som inte är integrerad i en större gemensam arbetsmarknad. I Burlövs fall är kommunen tätt sammanlänkad med en regional arbetsmarknad och därmed är denna drivkraft mycket svag.

En stark drivkraft som kommunen uppger är istället att stimulera regional tillväxt. Som nämnts tidigare i kapitel 4.7 om kluster och regional samverkan är logistik ett av de kluster som utbreder sig i Skåne-regionen. Detta på grund av att Skåne har goda transportkommunikationer och en strategisk placering. Förutsättningarna för Burlöv med otroligt hög andel transportkommunikationer och att kommunen är en utpräglad passeringspunkt i järnvägs- och vägnätet pekar mot att om det finns ett unikt värde för Burlövs kommun så är det inom logistikfåran. I princip av samma anledning lämpar sig kommunen också för handel. Att hitta unika kommunala värden och tillämpa dem i ett regionalt perspektiv, med bostadsbebyggelse i stationsnära lägen är ett fördelaktigt tillvägagångssätt för att skapa en attraktiv boendemiljö tillsammans med god regional tillväxt och tryggade arbetsmöjligheter. Trots att den primära effekten i skapande av förvärvstillfällen inom kommunens gränser inte är stor blir den sekundära effekten i en kommunal nischning mycket positiv. Den sekundära effekten är en konkurrenskraftigare region som helhet. En region som växer med högre arbetspendling och mer klustereffekter och unika värden i regionens olika kommuner.

Att kommunen redan bidrar till företagsverksamheten i regionen med en hög andel förvärvsarbetande genom antalet kommuninvånare (kapitel 4.2.2 om arbetstillfällen och pendling) är ett argument för att inte genomföra överlåtelseerna. Samtidigt är det bevisat att de båda områdena Stora Bernstorp och Norra Flansbjerg inte är lämpade för bostadsbebyggelse och inte heller har några rekreationella värden vilket gör att det finns utrymme att rikta kommunens fokus mot verksamhetsetablering. Och dessutom är resonemanget att rikta kommunens fokus mot unika värden högst rimligt. Utöver detta går Burlöv in i en period av folkmängdsökning, vilket gör att kvoten förvärvsarbetande dagbefolkning genom kommuninvånare kommer att förändras. Samtidigt framhåller kommunledningen att kommunens bidrag till tillväxt och en hög andel arbetstillfällen utgör ett existensberättigande för kommunen, vilket behandlas i kapitlet 4.6 om centralteorins effekt vid kommunsammanslagningar. Här finns med andra ord fyra separata argument för en exploatering mot kommersiella verksamheter och specifikt mot handel och logistik.

5.4.7 Exploateringsintäkter

Huruvida exploateringsintäkter som drivkraft i samhällsplaneringen i allmänhet är en stark faktor är svårt att bedöma utifrån materialet som framkommit i denna rapport. I vissa individuella fall kan dock exploateringsintäkter få stora genomslag vid kommunala beslut. Effekten bör i teorin vara större i en liten kommun som har möjlighet att överlåta en stor andel av kommunens totala mark. En ytterligare faktor

är huruvida marken är attraktiv. Burlövs förutsättningar uppfyller båda dessa faktorer eftersom kommunen är Sveriges näst minsta kommun och upplåter en stor areal byggbar mark. Dessutom är marken attraktiv för logistik och handel som följd av läget vid Malmös semiurbana gräns och som följd av välutvecklade transportkommunikationer. Detta stärker eventuella etableringsintressenters betalningsvilja och följaktligen stärks både argumenten om regional tillväxt och intäkter från exploateringen.

I kapitel 4.6.3 om intäkter från exploateringsverksamheten nämns att intäkterna som har influerat uppgår till 250 MSEK och ytterligare intäkter förväntas på 120 MSEK. I förhållande till kommunens årliga intäkter på knappt 700 MSEK är denna intäktspost högst påtaglig. Engångsintäkterna från exploateringen uppgår till 50 procent av ett års samlade kommunala intäkter. Exploateringsintäkterna utgör en betryggande buffert mot kommande förutsedda och oförutsedda behov.

Ett viktigt poängterande är att Burlövs kommunchef har understrukt att exploateringsintäkterna i söder inte kan kopplas till planerna för den nya stadsdelen Kronetorp. Projektet kommer inte genomföras om det inte kan bära de behäftade kostnaderna. Men likväl utesluts inte belåning ur kalkylen.¹²⁵

Mycket av kommunala ekonomiska resurser binds upp i den obligatoriska verksamheten, vilket berördes i kapitel 2.3 om kommunala befogenheter och ett kommunalt självstyre. Iakttagelser har gjorts i bland annat Burlövs och Lommas kommuner att den kommunala nettokostnadsandelen¹²⁶ uppgår till mellan 95 och 100 procent och utgör ett normalfall. Kombinationen av att de kommunala ekonomiska medlen är uppbundna och att Burlövs investeringsverksamhet över en prognosticerad treårsperiod kommer att öka med cirka 150 procent gör att lånefinansiering eller alternativa inkomstkällor blir en nödvändighet. Avgiftshöjningar är en väg att gå som emellertid enbart kan användas i begränsad mån då dessa måste knytas till berörd nytta. Här framstår därför exploateringsintäkter som en effektiv intäktskälla, vilket även har berörts i Burlövs kommuns årsredovisning.

5.4.5 Sammanfattande slutord och förslag på förändring

Att sälja ut kommunal mark för kommersiella verksamheter som handel och logistik (och då i synnerhet logistik) bör vara vanskligt att förankra politiskt, utifrån att de är ytkrävande, medför påtaglig estetiska inskränkningar och är bulleralstrande. Ovan har flertalet kommunspecifika förutsättningar listats som pekar mot att beslutet är ganska rimligt. Det framstår likväl som om Burlövs kommun sticker ut med beslutet att överordna den egna kommunmiljön framför regional miljö och regional tillväxt. Visserligen bor inte många burlövsbor i kommunens södra del, men beslutet att överlåta mark till handel och logistik kommer likväl att påverka denna del av kommunen negativt ur miljösynpunkt. Den uppenbara påverkan som uppstår med ökad lastbils- och persontrafik i kommunens södra del går inte att ignorera. Det är lätt

¹²⁵ Burlövs kommunchef, bilaga 4.

¹²⁶ Nettokostnadsandel =
$$\frac{\text{Verksamhetens nettokostnad}}{\text{Kommunala skatter} + \text{statsbidrag} + \text{finansiellt netto}}$$

Kommunala incitament att överlåta mark till kommersiella verksamheter

att uttrycka skepsis över att kommunen överlåter en så stor andel byggbar mark åt kommersiella verksamheter. Emellertid har denna rapport visat att det finns starka drivkrafter för en sådan utveckling. Huruvida detta långsiktigt är en fördelaktig väg att gå för Burlövs kommun är svårt att ge ett definitivt svar på. Slutligen har det inte visats att beslutet har fattats på korrekta grunder. Då syftas främst till motivet att stimulera regional tillväxt. Hur stor den reella effekten kommunens stimulans av regional tillväxt blir kan framför allt knytas till i vilken utsträckning övriga kommuner i regionen drar åt samma håll och genomför gemensamma insatser för att stimulera regional tillväxt. Om inte övriga kommuner drar åt samma håll framstår detta politiska beslut som felaktigt förankrat och gränsande till en slags kommunal altruism.

Avslutningsvis kan konstateras att regional tillväxt inte är ett starkt kommunalt incitament för att överlåta mark till kommersiella verksamheter i Sveriges tillväxtregioner. Trots att detta är det främsta positiva resultatet, eftersom detta skapar arbetstillfällen. Att flytta över den statliga fastighetsavgiften för industrifastigheter till kommunerna skulle möjligen resultera i att detta blir ett starkare incitament i markpolitiken. Långsiktigt kan detta bidra till ett ökat främjande av tillväxt speciellt i områden som Stockholm, Göteborg och Malmö genom att kranskommunerna ges starkare incitament att överlåta mark till kommersiella verksamheter. En förutsättning skulle då vara att denna fastighetsavgift undantas från det kommunalekonomiska utjämningsystemet.

Referenser

Lagrum

Kommunallag (1991:900)

Kungörelse (1974:152) om beslutad ny regeringsform

Lag (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar

Miljöbalk (1998:808)

Plan och bygglag (2010:900)

Propositioner

Proposition 1973:90 *med förslag till ny regeringsform*

Proposition 1990/91:117 *om ny kommunallag*

Proposition 2000/01:26 *Bostadsförsörjningsfrågor*

Proposition 2001/02:58 *Allmännyttiga bostadsföretag*

Proposition 2007/08:27 *Avskaffad statlig fastighetsskatt*

Rättsfall

Miljödepartementet. (2008) M2007/1084/F/P - Överklagande i fråga om detaljplan för del av Sunnanå 12:1 m.fl. i Burlövs kommun.

Regeringsrätten. (2001). *RA 2001 not. 44.* - Ansökan av Burlövs kommun och Wahlborgs Fastigheter i Malmö AB om rättsprövning av ett beslut om detaljplan.

Litteratur

Björkman, U. (2011). *Kommunen & lagen* (Upplaga 3). Uppsala: Iustus förlag.

Boverket. (2005a). *Markpolitik och kommunala markpriser*. Karlskrona: Boverket.

Boverket. (2005b). *Boken om detaljplan och områdesbestämmelser*. Karlskrona: Lenanders Grafiska AB.

Brorström, B. (2008). *Finansiell bedömning*. Lund: Studentlitteratur.

Brorström, B. (2005). *Förvaltningsekonomi* (Upplaga 2). Stockholm: Studentlitteratur.

Kalbro, T & Lindgren, E. (2010). *Markexploatering* (Upplaga 3). Stockholm: Norstedts Juridik AB.

Lindquist, U. (2011). *Kommunala befogenheter* (Upplaga 7). Uppsala: Norstedts Juridik AB.

Vetenskapliga artiklar och avhandlingar

Chan, Y.-C. (2004). Use of capital budgeting techniques and an analytic approach to capital investment decisions in Canadian municipal governments. *Public Budgeting and Finance* (4(2)), 40-58.

Fjertorp, J. (2010). *Investeringar i kommunala infrastruktur*. Institutet för ekonomisk forskning.

Ladd, H. F. (1992). Population growth, density and the costs of providing public services. *Urban Studies* (29(2)), 273-95.

Rapporter och promemoria

Boverket och Naturvårdsverket. (2000). *Planera med miljömål*.

Boverket. (2011). *Riksintresse*. Hämtad från <http://www.boverket.se> (2011-10-10)

Dagens Samhälle. (2010). 2000-talets bästa kommuner - Fagersta starkast i landet. *Dagens Samhälle* nr 4.

Göteborgs stad. (2011) *Årsredovisning 2010*. Hämtad från <http://www.goteborg.se> (2011-10-24)

Handelns Utredningsinstitut. (2010). *Fördjupad konsekvensutredning - Effekter för befintlig handel vid en ökad sällanköpsvaruhandel i Stora Bernstorp II*. Stockholm: HUI.

Kommittén för översyn av utjämningsystemet. (2008). *Inkomstutjämnningen och incitamenten för tillväxt*. *Fi* 2008:07.

Lantbrukarnas riksförbund. (2008). *De gröna näringarnas betydelse i Burlövs kommun*. Hämtad från <http://www.lrf.se> (2011-10-14)

Länsstyrelsen, Skåne län. (2007). *Handla rätt*. Hämtad från <http://www.lansstyrelsen.se> (2011-06-01)

Länsstyrelsen, Skåne län. (2011). *Länsstyrelsens karttjänst*. Hämtad från http://kartor.m.lst.se/ims/website/yttre_riksintressen (2011-10-10)

Mattisson, K. (2011). *Modellering av bullerexponering från vägar och järnvägar i Burlövs kommun*. Lund: Arbets- och miljömedicin.

- Glesbygdsverket. (2007). *Kartläggning av strategier för att öka befolkningen i kommuner och regioner*. Hämtad från <http://www.tillvaxtanalys.se> (2011-04-07)
- Programberedningen Boendepolitik. (2003). *Kommunerna och obalanserna på bostadsmarknaden*.
- Region Skåne. (2011). *Framtidens näringsliv – vilka krav ställer det på den fysiska planeringen?* Malmö: Region Skåne, Avdelningen för regional utveckling.
- Samverkan Skåne Sydväst. (2009). *Analys av förändringen i befolkning, arbetsmarknad och näringsliv*.
- Statens Offentliga Utredningar. (2005) *Staten och kommunerna*. 2007:11
- Statens Offentliga Utredningar (2011). *Likvärdiga förutsättningar - Översyn av den kommunala utjämningen*. 2011:39.
- Statistiska Centralbyrån. (2010a). *Pressmeddelande: Kommunalskatterna 2011*.
- Statistiska Centralbyrån. (2010b). *Burlöv Kommunfakta 2011*. Hämtad från <http://www.burlov.se> (2011-01-08)
- Stockholms handelskammare. (2009). *Det kommunala skatteutjämningsystemet*. Hämtad från <http://www.chamber.se> (2011-13-08)
- Sveriges kommuner och landsting. (2000). *Växa och krympa*. Hämtad från Sveriges kommuner och landsting. Under "beställ & ladda ner - publikationer": <http://www.skl.se> (2011-04-01)
- Sveriges kommuner och landsting. (den 13 2003). *Bostadsbyggande i tillväxtregioner*. Hämtad från <http://www.skl.se> (2011-05-15)
- Sveriges kommuner och landsting. (2006). *Lokal och regional attraktionskraft*. Stockholm: Arena för tillväxt.
- Sveriges kommuner och landsting. (2008). *Kommunalekonomisk utjämning*. Hämtad från <http://www.skl.se> (2011-05-06)
- Sveriges kommuner och landsting & Statistiska Centralbyrån. (2010). *Vad kostar verksamheten i din kommun?* Hämtad från <http://www.skl.se> (2011-01-08)
- Sveriges kommuner och landsting. (2011). *Länsstyrelsernas handläggningstider*.
- Svensk Handel. (2010). *Burlöv är regionens raket*. Hämtad från <http://www.svenskhandel.se> (2011-06-15)
- Tillväxtsanalys. (2011). *Utvecklingskraft i kommuner och regioner*.
- Trafikverket. (2011). *Riksintressen*. Hämtad från <http://www.trafikverket.se> (2011-10-10)

Kommunal dokumentation

- Bevarandekommittén. (2000). *Bevarandeplan*. Hämtad från <http://www.burlov.se> (2011-01-05)
- Burlövs kommun. (1998). *Översiktsplan 98*. Hämtad från <http://www.burlov.se> (2011-01-03)
- Burlövs kommun. (2002). *Ortsanalys Åkarp*. Malmö: Scandiaconsult Sverige AB.
- Burlövs kommun. (2004). *Ortsanalys Arlöv*. Malmö: Scandiaconsult Sverige AB.
- Burlövs kommun. (2010a). *Planbeskrivning - Detaljplan för del av Sunnanå 12:1 (St Bernstorp II)*. Hämtad från <http://www.burlov.se> (2011-08-01)
- Burlövs kommun. (2010b). *Strukturskiss - Visionen om den gröna staden mellan Arlöv och Åkarp*. Hämtad från <http://www.burlov.se> (2011-07-01)
- Burlövs kommun. (2010c). *Årsredovisning 2010*. Hämtad från <http://www.burlov.se> (2011-15-06)
- Burlövs kommun. (2010d). *Översiktsplan för Burlöv, Fördjupad för Arlöv*. Hämtad från <http://www.burlov.se> (2011-01-04)
- Burlövs kommun. (2011a). *Arbetsmarknaden i kommunen*. Hämtad från <http://www.burlov.se> (2011-06-01)
- Burlövs kommun. (2011b). *Buller och luftkvalitet*. Hämtad från <http://www.burlov.se> (2011-10-14)
- Ingers, I. (1976). *Burlövs kommun, historia och beskrivning. Första delen*. Arlöv: Kulturnämnden i Burlövs kommun.
- Ingers, I. (1980). *Burlövs kommun, historia och beskrivning. Andra delen*. Malmö: Kulturnämnden i Burlövs kommun.
- Kartguiden. (2011). *Kartguiden*. Hämtad från <http://www.kartguiden.se> den (2011-10-15)

Lokaltidningsartiklar

- Sydsvenskan (Amnell). (2010). *Burlöv har bästa ekonomin*. Hämtad från <http://www.sydsvenskan.se> (2011-10-13)
- Sydsvenskan (Kniivilä). (2007). *Nytt handelscenter planeras i Burlöv*. Hämtad från www.sydsvenskan.se (2011-06-15)
- Sydsvenskan (Kniivilä). (2009). *Burlövs kommun i en kaffekopp*. Hämtad från <http://www.sydsvenskan.se> (2011-08-01)

Kommunala incitament att överlåta mark till kommersiella verksamheter

Sydsvenskan (Kniivilä). (2010). *Grannarna vill stoppa terminalen*. Hämtad från <http://www.sydsvenskan.se> (2011-06-01)

Sydsvenskan (Kniivilä). (2009). *Vägverket nobbar hus vid E22*. Hämtad från <http://www.sydsvenskan.se> (2011-08-01)

Sydsvenskan (Runol). (2011). *Grönt för Stora Bernstorp*. Hämtad från <http://www.sydsvenskan.se> (2011-06-09)

Sydsvenskan (Stark). (2010). *Avtal med Brinova förlängs*. Hämtad från <http://www.sydsvenskan.se> (2011-08-01)

Bilaga 1.

Handläggare Länsstyrelsen Skåne - Ivan Gallardo
Telefonintervju (referat), 1/6 -2011

Vad är din bild av vad som driver Burlövs kommun att överlåta ytterligare mark åt kommersiella verksamheter?

Burlöv har en svag självbild eftersom kommunen står i skuggan av Malmö stad. Detta gör att kommunen har en stark vilja att hävda sig. Kommunpolitikerna vill gärna att något sker i kommunen. Fokus läggs på att något sker och inte på vad. På grund av detta är kommunpolitikerna i stort sätt positiva till allt som innebär en utbyggnad av kommunen och stödjer ofta tjänstemännens idéer. Men det saknas en långsiktighet i kommunens beslut.

Bilaga 2.

Burlövs kommunchef - Carin Hillåker Mailintervju, 23/6 -2011

Vilka drivkrafter har Burlövs kommun att överlåta mark till kommersiella verksamheter? (Där främst Stora Bernstorp II är i åtanke)

Burlövs kommun har ett rikt näringsliv och en av få mindre "förortskommuner" som har större inpendling än utpendling. Trots att vi inte har så mycket mark att erbjuda (Sveriges till ytan näst minsta kommun) så försöker vi tillgodose den efterfrågan som finns.

Varför inte istället överlåta marken för bostäder eller (då kommunen har en hög urbaniseringsgrad) satsa på utveckla naturområden?

Kommunen är hårt belastad av infrastrukturleder av transitkaraktär, Yttre Ringvägen, S Stambanan etc. Det går inte att bygga bostäder utmed motorvägar därför valde man i Översiktsplan 98 att satsa på verksamheter i de södra kommundelarna. De ligger också långt från tätort med den kommunala service som krävs för att etablera bostäder. Natur/rekreation är med tanke på bullersituation från vägarna inte så värdefullt. Området närmast Sege å dock naturområde. Vi har däremot omvandlingsområden i Åkarp som skall bli bostäder istället för som idag verksamheter. Detta avvaktar södra stambanans utbyggnad och nedgrävning genom Åkarp.

Hur ser du på att verksamhetsetablering ger ökade förutsättningar för arbetsmarknaden i regionen i nästan lika hög grad som för Burlövs kommun?

Hela sydvästra Skåne är en arbetsmarknadsregion så jag förstår inte frågan riktigt.

I vilken mån påverkas besluten av att ge en ökad service till kommuninvånarna?

Burlövsborna är redan idag väl försedda med t ex handel.

I vilken mån påverkas era beslut av intäkter från försäljning av mark?

Om regionen skall ha fortsatt tillväxt måste plats också finnas för företagsetableringar. I ÖP 98 har bedömts att de södra delarna av kommunen är lämpliga för verksamheter. Efterfrågan finns för mark utmed Yttre Ringvägen. Naturligtvis är exploateringsintäkter viktiga för att kunna ge kommuninvånarna service, bygga skolor, badhus etc.

Bilaga 3.

Burlövs ekonomichef - Kjell Andersson Telefonintervju, 9/9 -2011

Kjell Andersson inleder med att säga att i egenskap av ekonomichef ingår inte i ansvarsuppgifter att ha hand om direkta målsättningar med olika markkupplåtelser.

Målet i kommunen att ta ut ett så högt pris som möjligt för marken. Om det bokförda värdet för marken ligger på cirka 250 kr kvadraten så tar de inte ut ett pris på 250 och låter exploitören göra en 750 kr kvadrats vinst, ponera alltså att värdet är 1000 kr kvadrat. Istället tar man ut ett marknadsmässigt pris. Således har försäljningar av mark räddat kommunens ekonomi och man har inte varit tvungen att låna pengar för att finansiera olika investeringar.

Då måste ni sälja väldigt mycket mark för att finansiera Kronetorpsområdets utbyggnad?

Det vanskliga med Kronetorpsområdet är att kommunen inte äger marken, utan det finns privat fastighetsägare och det gör situationen lite mer komplicerad. Samtidigt är utbyggnaden av den nya stadsdelen Kronetorp är den utbyggnaden någonsin i kommunen, större än de som skedde på 1960 -70-talen. Målet är att växa med uppåt 6000 invånare. Projektet är dock i nuläget i sin linda och det finns inga beräkningar i detta skede.

Kommunen ser dock ut att vara väl rustad inför större satsningar. Man har bland annat ganska hög soliditet?

Hög soliditet är ett vanskligt mått. Det är visserligen inte fel att ha en hög soliditet, men det kan vara svårt att bedöma vad det egentligen innebär. Till exempel i Staffanstorp har man lagt över tillgångar på andra bolag och då följer skulderna med. Om man som exempel har 100 i tillgångar och 50 i skuld och 50 i eget kapital och flyttar över skulden till ett annat bolag blir soliditeten 100 procent. Ett bra sätt att bedöma den kommunala ekonomin är istället att titta på eget kapital per invånare. Att jämföra kommuner och bedöma årets resultat och titta på skillnaden i skatteuttag kan också vara ett sätt. Om en kommun har 21 procents kommunalskatt och en annan har 18 procentig utdebitering har den sistnämnda kommunen ett större utrymme.

Bilaga 4.

Burlövs kommunchef - Carin Hillåker Personlig intervju, 19/9 -2011

En tjänsteman på länsstyrelsen som hade en teori (bilaga 1) att Burlövs kommun är inriktat på att hävda sig gentemot Malmö stad. Det spelar inte så stor roll exakt vad som händer i kommunen, bara att något sker. Vad är din reflektion på detta påstående?

Jag har aldrig hört något sådant resonemang här på kommunhuset. Det handlar snarare om att förhålla sig till en situation och egentligen inte att vara proaktiv och vilja hävda sig vad gäller området i den södra delen. Visserligen har planerna för kommersiella verksamheter i kommunens södra del funnits med sedan översiktsplan från 90 eller 98. Eftersom tätorterna ligger i norr och det inte finns någon kommunal service i söder. Dessutom finns det verksamheter, som etablerat sig sedan gammalt som Akzo Nobel som kräver ett skyddsavstånd, vilket gör att det inte går att bygga bostäder. Skulle vi bygga bostäder där skulle det dessutom kräva att man bygger ut dagis och skolor samt allmänna kommunikationer.

Det är snarare så att kommunen kontinuerligt har fått mer och mer infrastruktur eftersom allting mycket trafik går genom Burlöv. Till exempel den Yttre Ringvägen 1999-2000. När dessutom Malmö expanderar uppstår ett tryck mot Burlöv som ligger väldigt nära och i princip har växt ihop med Malmö. Det är snarare en efterfrågan som vi ser i kommunen. Den Yttre Ringvägen byggdes trots att Burlövs kommun inte ville ha trafikleden. När vi nu får försöka hitta de möjligheter som finns för att vända det negativa till något positivt. Man får gilla läget. Vi har fått de här vägarna och i samma takt som det trycker på från Malmö måste man inse att det här området är inte landsbygd längre. Det här är utkanten av storstaden och det är så situationen uppstått. Knappast att Burlöv har velat detta. Hela tiden har kommunen tvingats backa. Kommunen säger i det läget: Okej, nu har vi vägarna vad ska vi göra nu då? Vi kan inte bygga bostäder mitt i trafikplatsen.

Vid Lyckö Äng i Åkarp vill man bygga bostäder. Det är ju väldigt nära motorväg även där?

Det är inte fullt så häftigt trafikerat som i södra delen. Det har också funnits med i kommunens översiktsplan sedan tidigare. Dessutom är det en naturlig expansion av det befintliga samhället om det byggs till några hus där.

Man kan alltså tåla lite mer buller, för i Åkarp finns redan en befintlig tätort?

Det finns ju bostäder belägna i den södra delen. Man kan inte tåla en viss bullernivå utan det måste åtgärdas och i detta fall har det åtgärdats genom höga bullervallar. Samtidigt är det endast ett begränsat område som ligger i anslutning till motorvägen. Det var en privat markägare som önskade att få bygga där och då svarade vi att vi var positivt inställda om bullerfrågan kan lösas och även för att det finns kommunal service i området. Så det är inte riktigt jämförbart med södra delen.

Finns det inte större möjligheter att välja ut kommersiella verksamheter som visar intresse för att etablera sig i Burlövs kommun. Jag menar att det är en lastbilsterminal/logistikterminal som eventuellt kommer att byggas. Finns inga andra intressenter?

Det är som så att den typen av logistikföretag vill ligga utmed de stora trafiklederna för det är där man kan göra miljövinster. Genom att låta dem förlägga sig där så behöver de inte åka genom hela Malmö Stad. Som det ser ut idag är delar av verksamheten som är tänkt att placeras i Norra Flansbjer placerad i Limhamn. Om transporter istället kan köras över Öresundsbron och direkt till Norra Flansbjer, längs motorvägarna, så sparar man antal körda mil och miljövinster uppstår ur ett regionalt perspektiv. Beräkningar har dessutom utförts som kommit fram till att det verkligen är stora miljövinster per år vad gäller utsläpp av koldioxid. Sedan om mer personalintensiva verksamheter förläggs i området krävs att kollektivtrafiken byggs ut i området på ett helt annat sätt än som det ser ut idag.

Ur ett regionalt perspektiv så är det bra för regionen. Men är det bra för Burlövs kommun?

Om kommunen ändå ska ha verksamheter där så spelar det inte så stor roll. Det är klart att det är trevligare att många arbetstillfällen skapas, men det är inte så att Burlövsborna bara jobbar i Burlöv utan arbetsmarknadsregionen är så mycket större. Folk bor och jobbar hursomhelst i den här regionen så det spelar egentligen inte så stor roll om det ligger i Malmö eller här. Och den här verksamheten måste finnas någonstans. Så länge människor vill konsumera så mycket som de gör så måste vi transportera omkring en mängd varor. Så länge de behoven finns uppstår dessa etableringar. Därför ligger den ganska bra där.

Men ni vinner inget utifrån ett regionalt perspektiv? Får ni något i gengäld i ett senare skede?

Nej, inget. Det finns ingen förhandlingssituation för sådana etableringar.

När Stora Bernstorp etapp II skulle antas så var det en mellankommunal fråga, men situationen här är helt annorlunda?

Det var faktiskt en gammal överenskommelse mellan Malmö och Burlöv sedan hedenhös att vi skulle byta mark och egentligen skulle Malmö få den marken. Men sen blev det inte så. I det läget hade Malmö fått in en intressent för att lägga ett logistikföretag i Norra Flansbjer. Så vi ärvde det, men vi bedömde ändå att ska vi ha sådana här etableringar så är det en bra placering.

När upphävdes den överenskommelsen?

I början på 2000-talet upphävdes den överenskommelsen som fattades någon gång på 80-talet.

Vad gäller för den sydvästra delen söder om väg 11?

Det är fortfarande Burlövs kommun och ingick i det paketet och där hann Malmö redan exploatera det innan vi upphävde det avtalet. Det är Malmö stad som har ägt och sålt marken. Men kommungränsen har legat fast.

Det en rätt bra drivkraft att sälja marken till den som betalar högst. Sedan kan kommunen satsa på Kronetorp eller andra investeringsbehov som kommunen har?

Ja, det finns ju alltid investeringsbehov i förskolor och skolor och så vidare.

Om vi försöker bryta ner det i olika drivkrafter. Om man ställer regionens tillväxt mot att skapa arbetstillfällen så väger alltså regionens tillväxt tyngre?

Det kan man nog säga för kommungränser är ganska ointressanta i och med att kommunikationerna möjliggör en rörelse över gränserna och beslutet är bra för regionen. Det som är bra för regionen och bra för Malmö är i en förlängning bra för oss. Både Malmö och Lund naturligtvis.

Det har du nog rätt i det är tillväxten och att vi vill ta ett ansvar när företagen helt enkelt trycker på.

För att det är väl inte så bara att ni erbjuder mark åt alla de företag som är intresserade. Att ni möter den efterfrågan som finns direkt?

Vi gör detaljplaner. Dels finns en översiktsplan sedan gammalt att det här området skulle bli verksamhetsområde. Man sitter nu och tittar i markregister och kollar var man kan erbjuda de företag som kommer till Skåne en lämplig lokalisering. Så att det finns ju en brist på mark och då är det här ett bra läge. Regions tillväxt är absolut etta.

Och att vara en företagsvänlig kommun?

Det kan man vara ändå. Sen hur det mäts när de väl är placerade här är en annan sak.

Ni har många befintliga företag att hantera?

Ja, vi har många företag. Det har varit en tradition långt tillbaka. Och handel har varit en lång tradition. Som man är väl medveten om i kommunen.

Stämmer det att försäljningen av marken i både Stora Bernstorp etapp II och Norra Flansbjer skulle generera en intäkt på uppåt 95 miljoner?

Det är lite mer i Stora Bernstorp. En tomt kostar 30 miljoner som precis såldes, men inte är genomförd ännu. Totalt uppgår det dock till några hundra miljoner bara för Stora Bernstorp etapp I. Norra Flansbjer är 74 miljoner. Det är dock värt mer för att exploatören ska bekosta väg, VA, grönstråk och skyddsvall och så vidare sådant som kommunen annars hade stått för.

Ser ni inte på sikt när regionen växer sig starkare och starkare om kanske 20 år framåt så ligger Burlöv i centrum mellan Malmö och Lund. Att sälja marken och bebygga den är en irreversibel åtgärd.

Samtidigt har vi bedömt att marken kring stråken utmed motorvägen inte är intressanta för bostäder. Men marken kan omvandlas på en sikt om kanske 50 år. Om man tittar på Industribyn mellan Lomma och Södra Stambanan som växte upp någon gång på 1960 70-talet så är jag helt övertygad om att vi ser en omvandling när Södra Stambanan byggs om till fyra spår. Det kommer att bli en pendlingsstation som gör att alla tåg stannar i Burlöv även Öresundståg och det kommer på sikt att området utvecklas. Förutsättningarna ändras hela tiden. Då kommer kanske några

lagerbyggnader att rivas. De har stått där i 50 år så är de kanske ändå avskrivna så att säga. Och då kommer kanske en annan typ av verksamheter att växa fram. Och detta ser vi inte inom överskådlig tid i den södra delen av kommunen. Vi har tittat lite på Simrishamnsbanan, men den ligger lite för långt norrut. Det hade eventuellt kunnat bli en station vid den gamla stationen. Så att man hade fått till bättre kollektivtrafik.

Jag tänkte vi kunde prata lite mer om investeringsbehovet i kommunen. Jag har hört att ni planerar att bygga skola och badhus.

Det som har högst prioritering är en grundskola för låg- och mellanstadium som ska byggas på Svenshögsområdet. Det finns en skola i området som är tänkt att rivas som är från 70-talet och inte är i bästa skick. Då tänkte vi bygga något provisoriskt som vi har under tiden som det byggs nytt och den gamla skolan rivs. Sen behöver vi även en tillbyggnad på Humlegårdsskolan. Där finns paviljonger som måste bort. Vidare behövs ett dagis byggas i Åkarp. Det är de stora investeringsbehoven som finns. Badhus är lite mer frivilligt, men vi måste ha fungerande skolor och förskolor.

Bygger ni för ökad kapacitet i skolorna?

Vi behöver dem redan nu egentligen, men planeringen håller på nu.

Hur mycket större kapacitetsbehov ser ni av skolplatser.

Jag kan inte det i huvudet. Vi brukar göra prognoser på sådant. Det är väl inga jätteökningar, men vi ökar hela tiden och har behov. Men det är också för att det befintliga skicket är dåligt. Och sedan föds det ganska mycket barn och det flyttar hit barn, men inte i den explosionen som i Lomma. Bygger vi ut i Kronetorp så byggs förskolor där också så det kommer att täcka behovet från utbyggnaden i Kronetorp.

Det är en ganska komplicerad process i Kronetorp med privata markägare?

Det är en privat markägare som äger ungefär hälften av marken. Det är delen kring herrgården som är uppköpt av en intressent. För fyra -fem år sedan köptes den delen. De har köpt det för att utveckla området. Innan det blev sålt så hade vi tittat på det, men vi trodde inte att bonden ville att något skulle hända med marken. Sedan sålde bonden och det blev ett högt tryck på marken från den nya ägaren. I det läget började vi titta på helheten av vad man skulle kunna göra. Men det är ju ett projekt på 15 års sikt som byggs ut i etapper.

När beräknar du att första etappen påbörjas/avslutas?

Vi har gjort en strukturskiss för området. Vi går nu ut med parallella uppdrag för arkitektskisser för att bryta ner den strukturskiss som finns och få en gestaltning på det. Parallellt med det håller vi på med något som heter ”Bo bättre på äldre dar” och har fått 1,5 miljon från Hjälpmedelsinstitutet för förstudie och arkitekttävling för att bygga ett 65plus-boende. Så det är troligen där det kommer att hända först. Vi börjar bygga där det redan finns något. Vi börjar inte mitt på åkern. Det är väldigt mycket i tankeprocessen just nu på olika håll.

Om du ser hela projektet på 15 års sikt hur ser du då de olika etapperna?

Jag tror vi kommer att börja kring gården. Man måste utgå ifrån något kring gården. Plus att den privata markägaren troligtvis har mer bråttom än vad vi har och då kanske det är bättre att de får börja på sin mark. Och vi måste bygga ett nytt bad innan vi kan bygga det gamla.

Om vi går tillbaka det investeringsbehovet. Om man ska bygga en ny skola, göra en tillbyggnad på en annan och bygga en förskola då kanske det är dyrare än Kronetorpområdet? Jag försöker knyta försäljningen av marken i söder och till ett investeringsbehov.

Det är inte så att vi tänker så. Utan de skolorna får vi bygga oavsett om vi säljer mark eller inte. Så får ju andra kommuner göra. Jag diskuterade med andra kommuner tidigare idag och de säljer mark för 20 eller 40 kronor kvadrat. Då täcker det inte kostnaderna man har för gator och VA. Det är bara positivt för oss att vi kan få de pengarna i kommunkassan så att vi inte behöver låna lika mycket. Men vi kommer att behöva låna ändå.

Det har ingen direkt koppling. Det är mer indirekt och förbättrar kommunens ekonomi så att vi med egna pengar kan bygga sådana saker utan att låna för räntekostnader belastar stort.

Och hittills har ni kunnat genomföra investeringar utan lån?

Vi har täckt alla investeringar med egna pengar och har inga lån. Nu ser vi stora behov av investeringar och att det är mycket möjligt att vi inte kommer att klara en egenfinansiering. Men det är inget problem. De flesta kommuner växer i omgångar. Senaste gången kommunen växte stort var när man på 60-talet byggde de stora flerbostadshusen i kommunen. Och då kostar det, men man får se det över tid. Sen kommer perioder där det inte händer så mycket. Men nu är vi inne i en aktiv fas igen.

Detaljplanen blev överklagad i etapp II på grund av trafiksituationen?

Ägarna ville ha en egen infart vid Bernstorpsvägen. Vi gjorde en analys tillsammans med Malmö Stad och kom fram till att det inte är där det kommer att avlasta bäst totalt sätt. Så det kommer att bli ett antal trafikplatser på några andra ställen. Alla planer blir överklagade.

När tror du planen går igenom i Norra Flansbjerg?

Den kommer säkert att bli överklagad till sista instans.

Hur ser du på riksintresset för kulturmiljö vid Kronetorp och den inverkan det kan få för utvecklingen av området?

Det måste inte hävas för att man ska kunna bygga där. Vi har haft kontakt med länsstyrelsen och då har de sagt att det går alldeles utmärkt att bygga där om hänsyn tas till riksintresset. Riksintresset är ett stråk mellan Alnarp och Kronetorps Mölla som är uppfört av Riksantikvarieämbetet. Det ligger redan ett industriområde i nordvästra delen av detta område som byggdes under 80-talet som egentligen inte skulle få ha byggts där. Så på inrådan från länsstyrelsen så tyckte man det var bättre att upphäva riksintresset. Och det har inte hänt tidigare att ett riksintresse har upphävts tidigare.

Det handlar om intressen som står emot varandra. Dels vill man behålla de öppna stråken mellan orterna, vilket är riksantikvarieämbetets ståndpunkt. Dels finns det statliga intressen om att bygga stationsnära. Dessa båda står emot varandra för det finns inte ett mer stationsnära område än vid Kronetorp. Så det är en avvägning vad som ska vinna. Min åsikt är att här finns i nuläget naturliga barriärer i form av vägar och industriområden så det kommer aldrig att bli ett intakt stråk. Sen kan man fråga sig om det behöver vara helt öppet, om det är ett så viktigt intresse för hela riket? Men vi får se vad som beslutas och då förhåller vi oss till det.

Men sedan 2010 så har ni ingen översiktsplan?

Vi har en översiktsplan från 98 som vi har aktualiserat några gånger. Och sedan gjort en fördjupad översiktsplan år 2010 för Arlov istället.

Eftersom kommunen har kämpat för en tunnel i Åkarp och avvaktat hur beslutet blir i den frågan så har vi inte vetat hur vi ska förhålla oss. Om det byggs en tunnel kan vi bygga väldigt mycket. Om ingen tunnel byggs och järnvägsspåret går helt i markplan så kan vi inte bygga något alls. Innan ett beslut i frågan om Södra Stambanans utbyggnad är det ingen idé att göra en översiktsplan för Åkarp. Men nu blir det en nedsänkning av järnvägsspåret och då kan vi påbörja arbetet med översiktsplanen som planchefen Gertrud Richter håller i.

Och ni är med och bekostar delar av detta?

75 miljoner kostar den för oss. Nedsänkningen bekostar Trafikverket, vi bekostar övertäckning för 100 meter och Region Skåne bekostar en övertäckning för 100 meter. 100 meter övertäckning kostar 75 miljoner.

Jag funderar på om man skulle kunna göra någon slags rangordning eller stryka olika drivkrafter som jag har stolpat upp. Regionens tillväxt. Vara en företagsvänlig kommun. Att skapa arbetstillfällen. Att något sker i kommunen. Att få in pengar till kommunal verksamhet. Hur skulle du rangordna dem.

Regionens tillväxt i första hand dels att man alltid är en del av den när man är del i en region. Man har ett val men det trycker på och man har en efterfrågan. Då är det fel att säga nej och att här blir det stopp. Det är alltså inte så att vi driver det åt detta håll och det är en växelverkan och det är klart att vi vill vara med om vi har något att erbjuda till regionen i form av arbetstillfällen. Det är självklart. Och att vi dessutom får exploateringsintäkter är inte heller fel. Självklart är det drivkrafter båda två. Det kostar också att hålla igång dessa områden. Det är inte gratis.

Och ni får bara in pengar en gång?

Det är bara en gång. Företag betalar ingen skatt i kommunen. Sen tillkommer kostnader som belysning, grönskötsel och snöskottning. Självklart måste man få betalt för det annars blir det lite svårt.

Och man har inga sådana avtal med företag?

Nej, det har man inte men får man in intäkter så förräntar den sig som man i princip skulle kunna använda för att sköta dessa åtaganden. Och det är så man får se den.

Sen finns det en kostnad att marken byggs? Man har bundit upp marken för detta ändamål?

Men det är det alltid när man bygger något. Och det måste ju finnas både företag och bostäder.

Hur många boende finns i södra delen?

Våra kommuninvånare är en handfull i området. Och sen i Malmö Stad bor folk på andra sidan gatan. Men det är inte många hushåll, ett tiotal. Och området är redan idag utbyggt med verksamheter.

Det är ju naturligt att de inte gillar det, kommer ni att få ersätta fastighetsägarna?

Nej, inte som det ser ut nu. Som det såg ut innan skulle vi vara tvungna att lösa in en del av fastighetsägarna. Och sen ville de inte det utan överklagade istället planen och då ändrades planen så att trafiken inte kommer att gå genom deras fastighet. Nu ändrades vägen så att verksamheten kommer att köra in och ut på samma väg. Och vägarna knyts inte ihop. Men kanske på sikt så kanske vi kan ändra på det och binda ihop. Det hade varit det bästa.

Varför vill ni bli Skånes logistikcentrum?

Nej, egentligen ville vi inte bli det. För vi ville inte ha de här vägarna egentligen utan kämpade emot det ganska starkt. Vilket var före min tid så jag bara refererar till vad som har hänt tidigare. Det är mer frågan om att om man sitter mitt i ett vägnät så är det den typen av verksamheter som är väldigt passande att bygga där. Det har absolut inte varit något medvetet att vi vill bli Skånes logistikcentrum utan det har mer varit att det är väldigt passande mark och det har alltid varit så att där alla vägar möts uppstår det någon slags business. Och så är det väl här också. Alla passerar förbi på något sätt. Allt ska baxas igenom.

Ni har oerhört högt sällanköpsvaruindex.

Det beräknas ju i förhållande till invånare så i förhållande till kommunens storlek blir det ju naturligtvis det. Samtidigt vill ju alla kommuner ha den här typen av verksamheter.

Varför?

Det vet jag inte. Det är väl för att man tycker att det är positivt att ha företag i kommunen och ha arbetsplatser för invånarna.

Jag tittade på förvärvsarbetande genom invånarantal där Lund ligger på 59 procent, Malmö på 50 % och Burlöv på 46 % och sen Lomma/Vellinge på 23 procent. Jag tänkte om du har någon slags reflektion eller kommentar.

Vi är i princip självförsörjande med arbetsplatser. Jag tror vi har lite högre inpendling än utpendling. Om alla Burlövsbor vill jobba här skulle de kunna få jobb här, tillskillnad från många andra förortskommuner där man är väldigt beroende av att jobba i de närliggande städerna. Sen är det ju ett flöde från alla håll.

Jag såg någon siffra på det som du säkert känner till att Burlöv har den högsta andelen arbetande från andra kommuner i sin kommun. 70 Procent. I sydvästra Skåne.

Hörde någon som sa att om alla försökt att hålla sig i sin egen kommun hade man sparat hur mycket kollektivtrafik som helst. Det hade varit det effektivaste sättet att få ned koldioxidutsläppen. Det var lika många sjuksköterskor som jobbade i Malmö som bodde i Lund och tvärtom. Hade de hållit sig i sin kommun då hade vi inte behövt bygga fler vägar.

Den kommunala självstyrelsen begränsas av det ekonomiska utrymmet som en kommun har. Så om man vill ha en stor idé som man vill genomföra så man få in pengar någonstans ifrån?

Kronetorp kan inte kopplas till detta. Det ska bära sig själv. Om vi säljer marken här räknar vi med att få in vad det kostar att bygga ut vägar och vattenledningar. Och detsamma gäller för det privata bolag som vill bygga här de gör det för att tjäna pengar och de måste betala sin del för vatten och gator. Kronetorp ska inte bli en kostnad för kommunen. Däremot skolor, förskolor och andra allmänna inrättningar är ju kostnader naturligtvis. Men i övrigt ska inte Kronetorp kosta något. Dessutom är marken ganska värdefull i detta område och man ska helst göra en liten vinst, men det har vi inte satt som krav. Men det ska inte kosta något för kommunen att bygga ut området. Då genomför vi inte projektet.

Så det ökade investeringsbehovet ni har är en följd av att ni har skolor som behöver renoveras.

Ja, precis och att befolkningen har växt. Vi har ju skolor och förskolor som är byggda på 70-talet då var vi inte alls lika många invånare. Och vi växer med 100-200 invånare varje år.

Om man jämför med till exempel Lund så är ni ganska befolkningstillväxtvänliga?

Jag kan inte säga i exakta siffror, men vi har en årlig befolkningsökning på ungefär 1,5 procent, med viss variation. Jag tror att de flesta kommunerna i området ligger ungefär på den nivån och har målet att växa i den takten. Sen har visserligen Lomma växt mer och har haft en årlig befolkningsökning på 3 procent. Lunds kommun vill också växa. Men det handlar ofta om att växa i en lagom takt så att olika anläggningar kan byggas ut.

Varför vill man växa?

Det vill alla kommuner. För att få sin del av kakan. Det handlar också om att genom att få fler kommuninvånare får man fler skattebetalare.

Det handlar också om ett regionalt ansvar. Om man tittar på Region Skånes beräkning så behövs det 5000 nya bostäder varje år för att täcka den efterfrågan som finns. Alla kommuner måste växa då, det går inte att säga att man inte vill medverka. Det handlar om utvecklingen av hela regionen.

Bilaga 5.

Burlövs planchef - Gertrud Richter Personlig intervju, 19/9 -2011

Vilka drivkrafter finns för överlåtande av mark till kommersiella verksamheter i kommunens södra del?

Enligt mig är målet att få ett mer levande och människovänligt samhälle med bättre mötesplatser för alla människor. Jag jobbar ju inte enkom med näringslivsfrågor utan det är bara en liten del av mitt arbete. Vi kommer troligtvis inte att lägga ut någon ytterligare företagsmark. Vi har mycket mer företagsmark än de andra kommunerna runt omkring som Lomma och Staffanstorp och övriga sovstäder. Vi har mer inpendlare än vi har utpendlare. Så vi behöver inte kämpa så mycket för det. Samtidigt vill vi ha kvar de verksamheter som genererar jobb. Däremot kommer vi troligtvis inte att lägga ut någon ny mark. Vi vill snarare ha en blandad stad. Där ingår också verksamheter, men av annan sort som kafé, kontor och så kallade kunskaps-höjande verksamheterna. Vi kommer alltid att behöva tillverka saker. Men det som ökar idag är servicesektor och rena kunskapsföretag och då kan vi tänka oss att få in det i Kronetorp.

Sen ser man hur det i södra delen växer fram något slags logistikcentrum. Varför?

Jag har bara varit här sedan februari så jag är inte så insatt i dessa frågor. Men det är en lite gammeldags planering med motorväg och att planera för biltrafik. Sen måste det finnas någonstans. Malmö eller Lund vill inte ha det.

Varför tar Burlöv det?

Dom har knackat på dörren och hittills har politikerna velat sälja marken. Jag kommer att titta på det ur översiktsplaneringsaspekt. Då tittar jag på ett annat sätt. Då tittar jag på Simrishamnsbanan. Men det är ett beslut som fattades innan jag kom hit och det är ett beslut avhängigt av att vi har motorvägarna där. Och det är därför det har hamnat där och det finns plats. Kommunchefen Carin Hillåker är bättre insatt i dessa frågor än vad jag är.

Den förra översiktsplanen från 1998 som inte är aktuell avsåg verksamheter för denna del. Varför?

Nära motorvägarna kan man inte bygga bostäder. Här fanns ingen infrastruktur för järnväg. Alternativet skulle vara jordbruksmark. Det hade varit ett alternativ. Att bygga bostäder ser jag inte som ett alternativ dels för kollektivtrafik och boendemiljö.

Men det finns några projekt för bostäder uppe i Åkarp nära motorväg?

Men de ligger infrastrukturnära inom ett stationsnära område. I Sege har tidigare varit en station så det skulle vara ett alternativ att anlägga en station där. Men då finns det en mängd ledningar strax norrut som inte är lämpliga att bo över och här finns Akzo Nobel som har ett skyddsområde som är ganska stort. I området finns cirka 500 personer som jobbar, men man kan inte bygga en pendlingsstation för så få personer.

Utan då kräver det fler personer för att få tåg att stanna för och det finns i så fall ett behov av att kulvertera Sege Ån. Dessutom finns alla kablarna som är helt omöjligt att bygga bostäder runt och dessutom Akzo Nobels skyddsavstånd. Så bostäder är väldigt svårt att bygga i området. I så fall skulle man få bygga väldigt tätt med verksamheter här. Det är mer i söder som verksamheterna har kommit till och därifrån är det över 600-700 meter till Simrishamnsbanans järnvägsspår. Jag tror inte att de skulle gå den biten. Så det är inte motiverat att bygga någon station. Så där får bli buss. Men då har vi ingen anledning att öka industrin åt det hållet och att Sege Ån får utgöra en slags gräns för utbredningen av verksamheter. Norr om Sege Å finns dessutom klass 10 jordbruksmark det vill säga den bästa jordbruksmarken som finns. Personligen tycker jag att det betyder en hel del. Så det är sådana avvägningar man får göra. Nya industrier eller jordbruksmark. Då vill vi hellre satsa på publika verksamheter i Kronetorp, men kan man förtäta med verksamheter i södra delen så ser jag det bara som positivt, men inte ta i anspråk någon ny mark och till detta räknar jag då även Norra Flansbjer.

Vi har tagit vår beskärda del av verksamheter. Så vi borde vara lite mer noggranna med vad vi väljer att säga ja till. Men det är min åsikt.

Jag har tittat lite på förvärvsarbetande i kommunen genom kommuninvånare och ser där att Lund drar "det största strået" med 59 procent, följt av Malmö på 50 procent och Burlöv på 46 procent.

Det tycker jag är en stor anledning till att vi kan vara en egen kommun jämfört med till exempel Lomma som inte har några arbetsplatser. Vi är mer komplett vi har både bostäder och arbetsplatser. Vi är inte bara en sovstad.

Det är en del som har åsikten att Arlövs borde vara en del av Malmö och Åkarp en del av Lomma.

Och då undrar jag varför? Lomma klarar sig inte själv med verksamheter. Man har inga arbetsplatser. Det kunde lika gärna varit en del av Lund som de andra sovstäderna Genarp, Veberöd etc. Arlövs är komplett, man klarar sig själv i och med att man har minst lika många inpendlare som utpendlare.

Du menar alltså att en sovkommun inte har samma existensberättigande?

Jag kan tycka att de inte står på egna ben. När man gjorde kommunsammanslagningen 1973 så var ett av kriterierna att man skulle ha arbetsplatser till sina invånare. Det var ett av kriterierna till att man fick bli en egen kommun. Och till exempel Staffanstorps klarade enkom därför att de hade en del verksamheter.

Åkarp och Arlövs är två delar av kommunen som är ganska olika. Att Arlövs har mer gemensamt med Malmö.

Jag ser att Arlövs är sig själv ganska mycket. Jag talade nyligen med politikerna i kommunen rörande denna fråga. Min fråga till politikerna var att ska vi fortsätta att vara en egen kommun eller ska vi bli en del av Malmö. Då kom alla utom en politiker fram till att i och med att vi har lika mycket inpendling som utpendling kan vi stå på egna ben och bör vara en egen kommun.

Kommunala incitament att överlåta mark till kommersiella verksamheter

Min vision om Burlöv är att det ska bli ett nav mellan Malmö/Lund och att det ska bli grönt och skönt. Jag vill arbeta med att omvandla miljöerna runt stationerna. Dessutom skulle jag vilja se hur området runt Burlövs Centrum utvecklas för att mer likna Lilla torg i Malmö Stad.

Bilaga 6.

Burlövs ekonomichef – Kjell Andersson Mailintervju, 4/10 -2011

Efter intervjuerna framgick det att kommunen har ganska stora investeringsbehov knutna till bland annat skola, förskola och södra stambanans breddning. När kommer projekten att genomföras(ungefär) och hur mycket beräknar ni att de kommer att kosta(ungefär).

Ny skola i Svenshögsområdet.

Svar: Ny skola ska byggas beräknad till 130 mnkr.

Utbyggnad av Humlemadsskolan för att ersätta nuvarande paviljonger.

Svar: kostnadsberäknad till 70 mnkr

Ny förskola i Åkarp.

Svar: ca 40 mnkr

Södra stambanan. 100 meter övertäckning med 75 miljoner. Och en paviljong på 35 miljoner. Finns det några mer kostnader för kommunen?

Svar: Överbyggnaden skall var 400 m varav Burlöb bekostar 50 % av 200 m = 75 mnkr

Nytt badhus.

Svar: kalkyl saknas. Gissningsvis mellan 100-150 mnkr

Ytterligare större poster?

Svar: Massor, men det finns inga beräkningar. Mycket stora kostnader.

Under den gångna femårsperioden har investeringsverksamheten legat runt 50 miljoner per år. Vad tror du den kommer att landa på i kommande femårsperiod?

2012-2014 ca 130 mnkr/år (totalt ca 400 mnkr på 3 år)

Efter samtal med Carin Hillåker framkom att intäkterna från markförsäljningen i Stora Bernstorp legat på mellan 100 och 200 miljoner. Har du någon mer konkret siffra?

Det finns 2 områden: Stora Bernstorp 1: 66 mnkr (färdigsålt), Stora bernstorp 2: 179 mnkr (kvar kanske för 50 mnkr)

Hur mycket beräknar du att belåningen kommer att öka?

Den finansiella planeringen är exklusiva Kronetorpsområdet och (delar av) Stambanan. Med 400 mnkr i investeringar kommer vi att behöva låna 50 mnkr år 2014. Till detta kan då komma de andra projekten.

Bilaga 7.

Genomsnittsbuller i Burlöv. (Mattisson, 2011)

Bullerexponering från vägar i Burlöv

