



## Näringslivsutveckling i Veberöd



September 2011

## Näringslivsutveckling i Veberöd

Oxford Research och ARA

### September 2011

Datinsamling utförd mellan juni 2011 och september 2011.

Författare:

Mats Kullander

Telefon:+46 727 32 89 12

Email: [mats.kullander@oxfordresearch.se](mailto:mats.kullander@oxfordresearch.se)

Kristian Holmberg,

Telefon:+46 727 32 89 15

Email: [kristian.holmberg@oxfordresearch.se](mailto:kristian.holmberg@oxfordresearch.se)

Bo Astrup Kristensen

Telefon:+45 26 74 04 82

Email: [bak@ara-web.dk](mailto:bak@ara-web.dk)

Ronnie Fibæk Hansen

Telefon:+45 22 79 01 34

Email: [rfh@ara-web.dk](mailto:rfh@ara-web.dk)

## Innehåll

<b>Inledning</b> .....	<b>5</b>
Bakgrund till projektet.....	5
Rapportens struktur.....	5
Teoretiska utgångspunkter .....	5
<b>Näringslivet i Veberöd</b> .....	<b>9</b>
Befolkning .....	9
Utbildning.....	9
Näringslivsstruktur.....	10
Veberöds näringsgrenar .....	12
Fördjupad näringslivsanalys .....	13
Veberöds näringsliv.....	17
<b>Utveckling av Veberöd</b> .....	<b>19</b>
Analys av restider och arbetsmarknadsområde.....	19
Stationsplacering.....	25
Verksamhetsområden .....	31
Centrumutveckling.....	32
Effekter i Veberöd som följd av etableringen av ESS och MAX IV i Lund.....	34
<b>Lärdomar från andra orter</b> .....	<b>37</b>
Sibbhult.....	37
Bromölla.....	39
<b>SWOT-analys</b> .....	<b>41</b>
Styrkor .....	41
Svagheter.....	42
Möjligheter .....	43
Hot .....	44
<b>Slutsatser</b> .....	<b>45</b>
<b>Rekommendationer</b> .....	<b>47</b>
<b>Intervjuer</b> .....	<b>49</b>
<b>Litteratur</b> .....	<b>49</b>
Böcker & rapporter .....	49
Artiklar & avhandlingar .....	50
Internetsidor .....	50
<b>Bilaga 1: Metodbeskrivning</b> .....	<b>51</b>



## Inledning

### Bakgrund till projektet

---

Oxford Research och ARA har på uppdrag av Stadsbyggnadskontoret i Lunds kommun genomfört en analys av möjligheterna till näringslivsutveckling i orten Veberöd. Bakgrunden till detta är att Lunds kommun har ambitionen att stärka utvecklingen i kommunens mindre orter och utveckla kommunens östra delar. En ytterligare dimension av Veberöds utveckling är planerna på utbyggnationen av Simrishamnsbanan som planeras passera genom orten. Enligt kommunens översiktsplan kommer "Veberöd föreslås få en kraftfull bebyggelseutveckling, i synnerhet efter att Simrishamnsbanan åter tagits i bruk för persontrafik."

Mot bakgrund av denna potentiella händelseutveckling är det viktigt att se vilka effekter detta kan ha för det lokala näringslivet samt undersöka hur kommunen kan ta tillvara på de möjligheter detta tillför. Vidare fortsätter översiktsplanen: "Det finns samtidigt många och starka motstående intressen som behöver utredas närmare innan denna utbyggnad kan komma till stånd".

I detta uppdrag ingick även att värdera läget för järnvägen i Veberöd. Frågan om placeringen av tågstationen har gett upphov till en diskussion mellan politiker, tjänstemän och de boende i Veberöd. Här finns flera viktiga och bra perspektiv som bör belysas vidare innan placeringen fastställs. Bland annat är det intressant att titta på stationens möjliga påverkan på pendlingsmönster och hur de olika placeringarna påverkar tillgänglighet för Veberöds innevånare till både kommunikationer, lokala näringslivet och serviceutbud. Även framtida utvecklingsmöjligheter för både näringsliv och för bebyggelse i ett längre perspektiv är av vikt när järnvägens placering diskuteras. Mot bakgrund av detta har denna rapport utgått från ett näringslivsperspektiv och fokuserat på de möjligheter och hot som den kommande utvecklingen innebär för näringslivet i Veberöd.

### Rapportens struktur

---

Rapporten ger initialt en översiktlig bild av Veberöds näringslivssammansättning med fokus på både att illustrera Veberöds största företag och vad som kan göras för att stötta de många enmansföretag som finns på orten. Därefter diskuteras de möjliga placeringarna av järnvägen, vilket åskådliggörs bland annat med hjälp av geografisk analys. I rapporten presenteras även två skånska orter som används som referenspunkter för Veberöd. Det är Sibbhult i Östra Göinge kommun och Bromölla i Bromölla kommun, två orter med olika förutsättningar där kommunen har skapat positiv näringslivsutveckling under de senaste åren och som har många relevanta erfarenheter att bidra med till Veberöds näringslivs utveckling och till vad kommunen kan göra för att stötta dessa.

Detta material struktureras genom en SWOT-analys, där Veberöd analyseras utifrån dess styrkor, svagheter, möjligheter och hot. Slutligen mynnar resultaten från denna analys ut i rapportens slutsatser och rekommendationer för kommunens fortsatta arbete med Veberöds utveckling.

### Teoretiska utgångspunkter

---

Att skapa en gynnsam näringslivsutveckling är en kärnfråga för forskare såväl som myndigheter, organisationer och entreprenörer. I grunden omfattar frågan hur man kan uppmuntra och möjliggöra nyetableringar av företag, en ökad nystart av företag och en gynnsam tillväxt i redan existerande företag. För att göra detta finns det inget färdigt recept att följa däremot finns det rekommendationer. Oxford Research lutar sig mot följande aka-

demiska utgångspunkter för att etablera ett ramverk för näringslivsutveckling som kan användas för att analysera Veberöds näringsliv på ett djupare plan.

Enligt en OECD-rapport författad av Lamia Kamal-Chaoui, vid OECD Territorial Reviews and Governance Division, kännetecknas en konkurrenskraftig entreprenöriell miljö av följande karakteristika:

- Ett diversifierat näringsliv: både vad gäller tillverknings- och tjänstesektorn. Gärna med högt förädlingsvärde och inriktat mot export och importsektorena.
- En välutbildad befolkning som kan arbeta effektivt i och utnyttja kunskap- och informationsintensiva branscher.
- En god och attraktiv miljö som möjliggör rekreation och ett rikt kulturliv.
- Utvecklade nätverk, institutioner och strategisk kapacitet är viktigt utveckla och använda kopplingar till högre utbildning, forskningsinstitut, privat industri och myndigheter.
- Goda kommunikationer i form av infrastruktur med tillgång till vägar, tåg- och flygförbindelser men även i termer av ett öppet och fritt samtalsklimat.<sup>1</sup>

Med andra ord har en ort som uppfyller dessa aspekter en miljö som uppmuntrar till entreprenöriell verksamhet.

Samtidigt visar Forum för Småföretagsforskning i sin rapport "FSFs företagsklimatindex 2008" hur företagarnas åsikter om kommunens företagarklimat kan variera väldigt mycket och i en övergripande studie visas att det inte finns något samband mellan företagarnas uppfattning om företagarklimatet och kommunernas faktiska förutsättningar.<sup>2</sup>

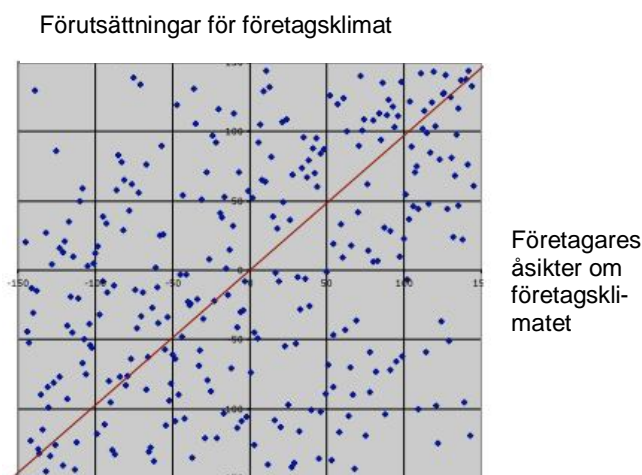
I figuren nedan visas sambandet mellan förutsättningar för företagarklimatet och företagarnas åsikter om företagarklimatet.

---

<sup>1</sup> Kamal-Chaoui, Lamia (2000) The reform of metropolitan governance. Territorial Reviews and Governance Division, OECD. s 3.

<sup>2</sup> Braunerhjelm, P. Kremel, A. (2008) FSFs företagsklimatindex 2008. Forum för Småföretagsforskning, Örebro. s. 3.

**Figur 1. Förutsättningar och åsikter om företagsklimatet, alla Sveriges kommuner.<sup>3</sup>**



Detta innebär att företag i en kommun med dåliga förutsättningar för företagare och näringslivsutveckling inte nödvändigtvis behöver uppfatta kommunen som sådan och vice versa. Studien använder sig av data från Svenskt Näringslivs rapport om företagarklimat i Sveriges 290 kommuner. De faktiska förutsättningarna omfattar marknadsförsörjning, kommunalskatt, entreprenader, andel i arbete, företagande, nyföretagande. Företagens åsikter om företagsklimatet har samlats in genom en enkätstudie där företagen har svarat på deras uppfattning om attityder till företagande, service till företagen, tillämpning av regler och förekomst av osund konkurrens samt tillgång på arbetskraft med relevant kompetens och infrastruktur i respektive kommun. Attitydstudien omfattade 60 000 företag och är att betrakta som ambitiös.

Studiens resultat pekar på vikten av företagstraditioner och kommunala normer, t.ex. kan bruksorter som domineras av ett eller ett fåtal företag ha snävare förutsättningar för nyföretagande och entreprenörskap. Samtidigt pekar även studien på vikten av kommunikation och relationer mellan kommunledningen och företagarna. Detta talar till de mindre kommunernas fördel med deras möjlighet till nära kontakter och kontinuerlig kommunikation, vilket utgör en utmaning för större kommuner. Även Skoglund<sup>4</sup> (2005) pekar på vikten av engagemang från de offentliga samhällsaktörer som kommun och region, men understryker även vikten av institutionella arenor eller fora för att på så sätt formalisera dialogen.

Med detta som utgångspunkt använder sig Oxford Research i denna studie av en modell som omfattar både de faktiska aktörerna i näringslivet och de kontextuella faktorer som omgärdar näringslivet. Modellen omfattar således både en målbild som utgörs av OECD:s karakteristika för en entreprenöriell miljö samt en proceduriell målbild i form av den samverkan och kommunikation som Skoglund (2005) samt institutet för Forum för Småföretagsforskning rekommenderar. Detta skapar tillsammans en fullödlig bild av näringslivet och dess förutsättningar för utveckling.

<sup>3</sup> Figuren är lånad från Braunerhjelm, P. Kremel, A. (2008) FSFs företagsklimatindex 2008. Forum för Småföretagsforskning, Örebro. s. 7.

<sup>4</sup> Skoglund, Wilhelm (2005) Lokala samhällsutvecklingsprocesser och entreprenörskap. Företagsekonomiska institutionen, Stockholms universitet, Stockholm. s. 192.





## Näringslivet i Veberöd

### Befolkning

Enligt Statistiska Centralbyrån (SCB) hade Veberöd en befolkning på 4062 personer vid 2010 och i tätorten finns då 1521 personer per kvadratkilometer. I tabellen nedan visar statistik över ortens befolkning att Veberöd hade en befolkningsökning från 1960 till början av 1980 som sedan övergick i ett försiktigare tempo under 80-talet och framåt. Det är egentligen först mellan 2005 och 2010 som antalet invånare börjar öka någon snabbare takt.

**Tabell 1: Befolkningsutveckling i Veberöd<sup>5,6</sup>**

Årtal	1960	1965	1970	1975	1980	1990	1995	2000	2005	2010
Befolkning	989	1 155	1 505	2 842	3 604	3 574	3 622	3 569	3 717	4062
Förändring	0	+166	+350	+1337	+762	-30	+48	-53	+58	345

Enligt kommunens rapport "Näringsliv och sysselsättning i Lunds kommun"<sup>7</sup> från 2004 är det stor skillnad mellan Veberöds förvärvsarbetande dag- och nattbefolkning. Dagsbefolkningen var då 1035 personer och nattbefolkningen 2615 personer. Dagbefolkning är ett mått på de arbetstillfällena i Veberöd som innehas av boende eller inpendlare och nattbefolkning då tvärtom de som förvärvsarbetar på både annan ort men som bor i Veberöd. Som detta visar på så arbetspendlar en stor del av den förvärvsarbetande befolkningen i Veberöd till andra orter. Enligt kommunens statistik över sysselsättning är förvärvsfrekvensen 84 % i Veberöd, jämfört med genomsnittet på 68 % för Lunds kommun. Det är en i sammanhanget hög siffra, vilket talar till Veberöds fördel.

### Utbildning

Orten ligger centralt i Skåne och har två skolor, Idalaskolan och Svaleboskolan, som erbjuder skolgång från förskola till högstadiet. Utöver det finns den anrika Lunds Universitet beläget ca 2 mil från Veberöd, ett avstånd som väl tillåter pendling. Enligt SCB:s statistik är Lunds kommun en av de kommuner i Sverige som har störst andel befolkning med eftergymnasial utbildning. Av befolkningen i åldern 25-64 år har över 50 % av Lunds befolkning minst 3 år eftergymnasial utbildning jämfört med riksgenomsnittet på 24 %.<sup>8</sup> Enligt siffror från kommunen från 2009 går det att utläsa att Veberöd har en högre andel innevånare som endast har förgymnasial och gymnasial utbildning jämfört med andra orter i kommunen. Som tabellen nedan visar har Veberöd bara något fler personer som har grundskola som sin högsta utbildning medan majoriteten har 2 eller 3 årig gymnasial utbildning. Detta ska dock sätta i relation med att Veberöd fortfarande har bättre utbildad befolkning än rikssnittet.

<sup>5</sup> Statistiska Centralbyrån (SCB), tillgänglig 2011-09-20

<sup>6</sup> Statistiska Centralbyrån (SCB), tillgänglig 2011-09-20

<sup>7</sup> Leijon, B-Å. Iliadis, G. (2006) Näringsliv och sysselsättning i Lunds kommun 1993-2004. Kommunkontoret, Lunds kommun. s. 7.

<sup>8</sup> Statistiska Centralbyrån (SCB), tillgänglig 2011-09-20

**Tabell 2: Utbildningsnivå i Lunds kommun**

Ort och utbildningsnivå efter tätorter i Lunds kommun för personer, 25 år - 64 år					
Utbildningsnivå	Lund staden	Södra Sandby	Dalby	Veberöd	Genarp
Grundskola	5,4	11,0	11,6	12,2	12,1
Gymnasial -2 år - Gymnasial >2 år	19,8	35,3	35,7	49,8	44,0
Eftergymnasial <3 år - Forskarutbildning	72,2	53,0	52,0	37,4	42,9
Uppgift saknas	2,6	0,8	0,7	0,7	0,9

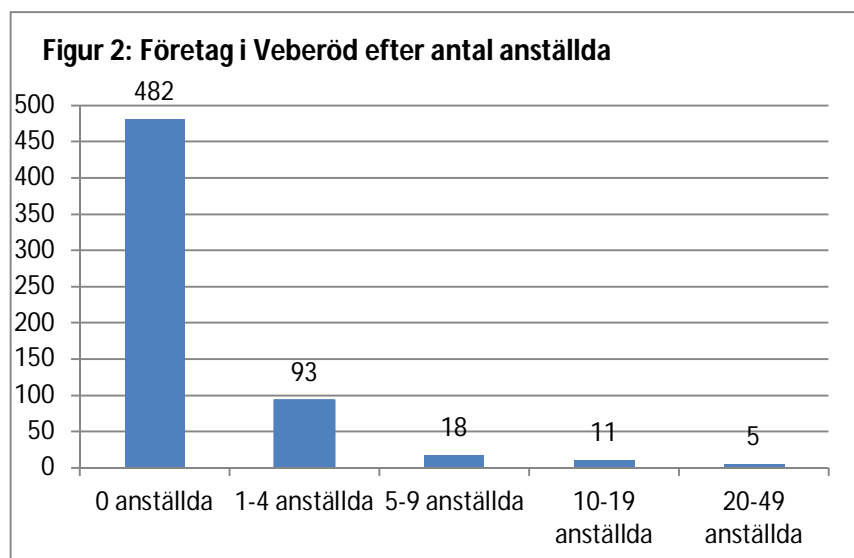
## Näringslivsstruktur

Det finns 609 registrerade företag i Veberöd med omnejd. Av dessa har 127 företag anställd arbetskraft och 482 företag är enmansföretag. Fokus för denna analys läggs dock i första hand på de företag som har anställda, av den anledningen att det är svårt att säga hur aktiva enmansföretagens verksamhet är. Många enmansföretagare har sina företag separat med ett heltidsjobb och dessa är svåra att skilja från de som arbetar heltid med sitt företag. De företag som har anställda är dessutom viktigare för samhället då de på flera sätt bidrar till den lokala utvecklingen. Detta sker genom att dessa företag skapar arbetstillfällen, bidrar till inflyttning och pendling till Veberöd, ökad konsumtion i orten och ett utökat skatteunderlag för kommunen. Den avgränsning finner även stöd hos Emilio Congregado och hans forskarlag som, genom en stor mängd statistik över företagande i 23 OECD-länder, nyligen har visat att även om antalet enmansföretag har ökat sedan slutet på 1970-talet har även de stora företagens storlek ökat och de behåller sin stora värdeskapande och arbetsskapande betydelse.<sup>9</sup>

Dock bör det påpekas att de många enmansföretagen sannolikt försörjer många människor bara genom sin stora mängd, och är på så sätt viktiga för Veberöd. I en plan för näringslivsutveckling bör det finnas utrymme för rekommendationer som riktar sig till både små, medelstora och stora företag för att skapa en dynamisk och gynnsam utveckling. Den stora andelen enmansföretag måste även de fångas upp och erbjudas stöd för deras utveckling, både social stöttning såväl som rent tillväxtmässig stöttning.

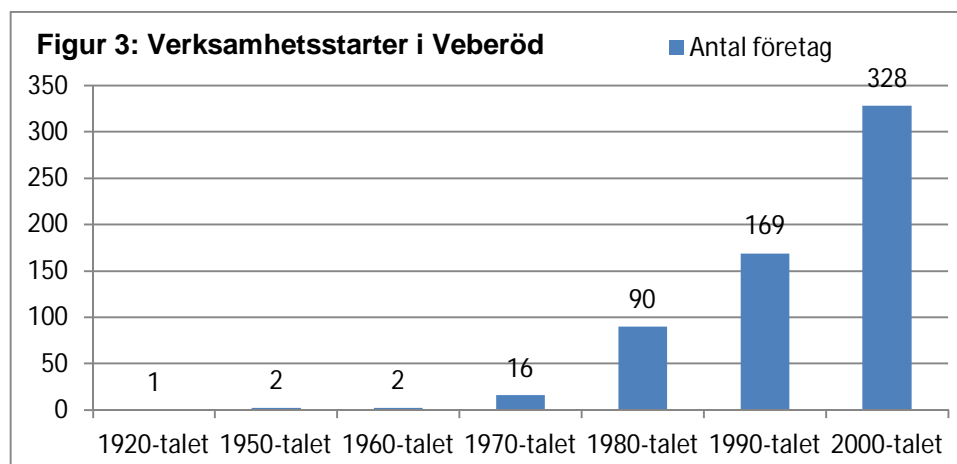
Som diagrammet nedan illustrerar har Veberöd en övervägande majoritet enmansföretag. Av de företag som har anställda utgör mikroföretagen med 1-4 anställda en majoritet vilket illustreras i diagrammet nedan. Hela 93 av 127 företag med anställda hade 1-4 anställda. Därefter finns det 18 företag med 5-9 anställda, 11 företag med 10-19 anställda och slutligen fem företag med 20-49 anställda.

<sup>9</sup> Congregado, E. Golpe, A. van Stel, A. (2011) *The relationship between firm size and economic development: The Lucas hypothesis revisited*. EIM Research Reports, Zoetermeer, the Netherlands. s. 11.



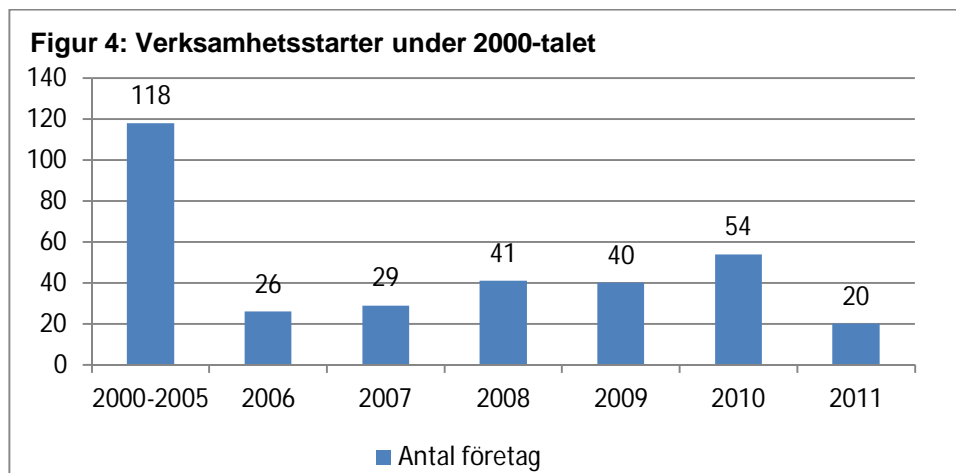
Att en stor del av företagen är enmansföretag respektive 1-4 anställda, får effekter för hur näringslivsutveckling i Veberöd bör se ut. Även om de större företagen är viktiga finns potential till tillväxt och anställningar i de små, varför det är viktigt att inte negligera dessa.

Ser man till företagens åldersstruktur så har den övervägande majoriteten av Veberöds 609 företag startats under 2000-talet. Tabellen nedan visar när företagen som finns idag startades, vilket i sig inte säger något om hur många företag som startats totalt men där vissa företag har antingen flyttats eller lagts ned. Dock finns det fog för att tro att den brant stigande kurvan av företag ju närmare nutid man kommer skvallrar om att det finns ett stort bortfall av företag. Alternativet till denna teori är att Veberöds innevånare ska ha blivit drastiskt bättre på att starta företag de senaste decennierna.



Vid en närmare analys av 2000-talet visas att det har varit en stadig tillväxt av företag. Under krisåren 2008-2009 verkar den finansiella krisen inte ha haft någon större påverkan på företagsstarter i Veberöd. Nationell statistik över företagsstarter från Tillväxtanalys visar att nationellt finns en svag nedgång under 2008 men en dramatisk ökning under 2009. Detta kan tolkas som att krisen kom lite senare till Veberöd jämfört med resten av

landet.<sup>10</sup> Här bör noteras att verksamhetsstarter för innevarande år 2011 även är inräknade trots att året ännu inte är avslutat.

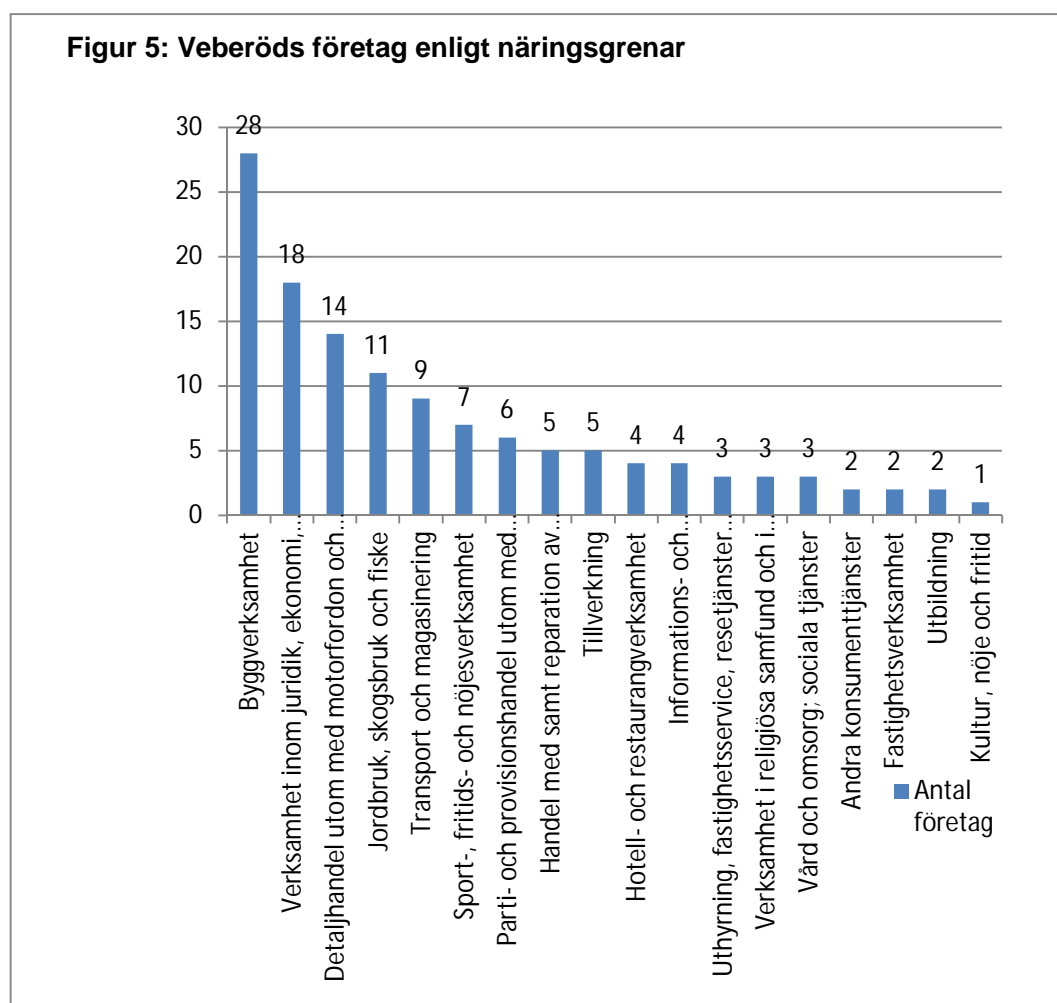


## Veberöds näringsgrenar

För en närmare granskning av företagen går det att dela in dessa efter olika näringsgrenar, i enlighet med svensk näringsgrensindelning (SNI). Här har kartläggningen avgränsats till de 127 företag som har anställda. Denna avgränsning har gjorts delvis då företag med anställda har identifierats som speciellt viktiga för Veberöds utveckling men även för att de löser det rent metodologiska problemet med att veta hur pass aktivt företagen är. I tabellen nedan går att utläsa att den näringsgren som flest företag i Veberöd tillhör är byggverksamhet, som omfattar 28 företag vilket inkluderar verksamheter inom bland annat byggande av bostadshus, elinstallationer, värme och sanitetsarbete, ventilationsinstallationer, byggnadssnickeri. Den näst största näringsgrenen i Veberöd är verksamheter inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik. Inom denna näringsgren ryms verksamheter såsom fastighetsförmedling, redovisning och bokföring, konsultverksamhet, arbetsförmedling och reklambyråverksamhet. Inom dessa områden verkar totalt 18 företag. Den tredje största näringsgrenen är detaljhandel undantaget handel med motorfordon, vari det finns 14 företag. Därefter följer en rad tjänste- och handelsnäringar enligt figuren nedan.

<sup>10</sup> Tillväxtanalys, tillgänglig, 2011-09-26

Figur 5: Veberöds företag enligt näringsgrenar



## Fördjupad näringslivsanalys

I den fördjupade analysen av näringslivet fokuseras på Veberöds 20 största företag. Dessa företag är utvalda baserat på antal anställda, vilket innebär att detta är de 20 företag i Veberöd som anställer flest personer. I de fall där det finns fler företag som har lika många anställda, som i fallen med de företag som har 5-9 anställda, har de företag i samma kategori som har störst omsättning valts ut. I dessa data fattas dock Veberöds Konsumtionsförening då tillförlitlig och tydlig information om detta företag inte har funnits att tillgå.

Följande 20 företag är alltså utvalda för en djupare analys som ett resultat av deras storlek:

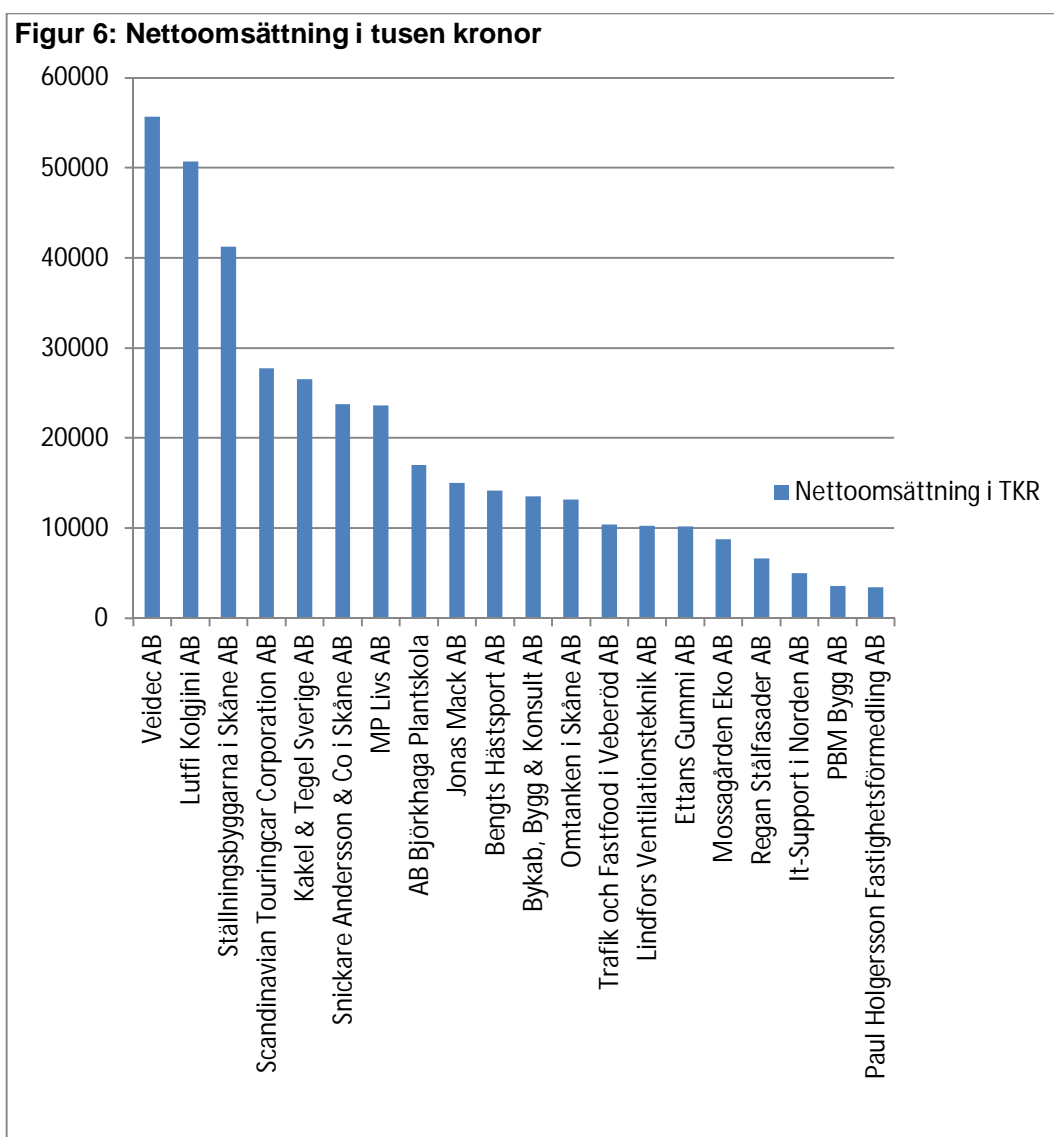
**Tabell 3: 20 största företagen i Veberöd efter antal anställda och omsättning**

Storleksklass arbetsställe	Företag	Näringsgren
19-49 anställda	Veidec AB	Parti- och provisionshandel utom med motorfordon
	Lutfi Kolgjini AB	Sport-, fritids- och nöjesverksamhet
	Ställningsbyggarna i Skåne AB	Specialiserad bygg- och anläggningsverksamhet
	Omtanken i Skåne AB	Öppna sociala insatser
10-19 anställda	Scandinavian Touring Car Corporation AB	Intressebevakning
	Kakel & Tegel Sverige AB	Detaljhandel utom med motorfordon och motorcyklar
	Snickare Andersson & Co i Skåne AB	Byggande av hus
	MP Livs AB	Detaljhandel utom med motorfordon och motorcyklar
	AB Björkhaga Plantskola	Odling av ett- och tvååriga växter
	Jonas Mack AB	Detaljhandel utom med motorfordon och motorcyklar
	Bykab, Bygg & Konsult AB	Specialiserad bygg- och anläggningsverksamhet
5-9 anställda	Bengts Hästsport AB	Parti- och provisionshandel utom med motorfordon
	Trafik och Fastfood i Veberöd AB	Detaljhandel utom med motorfordon och motorcyklar
	Lindfors Ventilationsteknik AB	Specialiserad bygg- och anläggningsverksamhet
	Ettans Gummi AB	Handel samt reparation av motorfordon och motorcyklar
	Mossagården Eko AB	Parti- och provisionshandel utom med motorfordon
	Regan Stålfasader AB	Byggnadsmetallvarutillverkning
	It-Support i Norden AB	Dataprogrammering, datakonsultverksamhet o.d.
	PBM Bygg AB	Byggande av hus
	Paul Holgersson Fastighetsförmedling AB	Fastighetsverksamhet

Som tabellen ovan visar så verkar Veberöds 20 största företag av i vitt skilda näringsgrenar. Det finns dock en övervikt mot byggindustrin, vilket är naturligt i ljuset av kartläggningen av näringsgrenar tidigare som visade att byggföretag är den största näringsgrenen på orten. Även företag inom detaljhandeln finns representerade ett antal gånger.

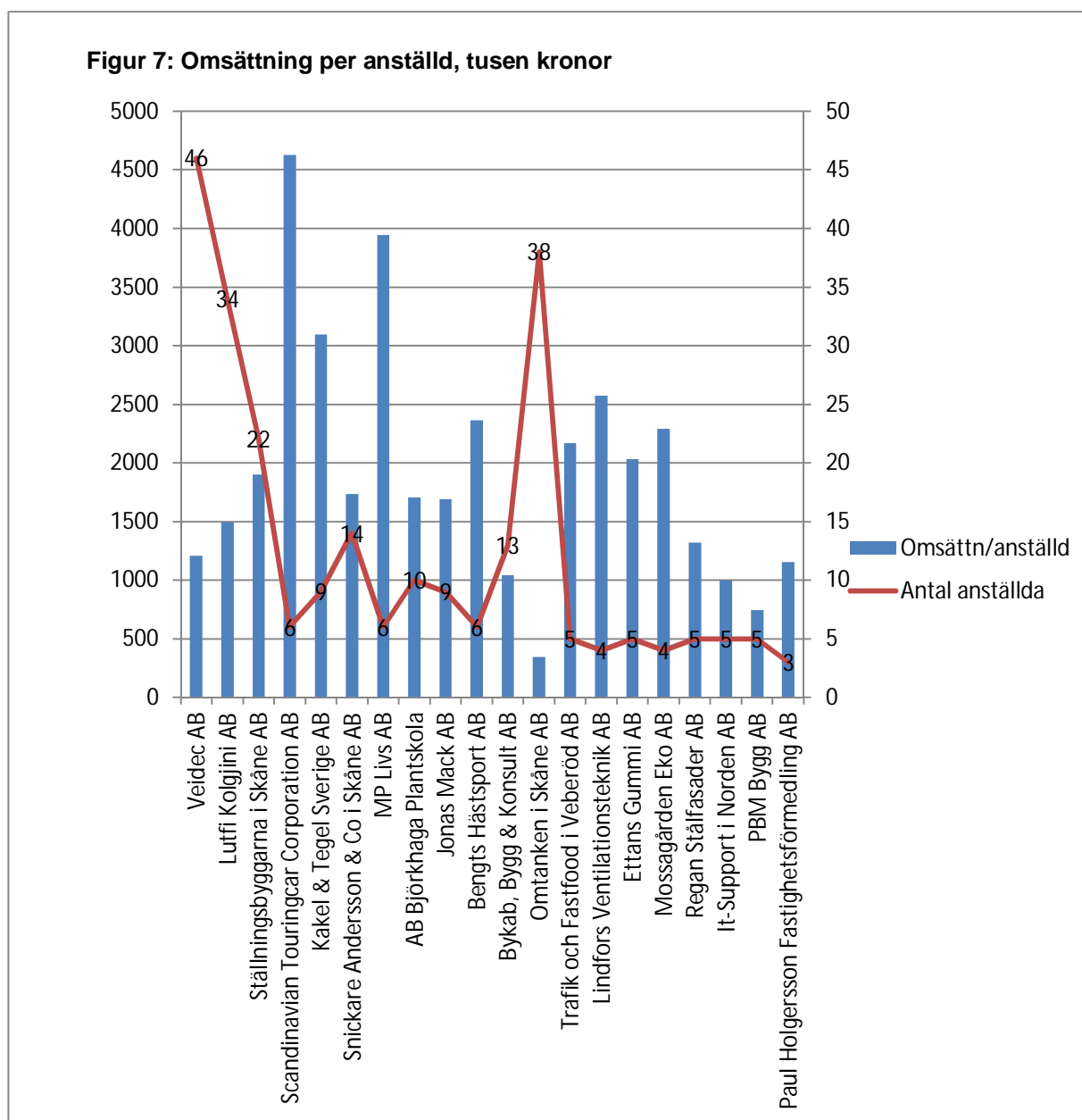
Dessa företag skiljer sig dock åt i stor utsträckning i sin verksamhet, från frukthandel till kemtekniska produkter.

I tabellen nedan finns samma företag sorterat efter nettoomsättning för bokslutsåren 2009-2010. Här framkommer att tre av de företag som har flest anställda också har störst omsättning och dessa inkluderar Veidec AB, Lutfi Kolgjini AB och Ställningsbyggarna i Skåne AB. Omtanken i Skåne, som förvisso har många anställda, har inte en motsvarande omsättning utan återfinns längre ned i raden av företag.



Än tydligare blir bilden av företagens ekonomiska effektivitet om analysen fokuseras på omsättningen per anställd, vilket illustreras i diagrammet nedan. Här belyses att det inte är de företag som har störst ekonomisk tillväxt eller de som har störst antal anställda som nödvändigtvis är de mest ekonomiskt effektiva. Enligt tabellen är det Scandinavian Touring Car Corporation AB som har högst omsättning per anställd följt av MP livs AB och Kakel & Tegel AB. Företagen som anställer flest och har störst nettoomsättning, Veidec

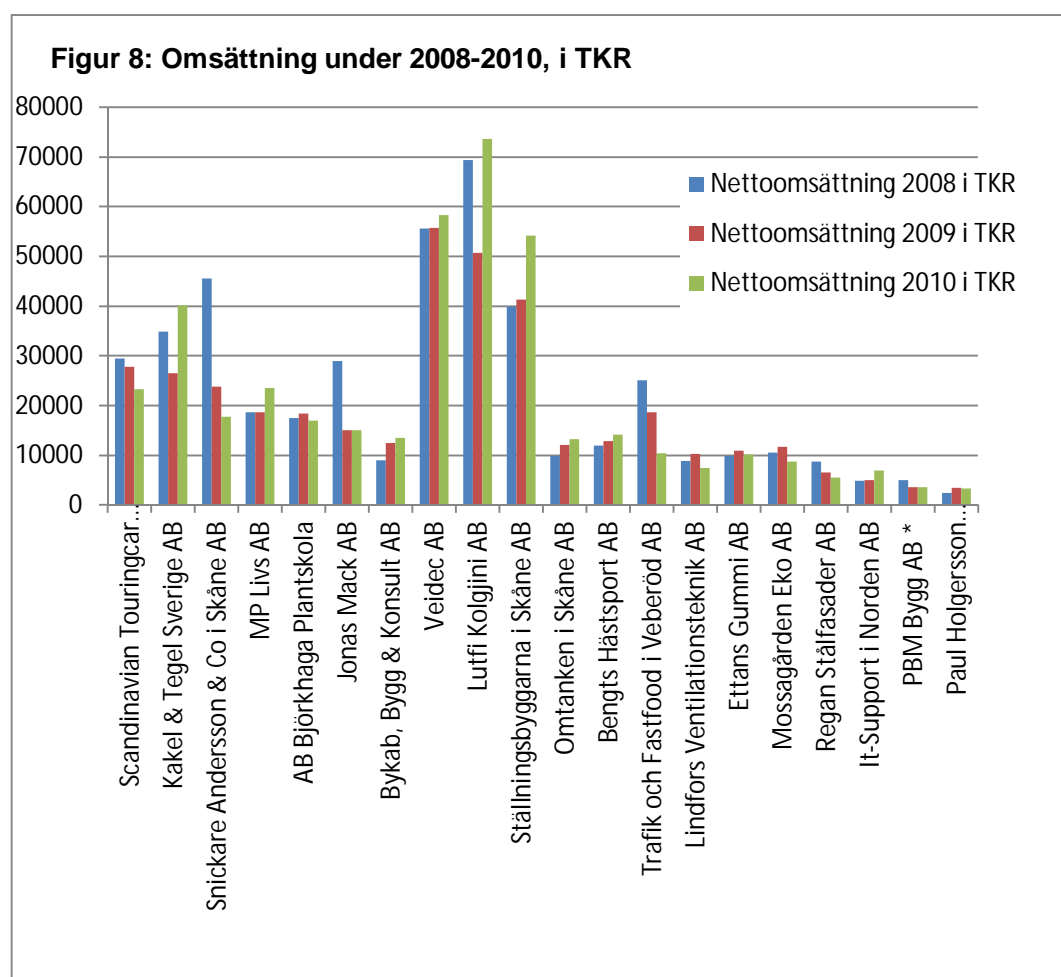
AB, Lutfi Kolgjini AB och Ställningsbyggarna i Skåne AB, har en lägre omsättning per anställd. För att förtydliga finns även företagens anställda med som en referenspunkt, i form av den röda linjen. Här syns även att Omtanken i Skåne har lägst ekonomisk effektivitet per anställd med sina många anställda och den låga omsättningen.



I figur 8 nedan ges en uppfattning om hur den ekonomiska prestationen för dessa 20 företag ser ut enligt deras senast registrerade bokslut. Här kan noteras att många av de 20 största företagen i Veberöd har en stabil ekonomisk utveckling. Under de senaste tre åren har det varierat lite men det är inte några större svängningar i flertalet av företagen. Undantagen är de största företagen, Lutfi Kolgjini AB som hade ett dåligt år 2009 men har återhämtat sig år 2010. Även Kakel & Tegel Sverige AB hade ett dåligt år 2009 men



hämtade sig året därefter. Ställningsbyggarna i Skåne har fått ett nämnvärt ekonomiskt uppsving under 2010. Tyvärr verkar byggbranschen inte ha genomgått en stark gemensam ekonomisk utveckling då t.ex. Snickare Andersson & Co i Skåne AB har haft en sjunkande ekonomisk utveckling samtidigt, De mindre byggrelaterade företagen har en stabil utveckling. De två bensinmackarna, Jonas Mack och Trafik och Fastfood i Veberöd AB har båda haft några svåra år bakom sig med en nedvikande trend. Detta underlag kan i bästa fall visa på tendenser och en möjlig utveckling varför man ska vara försiktig med att överanalysera denna information.



## Veberöds näringsliv - uppsummering

Sammanfattningsvis visar denna kartläggning av Veberöds näringsliv och dess förutsättningar att orten har ett stort antal företag för dess storlek, hela 609 företag på 4062 personer. Det gör att det går ett företag på var sjunde person. Motsvarande snitt nationellt är ett företag på ca 10 personer, enligt SCB. Av de företag i Veberöd som har anställda är byggbranschen den största sektorn, tätt följt av företag som arbetar inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik, företag inom detaljhandel samt jordbruk, skogsbruk och fiske. Dock har Veberöd företag inom de flesta näringar och ingen av de största näringarna är stora nog att dominera ortens näringsliv.

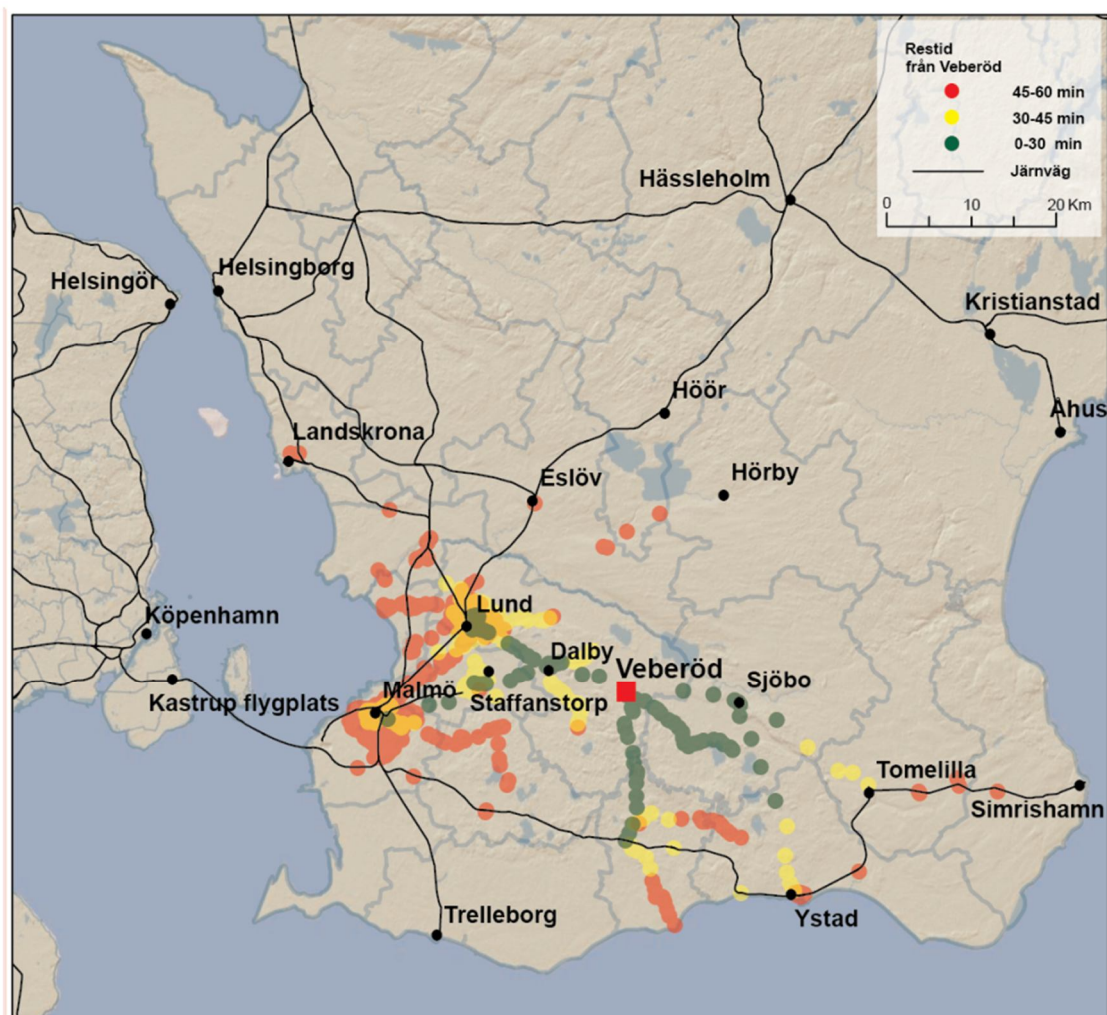
Den fördjupade näringslivsanalysen visade att även där var byggbranschen stor men bland de tre största företagen fanns ett travföretag och ett kemtekniskt företag. Över tid visar en analys av företagens omsättning att det har varierat mellan de olika företagen och att det inte går att fastslå en trend för näringslivet i sin helhet. Det går bra för vissa företag och sämre för andra enligt det senaste bokslutet, samtidigt som detta har skiftat över tid. När fokus flyttas till omsättning per anställd är det de företag som har mellan 5-9 anställda som är mest lönsamma i förhållande till antal anställda. Detta ligger till grund för Oxford Research fortsatta arbete med att identifiera förutsättningarna för näringslivsutveckling.

## Utveckling av Veberöd

### Analys av restider och arbetsmarknadsområde

Den första av de två geografiska analyserna fokuserar på tillgängligheten till Veberöd och storleken på arbetsmarknadsområdet och befolkningsområdet. Analysen presenteras och analyseras utifrån hur situationen är i dag, och viktigast, hur situationen blir efter etableringen av Simrishamnsbanan. Resetiderna för kollektivtrafiken är uträknade med hjälp av data från reseplaneraren.skanetrafiken.se på [www.skanetrafiken.se](http://www.skanetrafiken.se). Restiderna för den kommande Simrishamnsbanan och Lundalänken hämtade från respektive simrishamnsbanan.com och rapporten "Restidsanalys Lundalänken".<sup>11</sup>

Figur 9: Restidsanalys utan Simrishamnsbanan

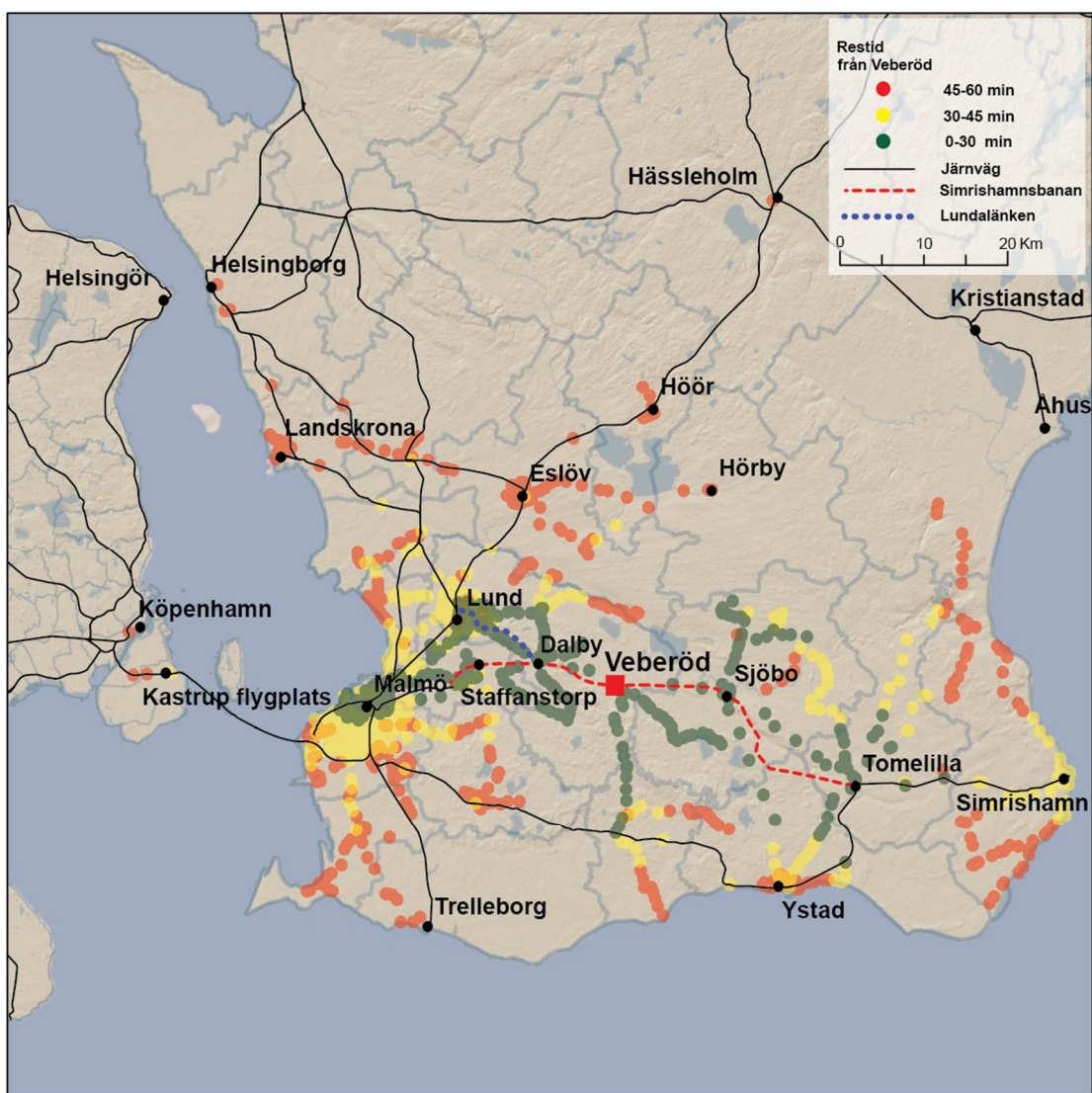


Figur 9. Visar stationer och hållplatser som i dag kan nå inom 30, 45 respektive 60 minuter från Veberöd med dagens kollektivtrafik.

<sup>11</sup> Mer information om metoden bakom den geografiska analysen finns i Bilaga 1; Metodbeskrivning.

Utifrån figur 9. är det lätt att se att det är relativt goda förbindelser till Lund och Malmö. Det är möjligt att nå en rad stationer och hållplatser i Lund och ett par stycken i Malmö inom 30 minuter med kollektivtrafik. Dessutom är det också möjligt att resa till Dalby, Sjöbo och Staffanstorp inom 30 minuter. Ser man på kategorin 30-45min ser man att hela Lund täcks in. Detsamma gäller för de centrala delarna av Malmö liksom för Ystad. Inom 60 minuter är det möjligt att nå Landskrona medan såväl Simrishamn som Trelleborg och Helsingborg faller utanför den maximala restiden på 60 minuter som analysen bygger på. Den danska delen av Öresundsregionen är inte heller den tillgänglig inom 60 minuter.

**Figur 10: Restidsanalys med Simrishamnsbanan**

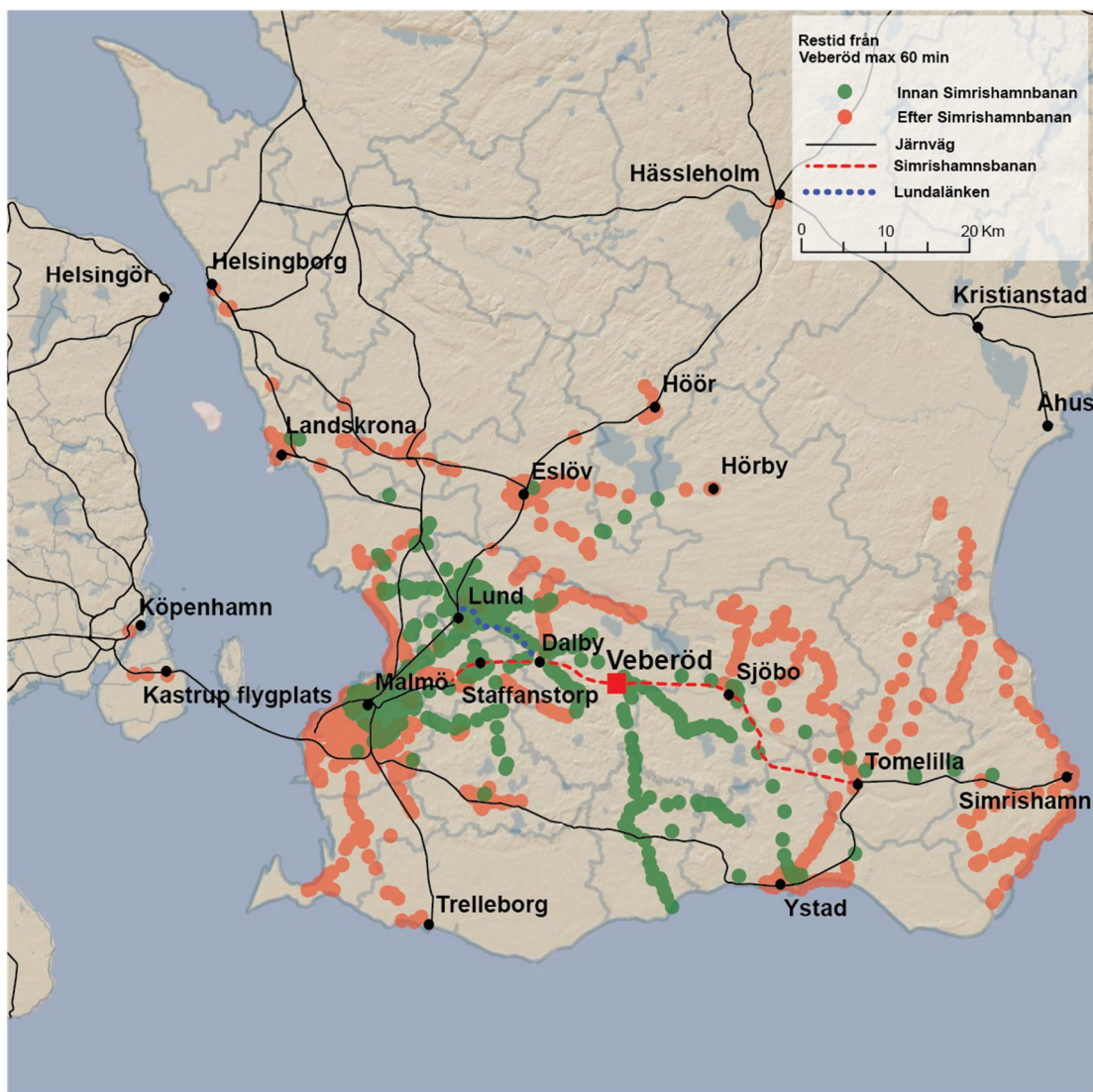


Figur 10. Vilka stationer och hållplatser som kan nås inom 30, 45 respektive 60 minuter från Veberöd med kollektivtrafik när en eventuell Simrishamnsbana och Lundalänken är etablerad.

Som det framgår av ovanstående figur 10 förbättrar en eventuell etablering av Simrishamnsbanan tillgängligheten till Veberöd avsevärt. Orten knyts närmare Sydskaånes

såväl västliga som östliga del. Konkret betyder det att det bli möjligt att nå stora delar av Malmö och Lund från Veberöd på under 30 minuter. Ystad och Simrishamn kan nås inom en transporttid på 45 minuter. Därutöver blir det möjligt att resa så långt som till Helsingborg och Hässleholm inom 60 minuter. Tillgången till Danmark förbättras också betydligt. Det blir exempelvis möjligt att nå Kastrup flygplats inom 45 minuter och centrala Köpenhamn inom 60 min.

**Figur 11: Restidsanalys - utökad tillgänglighet av Simrishamnsbanan**



Figur 11. Visar tydligt vilka stationer och hållplatser som kan nås inom 60 minuter från Veberöd innan och efter en eventuell etablering av Simrishamnsbanan och Lundalänken.

Figur 11. jämför resultaten från figur 9 och 10 och det blir nu än tydligare hur den geografiska analysen visar vilka fördelar en förbättrad kommunikation i form av Simrishamnsbanan och Lundalänken bidrar med för kollektivtrafiken i Veberöd. Alla de orangea områdena är stationer som idag inte kan nås inom 60 minuter men som blir tillgängliga efter etableringen av Simrishamnsbanan.

Nedanstående tabell 4 visar hur lång tid det tar att resa från Veberöd till utvalda arbetsplatser och institutioner i Öresundsregionen nu jämfört med hur lång tid det kommer ta då

Simrishamnsbanan och Lundalänken är etablerad. Observera att för destinationer i Lund krävs byte i Dalby. Här går att utläsa att Simrishamnsbanan i vissa fall kommer att innebära avsevärda skillnader i restid. T.ex. kommer restiden till ESS från Veberöd att mer än halveras. Avståndet till Skandinaviens största flygplats Kastrup kommer att minska med 31 minuter. Den största minskningen i restid finns dock till Simrishamn där restiden faller från 72 min till 34 min, en tidsbesparing på 38 min.

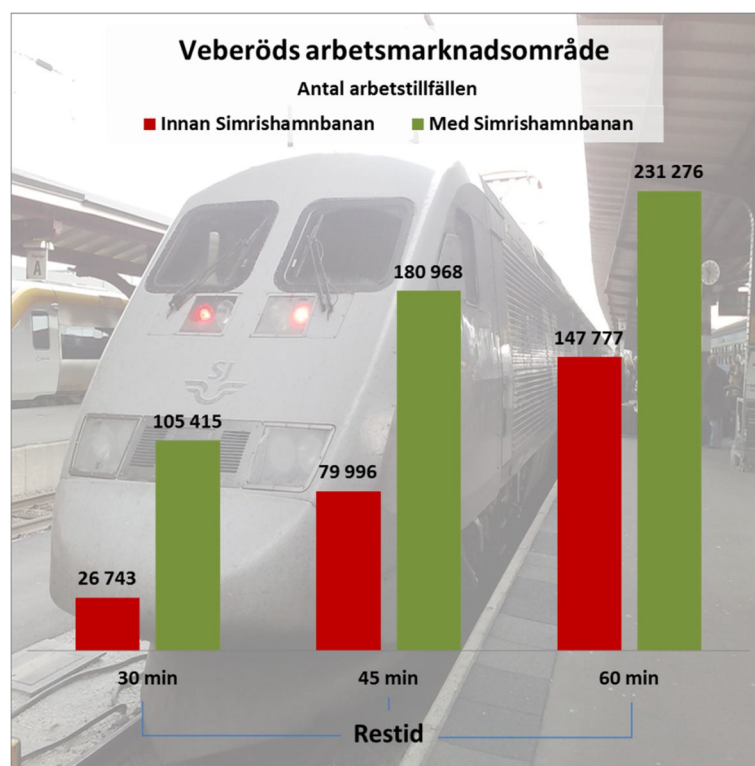
**Tabell 4. Restid från Veberöd till utvalda Intressepunkter.**

Intressepunkt (POI)	Restid innan Simrishamnsbanan	Restid med Simrishamnsbanan	Minskad restid
Lunds universitet	27 min	22 min	5 min
Ideon Science Park	31 min	21 min	10 min
Malmö Högskola (Anna Lindhs plats)	48 min	24 min	24 min
Landbruks universitet Alnarp (Åkarp station >1000m)	48 min	31 min	17 min
European Spallation Source (Brunnshög V)	40 min	19 min	21 min
Astra Zenaca R&D (Lund Sparta)	34 min	30 min	4 min
Malmö Sjukhus (Södervärn)	46 min	31 min	15 min
Universitetssjukhuset Lund	30 min	24 min	6 min
Sjöbo	20 min	7 min	13 min
Tomelilla	45 min	20 min	25 min
Simrishamn	72 min	34 min	38 min
Ystad	48 min	35 min	13 min
Hässleholm	78 min	58 min	20 min
Helsingborg	71 min	58 min	13 min
Landskrona	57 min	46 min	11 min
Trelleborg	86 min	56 min	30 min
Eslöv	54 min	40 min	14 min
Höör	71 min	50 min	21 min
Kastrup Lufthavn (DK)	73 min	42 min	31 min
Ørestad (DK)	79 min	48 min	31 min
Köpenhamns Hovedbanegård (DK)	86 min	55 min	31 min

Nedanstående figur 12 visar tillgängligheten till arbetsplatser från Veberöd beräknat mot bakgrund av SAMS-data och restid. Tabellen visar arbetsmarknadsområdet i dag och med Simrishamnsbanan och Lundalänken.

Den GIS-baserade analysen visar att Simrishamnbanan kommer att innebära att 105 415 arbetstillfällen kommer att finnas inom 30 minuters resa med kollektivtrafik till skillnad från utan Simrishamnbanan, som det är idag, då 26 743 arbetstillfällen finns inom 30 minuter. Detta innebär att det kommer finnas 78 672 fler arbetstillfällen inom 30 minuter i och med etableringen av Simrishamnbanan. Skillnaden mellan arbetstillfällen inom 60 minuter innebär en ökning från 147 777 till 231 276, en ökning med 83 499 arbetstillfällen. Beräkningen är som nämnt enbart gjord för de svenska SAMS-områdena men tack vare den kraftigt förbättrade tillgängligheten till den danska delen av Öresundsregionen kopplar Veberöd även upp sig mot Köpenhamns arbetsmarknad som rymmer mer än 400 000 arbetsplatser.

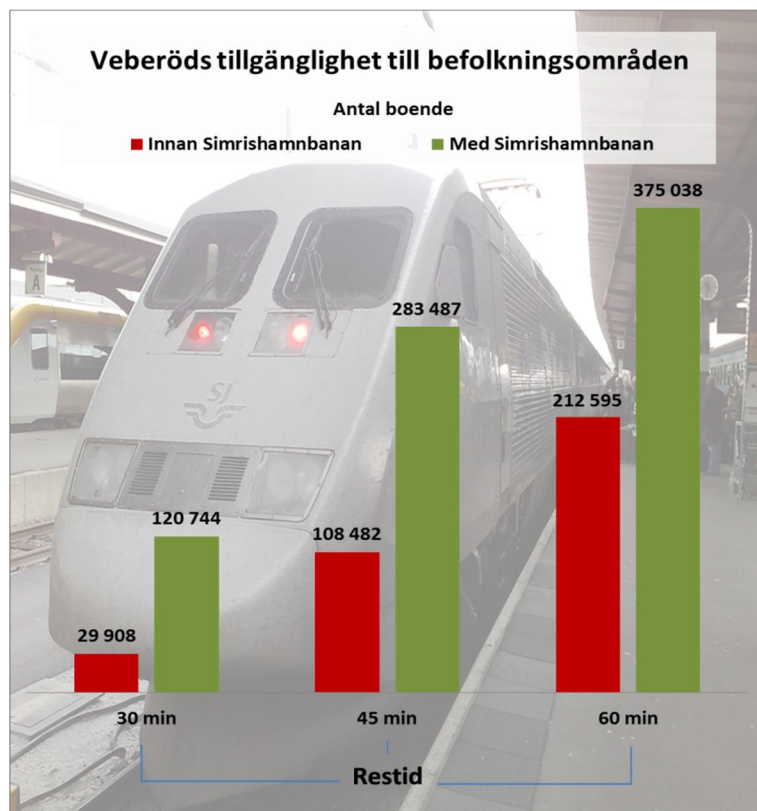
**Figur 12: Veberöds arbetsmarknadsområde**



Nedanstående figur 13 visar Veberöds befolkningsområde beräknat mot bakgrund av SAMS-data och restid. Tabellen visar befolkningsområde idag och efter etableringen av Simrishamnbanan och Lundalänken.

Idag är befolkningsområdet inom 30 minuter från Veberöd 29 908 personer. Efter etableringen av Simrishamnbanan växer det med 90 836 personer till 120 744. Det beror i stor utsträckning på att stora delar av det tätbefolkade området Lund och Malmö blir en del av området inom 30 minuter. Beträffar området inom 60 minuters restid växer det till 375 038. Då räknas även Helsingborg och Hässleholm in. Man kan välja att se detta befolkningsområde som potentiell källa till arbetskraft för verksamheter i Veberöd. Därmed stiger antalet potentiella arbetstagare med mer än 150 000 personer. Detta kan utläsas i figur 13 nedan.

Figur 13: Veberöds tillgänglighet till befolkningsområden



Förbättrade pendlingsmöjligheter genom Simrishamnsbanan kommer även att ha en effekt på jämställdheten i Veberöd. Det finns omfattande forskning som visar att pendling är vanligare bland män än bland kvinnor. Män pendlar både oftare och längre än kvinnor. Enligt Anita Nyberg, professor inom området *Könsperspektiv på arbete och ekonomi* vid Arbetslivsinstitutet pendlar män och kvinnor generellt lika lång tid men kvinnor använder i högre grad kollektivtrafik, vilket gör att de inte tar sig lika långt på samma tid som männen. En möjlig förklaring till detta menar Nyberg vara att män oftare har tillgång till tjänstebil. Det finns dock ytterligare förklaringar till varför kvinnor pendlar kortare. Dels har de generellt sämre lön vilket gör det mindre lönsamt att pendla längre än för män. Kvinnor arbetar även oftare i offentlig sektor, till vilket det ofta finns bra kollektivtrafik vilket gör att de inte behöver göra längre resor. Slutligen har kvinnor ofta större ansvar för hushållsarbete och barn vilket gör att de har mindre möjlighet att pendla längre sträckor.<sup>12</sup> Sammantaget innebär detta att den genom Simrishamnsbanan förbättrade kollektivtrafiken kommer att möjliggöra för kvinnor att pendla längre på samma tid som innan och på så sätt öppna upp möjligheter till nya jobb för kvinnor.

Öresundsregionen har under det senaste decenniet varit inne i en mycket expansiv fas, men Veberöd har delvis missat tåget i denna expansion, och befolkningsökningen har varit långsammare här än i Skåne som helhet. Analysen ovan visar tydligt på vilken stark effekt Simrishamnsbanan skulle ha. Kanske mest uppseendeväckande är att antalet arbetsplatser inom en restid av 30 minuter ökar från 26 743 till 105 415. I analysen ovan är inte danska arbetstillfällen medräknat, och värdet av Simrishamnsbanan är alltså i verkligheten ännu större. Dessutom bygger analysen på dagens lokalisering av arbetstill-

<sup>12</sup> Nyberg, A. (2006) Är kvinnor mer rörliga på arbetsmarknaden än män? Arbetsmarknad & Arbetsliv, årg 12, nr 2, sommaren 2006, Karlstad Universitet. s.71-72.



fällen. Det är troligt när en eventuell dragning av Simrishamnsbanan till Veberöd är på plats att det finns fler arbetstillfällen i Lund när ESS och MAX IV är på plats och i drift.

## Stationsplacering

Det råder delade meningar om var stationen bör placeras.. Det finns goda argument för placeringen oavsett var den kommer att ligga, och alla parter är överens om att Simrishamnsbanan kommer att ha positiva effekter för orten. Det är också erfarenheten från andra orter av varierande storlek runt om i Skåne, järnvägen har haft en positiv betydelse när den dragits fram. En stor del av de boende i Veberöd pendlar idag med bil till arbeten i Lund och Malmö. Detta har medfört att det i rusningstrafik är begränsad framkomlighet på vägarna och framförallt vid infarterna till Lund och Malmö. Simrishamnsbanan kommer att flytta över pendlingsmönster från bil till spårbunden trafik.<sup>13</sup>

Tittar man på stationsplaceringen utifrån ett avståndsperspektiv ser vi att betydligt fler personer får nära till stationen om den placeras i centrum, föga förvånande. Nedan visas två exempel på stationsplacering i Veberöd, en central placering och en nordlig dito. Analysen visar tydligt vilken betydelse en central respektive en nordlig placering kan få för Veberöd. Analysen är gjord utefter vilka områden som får mindre än tusen meter längs väg- och gångbanenätet i Veberöd till en central och en nordlig stationsplacering. Därmed får man en mer exakt bild av hur mycket de två alternativen täcker av orten än om man enbart använde en radie runt stationerna.

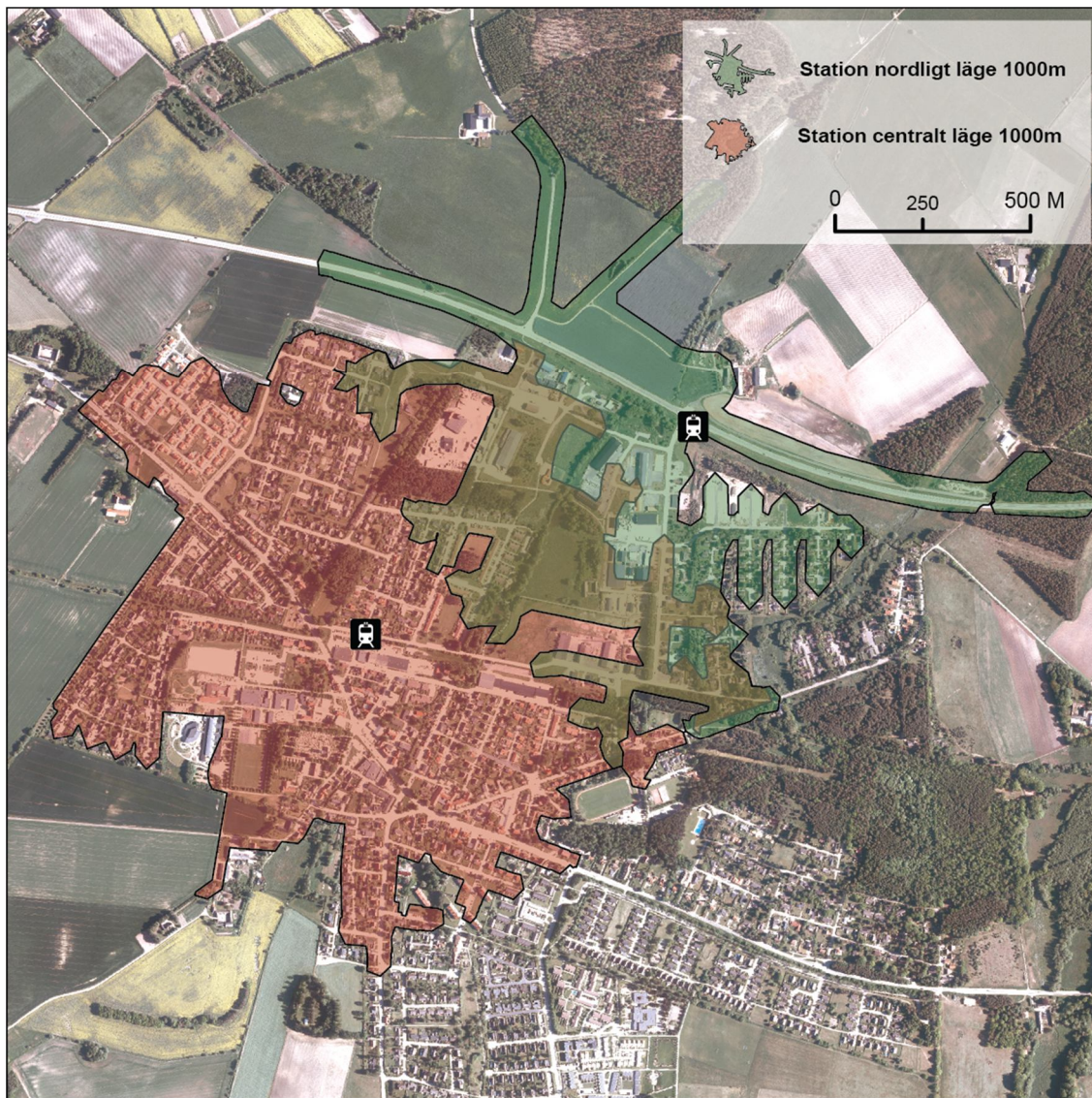
Placeringen av den kommande tågstationen är intressant för att avstånden till stationen har avgörande betydelse för hur stor del av befolkningen som använder kollektivtrafiken. Som tabellen ovan visar så spelar både avstånden från bostad till station och från station till arbetsplats roll för hur benägen en pendlare är till att utnyttja kollektivtrafik istället för bilen. Längre avstånd till stationen medför en mindre andel pendlare som använder kollektivtrafiken. Därför är det intressant att se på täckningsgraden av de två placeringarna.

Tabell 5. Andel av kollektivtrafiken.			
Avstånd från arbete till station	Avstånd från bostad till station		
	<400m	500-800m	800-2000m
<400m	31%	25%	26%
500-800m	25%	24%	22%
800-2000m	27%	16%	11%

Tabell 5. Visar hur avstånden till stationen är avgörande för hur många personer som använder kollektivtrafik. Utarbetat efter professor Otto Anker Nielsen vid Danmarks Tekniske Universitet – Institut för transport (2007).

<sup>13</sup> Det är dock svårt att prognosticera mer i detalj hur stor del av pendlingen som kommer att flyttas från bil till tåg

**Figur 14: Täckningsområde för central respektive nordlig stationsplacering**



**Figur 14.** Illustrerar vilka områden i Veberöd som idag skulle omfattas av en station centralt i Veberöd (röd) alternativt norr (grön) om orten, där gångavståndet till stationen är inte mer än 1000 meter.

Figur 14 visar att en nordlig placering täcker ett betydligt mindre areal av Veberöd än vad en central placering gör. Särskilt bostadsområden täcks in betydligt bättre av en centralt placerad station än vad en nordlig placering gör, eftersom majoriteten av bostadsområdena idag ligger syd eller väst om centrum. Norr om centrum finns mestadels verksamhetsområden, vilket gör att det är få bostadsområden som har mindre än 1000 meter till en nordligt placerad station.

**Tabell 6. Täckning av Veberöds bebyggda areal och utbyggnadsområde.**

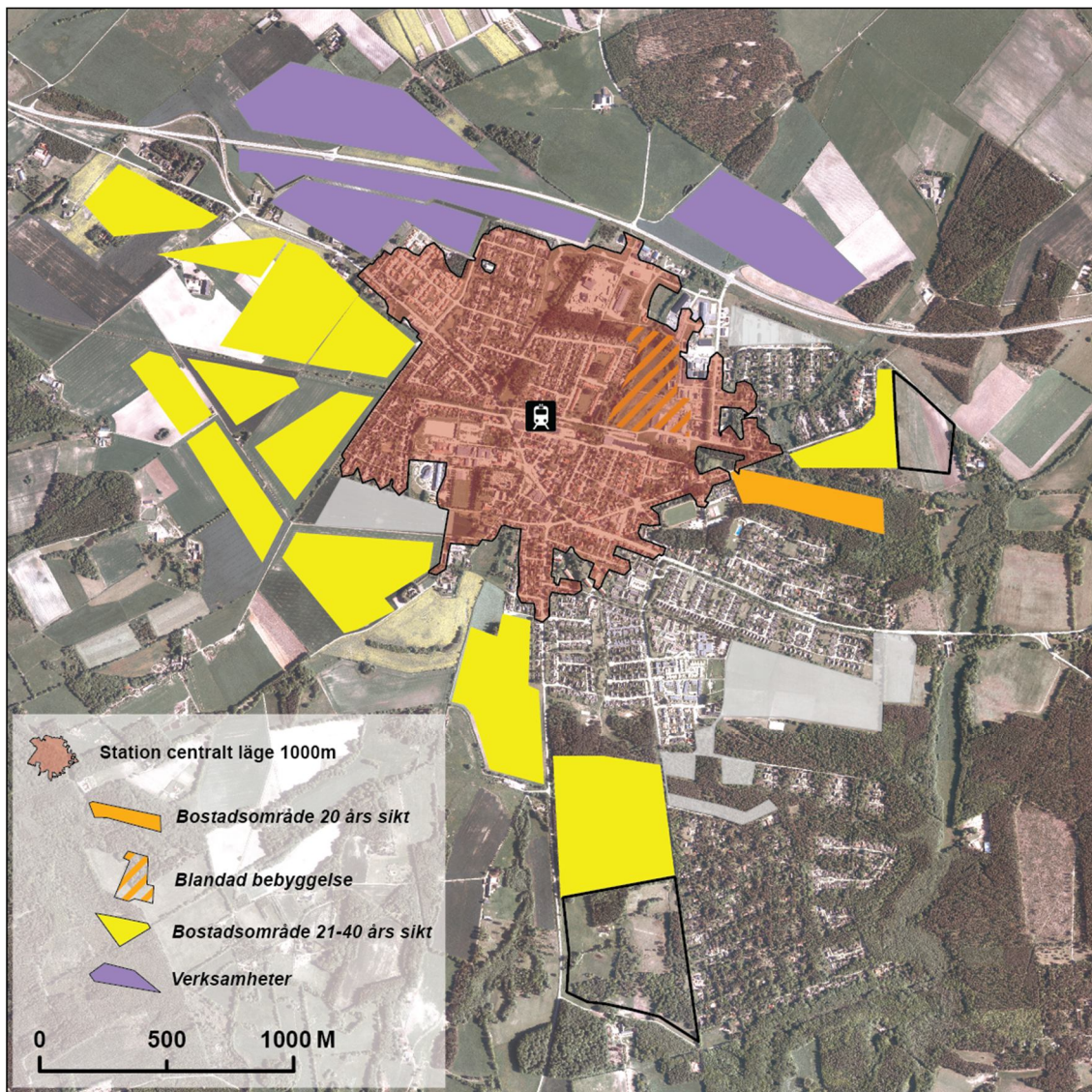
	Täckning av Veberöd	Täckning av utbyggnadsområde
<b>Station nordligt läge</b>	<b>15,4 %</b> (52 ha)	<b>4,2 %</b> (12 ha)
<b>Station centralt läge</b>	<b>43,2 %</b> (146 ha)	<b>3,4 %</b> (10 ha)

Note: Veberöds bebyggelseareal utgör 338 ha. Utbyggnadsområdenas areal är 277 ha.

Ovanstående tabell 6 visar täckningsgraden av de två stationsplaceringarna. **En central placerad station täcker 43,2% av den bebyggda arealen i Veberöd medan en nordlig placerad station enbart täcker 15,4%.**

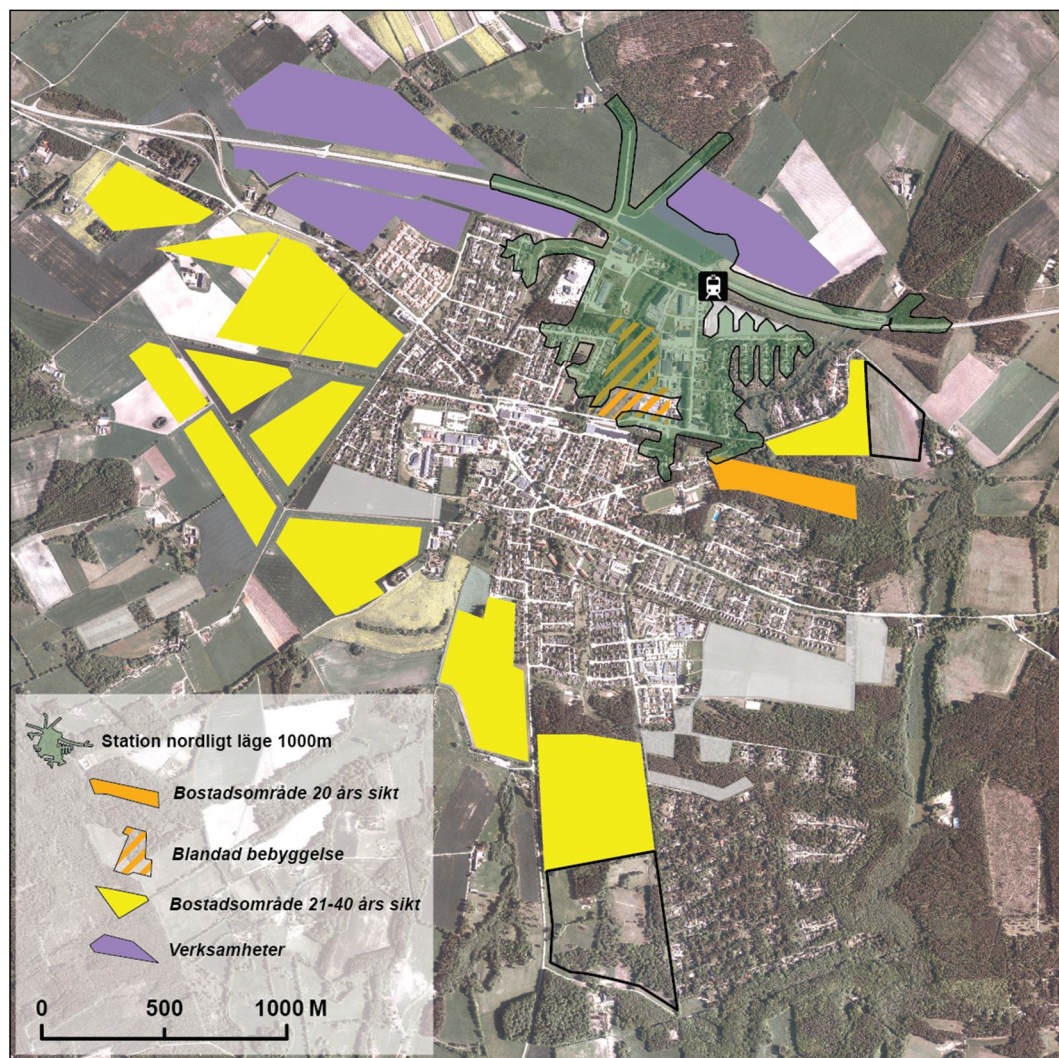
När vi tittar på täckningsgraden i förhållande till utbyggnadsområdena i översiktsplanen är bilden lite annorlunda. Ingen av de två placeringarna täcker mycket av utbyggnadsområdena. En nordlig placering täcker 4,2 % och en central täcker 3,4 %. Det betyder att en placering nordligt eller centralt inte spelar så stor roll i förhållande till utbyggnadsområdena. I förhållande till framtida verksamhetsområden så ligger en nordlig stationsplacering bättre till, även om inte särskilt stor del av områdena täcks inom 1000 meter. Det omvända är fallet i förhållande till framtida bostadsområden. Här ligger en centralt placerad station bättre än en nordlig, dock utan att täcka en stor andel inom 1000 meter. Figur 15 och 16 illustrerar detta.

Figur 15: Central station med utbyggnadsområden



Figur 15. som illustrerar vilka områden i Veberöd finns inom 1000 meter av en station centralt i Veberöd i förhållande till ännu ej exploaterade områden.

**Figur 16: Nordlig station med utbyggnadsområden**



**Figur 16.** som illustrerar vilka områden i Veberöd som finns inom 1000 meter av en station norr om Veberöd i förhållande till ännu ej exploaterade områden.

Dock bör det has i åtanke att vägar, gång- och cykelleder ännu inte är dragna till utbyggnadsområdena i översiktsplanen, vilket gör beräkningarna mindre exakta. Men i förhållande till avstånd under 1000 meter har detta en minimal betydelse för de två stationsplaceringarna.

Det råder alltså inga tvivel om att fler personer skulle få närmare till en centralt placerad station. Även de planerade bostadsområdena skulle få närmare till en centralt placerad station. För befintliga och planerade verksamhetsområden är det i princip lika nära till en centralt placerad station som till en nordlig dito. Man ska också komma ihåg att det inte finns en markreserv som kommunen kan nyttja norr om Veberöd, eftersom fortifikationsverket äger eller arrenderar marken. Mer om detta följer nedan.

**Figur 17: Foton av station och järnväg i Veberöd idag**



Foto av den gamla stationen i Veberöd, en byggnad som numera också är före detta pizzeria, och den gamla spårdragningen, som fortfarande är ett synligt sträck genom byn. (Fotograf: Ronnie Fibæk Hansen).

Åsikterna om stationens placering är som sagt många. Oxford Research har talat med personer i Veberöd och i Lunds kommun, och kan konstatera att det finns goda argument bakom båda sidor. Byrådet förespråkar en nordlig placering vid riksväg 11, såvida man inte kan lösa buller och trafikproblem genom att gräva ned järnvägen. Många av de boende i Veberöd håller med om att det är bättre att dra järnvägen längs riksväg 11 istället för att utnyttja den gamla spårdragningen genom byn. Argumenten för detta är att järnvägen skulle gå för nära många bostadsområden, att den skulle orsaka en barriär genom byn och därmed en uppdelning av orten i en sydlig och nordlig del. Man fruktar också buller-, trafik- och parkeringsproblem. Exempelvis är den moderata kommunpolitikern Roland Bondesson av denna åsikt, och även ordföranden för Veberöds företagarförening<sup>14</sup>. Det är också uppenbart att det blir enklare för personer och företag i Veberöds omnejd om stationen placeras vid riksväg 11.

Det finns dock naturligtvis boende i Veberöd som argumenterar annorlunda. Socialdemokraterna i Veberöd med kommunpolitiker Mikael Thunberg i spetsen förordar till exempel att spåret bör gå genom byn med en central sträckning. Medvetenheten om problemen är stor, men socialdemokraterna förespråkar att stationen ska finnas mitt i byn, eftersom fler personer skulle få nära till, och därmed använda, stationen.

Även de centralt placerade företag som Oxford Research har pratat med är av samma åsikt. De tror att fler personer skulle röra sig genom byns centrum om stationen placerades där, vilket skulle betyda ett uppsving för de centralt placerade företagen. Undantaget är Konsumbutikens innehavare, som inte vill ändra i centrums nuvarande utformning.

Tjänstemän i Lunds kommun förordar att stationen placeras centralt.

En annan fråga som måste lösas om Simrishamnsbanan dras längs riksväg 11 är att kommunen inte äger marken norr om vägen. Det är idag övningsområde för P7, och fortifikationsverket äger eller långtidsarrenderar marken. Exploateringschefen i Lunds kommun påtalar att det kan bli ett problem att expandera Veberöd åt det hållet, på grund av fortifikationsverkets ovilja att släppa marken. Det kan i sin tur innebära att stationen, om den placeras längs med riksväg 11, blir isolerad i utkanten av orten.

---

<sup>14</sup> Veberöds Företagarförening har ingen officiell ståndpunkt i frågan, utan ordföranden personligen är av åsikten att stationen bör placeras norr om byn.

Oxford Research och ARA ser det som en stor möjlighet för Veberöd att få en centralt dragen järnväg, med station i centrum som skapar en ännu mer levande ort. Betydligt fler boende får gång- eller cykelavstånd till pågatågsstationen om den placeras i centrum, vilket stimulerar kollektivt resande. Problemen ska dock inte underskattas, och allt som står i kommunens och trafikverkets makt bör göras för att minimera buller- och trafikproblem. Det är viktigt att ett beslut om stationens placering avgörs tidigt, eftersom många andra planeringsfrågor är beroende av detta. Ur näringslivets perspektiv är det viktigt att kommunen agerar långsiktigt och är tydlig, så att inte företagare fattar beslut på grunder som visar sig felaktiga. Även om det är lång tid kvar till att Simrishamnsbanan kommer till Veberöd är det positivt för företagare att i mycket god tid veta åt vilket håll som orten kommer att utvecklas.

## Verksamhetsområden

Det har framkommit under analysen att respondenterna är nöjda med kommunens planarbete när det gäller verksamhetsområden i översiktsplanen. Kommunen arbetar långsiktigt och det har hela tiden funnits mark tillgänglig för expanderande företag och för nya företag som vill etablera sig i Veberöd. Industrimarken är jämfört med Lund, men även med Dalby, billig vilket har förstärkt Veberöds attraktivitet. Enligt intervjurespondenter är fortfarande en postadress i Lund betydelsefullt för många företag, men näringslivschefen i Lunds kommun arbetar för att fler företag ska upptäcka fördelarna med att etablera sig i Veberöd.

Det är viktigt att kommunen arbetar långsiktigt och är tydlig med expansionstakt och markförvärv. Det har i intervjuer framkommit missnöje med snabbt stigande markpriser och bristande dialog mellan företagare och kommun, men den generella bilden är att kommunen arbetar genomtänkt med dessa frågor. Dialog mellan företag och kommun är dock essentiellt, och en ännu högre ambitionsnivå är att rekommendera. Detta gäller inte bara näringslivsförvaltningen, utan alla förvaltningar vars beslut har effekt på befintliga företag.

**Figur 18: Foton av ledig och upptagen industrimark i Veberöd**



Foto av ledig industrimark strax bredvid riksväg 11, samt Ställningsbyggarnas tomt och lokal i Veberöd. (Fotograf: Ronnie Fibæk Hansen).

Det har länge varit tal om en mycket stor expansion av Veberöd. Det är viktigt att kommunen är tydlig och realistisk med att förmedla omfång och tidsaspekter i expansionstakten, så att företagare kan göra korrekta bedömningar av egen möjlighet till expansion eller överlevnad.

Skulle stationen hamna norr om orten kommer det högst troligen bli en gradvis förskjutning av orten norrut. Dels bör man då undersöka möjligheterna till markförvärv norr om riksväg 11, dels arbeta för en mer blandad bebyggelse mellan Veberöds centrum och en nordlig stationsplacering. Idag är det som nämnts Fortifikationsverket som äger

marken norr om riksväg 11, och det är inte en självklarhet att kommunen kan ta över för en eventuell expansion av Veberöd norrut.

När nya områden för verksamheter har frigjorts har företag ganska snart etablerat sig där. Med ytterligare inflyttning av människor och med spårbunden kollektivtrafik på gång bör kommunen fortsätta att arbeta för att se till att verksamhetsområden finns i tillräcklig mängd.

## Centrumutveckling

---

I Veberöd är det förhållandevis hög aktivitet i ortens centrum sett till storleken på byn, med många butiker i varierande storlek och med varierande utbud. Bland annat finns två större matvarubutiker, två banker, järnaffär, presentbutiker, frisörsalonger, massörer, pizzerier och andra restauranger och kaféer. Den stora aktiviteten har till viss del förvånat kommunen enligt exploateringschefen i Lunds kommun. Enligt ordföranden i Veberöds företagarförening har denna period dock föregåtts av en lika lång period när butiker slog igen, men för tillfället råder en positiv anda i Veberöds centrum.

Hotet mot denna positiva utveckling är att många passerar större köpcentrum på väg från arbetet och då ofta handlar där, istället för i Veberöds butiker. Detta hot påpekas från flera olika respondenter i våra intervjuer, och man lyfter fram butiksdöden i andra skånska orter som avskräckande exempel. I intervjuerna förs det fram att kommunen måste förstå sitt ansvar för att bevara ett levande centrum i Veberöd. Naturligtvis har även ortens invånare ett visst ansvar, och en butiksinnehavare nämner att det finns en mycket begränsad beredskap att betala extra för att butiker ska finnas kvar i Veberöd. Det är väldigt enkelt att handla på väg hem från arbetet i närmaste köpcentrum. Kommunen borde enligt en centralt belägen butiksinnehavare marknadsföra byns centrum i större utsträckning, så att invånarna är medvetna om vilket utbud som finns i orten.

Veberöd ligger tillräckligt långt från sydvästra Skånes större orter för att ha en egen stark identitet, och många ser en stolthet i att det ska finnas butiker och ett levande centrum i byn. Fler arbetstillfällen i Veberöd skulle betyda ett större kundunderlag, ett kundunderlag som inte handlar i andra orter på väg hem från arbetet. Att det finns en stor andel äldre i Veberöd är inget hinder för ett starkt centrum, eftersom pensionärer idag är en köpstark grupp som ofta väljer det mest tillgängliga alternativet för inköp.

Behovet av att utveckla en stads centrum har vuxit fram under de senaste årtiondena i ljuset av de stora shoppingcenter som vuxit upp i städers perifera delar. Företagare i de centrala delarna har reagerat på hotet om färre kunder i centrum och politiker har reagerat mot hotet om en döende stadskärna. Kritikerna har även använt argument som tillgänglighet för de befolkningsgrupper som inte har bil, t.ex. studenter och pensionärer, samt konsekvenserna för miljön av ett allt större bilåkande. Förespråkarna har argumenterat om tillgänglighet från motorvägar, minskad trafik i centrum samt billigare varor för konsumenterna.

För att möta denna utveckling har det vuxit fram initiativ för att vitalisera stadskärnor. I en studie av så kallade Town Centre Management, har de brittiska forskarna John Pal och Emma Sanders (1997)<sup>15</sup> identifierat att det inte bara är shoppingcenter utanför städer som är identifierat som hot mot stadskärnorna utan även andra städers shoppingutbud. Liknande argument har alltså framkommit i intervjuer med innevånare och företagare i Veberöd. Det rör hotet från shoppingcenter men också att Veberöds pendlare köper varor och tjänster på den ort de jobbar på och inte där de bor.

---

<sup>15</sup> Pal, J. Sanders, E (1997) *Measuring the effectiveness of town centre management schemes: an exploratory framework*. International Journal of Retail & Distribution Management. Volume 25. Number 2. 1997. s. 72.



Ett populärt sätt att möta utvecklingen har varit att företagare i stadskärnor sluter sig samman och bildar centrumföreningar. Detta har observerats i en rad städer både i Storbritannien och i Sverige, bland annat av forskarna Forsberg et al. (1999) som har tittat på centrumutveckling i Kalmar, Falun och Karlskoga. De konstaterar att den största motivationen för engagemang är just en vilja att vitalisera stadens centrum. Vidare så understryker de vikten av att kunna mäta initiativets framgång för att motivera att intressenter engagerar sig och inte åker snålskjuts på andras ansträngningar.<sup>16</sup>

### 6 steg för centrumutveckling

Page & Hardyman (1996) har uppmärksammat en processmodell för centrumutveckling som har utvecklats av den brittiska Association for Town Centre Management (ATCM) som kan vara av intresse för en centrumutveckling i Veberöd. De har delat upp processen i sex steg, där det första steget innebär identifiering av problemet är, t.ex. ökad konkurrens från shoppingcenter i andra städer. Steg två handlar om att skapa en medvetenhet om problemet, organisera intressenter, analysera problemets beståndsdelar och identifiera prioriterade områden. Efterföljande steg tre innebär att skapa en gemensam vision för ortens intressenter och en grund för partnerskap och samarbete. Här är det tillit och självförtroende viktiga faktorer att uppmärksamma och stärka.

Det fjärde steget innehåller att skapa en organisationsstruktur, identifiera en centrumutvecklare och finansiering. ATCM rekommenderar att organisationen har både en styrgrupp och en arbetsgrupp. Centrumutvecklaren får då en koordinerande funktion mellan intressenterna och mellan de två grupperna inom organisationen. Finansieringen ska helst komma i lika delar från privat och offentligt håll. Därefter menar steg fem att en handlingsplan ska dras upp som innehåller aktiviteter som kan implementeras på en kortsiktig tidshorisont, för att få bevis på organisationens effektivitet som kan visas upp direkt. Exempel på aktiviteter är t.ex. planering av lokaltrafik, gågator, miljöfrågor, kvalitén på utbudet och marknadsföring. Slutligen ska aktiviteterna implementeras i steg sex och stadskärnan ska marknadsföras i lokal press, hos lokala organisationer och företag.<sup>17</sup> Page & Hardyman (1996) menar att även om alla dessa steg är viktiga är det i slutändan essentiellt att marknadsföra stadskärnan för att boende och konsumenter ska vara medvetna om att det finns alternativ till att handla på andra orter eller andra shoppingcenter.<sup>18</sup> Även om Page & Hardyman talar om vikten av de kortsiktiga aktiviteterna så är det även viktigt att se till utvecklingen i ett längre perspektiv, speciellt om man som i Veberöds översiktsplan har planerat utvecklingsområden för bebyggelse för 40 år i framtiden.

Centrumföreningar består ofta av en rad olika intressenter, från butiksägare, fastighetsägare, investerare, konsumenter, intresseföreningar, polis, politiker till buss- och tågforetag. Dessa föreningar arbetar för att höja attraktionskraften i de centrala delarna av staden. Enligt Pal & Sanders (1997) ligger stort fokus i detta arbete på att identifiera vilka grupper som använder sig av stadens centrum och vilka behov dessa grupper har, för att sedan arbeta för att möta dessa. Gruppernas behov kan skilja sig åt beroende på de kontextuella förutsättningarna, t.ex. i en stadskärna som är drabbad av kriminalitet och skadegörelse är säkerhet en stor fråga. Alzubaidi et al. (1997) är inne på samma spår

<sup>16</sup> Forsberg, H. Medway, D. Warnaby, G. (1999) Town centre management by co-operation: Evidence from Sweden. *Cities*, Vol. 16, No. 5. 1999. s. 320.

<sup>17</sup> Page, S.J.Hardyman, R. (1996) Place marketing and town centre management: A new tool for urban revitalization. *Cities*, Vol. 13, No. 3, 1996. s. 156.

<sup>18</sup> Ibid, s.155

och beskriver hur tyska stadskärnor har lyckat skapa en attraktivitet genom att försöka erbjuda konsumenterna samma upplevelse som de får i shoppingcenter.<sup>19</sup>

I Veberöds kontext innebär detta att man måste se till de varor och tjänster som är unika eller som åtminstone har en konkurrensfördel i jämförelse med konkurrerande orters utbud. I vissa fall löser detta sig av sig själv, t.ex. vad gäller byggfirmor där det är bekvämare att ta en hantverkare som jobbar två kvarter bort än en som är i baserad i Lund. I andra fall är det svårare som t.ex. matvarubutiker, frisörsalonger eller detaljhandel av olika sorter. Där är det viktigt att veta varför konsumenter väljer att handla på vägen från sina arbeten i Lund, Malmö och Skurup istället för att handla i Veberöd, för att kunna utforma ett attraktivt alternativ i Veberöd. Idag saknas ett apotek i Veberöd, och butiksinnehavare har påtalat att denna typ av kringfunktioner är viktiga för att folk ska stanna kvar och handla i byn.

I Sverige finns bland annat paraplyorganisationer som t.ex. föreningen Svenska Stadskärnor som är en sammanslutning av svenska centrumföreningar, kommuner, företag och andra intresserade av centrumutveckling. De arbetar med att öka intresset och kunskapen om betydelsen av en stadskärna och vad städer kan göra för att utveckla sin stadskärna. Kopplat till denna organisation finns ett nätverk för centrumutvecklare, vilket då riktar sig mot de som jobbar rent operativt med dessa frågor.

Sett till vad som krävs för centrumutveckling går det att dra ett par slutsatser för Veberöds räkning, även om mycket av den teori som finns gäller städer (om än i vissa fall småstäder) snarare än byar i nära anslutning till betydligt större orter. Men vikten av en god dialog mellan aktörerna inom ortens centrum och mellan centrumaktörerna och till exempel kommunen. Vikten av att få folk att stanna till och vistas i ortens centrum är också uppenbar. Om Simrishamnsbanans station i Veberöd placeras i centrum skulle detta innebära ett större antal personer gör ett par dagliga stopp i Veberöd än vad som är fallet idag. Istället för att med bil färdas dörr till dörr från hemmet till arbetet skulle en färd med Simrishamnsbanan ge ett naturligt tillfälle att stanna och handla i byns centrum. En placering i Veberöds norra delar skulle inte få samma effekt, utan snarare leda bort pendlare och potentiella konsumenter från Veberöds centrala delar. Detta innebär att det kräver ytterligare ett stopp på vägen hem för att handla, klippa sig eller liknande, vilket riskerar att minska handeln i Veberöds centrum jämfört med en central placering a stationen.

## **Effekter i Veberöd som följd av etableringen av ESS och MAX IV i Lund**

ESS kostar cirka 14 miljarder kronor att uppföra och MAX IV cirka 3 miljarder kronor. Oxford Research har på uppdrag av delprojekt TI6 inom TITA analyserat de affärsmöjligheter som uppstår för företag i regionen som en effekt av bygget av de två forskningsanläggningarna. En generell slutsats är att en betydande del av de varor och tjänster som anläggningarna kommer att efterfråga under framförallt den konventionella byggnationen går att finna i regionen, men att företagen själva aktivt måste arbeta för att komma in som leverantörer till anläggningarna. Förutom leverantörer till själva bygget av anläggningarna har övriga affärsområden identifieras gällande exempelvis boende, internationella skolor, restauranger, konferenslokaler, hotell, kontor, och övriga servicefunktioner.

---

<sup>19</sup> Alzubaidi, H. Vignali, C. Davies, B.J. Schmidt, R.A. (1997) Town centre versus out-of-town shopping: a consumer perspective. *International Journal of Retail & Distribution Management* Vol 25. Number 2. 1997. s. 79.

Utifrån Veberöds näringslivssammansättning är tre parametrar viktiga att belysa närmre i detta sammanhang:

- 1) Byggföretagens framträdande roll i Veberöd
- 2) Den stora andelen mikroföretag i Veberöd
- 3) De boende- och pendlingsmöjligheter som finns mellan Veberöd och området kring ESS och MAX IV

Relaterat till de två förstnämnda parametrarna kommer efterfrågan på byggföretag under byggfasen av ESS (2013-2025) och MAX IV (2011-2015) att vara betydande. MAX IV upphandlar exempelvis för en miljon om dagen de närmsta fem åren. Ansvarig byggherre för respektive anläggning kommer att efterfråga tjänster inom schaktarbete, konventionellt bostadsbygge, elinstallationer, värme och sanitetsarbete, ventilationsinstallationer, med mera. De inköp av varor och tjänster som ESS och MAX IV själva står för, och som sker i form av offentlig upphandling, kommer till stor del ske genom tecknandet av ramavtal. Detta gynnar i praktiken större företag som har kapacitet att leverera de volymer som efterfrågas samt besitter nödvändig kompetens. Givet den betydande andel mikroföretag som karakteriserar näringslivsstrukturen i Veberöd är det viktigt att företagen samverkar med andra företag i syfte att uppnå de volymer och kompetenskrav som kommer att efterfrågas. Ett tillvägagångssätt i detta arbete är att man från offentligt håll hänvisar till de mötesplattformar som just nu utformas inom och utanför TITA-projektet i form av exempelvis hemsidan [www.tillvaxtmotor.se](http://www.tillvaxtmotor.se). På hemsidan, och i framtida utskick från TITA, kommer behovet från anläggningarna att beskrivas närmre samt vilka tillvägagångssätt som maximerar företagets chans att leverera varor och tjänster till ESS och MAX IV.

Området kring ESS och MAX IV – Brunnsnäs – kommer att växa till att bli en stadsdel där upp emot 50 000 människor kan bo och arbeta i framtiden. Fram till 2025, när båda anläggningarna är i drift, planeras för 3000 bostäder och 20 000-25 000 arbetsplatser inom området. I övrigt pågår en rad investeringar som nya hotell- och konferensanläggningar i form av Park Inn och Ideon Gateway. ESS och MAX IV kommer att besökas av en stor mängd internationella forskare när anläggningarna är i drift, enbart för ESS talas det om upp emot 5000 besökare årligen. Förutom besökande forskare kommer med all säkerhet större mängd konferenser att anordnas i Lund med omnejd. Ungefär 450 personer kommer att arbeta vid ESS och 250 vid MAX IV när anläggningarna är i drift. För framförallt ESS handlar det i stor utsträckning om rekryteringar som görs internationellt. Om vi analyserar bostadsefterfrågan för dessa yrkesgrupper kan det sägas att besökande forskare, det vill säga de som genomför experiment mellan 2 dagar och en vecka vid anläggningarna, framförallt kommer att efterfråga bostadslösningar i nära anslutning till ESS och MAX IV. För denna kategori, varav en betydande del kommer att vara relativt kapitalsvaga yngre forskare under 30 år, handlar det om att få ut så mycket som möjligt av den experimenttid som man blivit tilldelad. Således kommer boendepreferenserna i stort att bestå av vandrarhem eller billigare hotell som finns i anslutning till forskningsanläggningarna. För kategorin fast anställda forskare däremot kommer helt andra preferenser att gälla, och här kan Veberöd utgöra ett möjligt boendevalternativ. Givet utvecklingen av Brunnsnäsområdet och den inflyttning av forskare som kommer att följa i ESS och MAX IV spår, kommer Veberöd att utgöra ett mer attraktivt boende- och pendlingsalternativ om Simrishamnsbanan och Lundalänken är etablerade. I ett sådant scenario kommer restiden att mer än halveras från dagens 40 minuter till 19 minuter mellan Veberöd och Brunnsnäs.



## Lärdomar från andra orter

När det gäller näringslivsutveckling är det viktigt att lära sig från både tidigare erfarenheter men även från andra orter som har haft en liknande utveckling eller varifrån viktiga lärdomar kan dras. I denna del av projektet har orterna Sibbhult och Bromölla valts ut.

Dessa två är utvalda baserat på olika kriterier, Sibbhult på grund av den stora strukturomvandling som orten genomgått och det lyckade arbete som kommunen och regionen genomfört för att vända denna förändring till en positiv utveckling. Bromölla är utvalt på grund av det goda arbete med mikroföretag som kommunen har genomfört men också för att ge perspektiv från en lite större ort. I urvalet har fokus legat på igenkänning och likheter med de förutsättningar som Veberöd har, men även på att ta till vara på de lärdomar av arbete och den situation som orterna har befunnit sig i. Båda orterna har på ett lyckat sätt rört sig mot ett näringsliv som i högre grad liknar de förutsättningar som Veberöd har, i form av bland annat småföretagande.

Materialet till denna jämförelse har skett genom statistiska källor så som SCB, Svenskt Näringsliv samt de respektive kommunernas egen statistik. Det har även genomförts två intervjuer med de två kommunernas näringslivschefer, för att genom intervju ta del av den kunskap de besitter och de lärdomar de har.

### Sibbhult

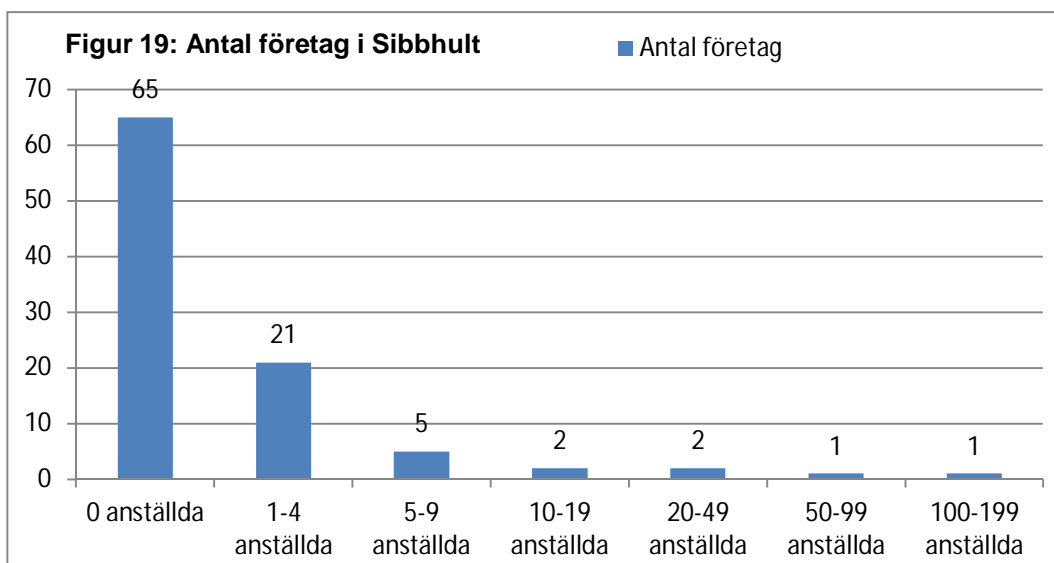
---

Sibbhult är en ort i nordöstra Skåne som under de senaste fem åren har genomgått en stor och omvälvande strukturförändring. Scania hade sedan länge varit en stor och betydelsefull arbetsgivare men beslutade 2006 att under 2008 flytta sin produktion från Sibbhult, vilket kom att lämna orten i en svår situation med uppsägningar och utflyttningar. Region Skåne fick reda på detta när beslutet togs och inledde därför ett proaktivt arbete tillsammans med kommunen och Sibbhults näringsliv för att vända detta negativa beslut till något positivt för orten. I slutändan hade ca 300 nya jobb skapats i Sibbhult och endast en liten avflyttning skedde som ett resultat av flytten av Scantias produktion.

Enligt SCB hade Sibbhult en befolkning på 1383 personer 1995, vilket var innan Scania tog beslutet att lägga ned sin verksamhet på orten. År 2010 hade orten en befolkning på 1364, vilket innebär att befolkningen har minskat med 19 personer. Sett utifrån kan det kanske inte te sig så märkvärdigt men i ljuset av att Scania anställde 550 personer innan de lade ned sin produktion, vilket alltså motsvarande mer än en tredjedel av ortens befolkning, så väcker det en hel del frågor kring hur orten har lyckats hantera denna strukturomvandling på ett så bra sätt och vad som kommit att ersätta denna stora arbetsgivare.

Torbjörn Lindh är VD för Östra Göinges kommuns och näringslivs samarbetsorganisation för näringslivsutveckling Göinge Näringsliv och deltog i strukturomvandlingen i Sibbhult. Han beskriver en samarbetsprocess där Scantias lokaler har omvandlats från fabrik till ett företagshotell, och inhyser numera en rad avancerade tillverkningsföretag. Enligt Vd:n var framgångsreceptet samverkan och då mellan alla parter. Det krävdes insatser från Östra Göinges näringsliv och kommun, från Scania och Region Skåne för att genomföra denna förändring.

Sibbhults näringsliv domineras till stor del av små företag, vilket illustreras i tabellen nedan. Merparten av de 97 på orten registrerade företagen är enmansföretag och endast 33 av dessa har anställda. Av de företag som har anställda har de flesta 1-4 anställda och endast ett fåtal har mer personal än så. Sibbhult har två stora arbetsgivare, dels Haki Ab som tillverkar byggnadsställningar och sen Sibbhultsverken AB som tillverkar bland annat växellådor i Scantias gamla lokaler. I övrigt består näringslivet av en hel del tillverknings- och byggindustri men det finns även en viss service- och restaurangsektor.



Sibbhult beskrivs av kommunen som ett samhälle som domineras av verkstadsindustri och trots att Scania flyttat så fortsätter orten att bedriva verksamhet inom denna näringsgren. Forskaren Ola Jonsson (2009) vid institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi har studerat Sibbhult med avsikt att förstå de processer som möjliggör en positiv strukturomvandling i spåren av nedläggningen.<sup>20</sup> Han pekar bland annat på den viktiga roll som lokala och regionala aktörer kan spela. Liksom Göinges Näringslivs VD Torbjörn Lindh pekar Ola Jonsson på hur det starka samarbetet mellan den privata och offentliga sektorn i detta fall möjliggjorde ett utbyte av nätverk och kontakter. Ett proaktivt samarbete mellan dessa intressen möjliggjorde att humankapital och infrastruktur som fanns efter Scanias flytt kunde tillvaratas. Vidare så lades stort fokus vid diversifiering av näringar utifrån den existerande kunskapsbasen, vilket innebar minskad sårbarhet för företagen genom att de kunde leverera flera produkter till flera köpare men även att Sibbhult som ort får ytterligare näringar och utökade kompetenser.

Göinges Näringslivs VD pekar i intervjun på vikten av infrastruktur, i form av stödfunktioner, lokaler och liknande vilket Sibbhult har gott om, men även i form av kommunikationer. Sibbhult har varken tillgång till hamnar, flyg eller järnväg på ett nära avstånd. Detta gör att allt som transporteras måste ske "på asfalt" som Göinges Näringslivs VD uttrycker det. Orten har lyckats diversifiera sitt näringsliv men har fortfarande en stor andel tillverkningsindustri, som tenderar att vara mer konjunkturkänsliga än andra sektorer. Dock har den nuvarande förändringen lett till fler kunder för Sibbhults tillverkningsindustri samt inlett en utveckling bort från den bruksmentalitet som tidigare dominerat orten.

Jonsson (2009) menar att det är viktigt att fokusera på två saker, dels att utveckla kärnkompetens och dels att utveckla verksamheter kring denna kärnverksamhet. På så sätt kan en konkurrenskraftig utveckling komma till stånd. Det är även viktigt hur lokalt förankrade de egna företagen är, vilken bild de har av sig själva i relation till orten där de arbetar, för att få till stånd en långvarig och hållbar ekonomisk utveckling.

Utifrån detta fall finns det tre huvudsakliga lärdomar relevanta för en framgångsrik näringslivsutveckling i Veberöd:

- Vikten av att få till stånd ett privat-offentligt samarbete/partnerskap kring näringslivsutveckling och Veberöds framtid.

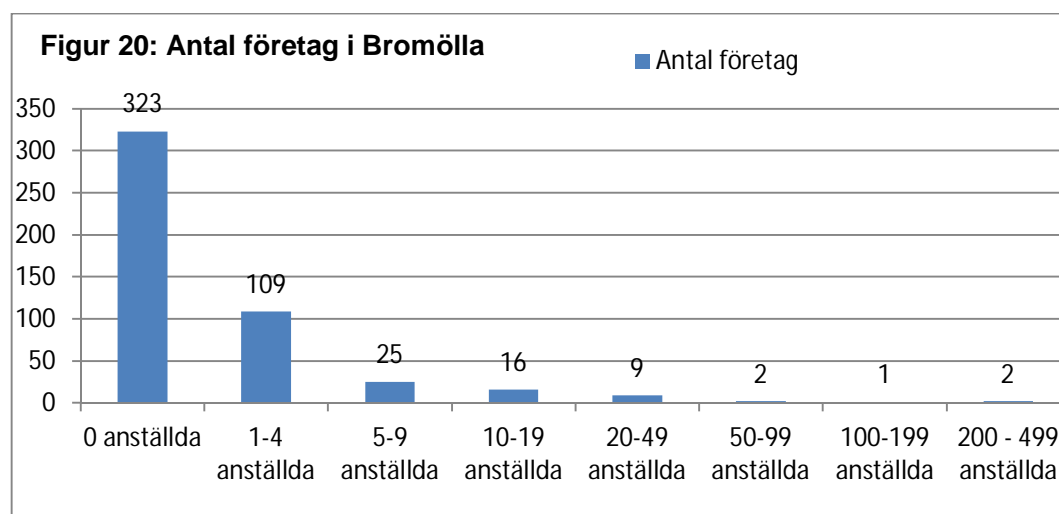
<sup>20</sup> Ola Jonsson, 2009, Utveckling, omställning, utveckling. Scania i Sibbhult.

- Vikten av att möjliggöra en diversifiering av Veberöds näringsliv för att skapa en bred och stabil ekonomisk utveckling på orten.
- Att etablera en känsla för Veberöd hos företagen och en vilja att utveckla och investera i orten.

## Bromölla

Bromölla är en tätort tillika centralort i Bromölla kommun i Skåne län. Orten ligger i nordöstra Skåne mot gränsen till Blekinge. Tätorten har enligt SCB 7595 innevånare år 2010 och i kommunen bor cirka 12 000 enligt kommunens hemsida. Sedan 2005 har orten vuxit med 167 personer och har goda kommunikationer med tillgång till Europaväg 22, järnväg och hamnar. Flygförbindelser finns inom en halvtimmes bilfärd i Kristianstad. Kommunen har sedan 2008 blivit utsedd till Skånes bästa företagarkommun och har ett långtgående arbete med att arbeta med näringslivsutveckling samt skapandet av ett gynnsamt klimat för mikro- och småföretag.<sup>21</sup>

Näringslivet består till stor del av enmansföretag, där 323 av de 487 företagen i tätorten inte har några anställda vilket tabellen nedan indikerar. Vidare är de andelen företag som har 1-4 anställda stor och utgör ytterligare 110 företag. Då orten är sedan länge en bruksort har den ett fåtal stora dominerande industrier som Ifö Sanitär AB, LB hus AB och Ifö Ceramics. Även Bromölla kommun och Ica Maxi är två stora arbetsgivare för orten.



I en studie av Bromölla har Forum för Småföretagarforskning belyst en rad faktorer som positivt och negativt inverkat på kommunens företagsklimat med fokus på mikroföretag. I studien belyses vikten av att ha en näringslivschef som är väl förankrad i samhället, en kommunstyrelse som visar ett tydligt intresse för företagsklimatet, att kommunen har ett aktivt arbete för att kvalitetssäkra kommunens företagsservice och deltar i samarbeten med andra kommuner för att stötta kompetenshöjning för små företag. Av de faktorer som har påverkat företagsklimatet negativt nämns främst praktiska faktorer såsom brist på lokaler, personalbrist, krångliga regler samt att företagarna saknar resurser för att växa och utvecklas.

Vid intervjun med Bromöllas näringslivschef beskriver denne hur kommunen aktivt arbetar med att minska näringslivets sårbarhet genom att skapa en mångfald av företag. På så sätt ska ett allt för stort beroende av enskilda branscher undvikas och ett mer dyna-

<sup>21</sup> FSFs företagsklimatindex 2008

miskt och hållbart företagande skapas. Kommunen har därför inlett en strukturomvandling för att minska sitt beroende av de stora företagen i kommunen. Näringslivschefen beskriver hur de stora företagen växer och sparar in på anställda genom ny teknik vilket kan innebära varsel även när konjunkturen är bra. Istället vill näringslivschefen uppmuntra och stötta det befintliga näringslivet samt uppmuntra till nyföretagande. Detta sker genom gemensamma projekt, frukostmöten varje månad, informationsmöten och andra insatser för att skapa en "vi-anda" som näringslivschefen uttrycker det. Enligt honom är företagen de bästa ambassadörerna för en bra kommun, därmed är kommunikation med dem mycket viktigare än marknadsföringskampanjer.

I Bromölla finns ett näringslivsråd med representanter från både kommun och näringsliv, som tillsammans med näringslivschefen arbetar fram en näringslivsplan med konkreta åtgärder för det kommande året. I denna plan finns åtgärder för befintliga företag, för att öka företagande långsiktigt och kortsiktigt, etableringsfrågor samt profilering. Bromölla är en relativt liten kommun och det bidrar till att skapa en känsla av närhet och direktkommunikation. Näringslivschefen beskriver sig som en "one-stop-shop" som kopplar ihop företagen med rätt person på kommunen, t.ex. i bygglovsfrågor. Bromölla har även en anonym panel av företagare som varje år får svara på frågor om vad som är bra och vad som kommunen kan förbättra. Detta blir ett sätt att få feedback på vad företagarna tycker om det arbete som görs med att främja näringslivet.

Bromölla är centralorten i kommunen, vilket kan göra att igenkänningen med Veberöd inte kan ske direkt. Däremot går det att dra flera paralleller till Veberöd och hur dessa erfarenheter skulle vara applicerbara i Veberöds fall. Veberöd har liksom Bromölla många mikro- och småföretag och fallet Bromölla visar på hur viktigt det kommunala engagemanget är för det lokala näringslivet.

Bromölla arbetar även aktivt med centrumutveckling. Kommunen har initierat "Samspel för centrumutveckling" där en arbetsgrupp är tillsatt för att arbeta med fysisk planering, aktiviteter i centrum, bildandet av en centrumallians samt nyetableringar.

Fysisk planering handlar om trafikplanering, parkeringsplatser och hur torget ska se ut. Aktivitetsdelen handlar om att fylla centrum med innehåll, centrumalliansen om att aktörer går samman och planerar aktiviteter. Arbetsgruppen arbetar också med att fylla de tomma lokalerna genom nyetableringar.

Utifrån Bromölla kan följande lärdomar relevanta för näringslivsutveckling i Veberöd observeras:

- Ett aktivt engagemang från kommunen som visar på intresse för utvecklingen i Veberöd och fångar upp de lokala tankegångarna.
- En bred ansats för näringslivsutveckling med samarbete mellan orter och kommuner i vissa frågor kan skapa synergieffekter för de lokala entreprenörerna
- Att skapa en vi-anda som omfattar företagarna och kommunen och visar att man arbetar åt samma håll, inte minst viktigt för att åstadkomma en positiv utveckling i centrum.



## SWOT-analys

I denna del kommer möjligheterna till näringslivsutveckling av Veberöd att diskuteras uppdelat efter styrkor, svagheter, möjligheter samt hot. Dessa summeras först i nedanstående tabell för att sedan beskrivas och analyseras djupare nedan.

Styrkor	Svagheter
<ul style="list-style-type: none"><li>• Geografiskt centralt belägen i Skåne</li><li>• Framgångsrikt och diversifierat näringsliv</li><li>• Hög andel förvärvsarbete</li><li>• Ortens särprägel och attraktiva boendemiljö</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Svaga relationer till kommunen</li><li>• Lägre utbildning än genomsnittet i kommunen.</li><li>• Stor andel enmansföretag</li><li>• Beroende av vägnätet</li></ul>
Möjligheter	Hot
<ul style="list-style-type: none"><li>• Spårbunden kollektivtrafik i form av Simrishamnsbanan</li><li>• Goda investeringsmöjligheter</li><li>• Starkare samarbetsklimat mellan kommun och näringsliv</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Konkurrens från närliggande orter som Dalby, som prioriteras i kommunens utvecklingsarbete i närtid.</li><li>• Att Veberöds särprägel försvinner till följd av en alltför snabb expansionstakt.</li><li>• Utarmning av centrum p.g.a. konkurrens med affärer och företag på andra orter dit Veberödsbor dagspendlar.</li></ul>

### Styrkor

Både den geografiska analysen och de intervjuer som har genomförts bekräftar att Veberöd ligger centralt till i regionen och på så sätt är ett bra val för såväl arbetstagare som företagare. Närheten till Lund, Malmö, Skurup, Ystad, etc. gör att tjänsteföretag så som Ställningsbyggarna i Skåne AB kan nå ut med sina ställningar till stora delar av regionen. Närheten till andra orter minskar även problem vid t.ex. nyanställningar då upptagningsområdet är större. Samtidigt ligger inte Veberöd så pass nära en större ort att Veberöd inte har någon egen identitet. Tvärtom finns det ett levande centrum i orten som gör att det trots betydligt större nattbefolkning (boende i Veberöd) än dagbefolkning (förvärvsarbete i Veberöd) inte kan anses vara en sovstad i klassisk bemärkelse, utan en levande aktiv ort med starkt närings- och föreningsliv.

Veberöd har en rad dynamiska och framgångsrika företag. Det är dessa företag som växer i storlek och anställer personer i Veberöd med omnejd som bidrar till skatteunderlaget. Enligt amerikansk forskning från 80-talet bidrar små snabbväxande företag med de största sysselsättningsökningarna jämfört med stora företag som ofta tvingas effektivisera och skära ned på antalet anställda.<sup>22</sup> Detta innebär en fördel för Veberöd i och med att det finns såväl potential som utrymme att utveckla dessa företag. Här kan Lunds kommun spela en viktig roll i att stödja dessa företags tillväxt.

Ett diversifierat näringsliv gör att samhället är mer motståndskraftigt mot fall i konjunkturen genom att många mindre företag anställer i flera branscher istället för ett fåtal större.

<sup>22</sup> Birch L. David. (1987) Job creation in America: How our smallest companies put the most people to work. The Free Press, New York. Se även Neumark et. al, 2008, Do Small Business Create More Jobs? New Evidence from the National Establishment Time Series.

Veberöds näringsliv består av en mängd företag inom bland annat byggbranschen, juridik, ekonomi, vetenskap och teknik, detaljhandel, jordbruk, skog och fiske, transport och magasinering. Att ett fåtal större företag gör en ort sårbar visar inte minst erfarenheter från både Bromölla och Sibbhult, där varsel och nedläggningar har hotat båda orternas sysselsättning. Istället kan ekonomiska motgångar i en bransch kompletteras av framgångar i en annan och sysselsättningen i Veberöd påverkas på det sättet inte lika hårt.

Enligt kommunens statistik är andelen förvärvsarbetande i Veberöd högt över kommunens snitt. Detta ger skatteintäkter till kommunen som kan användas till skola, vård och omsorg samtidigt som det inte tär på kommunens utgifter. Att Veberöds befolkning har inkomster ökar ortens köpkraft och bidrar till ortens starka identitet.

Flera av de intervjuade har påpekat att Veberöd har en mycket attraktiv och speciell boendemiljö. Närheten till de natursköna omgivningarna, de karaktäristiska tegelbyggnaderna och de omgivande jordbruken är kvalitéer som framhålls och detta är aspekter som kan locka flera att bosätta sig i Veberöd. Förutsatt att dessa egenskaper framhävs och bevaras kan de fungera som ett mervärde i den kommande utvecklingen av Veberöd. Det är alltså viktigt att expansionen av till exempel bostadsområden i sig inte skadar de starka natur- och kulturvärden som finns i och omkring Veberöd.

## Svagheter

---

Lunds kommuns närvaro i Veberöd har beskrivits som dålig i några av intervjuerna. Bland annat beskriver företagarföreningen hur den har varit sämre men att dialogen nu genom den nya näringslivschefens engagemang har förbättrats. Den bristande kommunikationen mellan kommunen och företagare i Veberöd är naturligtvis en svaghet för Veberöd då den inte bara riskerar att minska förtroendet och legitimiteten för kommunens beslut utan även minskar kommunens möjlighet att få ett informationsunderlag för utbyggnationer, utvecklingsmöjligheter osv. Detta har uttryckts genom bland annat företagare som menar att kommunen inte förstår deras behov av utveckling. Här är det viktigt att komma ihåg slutsatserna från rapporten skriven av Forum för Småföretagarforskning som presenterades i inledningen som underströk vikten av kommunikation då företag har svårt att på egen hand tillgodogöra sig ett gott näringslivsklimat. Vidare visar erfarenheter från Bromölla att deras näringslivschef aktivt arbetar med utåtriktade aktiviteter för att informera och ta in information om förutsättningarna för företag, vilket kan fungera som inspiration i Veberöds fall. I Sibbhult sker kommunens näringslivsarbete i nära samverkan med näringslivet genom deras gemensamma organisation.

Enligt kommunens statistik har befolkningen i Veberöd lägre utbildningsgrad än genomsnittet i kommunen, även om utbildningsnivån är högre än för landet som helhet. Utbildning pekas ofta ut som grundläggande för entreprenörskap och innovation. I en nyligen publicerad artikel konstaterar Millán et al. (2011) att det inte är bara entreprenörens utbildning som påverkar företagets produktivitet utan att även befolkningens utbildningsnivå har betydelse. Detta genom att befolkningens höga utbildningsnivå möjliggör att företaget kan anställa utbildade och mer produktiva medarbetare men även att den generella efterfrågan är mer sofistikerad. Befolkningens utbildningsnivå är därför kopplad till både företagets överlevnad och dess möjlighet att skapa sysselsättning.<sup>23</sup> Därmed menar forskarna att politik för utbildning är starkt kopplat till politik för entreprenörskap och genom att stärka det ena stärker man det andra. Tvärtom blir det därför mindre effektivt att stärka entreprenörskap utan att satsa på utbildning. Här kan kommunen spela en viktig roll i form av att erbjuda kompetensutvecklande åtgärder för företagare och för blivande entre-

---

<sup>23</sup> Millán, J, M. Congregado, E. Román, C. van Praag, M. van Stel, A. (2011), The value of an educated population for an individual's entrepreneurship success. EIM Research Reports, Zoetermeer, the Netherlands. S. 22.

prenörer. Exempelvis Dalby har en högre utbildad befolkning än Veberöd vilket kan innebära en konkurrensnackdel för Veberöd, som kommunen bör arbeta för att minimera.

I kartläggningen av Veberöds näringsliv framkom att en stor del av ortens företagare är enmansföretag. Detta är inte unikt för Veberöd utan ett liknande mönster finns i hela Sverige. Enmansföretagare är ofta en utsatt grupp, som saknar sociala, ekonomiska och tekniska resurser som större företag har tillgång till. Detta blir hämmande för företagets tillväxt och utveckling. Enmansföretag har även svårare att få tillgång till kapital för investeringar än större företag. Socialt sett är enmansföretag mer utsatta för inkomstbortfall på grund av t.ex. sjukdom. Det saknas en social stödfunktion något som är naturligt på arbetsplatser med anställda.

Teknologiskt har enmansföretag svårt att hänga med i utvecklingen, de saknar helt enkelt resurser att driva forskning och utveckling (FoU). Detta är förvisso ett problem som de delar med många företag men i en studie av mindre företags satsningar på FoU som Vinnova har gjort i samarbete med SEB framkommer att enmansföretag och mikroföretag är överrepresenterade bland de företag som inte satsar på FoU.<sup>24</sup> Anledningarna till detta är brist på tid och finansiering. Här finns ett stort behov av stöttande insatser från kommunen i form av kompetensutveckling men även i form av kunskapsdelning mellan företag.

Enmansföretagare behöver även information om vilka andra funktioner för stöttning socialt, ekonomiskt och tekniskt som finns att tillgå genom kommunen men även regionalt och nationellt. Utöver det finns det exempel från t.ex Göteborgs kommun på hur kommunen har skapat ett miljöledningssystem för mindre företag, som fungerar som ett trappsteg till dyrare ledningssystem som t.ex. ISO.<sup>25</sup>

Intervjuer och den tidigare ortsanalys som gjorts visar att det finns ett stort bilberoende i Veberöd, dels eftersom många pendlar till sina arbeten och dels eftersom det inte finns spårbunden kollektivtrafik. Kommunikationerna med buss är förvisso goda, men kapaciteten är inte lika hög som i ett järnvägsnät. Dessutom bildas idag köer för dem som pendlar med bil vid rusningstrafik. Med den expansion som planeras för både Veberöd och Dalby kommer situationen att förvärras, och de som idag pendlar med bil kommer att behöva starka alternativ.

## Möjligheter

---

Simrishamnsbanan öppnar upp för många möjligheter för ökad pendling genom förbättrade kommunikationer. Detta är en viktig faktor ur flera perspektiv. Genom att göra det möjligt att ersätta pendlande med bil med tåg minskar invånarna sin miljöpåverkan.<sup>26</sup>

Minskad bilanvändning till följd av Simrishamnsbanan ökar därmed livskvaliteten för Veberöds innevånare både i form av bättre hälsa men även i form av en attraktiv natur i och omkring orten. De förbättrade kommunikationerna skapar också ökade möjligheter för turism i Veberöds natursköna omgivningarna.

Simrishamnsbanan kommer att innebära utökade möjligheter både för boende i Veberöd och för företag med anställningsbehov. Antalet arbetsplatser som kan nås med kollektivtrafik inom 30 minuter ökar från knappt 27 000 till drygt 105 000 i och med Simrishamnsbanan. Dessutom får Veberöds företagare tillgång till en mycket större

---

<sup>24</sup> Vinnova & SEB. (2007). Svenska småföretags syn på innovationer och FoU– hinder och möjligheter. Skandinaviska Enskilda Banken AB, Stockholm. s. 12.

<sup>25</sup> [Göteborgs stad](#), tillgänglig 2011-9-17

<sup>26</sup> [Naturvårdsverket](#), tillgänglig 2011-09-14

arbetsmarknad med potentiella arbetstagare. Restiderna till regionens metropoler och till hela Öresundsregionen förkortas avsevärt.

Näringslivschefen i Lunds kommun menar att det finns många investerare som riskerar att se förbi Veberöd och fokusera på större orter, trots att deras behov mer än väl täcks i Veberöd, med tillgång till billig mark men ändå med goda kommunikationer till Lund och Malmö. Så en ökad marknadsföring skulle kunna ha positiv effekt. Detta kräver dock en förbättrad dialog mellan kommun och näringsliv.

## Hot

---

Enligt Lunds kommuns översiktsplan är den närliggande orten Dalby prioriterad i planens första fas. Denna utveckling kan ha konsekvenser på kort sikt för näringslivet och utvecklingen i Veberöd, t.ex. i form av minskad inflyttning. Dalbys närhet till Lund samt de nya kommunikationer som planeras riskerar att konkurrera ut Veberöd och minska möjligheterna till positiv utveckling. Lundalänken kommer tillåta ökad pendling mellan Dalby och Lund och Simrishamnsbanan kommer föra Dalby och Malmö närmare varandra. Den geografiska närheten till kommunens centralort tillåter bättre kontakt med politiker och tjänstemän jämfört med Veberöd, vilket är något som kommunen måste ha i åtanke. Dessutom är utbildningsnivån högre i Dalby än i Veberöd.

Samtidigt tillåter avståndet Veberöd att utvecklas till en mer självständig ort, om kommunen har möjlighet att stärka den Veberödska identiteten och särprägel och inte låta Veberöd växa i skuggan av Dalby.

Som nämnt tidigare har Veberöd en stark egen identitet, som förstärks av dess arkitektoniska inslag och den attraktiva boendemiljön. Översiktsplanen beskriver en kraftig bebyggelseutveckling då Simrishamnsbanan har tagits i bruk. Det finns även långtgående planer på områden att utveckla under de närmaste 20 åren och det är viktigt att detta sker på ett sätt som är i harmoni med Veberöds identitet. Detta innebär att sätta stort fokus på arkitektoniska krav och specifikationer vilket kan utgöra en utmaning att kombinera med den planerade energi-effektiva bebyggelsen. Utöver de rent estetiska aspekterna är det också viktigt att det finns en lokal förankring av utvecklingen. Veberöds innevånare är deltagande och röststarka och tvekar inte att säga ifrån och ha åsikter, det visar inte minst diskussionerna kring placeringen av Simrishamnsbanans station. Detta deltagande fyller en viktig demokratisk funktion och bör uppmuntras.

I intervjuerna med företagare i Veberöd har det framkommit att deras verksamheter hotas av att deras kunder, Veberödsborna, handlar på andra orter dit de dagspendlar. Detta är ett fenomen som på kort sikt kan minska utbudet i de lokala butikerna i Veberöd och på lång sikt leda till en utarmning av Veberöds centrum. Detta scenario kommer att drabba de som har svårt att ta sig längre sträckor, i form av pensionärer, ensamstående föräldrar samt studenter men även de som arbetar i Veberöd och inte naturligt har vägarna förbi närliggande orter. Om detta fortsätter riskerar detta försvaga möjligheterna för Veberöd att skapa en självständig utveckling av näringslivet och ett levande centrum. Istället riskerar orten bli mer beroende av pendling och bilden av en traditionell sovstad förstärks. Situationen är inte unik för Veberöd utan ett liknande mönster har under flera år iakttagits i flera mindre orter runt om i Sverige och i världen. Detta kräver ett aktivt och långsiktigt arbete från både kommun och näringsliv samt organisationer i Veberöd för att motarbeta och vända denna trend.<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> För inspiration se t.ex. textruta i kapitlet om centrumutveckling.

## Slutsatser

Idag är Veberöd en mycket attraktiv boendeort. Det finns en väl fungerande offentlig service, närhet till stora naturvärden, ett levande föreningsliv samt ett förhållandevis aktivt och levande centrum. Attraktiviteten i boendet är naturligtvis en viktig parameter även för de företag som etablerar sig på orten. Därtill kommer styrkor i form av goda kommunikationer på väg till resten av Skåne och ett diversifierat näringsliv. I det inledande kapitlet presenterades fem punkter som OECD har pekat ut som kännetecknande för konkurrenskraftig entreprenöriell miljö. För att sammanfatta presenteras de nu återigen, med slutsatser om hur väl respektive punkt stämmer in på Veberöd:

- **Ett diversifierat näringsliv: både vad gäller tillverknings- och tjänstesektorn. Gärna med högt förädlingsvärde och inriktat mot export och importsektorerna.**

Analysen av Veberöds näringsliv, och då särskilt företag med anställda, visade att näringslivet är mycket diversifierat. I denna analys har det inte varit möjligt att titta på förädlingsvärde respektive export och import, men exempelvis Veidec är ett mycket framgångsrikt företag med högt förädlingsvärde. Det finns en relativ övervikt av företag relaterade till (den konjunktur känsliga branschen) byggande, men trots detta får situationen i Veberöd betecknas som mycket god i förhållande till denna första punkt.

- **En välutbildad befolkning som kan arbeta effektivt i och utnyttja kunskap- och informationsintensiva branscher.**

Veberöd har en inte fullt så välutbildad befolkning jämfört med snittet i Lunds kommun. På sätt och vis är denna jämförelse något orättvis eftersom Lunds kommun är bland de mest välutbildade i hela Sverige. Inte desto mindre innebär det en konkurrensnackdel vid företagsetableringar jämfört med Lunds centralort. Vid en högre tillgänglighet till Veberöd efter byggandet av Simrishamnsbanan är det dock möjligt för mer välutbildade att pendla både till och från Veberöd, varför det är troligt att tillgången till välutbildad arbetskraft kan säkras på det sättet.

- **En god och attraktiv miljö som möjliggör rekreation och ett rikt kulturliv.**

Det har på flera ställen i denna rapport betonats Veberöds unika tillgång till rekreationsområden med stora naturvärden, exempelvis på Romeleåsen. Det finns också ett starkt föreningsliv enligt flera respondenter. Denna punkt får därför sägas vara väl uppfyllt.

- **Utvecklade nätverk, institutioner och strategisk kapacitet är viktigt utveckla och använda kopplingar till högre utbildning, forskningsinstitut, privat industri och myndigheter.**

I Skåne finns det gott om företagsnätverk, kluster och triple-helix-samverkan. Det är dock tveksamt hur väl Veberöd ingår i dessa nätverk och hur tätt sammanvävt näringslivet i Veberöd är med det anrika universitetet i Lund eller högskolan i Malmö. Ett första steg på vägen kan vara en ökad dialog mellan kommun och näringsliv, eftersom kommunen på flera sätt är en nyckelaktör i de nätverk som finns. Detta är inte minst viktigt för att Veberöd ska kunna vara en realistisk etableringsort för underleverantörer.

- **Goda kommunikationer i form av infrastruktur med tillgång till vägar, tåg- och flygförbindelser men även i termer av ett öppet och fritt samtalsklimat.**<sup>28</sup>

När det gäller vägar är kommunikationerna goda, även om det i rusningstrafik förekommer trafikstörningar för pendlare. Kollektivtrafik med buss finns men är relativt långsamt och har begränsningar i omfång. Därför kommer det att betyda oerhört mycket med en eventuell dragning av Simrishamnsbanan till Veberöd, särskilt om stationen placeras i de centrala delarna av orten. Exempelvis kommer antalet arbetsplatser som kan nås med kollektivtrafik inom 30 minuters restid öka från knappt 27 000 till över 105 000.

Dessa punkter gäller således som yttre faktorer som påverkar företagsklimatet. Dock visade inledningen och de teoretiska utgångspunkterna att de faktiska förutsättningarna spelar mindre roll om det inte finns en fungerande dialog mellan företag och kommun. Några av respondenterna knutna till näringslivet menade att dialogen var bristfällig. Näringslivschefen i Lund har som ambition att ha en tät kontakt med näringslivet i Veberöd, vilket alltså är en god strategi.

Etableringen av Simrishamnsbanan och Lundalänken kan på sikt stärka bosättningen i Veberöd. Orten blir mer intressant att bosätta sig i för personer som arbetar i exempelvis Malmö eller Lund, då restiden till Veberöd blir under 30 minuter med kollektivtrafik. Det är viktigt att de nuvarande och framtida bostadsområdena betjänas så gott som möjligt av den nya stationen, och därför bör det i detta perspektiv förespråkas en centralt placerad station. I kombination med de lägre bostadspriserna i Veberöd skulle en centralt placerad station betyda mycket för ortens attraktivitet för inflyttning. Dessutom visar analysen att det är sannolikt att fler invånare skulle använda sjärnvägen om stationen placerades centralt, då täckningsgraden är betydligt bättre vid en central station (43,2 %) än vid en nordlig stationsplacering (15,4 %) och närhet till stationen betyder mycket för val av transportmedel.

Analysen av restid och tillgänglighet till Veberöd visar att antalet boende med god tillgänglighet till orten ökar markant. Detta kan ur näringslivsperspektiv användas aktivt, då det gör det smidigare för företag att anställa kompetent arbetskraft, eftersom fler potentiella arbetstagare kan ta sig till byn. Befintliga och planerade verksamhetsområden skulle betjänas bättre av en nordligt placerad station, men det är ett relativt litet antal arbetsplatser som betjänas bättre av en nordlig placerad station än en central.

Analysen visar att central placerad station skulle stärka centrumutvecklingen i Veberöd. Den centralt placerade stationen skulle skapa ett ökat flöde av människor i de centrala delarna av Veberöd vilket på sikt skulle kunna vara med och stärka handelslivet i byn. Analysen visar utöver detta att ett nära samarbete krävs mellan olika aktörer med intresse av centrumutveckling, en god dialog med kommunen också inom detta område samt ökad marknadsföring av de butiker som faktiskt finns i Veberöds centrum.

---

<sup>28</sup> Kamal-Chaoui, Lamia (2000) The reform of metropolitan governance. Territorial Reviews and Governance Division, OECD. s 3.

## Rekommendationer

### Kort sikt

---

- Näringslivschefen i Lund är relativt ny och är mån om en aktiv dialog med Veberöds näringsliv. Forskning visar att detta är mycket viktigt. Flera respondenter menar dock att dialogen är bristfällig och att den bör utvecklas. Vi vill därför uppmantra både näringslivsavdelningen och övrig förvaltning i Lund att ha en så tät kontakt med Veberöds näringsliv som det bara går. I fallet Bromölla beskriver kommunens näringslivschef hur de aktivt arbetar med att nå ut till företagare för att få deras input på vad kommunen bör göra. Detta sker genom t.ex. företagsmöten, näringslivsråd, frukostmöten med föreläsningar på olika teman och en anonym företagarpanel som tycker till om näringslivsklimatet i kommunen.
- Centrumutveckling är en viktig fråga för en ort av Veberöds storlek. Veberöd ligger tillräckligt långt från Skånes metropoler för att ha en egen identitet och livskraftiga butiker. Många handlar dock på väg hem från arbete eller studier vilket försvårar för butikerna. Rekommendationen till kommunen är att noga väga in de negativa effekterna på mindre orters centrum vid etablering av köpcentrum, att inte betrakta Dalby som en centralort vad gäller service- och vårdinrättningar i förhållande till Veberöd och att arbeta aktivt i samarbete med näringslivet i Veberöd för att utöka marknadsföring och för att öka utbudet, på kort och lång sikt. På kort sikt är ett apotek mest centralt, vilket i princip alla respondenter påtalar.

### Lång sikt

---

- Stationens placering är en strategisk fråga som det riskerar att gå prestige i. Oxford Research och ARA anser att det finns starkast argument för att dra järnvägen genom byn, trots att villor är placerade väldigt nära en sådan sträckning och att buller-, trafik- och parkeringsproblem kan uppstå. Syftet är dock att så många som möjligt ska gå från att använda bil till att åka tåg, och chanserna till detta ökar betydligt med en centralt placerad station, helt enkelt för att många fler får nära till stationen. Dessutom är en positiv effekt för ortens centrum mer sannolik med en centralt placerad station, medan den kan utebli med en placering längs riksväg 11. Oavsett stationens placering skulle spårbunden trafik vara ett lyft för Veberöd, med tillgänglighet till betydligt fler arbetstillfällen och potentiella arbetstagare.
- Tillgången till verksamhetsområden är idag inte ett problem i Veberöd, enligt både företag och kommun fungerar det bra, och det finns god framförhållning. Nya områden blir dock snabbt annekterade av växande och nya företag, varför en god framförhållning bör bibehållas. Oxford Research rekommenderar att Lunds kommun undersöker möjligheterna att förvärva marken norr om riksväg 11 av Fortifikationsverket för att möjliggöra utveckling av Veberöd även norrut. Oxford Research rekommenderar också att markpriserna hålls fortsatt låga för att sprida företagsetableringar i Lunds kommun.





## Intervjuer

Namn	Roll
Christian Andersson	Ägare Ställningsbyggarna AB
Katrin Anderson	Trafikplanerare Lund kommun
Roland Bondesson	Moderat politiker
Lennart Fridh	Ordförande Veberöds Företagarförening
Per Anders Green	Näringslivschef i Bromölla
Hillevi Grönvall	Innehavare Tusenskönans Skönhetssalong
Anders Holst	Ordf. Byrådet
Peter Lavesson	Innehavare konsumbutiken i Veberöd
Torbjörn Lindh	VD Göinge Näringsliv
June Ljunggren	Medborgarkontoret
Madeleine Malmborg	Innehavare Veberöds Pappershandel
Hans de Maré	Exploateringschef Lunds kommun
Per Persson	Näringslivschef Lunds Kommun
Anneli Thorgren Roxe	Innehavare Roxe presentbutik
Mikael Thunberg	Socialdemokratisk politiker

## Litteratur

### Böcker & rapporter

Birch, L.D. (1987) *Job creation in America: How our smallest companies put the most people to work*. The Free Press, New York.

Braunerhjelm, P. Kremel, A. (2008) *FSFs företagsklimatindex 2008*. Forum för Småföretagsforskning, Örebro

Hult, E-B. (2000) *Företagsklimatets betydelse för utveckling, tillväxt och förnyelse i mikroföretag*. Forum för Småföretagsforskning, Örebro.

Jonsson, O. (2009) *Avveckling – omställning - utveckling. Scania i Sibbhult*. Institutionen för kultur-geografi och ekonomisk geografi, Lunds Universitet, Lund

Kamal-Chaoui, Lamia (2000) *The reform of metropolitan governance*. Territorial Reviews and Governance Division, OECD.

Leijon, B-Å. Iliadis, G. (2006) *Näringsliv och sysselsättning i Lunds kommun 1993-2004. Kommunkontoret, Lunds kommun*. s. 7. Vinnova & SEB. (2007). *Svenska småföretags syn på innovationer och FoU- hinder och möjligheter*. Skandinaviska Enskilda Banken AB, Stockholm.

Oxford Research (2011) *Förstudie kring kompetensförsörjning (TA3)*Oxford Research, 2011, *Afärsmöjligheter i spåren av ESS och MAX IV (TI6)*

## Artiklar & avhandlingar

---

Alzubaidi, H. Vignali, C. Davies, B.J. Schmidt, R.A. (1997) *Town centre versus out-of-town shopping: a consumer perspective*. International Journal of Retail & Distribution Management Volume 25 · Number 2 · 1997 · s. 78–89.

Congregado , E. Golpe, A. van Stel, A. (2011) *The relationship between firm size and economic development: The Lucas hypothesis revisited*. EIM Research Reports, Zoetermeer, the Netherlands.

Forsberg, H. Medway, D. Warnaby, G. (1999) *Town centre management by co-operation: Evidence from Sweden*. Cities, Vol. 16, No. 5. 1999. s. 315–322.

Millán, J, M. Congregado , E. Román, C. van Praag, M. van Stel, A. (2011), *The value of an educated population for an individual's entrepreneurship success*. EIM Research Reports, Zoetermeer, the Netherlands.

Nyberg, A. (2006) *Är kvinnor mer rörliga på arbetsmarknaden än män?* Arbetsmarknad & Arbetsliv, årg 12, nr 2, sommaren 2006, Karlstad Universitet.

Page, S.J.Hardyman, R. (1996) *Place marketing and town centre management: A new tool for urban revitalization*. Cities, Vol. 13, No. 3, s. 1996. 153-164.

Pal, J. Sanders, E (1997) *Measuring the effectiveness of town centre management schemes: an exploratory framework*. International Journal of Retail & Distribution Management. Volume 25. Number 2. 1997. s. 70–77.

Skoglund, Wilhelm (2005) *Lokala samhällsutvecklingsprocesser och entreprenörskap*. Företagsekonomiska institutionen, Stockholms universitet, Stockholm.

## Internetsidor

---

Naturvårdsverket, tillgänglig 2011-09-14

<http://www.naturvardsverket.se/Start/Verksamheter-med-miljopaverkan/Transporter-och-trafik/Vagtrafik/Hur-paverkas-miljon/>

Göteborgs stad, tillgänglig 2011-9-17

<http://www.goteborg.se/wps/portal/miljodiplom>

Lunds kommun, tillgänglig 2011-9-19

<http://www.lund.se/Bygga--bo/Oversiktsplan/>

Tillväxtanalys, tillgänglig 2011-09-26

<http://www.tillvaxtanalys.se/sv/publikationer/statistikserien/article0008.html>

<http://www.tillvaxtanalys.se/sv/publikationer/statistikserien/article0012.html>

Trafikverket, tillgänglig 2011-9-19

<http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Skane/Simrishamnsbanan-delen-Dalby---Tomelilla/>

Statistiska Centralbyrån (SCB), tillgänglig 2011-09-20

[www.scb.se/Statistik/MI/MI0810/.../Befolkning\\_tatorter\\_1960-2005.xls](http://www.scb.se/Statistik/MI/MI0810/.../Befolkning_tatorter_1960-2005.xls)

[www.scb.se/Statistik/MI/MI0810/2010A01/Tatorternami0810tab1\\_3.xls](http://www.scb.se/Statistik/MI/MI0810/2010A01/Tatorternami0810tab1_3.xls)

<http://www.scb.se/Statistik/UF/UF0506/2010A01/Tab3.xls>

## Bilaga 1: Metodbeskrivning

De metoder som Oxford Research använt för materialinsamling i denna rapport har främst varit skrivbordsundersökningar och semistrukturerade intervjuer kompletterat med användning av geografisk analys för att åskådliggöra de möjliga effekterna av Simrishamnsbanan samt de två alternativen till stationsplacering. Kombinationen av skrivbordsundersökningar och semistrukturerade intervjuer ger möjlighet att ta fram information om Veberöd ur statistiska källor, databaser osv. och sedan nyansera denna information med hjälp av intervjuer med invånarna och företagen i Veberöd.

Skrivbordsundersökningarna har därför främst använts för att skapa den kartläggning av Veberöds näringsliv som rapporten sedan har utgått ifrån. Detta arbete har i första hand grundat sig på information från UC om företag utifrån deras besöksadresser och postadresser är lokaliserade på orten. Även information om Veberöd från Statistiska Centralbyrån (SCB) samt från Lunds kommun har använts för att skapa en bild av Veberöd som samhälle. Här har kommunens statistik fått komplettera SCB i de fall där statistiken bara funnits på kommunnivå eller liknande. Att använda data på företag på detta sätt är ett effektivt sätt att åskådliggöra en Orts näringslivsstruktur. I detta arbete har några avgränsningar genomförts för att hålla resultatet inom ramarna för projektet. Dessa avgränsningar introduceras närmare i texten allt eftersom de blir relevanta. Liknande metod har Oxford Research använt för att skapa en bild av de två orter, Bromölla och Sibbhult, som valts ut för att ge lärdomar och insikter kring näringslivsutveckling på från andra orter, dock är denna undersökning mer ytlig än den som genomförts för Veberöd.

Utifrån det material som skrivbordsundersökningen resulterat i har sedan semistrukturerade intervjuer genomförts med företagare i Veberöd. Här har två urvalsgrupper varit i fokus, först och främst företagets ekonomiska storlek, enligt tanken om deras bidrag till orten i termer av arbetstillfällen men även för att de ofta har direkta erfarenheter av att utveckla företag från start och kan skapa insikter kring hur det är att vara nyföretagare eller driva ett litet företag i Veberöd. Mot bakgrund av uppdragets ambition att utvärdera stationsplaceringens påverkan på näringslivet och möjligheterna till centrumutveckling så har även företag vars verksamhet är lokaliserad till centrala Veberöd intervjuats. Ändamålet med detta har varit att undersöka i detalj vad stationens placering innebär för företagare i Veberöds centrum och belysa de perspektiv som dessa företagare har. Även intervjuer med företrädare för Bromölla och Sibbhult har intervjuats för att få en bild av hur man arbetar med näringslivsutveckling i dessa orter och hur detta kan inspirera en liknande utveckling i Veberöd.

I arbete med den geografiska analysen har GIS-verktyg (se mer under kapitlet Veberöds utveckling) använts kompletterat med statistik från Lunds kommun. Fokus för denna analys har varit tudelat, dels att belysa vad Simrishamnsbanan innebär i termer av pendlingsmöjligheter, arbetsmarknadsområde och förändrade kommunikationer för Veberöd men även för att åskådliggöra de två alternativen till stationsplaceringen i termer av tillgänglighet. Som datainput för analysen används så kallad "crawlad"-data från reseplaneraren på [www.skanetrafiken.se](http://www.skanetrafiken.se). Crawlningen är gjort i samarbete med EmbeddetSolutions som har utvecklat ett program till ARA som via en apache-server utför automatiserade inmatningar i Skånetrafikens reseplanerare.

All crawlad data som ligger till grund för de geografiska analyserna är körda med utgångspunkt i datum: torsdag den 15 september 2011 mellan kl. 7.30 och kl. 8.30. Detta innebär att vi har instruerat programmet att söka på resor från Veberöd C kl. 7.30 till samtliga 3808 stationer och hållplatser. För att ytterligare avgränsa utfallet sorteras alla resor från crawlningen bort från den vidare analysen som inte avslutats innan kl. 8.30. Detta har gjorts tanke på att de flesta pendlare har påbörjat sina resor innan kl. 8.30.

*De tekniska inställningarna och premisserna för crawlningen ser ut som följer:*

- Resan startar från Veberöd Centrum.
- Avgångstiden från Veberöd C. är mellan kl. 7.30 och 8.30.
- Det förutsätts att alla bussar och tåg kör i tid.
- Det är inte möjligt att hoppa av eller på en buss där det inte existerar en fast hållplats.
- Crawlningen av data är gjort under perioden 27 juli – 11 augusti 2011.

Själva analysen och kartläggningen av resetider från Veberöd är utfört i ArcGIS mot bakgrund av crawlade resedata och georefererade data med stationsplaceringar levererade av Lunds Kommun.

### **Resetider från Veberöd med Simrishamnsbanan och "Lundalänken" från Lund C till Dalby**

Beräkningen av restider i ett framtidsscenario med Simrishamnsbanan är också baserat på de crawlade data som beskrevs i föregående avsnitt. Dessa har kombinerats med restider för den kommande Simrishamnsbanan och Lundalänken hämtade från respektive simrishamnsbanan.com och rapporten "Restidsanalys Lundalänken" utarbetad av Tri-vector för Lunds Kommun 2007.

*De tekniska inställningarna och premisserna för crawlningen ser ut som följer:*

- Resan startar från Veberöd Centrum.
- Avgångstiden från Veberöd C. är mellan kl. 7.30 och 8.30.
- Det förutsätts att alla bussar och tåg kör i tid.
- Det är inte möjligt att hoppa av eller på en buss där det inte existerar en fast hållplats.
- Crawlningen av data är gjort under perioden 27 juli – 11 augusti 2011.
- Byte från ett transportmedel till ett annat kan göras på 0 sekunder.

Beräkningarna gjordes efter utdrag från reseplaneraren för varje ny station på Simrishamnsbanan. Därefter adderades restiden från Veberöd via Simrishamnsbanan till de enskilda stationerna.

Exempel:

Tidtabellen för Simrishamnsbanan visar att restiden från Veberöd till Malmö C är ca 23 min. Crawlningen av restiderna visar att restiden från Malmö C till Köpenhamn H är 32 min. Det ger en samlad restid till Köpenhamn på 55 min.

Proceduren i exemplet ovan användes som sagt för att beräkna restiden för alla framtida stationer på Simrishamnsbanan. För att säkerställa att crawlningen utförts på ett korrekt sätt har alla uträkningar från reseplaneraren.skanetrafiken.se följts upp med 15 manuella kontroller på reseplaneraren på [www.skanetrafiken.se](http://www.skanetrafiken.se). Detta för att säkerställa att crawlningen stämmer överens med vad som framkommer vid en vanlig sökning på reseplaneraren. Totalt har 150 kvalitetskontroller utförts.

Resultaten från skrivbordsundersökningen, intervjuer och den geografiska analysen har sedan analyserats genom en så kallad SWOT-analys där fokus har legat på att de styrkor och svagheter respektive möjligheter och hot som Veberöd har och står inför. Oxford Research arbetar nära akademien och grundar sitt arbete på en synergi mellan forskning, strategi och kommunikation. Denna rapport inleder med aktuella forskningsresultat kring vad som behövs för att få en gynnsam näringslivsutveckling. Utöver denna inledande del finns forskningsresultat inflett i texten där det är relevant. Anledningen till detta är att forskningen ska kopplas direkt till de områden som den berör och inte samlas i en teori-

del. På detta sätt blir forskningsresultaten kopplade till kontexten i Veberöd och därigenom mer applicerbara för näringsutvecklare och praktiker.

Baserat på dessa delar har Oxford Research tagit fram slutsatser samt rekommendationer för hur Lunds kommun bör fortsätta med näringslivsutveckling. På begäran från uppdragsgivare har tidshorisonten på rapporten främst hållits till de närmaste 20 åren, på grund av den osäkerhet som uppkommer vid scenarier över längre tid.







## Näringslivsutveckling i Veberöd

September 2011

Oxford Research finns i:

### SVRIGE

Oxford Research AB  
Box 7578  
Norrländsgatan 11  
103 93 Stockholm  
Telefon: (+46) 08 240 700  
[office@oxfordresearch.se](mailto:office@oxfordresearch.se)

### NORGE

Oxford Research AS  
Kjøita 42  
4630 Kristiansand  
Norge  
Telefon: (+47) 40 00 57 93  
[post@oxford.no](mailto:post@oxford.no)

### **ARA – Anvendt Rumlig Analyse**

Elmegade 5 1. tv.  
2200 København N.  
E-mail: [kontakt@ara-web.dk](mailto:kontakt@ara-web.dk)  
Web: [www.ara-web.dk](http://www.ara-web.dk)

### DANMARK

Oxford Research A/S  
Falkoner Allé 20, 4. sal  
2000 Frederiksberg C  
Danmark  
Telefon: (+45) 33 69 13  
69  
[office@oxfordresearch.dk](mailto:office@oxfordresearch.dk)

### BELGIEN

Oxford Research  
c/o ENSR  
5, Rue Archimède, Box 4  
1000 Brussels  
Phone +32 2 5100884  
[secretariat@ensr.eu](mailto:secretariat@ensr.eu)