

Näringslivets regionala geografi och omvandling

En kunskapsöversikt om näringsliv i stadsutveckling
Vilken kunskap finns och vad kan vara möjligt att vidareutveckla kunskap kring?



Joakim Boström Elias,
Kerstin Elias,
Erica Eneqvist,
Julia Fredriksson,
Johanna Ulmanen

Näringslivets regionala geografi och omvandling

Författare:

Joakim Boström Elias, Västra Götalandsregionen
Kerstin Elias, SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut
Erica Eneqvist, SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut
Julia Fredriksson, SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut
Johanna Ulmanen, SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut

Rapporten har författats med stöd av en arbetsgrupp med tjänstemän från GR, VGR samt kommunrepresentanter från Göteborg, Ale, Kungälv och Mölndal.

Författarna vill särskilt tacka Linda Andersson, utvecklingsledare Kungälvs kommun, Lisa Ström, koordinator Mistra Urban Futures, Göteborgsregionens kommunalförbund, Lars Ekberg, näringslivschef Mölndals stad och Martin Henning, docent i ekonomisk geografi på Handelshögskolan vid Göteborgs universitet för värdefulla synpunkter.

Corresponding author: Erica Eneqvist, Erica.eneqvist@sp.se
© Mistra Urban Futures, 2015

Bilden på framsidan visar utvecklingen av Kongahälla i Kungälvs kommun. Källa: Kungälvs kommun, White arkitekter och Arkitekturkompaniet

Mistra Urban Futures is an international research and knowledge centre for sustainable urban development. Mistra Urban Futures was established in 2010 to promote urban sustainability through trans-disciplinary research and co-production of knowledge with local and global stakeholders. Four Local Interaction Platforms (LIPs) – in Gothenburg, Greater Manchester, Kisumu and Cape Town – are based in intermediate cities with viable and active multi-stakeholder partnerships that participate in the processes of co-creation of new knowledge.

Mistra Urban Futures is funded by the Mistra Foundation for Strategic Environmental Research, the Swedish International Development Cooperation Agency (Sida), and the Gothenburg Consortium, with seven members.

Mistra Urban Futures' publication series "Reports" presents the results of research and knowledge production projects carried out by people connected to Mistra Urban Futures or its partners. Mistra Urban Futures Reports are intended for both practitioners and researchers.

www.mistraurbanfutures.org.

Innehåll

Näringslivets regionala geografi och omvandling	2
Innehåll	3
Sammanfattning	4
Mikrobeslut hos företag och individer	4
Policy och styrning – tillväxtskapande politik	5
Rumslig skala och plats	6
Förändring och systemomställning	7
Inledning	9
Syfte	9
Genomförande	9
Utmaningar för hållbar näringslivsutveckling	10
Det regionala perspektivet	12
Mikrobeslut hos företag och individer	14
Näringslivets lokaliseringsstrategier	14
Kritik mot den Nya Ekonomiska Geografin	17
Evolutionära perspektiv inom lokaliseringsteori	18
Sammanfattning och möjliga vägar framåt	20
Policy och styrning – tillväxtskapande politik	23
Tillväxtpolitik på regional och kommunal nivå	23
Decentraliserad tillväxtpolitik i Sverige	25
Planeringsstrategier för att främja en positiv näringslivsutveckling	28
Sammanfattning och möjliga vägar framåt	29
Rumslig skala och plats	29
Planering och stadsbyggnad	31
Processororienterad planering	35
Kommunala och regionala lokaliseringsstrategier	36
Sammanfattning och möjliga vägar framåt	39
Förändring och systemomställning	40
Olika perspektiv inom omställningsteori	41
Forskningsfronten inom omställningsteori för stadsutveckling	46
Sammanfattning och möjliga vägar framåt	48
Referenser	49
Göteborg	55
Malmö	55
Stockholm	55
Branschorganisationer	55

Sammanfattning

Den här rapporten beskriver området näringsliv i stadsutveckling utifrån ett hållbarhetsperspektiv. Rapporten omfattar såväl teoretiska avsnitt kring befintlig forskning och teoribildning som praktiska exempel från de tre svenska storstadsregionerna. Syftet med förstudien är att identifiera ett antal kunskapsluckor och möjliga vägar framåt för att bättre belysa näringslivsutveckling kopplat till stadsutveckling utifrån hållbar utveckling. Temat näringsliv i stadsutveckling beskrivs i fyra kapitel utifrån ett tvärvetenskapligt perspektiv.

1. Mikrobeflut hos företag och individer – vilken betydelse spelar humankapital för näringslivets val av lokalisering mellan och inom regioner?
2. Policy och styrning – hur ser en tillväxtskapande politik ut på lokal och regional nivå? Vilka policyinstrument finns och hur fungerar dessa?
3. Rumslig skala och plats – vilken roll spelar platsen och de regionala sambanden för näringslivets utveckling? Vilken roll spelar näringslivets lokalisering för platsens och regionens utveckling?
4. Förändring och systemomställning – Hur kan omställningsteori användas för att belysa förändring på systemnivå och beskriva sammanflätningen av befintlig bebyggelse, näringsstruktur, politik och mänskligt beteende?

Arbetets inriktning avseende hållbarhetsfrågor definieras mot bakgrund av det regionala policyarbetet inom Göteborgsregionens kommunalförbund samt i viss mån det större regionala sammanhanget inom Västra Götalandsregionen. I ett regionalt hållbarhetsperspektiv handlar frågan om näringslivet i regionen om exempelvis arbetsmarknadens storlek, dess branscher, resursfördelning och produktivitet, sociala aspekter i form av tillgång till service, handel men också möjligheter till arbete för befolkningen samt miljöaspekter i form av bland annat lokaliseringsmönstrens påverkan på transporter genom pendling, handel och godsdistribution eller produktionens miljöeffekter.

Ambitionerna om en hållbar utveckling finns inom de kommunala och regionala policydokumenten, men det är sällan det tydliggörs vad som menas med hållbarhet annat än att man inte ska äventyra framtiden för kommande generationer. Strategier kring hållbar utveckling bidrar sällan som stöd för att värdera konflikter, dessutom kan det vara svårt att hantera olika skalnivåer i form av det lokala, det regionala och det globala. Det finns en diskussion om grön ekonomi som begrepp, där man fokuserar på långsiktighet, cirkulära affärsmodeller och förvaltning av naturresurser istället för utvinning. Detta kan fungera som ett stöd för kommuner och regioner som vill skapa tydligare strategier kopplat till hållbar utveckling.

I rapporten presenteras slutsatser efter varje kapitel, här för vi samman dessa och pekar på möjliga vägar framåt för projektet.

MIKROBESLUT HOS FÖRETAG OCH INDIVIDER

I det inledande kapitlet kring Mikrobeflut hos företag och individer presenterades forskning inom lokaliseringsteori med fokus på den Nya Ekonomiska Geografin (NEG). Inom detta teoretiska ramverk intresserar forskare sig för interaktionen mellan skal fördelar,

transportkostnader och marknadspotential och de effekter som denna interaktion får för lokaliseringen av ekonomisk aktivitet. Finessen med NEG-modellerna är att de på ett tydligt sätt förklarar förekomsten av ekonomisk agglomeration trots minskade transportkostnader. NEG har fått starkt genomslag i lokal och regional policy för tillväxt. Framförallt har styrkan hos regionens storlek betonats, dvs skalfördelar. I nyare forskning kritiseras NEG för sin begränsade praktiska användbarhet, att modellerna är matematiskt uppbyggda och väl generaliserade. I kölvattnet av denna kritik har fältet evolutionär ekonomisk geografi (EEG) vuxit fram. De utmärkande dragen för EEG är just intresset för den process genom vilken det ekonomiska landskapet förändras, inifrån över tid. Man lägger fokus på hur ekonomiska strukturer utvecklas ur de mikrobeflut och beteenden som ekonomiska aktörer (individer, företag, organisationer) genomför utan central styrning eller samkoordinering. Det handlar om det ekonomiska landskapets själv-organisering genom en växelverkan av externa faktorer och regionalhistoria eller stigberoende hos dess aktörer. Befintlig forskning inom fältet förhåller sig framförallt till relationen mellan olika regioner varför kopplingen till plats och mikrogeografi kvarstår som ett intressant utvecklingsområde.

Kort sammanfattande slutsatser från kapitlet och förslag till vidare utvecklingssteg:

- Den Nya Ekonomiska Geografin har haft starkt genomslag i policy.
- NEG har fått kritik för att inte vara praktiskt användbar, utan snarare kan användas för att beskriva och analysera möjliga skeenden.
- Nyare forskning visar på vikten av mikrobeflut – individer och företags agerande. Därför är det viktigt att utveckla kunskapen om denna dynamik på lokal och regional nivå, inte bara i konkurrens mellan regioner.
- Kunskapen kring den inomregionala dynamiken är inte fullt utvecklad:
 - Hur påverkas omställningsförmågan på en ort av dess rumsliga struktur?
 - Hur påverkar t ex det geografiska läget förutsättningarna för kompetensförsörjning?
 - Hur kan utbyggnad av infrastruktur och bostäder påverka försörjningen av kvalificerad arbetskraft till en verksamhet?
 - Hur känsliga är företag och arbetstagare för platsens utformning och relation till övrig bebyggelsestruktur?
 - Hur påverkas individer av t ex regionförstoring eller strukturomvandling? Vad kan kommuner och regioner göra för att påverka utvecklingen?

POLICY OCH STYRNING – TILLVÄXTSKAPANDE POLITIK

Nästa kapitel i rapporten handlar om Policy och styrning, med inriktning mot lokal och regional tillväxtpolitik. Här konstateras att kommuner och regioner i hög grad är involverade i att formulera tillväxtpolitik och avser påverka sitt lokala näringsliv, både när det gäller att få fler företag och fler sysselsatta, men också när det gäller att få näringslivet mer hållbart. Tillväxtpolitiken som bedrivs innehåller ofta satsningar på attraktivitet, stöd till kluster av företag, satsningar på utbildning och infrastruktur etc. Insatserna vilar framförallt på en kunskapsbas av teorier kring strukturomvandling, kunskapsekonomi och

skalfördelar. Tillväxtpolitikens påverkan på regionens eller kommunens näringsliv är inte tillräckligt utredd, dvs vilket inflytande politiken har på utvecklingen. Den förda politikens effekter avseende hållbar utveckling är inte heller vidare utforskad. Effektstudier och konsekvensanalyser avseende tillväxtpolitik är alltså ett intressant område för fortsatta studier.

Kort sammanfattande slutsatser från kapitlet och förslag till vidare utvecklingssteg:

- Kommuner och regioner är i hög grad involverade i att formulera tillväxtpolitik och avser påverka sitt lokala näringsliv, både när det gäller att få fler företag och fler sysselsatta, men också när det gäller att få näringslivet mer hållbart.
- Tillväxtpolitiken som bedrivs innehåller ofta satsningar på attraktivitet, stöd till kluster av företag, satsningar på utbildning och infrastruktur etc.
- Insatserna vilar framförallt på en kunskapsbas av teorier kring strukturomvandling, kunskapsekonomi och skalfördelar.
- I tillväxtpolicy fokuserar kommun och region på utvecklingsuppdraget
- Kunskapen kring de tillväxtskapande processerna är inte fullt utvecklade:
 - På vilket sätt kan välfärdsuppdraget vara en tydligare del av näringslivspolitikerna?
 - Vilket inflytande har politiken på regionens eller kommunens näringsliv?
 - Vad har kommuner och regioner för styrmedel och vad är dess begränsningar?
 - Vad har den förda politiken för effekter avseende hållbar utveckling? Det kan t ex vara relevant att studera spridning av tillväxt bland befolkningsgrupper, möjligheter för näringslivet att stödja en socialt hållbar utveckling.

RUMSLIG SKALA OCH PLATS

Rapportens tredje kapitel belyser Rumslig skala och plats. Här redogörs för planering- och stadsbyggnadsteori. Grundantagandet för fysisk planering och reglering av markanvändning är att väga allmänna behov mot enskilda intressen. Syftet är att förvalta markresurser på ett klokt sätt och inte minst att främja ekonomisk utveckling. Våra städer kommer under lång framtid bestå av den byggnadsmassa och transportinfrastruktur som är befintlig nu. Det innebär också att planeringspraktiken till stor del ägnar sig åt att komplettera och ofta förstärka ett befintligt system. Planeringspraktiken är alltså i hög utsträckning stigberoende. Markanvändning är dock ett viktigt policyinstrument för att påverka näringslivsutvecklingen. I plan- och markanvändningsrelaterad policy har storstadskommunerna och regionerna utarbetat olika principer för ett antal strategiska områden, såsom city, regionala knutpunkter, kluster, industriområden och hamnområden, för att hitta bästa plats för varje verksamhetslokalisering.

Inom nyare planeringsforskning finns också ett stort intresse för processperspektivet. Detta öppnar upp för en större mångfald av intressen och drivkrafter. Utvecklingen kan ses som en sammansättning av flera samtidiga trender, där medborgarinflytande och förskjutning av den kommunala rådigheten har fått tydligt genomslag. Skiftet kan också förbindas med det som beskrivs som en övergång från 'government' till 'governance', dvs

en ökad komplexitet inom samhällsstyrningen som omfattar nya nivåer och aktörer. Kopplingen till den evolutionära ekonomiska geografins intresse för mikrobeslut och självorganisering kan här utgöra ett intressant område för fortsatt forskning.

Kort sammanfattande slutsatser från kapitlet och förslag till vidare utvecklingssteg:

- Markanvändning är ett viktigt policyinstrument för att påverka näringslivsutvecklingen.
- I plan- och markanvändningsrelaterad policy har storstadskommunerna och regionerna utarbetat olika principer för ett antal strategiska områden, såsom city, regionala knutpunkter, kluster, industriområden och hamnområden, för att hitta bästa plats för varje verksamhetslokalisering.
- Kunskapen kring stadsbyggnads- och planeringsteori kan ytterligare utvecklas:
 - Vilka effekter har planering och policy på näringslivsutveckling?
 - Vad är hållbarhetskONSEKVENSERNA av förd politik och planering? Det finns detaljerade principer för planering av näringsverksamheter, men hur följs dessa genom planprocessen och hur når man de uppsatta hållbarhetsmålen?
 - Vilken roll har olika aktörer – företag och individer – i planeringsprocessen och näringslivsutvecklingen?
 - Vad har platsen för betydelse för näringslivsutvecklingen och vilken roll spelar den inom regionala dynamiken?
 - Avslutningsvis finns inom planeringspraktiken en bred konsensus kring vad hållbar utveckling innebär. Denna konsensus skulle behöva ifrågasättas och breddas utifrån mer systemomställande perspektiv. Om den hållbara utvecklingen ska tas på allvar behövs sannolikt såväl planeringsprocess som beslutsprocess utvecklas och metoder för att jämbördigt behandla dessa utarbetas.

FÖRÄNDRING OCH SYSTEMOMSTÄLLNING

Det fjärde och sista kapitlet handlar om Förändring och systemomställning och presenterar ett antal teoretiska ramverk inom omställningsteori (Transition studies). Dessa teorier är konstruerade för att hantera systemomställning generellt och mer specifikt för att adressera komplexa hållbarhetsutmaningar. I rapporten beskrivs bl a flernivåperspektivet som förklarar relationer mellan omvärldsförändringar (landskap), befintliga system och praxis (regim) samt experiment eller pilotprojekt (nisch). Strategiskt arbete på nischnivå kan t ex vara olika typer av pilotprojekt inom ett geografiskt avgränsat område, förutsättningarna för att sådana experiment ska lyckas kan analyseras utifrån aktörernas nätverk, förmågan att skapa gemensamma visioner samt lärandet mellan aktörer. Inom omställningsteori finns även metoder för att arbeta med omställningsprocesser mer praktiskt än analytiskt, t ex inom Transition management (TM). TM beskriver en typ av vägledning för alternativa policyprocesser och har använts för stadsutvecklingsprojekt, men bara med en ganska kraftigt avgränsad hållbarhetsutmaning. Metoden är avsedd för förnyelse och normbrott – innovation – och fungerar framförallt för att adressera utmaningar som är starkt stigberoende. Inom de tre första kapitlen har vi belyst just stigberoende avseende näringslivsstrukturens utveckling, lokal policy samt planering och stadsbyggnad. Därför

drar vi också slutsatsen att omställningsteori kan ge analysverktyg och -metoder för att adressera en mer radikal omställning mot hållbar utveckling vad gäller näringslivets regionala geografi.

Inledning

SYFTE

Det finns ett önskemål om att öka kunskapen om hur den fysiska samhällsplaneringen och näringslivsutvecklingen går hand i hand. Därtill finns en ambition att bättre förstå hur näringslivet kan medverka till att realisera de mål som regionen har. Förstudien är en del av ett inledande skede som syftar till att bättre förstå hur planeringen kan stödja en framtida positiv näringslivsutveckling. I fokus står policyprocesser kopplat till markanvändning och lokal tillväxtpolitik.

Syftet med den här förstudien är att beskriva området näringsliv i stadsutveckling utifrån forskning inom flera discipliner som har intresserat sig för temat. Beskrivningen ska göras utifrån ett hållbarhetsperspektiv. Detta kompletteras också med kunskap kring hur kommuner och regioner planerar strategiskt för näringslivs- och stadsutveckling.

Avsikten med förstudien har varit att identifiera ett antal kunskapsluckor och möjliga vägar framåt för att bättre belysa näringslivsutveckling kopplat till stadsutveckling utifrån hållbar utveckling. Vi beskriver en möjlig inramning genom omställningsteori för fortsatt forskning i syfte att stärka förståelsen för hållbarhetsproblematiken i sammanhanget.

Den här rapporten belyser temat näringsliv i stadsutveckling utifrån ett tvärvetenskapligt perspektiv. Rapporten omfattar såväl teoretiska avsnitt kring befintlig forskning och teoribildning som praktiska exempel från de tre svenska storstadsregionerna. Vi har identifierat fyra ämnesområden inom ramen för den transdisciplinära arbetsgruppen som är relevanta för studien.

De fyra områdena är:

1. Mikrobefolkning hos företag och individer – vilken betydelse spelar humankapital för näringslivets val av lokalisering mellan och inom regioner?
2. Policy och styrning – hur ser en tillväxtskapande politik ut på lokal och regional nivå? Vilka policyinstrument finns och hur fungerar dessa?
3. Rumslig skala och plats – vilken roll spelar platsen och de regionala sambanden för näringslivets utveckling? Vilken roll spelar näringslivets lokalisering för platsens och regionens utveckling?
4. Förändring (tid) – hur förändras näringslivsstrukturer och lokalisering över tid? Vilken roll spelar policy och planering i sammanhanget?

De fyra ämnesområdena presenteras i fyra kapitel, som motsvaras av de forskningsfält som utgör den teoretiska basen i rapporten; statsvetenskap, stadsbyggnads- och planeringsteori, lokaliseringsteori och evolutionär ekonomisk geografi samt omställningsteori (transitions studies).

GENOMFÖRANDE

Arbetet har genomförts av en grupp forskare och experter vid SP Sveriges tekniska forskningsinstitut med stöd av tjänstemän från GR, VGR samt kommunrepresentanter från Göteborg, Ale, Kungälv och Mölndal. I samråd med denna arbetsgrupp har de fyra ovannämnda perspektiven valts ut för att belysa sambanden mellan planering och näringslivsutveckling i regionen.

Det har också skett en avstämning med Västsvenska Handelskammaren som är engagerade i frågan om företagens lokalisering och kommuners planering. De har nyligen gjort en rapport kring företagens syn på sin lokalisering¹ och det är tydligt att det finns ett intresse bland näringslivsaktörer att arbeta med lokaliseringsfrågor och också förstå hur de kommunala processerna ser ut och kan förstås.

Arbetet har avgränsats genom att det med näringsliv i första hand menas det som är företag som befolkar staden, som finns på en plats och är verksamma där. Detta med syfte av att koppla samman näringslivsutveckling och planeringsprocess. Rapporten hanterar t ex inte teknikleverantörers relation till byggprocesser eller fastighetssektorn i största allmänhet, detta kan dock vara intressant i ett kommande projekt.

UTMANINGAR FÖR HÅLLBAR NÄRINGSLIVSUTVECKLING

Arbetets inriktning avseende hållbarhetsfrågor definieras mot bakgrund av det regionala policyarbetet inom Göteborgsregionens kommunalförbund samt i viss mån det större regionala sammanhanget inom Västra Götalandsregionen. I ett regionalt hållbarhetsperspektiv handlar frågan om näringslivet i regionen framförallt om följande aspekter:

- ekonomisk bärkraft för befolkningen – arbetsmarknaden, resursfördelning, produktivitet och ekonomiskt välstånd
- sociala aspekter – service, handel, tillgång till lokala produkter och tjänster
- miljöaspekter – lokaliseringsmönstrens påverkan på transporter genom pendling, handel och godsdistribution, miljöeffekter av näringslivets produktion

Ambitionerna om en hållbar utveckling finns inom de kommunala och regionala policydokumenten, men det är sällan det tydliggörs vad som menas med hållbarhet annat än att man inte ska äventyra framtiden för kommande generationer. Strategier kring hållbar utveckling bidrar sällan som stöd för att värdera konflikter, dessutom kan det vara svårt att hantera olika skalnivåer i form av det lokala, det regionala och det globala. Det finns en diskussion om grön ekonomi som begrepp, där man fokuserar på långsiktighet, cirkulära affärsmodeller och förvaltning av naturresurser istället för utvinning². Detta kan fungera som ett stöd för kommuner och regioner som vill skapa tydligare strategier kopplat till hållbar utveckling.

Idag finns brister i arbetsmarknaden avseende att skapa arbetstillfällen för hela regionens befolkning, och sysselsättningen varierar kraftigt mellan olika kommun- och regiondelar. Det handlar inte om att det inte finns arbeten, utan det är en obalans där vissa grupper står helt utanför arbetsmarknaden och där det också blivit allt svårare att komma in. Det handlar till exempel om lågutbildade, personer med utländsk bakgrund och funktionshindrade. Sammansättning av branscher och storlekar på företag är också en central fråga för att inte regionens ekonomi ska vara alltför känslig för konjunkturer. Förmågan att hantera nedgång och omställning är en viktig faktor för en långsiktigt hållbar ekonomisk utveckling.

¹ Västsvenska handelskammaren, Rapport 2015:1

² Se exempelvis Bortom BNP-tillväxt www.bortombnptillvaxt.se

Sociala aspekter handlar förutom om villkor på arbetsmarknaden också om näringslivets närvaro och funktion i staden och regionen. Viktiga frågor här är jämlik tillgång till service och attraktiva offentliga rum. Utmaningar inom området handlar bl a om att vitalisera centrala delar av semiurbana tätorter, behålla centrumhandel i konkurrens med externhandel, erbjuda arbetstillfällen på nära håll i stadsdelar med hög arbetslöshet.

De miljöproblem som är förknippade med näringslivets lokalisering handlar framförallt om markanvändning och transportsystem. Idag präglas lokalisering av industri, handel och andra verksamheter av privatbilismens utglesningseffekter. Efterfrågan på markreserver vid etablering driver också utglesning. Det är i dagens planeringsdiskurs stort fokus på lokalisering av bostäder och dess systemeffekter avseende transportberoende, men finns mindre tydliga ideal att förhålla sig till avseende verksamheter.

DET REGIONALA PERSPEKTIVET

Kommunerna inom GR har gjort en överenskommelse att gemensamt ta ansvar för att den regionala strukturen är långsiktigt hållbar i form av strukturbilden.³ I överenskommelsen står att kommunerna kommer att tänka på att:

”... förutsättningarna för en uthållig tillväxt stärks om vi koncentrerar utbyggnaden av bostäder, arbetsplatser, handel, utbildning, vård m.m. till:

- kärnan
- välbelägna delar av det sammanhängande stadsområdet, och
- till orter belägna i eller starkt knutna till de regionala huvudstråken

... detta är av särskild betydelse vid tillkomst av ny bebyggelse och nya anläggningar med hög befolknings-, personal- eller besöksstäthet.”

Kommuner kan genom att ta hänsyn till olika regionala funktioner i sin planering ta mer eller mindre ansvar för överenskommelse. Det handlar t ex om att bygga bostäder och arbetsplatser i stationsnära lägen och de befintliga stråken, satsa på kollektivtrafiken, spara markreserver för kommande behov, ta ansvar för den egna kompetensförsörjningen men också att arbetsplatsförsörja den egna kommunen.

En stor del av ansvaret för samhällsplaneringen och offentlig service ligger i dag på kommunerna, medan det regionala tillväxtarbetet är Västra Götalandsregionens ansvar. Den regionala konkurrens- och attraktionskraften skulle kunna stärkas ytterligare genom att planer och strategier på lokal och regional nivå samspelar och förstärker varandra. Ur ett regionalt perspektiv handlar utmaningen om att utveckla en starkare fysisk dimension i det regionala tillväxtarbetet och till exempel tydliggöra sambanden mellan den regionala infrastrukturplaneringen, bostadsmarknadens- och arbetsmarknadernas utveckling samt exempelvis kollektivtrafikplanering. Genom att sätta den regionala utvecklingen i ett geografisk/rumsligt sammanhang kan också förståelsen för kommunernas roll i regionen ökas samtidigt som det underlättar en gemensam syn på regionens utvecklingsförutsättningar.

På nationellt plan, inom den regionala tillväxtpolitiken finns det en uttalad ambition att öka samspelet mellan den kommunala fysiska planeringen och det regionala tillväxtarbetet. Detta kommer till uttryck både i förordningen om regionalt tillväxtarbete och i de senaste årens inriktning för politikområdet, exempelvis i ansvarskommitténs förslag⁴. Samtidigt kräver Plan- och bygglagen (PBL) att de översiktsplaner som utarbetas av kommunerna ska beakta regionala och nationella mål.

Ett ökat fokus på dessa frågor har också visat sig i olika uppdrag både till aktörer på regional och nationell nivå. Regionerna har uppdraget att rapportera till Boverket hur det ömsesidiga sambandet mellan det regionala tillväxtarbetet och kommunernas



³ GRs strukturbild.

⁴ Boström & Johnson, 2008

översiktsplanering utvecklats. Även nationella myndigheter har fått uppdrag inom området såsom att Tillväxtanalys ska identifiera utvecklingsbehov för en ökad samverkan mellan de regionala utvecklingsprogrammen och kommunernas översiktsplaner⁵ och Boverket och Tillväxtverket driver under åren 2013-2015, ett gemensamt program för stärkt samspel mellan fysisk planering och näringslivsutveckling på lokal och regional nivå⁶.

⁵Tillväxtanalys, 2013

⁶http://www.tillvaxtverket.se/huvudmeny/insatserfortillvaxt/naringslivsutveckling/tillvaxtskapandesamhallsplanering/samhallsplaneringfor_naringslivsutveckling.4.5a5c099513972cd7fea346d7.html

Mikrobeslut hos företag och individer

Det finns mycket forskning kring företags rationella beslut kopplat till lokalisering och vilka mönster det ger upphov till, och det ger en kompletterande bild till de planeringsideal och de sätt att se på rumslig planering som drivs från offentlig sektor. En av de viktigaste resurserna för näringslivet är humankapitalet, dvs. förutsättningarna för kompetensförsörjning. Här beskriver vi forskning som inriktar sig på kopplingar mellan individer och företag, ofta med ett tydligt fokus på relationen mellan regioner.

NÄRINGSLEVETS LOKALISERINGSSTRATEGIER

Många av idealen inom planering avseende näringslivsutveckling återfinns och underbyggs av teorier inom ekonomisk geografi och nationalekonomi. Inom disciplinerna ekonomisk geografi och nationalekonomi studeras näringslivets lokalisering ur ett delvis mer deskriptivt perspektiv än inom stadsbyggnads- och planeringsteori. När ekonom-geografer studerar rumslighet och ekonomisk aktivitet utgår man traditionellt från lokaliseringsteori. Motsvarande frågeställningar behandlas även inom nationalekonomin, och då görs vanligen åtskillnad mellan olika geografiska nivåer; *urban economics* med fokus på städer, *regional economics* då man studerar regionalekonomiska karaktärsdrag samt *internationell handelsteori*.

Den Nya Ekonomiska Geografin har fått starkt genomslag

Under de senaste 20-30 åren har det utvecklats ett nytt akademiskt fält i skärningspunkten mellan nationalekonomi och geografi. Området har fått samlingsnamnet ”den nya ekonomiska geografin” (NEG). Begreppet NEG som initierades i och med arbeten av Paul Krugman under tidigt 1990-tal, är ett av de mer senare bidragen till utvecklingen av lokaliseringsteorin men bygger samtidigt på lokaliseringsteorier som varit rådande under mycket lång tid.

Utgångspunkten för NEG sammanfaller med de frågeställningar som lokaliseringsteorin sökt besvara dvs. hur man kan förklara spridning och ansamling av ekonomisk aktivitet i geografin. Den nya ekonomiska geografins signum är ett fokus på interaktionen mellan skalfördelar, transportkostnader och marknadspotential och de effekter som denna interaktion får för lokaliseringen av ekonomisk aktivitet. Finessen med NEG-modellerna är att de på ett tydligt sätt förklarar förekomsten av ekonomisk agglomeration trots minskade transportkostnader.



Bild 1: Mycket av de idéer som lagts som grund för den regionala planeringen i Västsvrige bygger på den Nya Ekonomiska Geografien.

Startskottet för NEG kom i och med den s.k. *centrum-periferimodellen* som introducerades av Krugman i början av 1990-talet. Syftet med den teoretiska modellen är att möjliggöra resonemang om hur den geografiska strukturen i ekonomi formas av spänningar mellan de ”krafter” som drar samman respektive driver isär ekonomin⁷. Resurser som är geografiskt bundna antas generera en separerande kraft. De sammandragande krafterna genereras dels av incitamenten för hushållen att bosätta sig nära produktionen av konsumtionsvaror (både som konsumenter och arbetskraft) och incitamenten för producenterna att etablera sig nära samarbetsföretag, marknads-, och befolkningscentrum. Om de sammandragande incitamenten är tillräckligt starka och överväger de separerande kommer ekonomin slutligen att ha ett *centrum-periferimönster* där all tillverkning är agglomererad i en av två regioner.⁸ All mänsklig verksamhet måste naturligtvis inte ansamlas. NEG modeller innefattar ofta olika tröskelvärden, där en förändring i någon kritisk parameter antas kunna ”tippa över” utvecklingen från två likställda regioner mot en situation där små lokalisering fördelar med tiden växer med resultatet att en region utvecklar ett industriellt centrum och andra utvecklas till avindustrialiserad periferi.

Befolkningsökning ger fler centrumkärnor

I urbana-systemmodeller som avgränsas till att endast omfatta en stad antas all arbetskraft och resurser ha fri rörlighet. I dessa modeller är en enskild stad i ”jämviktsläge” när befolkningen i ekonomin är tillräckligt liten. Men om man, inom ramen för samma modell, t.ex. gradvis ökar befolkningen i ekonomin när man till slut ett tröskelvärde. När befolkningsvolymen blivit så stor att stadens randområden befinner sig tillräckligt långt från stadskärnan blir det rationellt för vissa företag att ”hoppa av” och etablera en ny kärna för arbetsplatser. Givet en sådan modell ger en fortsatt befolkningsökning upphov till fler centrumbildningar.

När antalet sådana centrumkärnor blivit tillräckligt stort normeras avstånden mellan kärnorna och deras storlek kring en relativt konstant nivå vilket i stor utsträckning liknar strukturen i jämviktsteorin och centralortsteorin. Ett vanligt observerat problem är då att yttre kärnor tycks uppstå okontrollerat, istället för en eller två täta yttre kärnor uppstår flera glesta yttre kärnor. En förklaring till detta kan vara att boende i olika kärnbildningar

⁷ De krafter som drar ekonomin samman kallas vanligen centripetala krafter och de krafter som driver den isär, de centrifugala krafterna.

⁸ Krugman 1991:487

motverkar ökad exploatering i sina respektive områden vilket gör det lättare att bygga ”där ingen bor eller är verksam”. Andra möjliga orsaker kan vara lägre markpriser utanför centrumbildningar.⁹



Bild 2: Förändringar i stråket mellan Korsvägen och Mölndals centrum.

För Göteborgsregionen kan det vara relevant att studera om det sker en förskjutning av investeringar från centrum till ”utmed stråken”, exempelvis stråket söderut från Göteborg mot Mölndals centrum som uppvisar sådana tendenser.

I de regionala- och urbana centrum-periferimodeller som beskrivits ovan är arbetskraftens fria rörlighet en central förutsättning för agglomerationsprocessen av både företag och människor. Kritiker menar att de egentliga fördelarna av ekonomisk agglomeration så som kunskapsöverföring, lärande och relationsskapande inte fångas av NEG-modellerna.¹⁰

Inom urbanekonomisk forskning studeras företags lokaliseringsbeslut lokalt i staden. Man studerar bl.a. uppkomsten av arbetsplatser i stadens inre- och yttre kärnor. I dessa sammanhang skiljer man dels på små företag som genom sin lokalisering inte påverkar arbetsmarknaden nämnvärt och dels på stora företag som genom sin lokalisering kan påverka både efterfrågan på arbetskraft och därmed även lönestrukturen lokalt. Genom denna uppdelning skiljer man på lokaliseringar som ”flyttar in” i, och lokaliseringar som ”förändrar” existerade strukturer. Nya större arbetsgivare på en urban arbetsmarknad, vars tidigare etablerade företag är för små för att var för sig påverka den lokala arbets-, kontors- och bostadsmarknaden, ändrar ofta den etablerade dynamiken på dessa områden.

Lönenivåerna utanför en stadsregion är ofta lägre än inom pendlingsregionen. För ett större nyetablerat företag kan konkurrensen om arbetskraft leda till att man söker sig mot regionens yttre delar. Med den typen av lokaliseringsbeslut avtar dock fördelarna av närhet

⁹ RTK, 2011:55

¹⁰ Krugman 2011:2, Storper 2011:13

till specialiserade tjänsteföretag och andra mindre underleverantörer som i förstahand koncentreras till regionens största kärna. Problemställningen vad gäller lokaliseringsbeslut inom staden gäller alltså hur företag ska balansera dessa två motverkande marknadskrafter (sammandragande och separerande) och, i förlängningen vilka konsekvenser lokaliseringsbeslutet får för stadens struktur.¹¹

En av de branscher vars förändrade lokaliseringsmönster på senare tid givit upphov till en stor litteraturmängd, är detaljhandeln. Att detaljhandeln tenderar att klustras, antingen till stadens centrum, ett köpcentra eller olika externhandelsplatser, är kanske ett av de mest uppenbara karaktärsdragen när det gäller detaljhandelns lokaliseringsdynamik. Under senare år har dock problematiken med växande externhandelsplatserns påverkan på stadsstrukturer uppmärksammats mycket inom litteraturen. De problem som anses uppstå benämns i litteraturen som ”edge-city effects” och ”urban sprawl” dvs. att etableringen av externhandelsplatser dels dränerar stadskärnorna och dels påskyndar stadsutglesningen. Studier av den svenska detaljhandeln visar dock att sedan millennieskiftet har svenska stadskärnor återhämtat sig något och återvunnit marknadsandelar i relation till externhandeln.¹²

Lokaliseringen av större köpcentra utmärker sig av utspridning på ett sådant sätt att varje centrums marknadsområde har en begränsad eller ingen överlappning med andra köpcentras marknadsområde i ett slags oligopolrelation. Samtidigt sker konkurrens butikerna emellan inom köpcentra vilket oftast löses genom att butikerna med tiden differentierar sitt utbud gentemot varandra.¹³ På detta sätt passar mönstret väl in i den tidigare nämnda centralortsteorin. Varor och tjänster rangordnas traditionellt inom centralortsteorin i high-order goods och low-order goods. Till kategorin high-order goods räknas sällanköpsvaror som exempelvis elektronik, möbler eller bilar d.v.s. kostsamma sällanköpsvaror. Till low-order goods hör varor som köps ofta och till ett lågt pris d.v.s. dagligvaror som livsmedel och hushållsartiklar. High-order varor kräver ett stort kundunderlag eftersom varorna inhandlas relativt sällan och detta innebär att verksamheter med sådan inriktning oftast lokaliseras i större städer eller orter. Varor av low-order är dock inte lika beroende av ett stort kundunderlag och finns därför tillgängliga även på små orter.

KRITIK MOT DEN NYA EKONOMISKA GEOGRAFIN

Allt sedan 1990-talet har beslutsfattare i allt större utsträckning kommit att identifiera regioner och städers centrala roll för ekonomisk utveckling och tillväxt. Trots att ekonomgeografer länge studerat just regioner och städers betydelse är det inte dessa arbeten som skapat det stora intresset för ekonomins geografi i politiska kretsar. Det är snarare forskning av ekonomer, så som Michael Porters och hans klusterteori och Krugman med NEG som fått genomslag. Vilkas arbeten i sin tur, ursprungligen bygger på ekonomgeografers arbeten.

Det förekommer i huvudsak ett antal sätt som NEG-modeller används för policyanalys. Modellerna kan anpassas så att de ger svar på frågor om vad som kan tänkas bli

¹¹ Fujita & Thisse 2002:252f

¹² Waxell 2014:15

¹³ Konishi H 2005:2

konsekvenserna av olika beslut. Ett särskilt intressant resultat av NEG-teori är att regionala policys som syftar till att sprida ekonomisk aktivitet mer jämt i geografien (i syfte att minska delregionala skillnader) antas påverka den nationella tillväxten negativt. Det skulle alltså föreligga en motsättning mellan utjämning av interregionala skillnader och nationell ekonomisk effektivitet.¹⁴

I denna forskning kring regional utveckling finns tydliga brister avseende hållbar utveckling. Även om synen på ekonomisk utveckling och tillväxt har nyanserats och i viss mån berör social dynamik så saknas kopplingen till lokaliseringens miljöpåverkan.

Svårt med praktisk tillämpning av Nya Ekonomiska Geografien

Samtidigt som de två disciplinerna ekonomisk geografi och nationalekonomi har närmat sig varandra vad gäller näringslivets lokalisering pågår en debatt om den praktiska användbarheten av NEG-modeller. Utvecklade i en nationalekonomisk tradition är dessa modeller ofta matematiskt uppbyggda och många gånger så generaliserade i sina antaganden att de anses svåra att applicera i realiteten. Samtidigt uppfattas å andra sidan ekonom-geografers forskningsresultat som så fixerade vid att lyfta fram komplexiteten och oförutsägbarheten i ekonomisk utveckling att inte heller de anses bidra med konkreta policylärdomar. Krugman framhåller fördelarna med ekonomisk modellering men erkänner samtidigt att många av den moderna ekonomins utmärkande egenskaper riskerar att negligeras.¹⁵ Även andra teoretiker, själva verksamma inom NEG-traditionen har tidigare identifierat bristande fokus på just ekonomins mikronivåer i de egna modellerna.¹⁶ Ekonomgeografen Michael Storper menar att NEG-modellerna inte tar hänsyn till exempelvis kunskapsöverföring, lärande, arbetskraftens produktivitet och rörlighet i lokala arbetsmarknader, faktorer som med tiden blivit allt viktigare för näringslivets lokalisering.¹⁷

EVOLUTIONÄRA PERSPEKTIV INOM LOKALISERINGSTEORI

En av de viktigaste resurserna för näringslivet är humankapitalet, dvs. förutsättningarna för kompetensförsörjning. Här beskriver vi forskning som inriktar sig på kopplingar mellan individer och företag, ofta med ett tydligt fokus på relationen mellan regioner.

Inom lokaliseringsteori har dessa frågor lyfts i kölvattnet om den Nya ekonomiska geografien. I de flesta NEG-modeller sker agglomeration huvudsakligen som en följd av externa faktorer som påverkar ekonomiska kopplingar mellan hushåll och företag. Mindre fokus har inriktats på hur kopplingar mellan individer påverkar lokalisering och företagsetablering t.ex. genom överföring eller skapande av kunskap. Studier som tar hänsyn både till effekterna av kunskapsöverföring och till traditionell ekonomisk aktivitet antas kunna bidra till att förklara hur regioners skilda *kunskapsbaser* kan förklara dess ekonomiska struktur och omställningsförmåga. I detta avseende anses det finnas en brist inom lokaliseringslitteraturen. Mycket lite fokus har riktats mot agglomerationens mikronivå, kontakterna mellan människor som leder till kunskapsöverföring. Trots antaganden om dessa kunskapsbasens ökande betydelse har området hittills varit mindre utforskat.¹⁸ Ett

¹⁴ Martin & Sunley 2011:359

¹⁵ Krugman 2011

¹⁶ Fujita 2010:27

¹⁷ Storper 2011:13

¹⁸ Fujita 2010:27

fält som växt under senare år och där studier särskilt inriktats på den här typen av frågeställningar är den evolutionära ekonomiska geografin (EEG).

Företag attraheras av en blandning av branscher och arbetskraft

Ungefär samtidigt som Krugmans introduktion av centrum-periferimodellen, återupptäcktes urban-ekonomiska arbeten av t.ex. Jane Jacobs från slutet av 1960-talet. Man började nu åter studera om de egenskaper som gör att vissa städer attraherar nya industrier skiljer sig från de egenskaper som gör att andra lyckas behålla mogna industrier. Man har funnit att i likhet med Jacobs tidiga argumentation lockas nya industrier till diversifierade ekonomier och diversifierade arbetsmarknader.



Bild 3: Spelindustrin etablerar sig där det finns kompetens och stimulerande miljöer

De traditionella faktorerna för etablering är inte längre självklara utan andra faktorer får en ökad betydelse. Det kan t ex handla om närhet till grönområden, stimulerande miljöer eller kollektivtrafik snarare än markpris och parkeringsplatser som blir relevant när företag söker etablering.

Ekonomier med diversifierad arbetskraft ger nämligen upphov till innovation. Dessa perspektiv passar väl överens med ekonomen Schumpeters klassiska ramverk inom vilket innovationer definieras som nya kombinationer av gamla idéer, kombinationer som görs möjliga genom kreativ förstörelse.¹⁹ Med denna ingång på frågor om lokalisering, uppkomst och nedläggningar av industrier har ett evolutionärt ekonomisk-geografiskt perspektiv fått allt större genomslag inom lokaliseringsstudier. Inom detta fält har det under senare år vuxit fram en litteratur med fokus på individer och grupper av individers kompetenser (*skills*) och betydelsen av deras lokalisering/mobilitet för ekonomisk utveckling och lokalisering.

De utmärkande dragen för EEG är just intresset för den process genom vilken det ekonomiska landskapet förändras, inifrån över tid. Man lägger fokus på hur ekonomiska

¹⁹ Schumpeter, 1942

strukturer utvecklas ur de mikrobeflut och beteenden som ekonomiska aktörer (individer, företag, organisationer) genomför utan central styrning eller samkoordinering. Det handlar om det ekonomiska landskapets själv-organisering genom en växelverkan av externa faktorer och regionalhistoria eller stigberoende hos dess aktörer. Det ekonomiska landskapet kan alltså ses som ett komplext men föränderligt system.²⁰

Nätverk och kunskapsöverföring är ofta regionala

Ett sätt att studera komplexa system ur ett evolutionärt perspektiv är att analysera hur nätverk mellan aktörer utvecklas över tid. De nätverk som inbegriper t.ex. spinnoffeffekter, avknoppningar, arbetspendling eller sociala nätverk antar ofta en regional dimension eftersom spinnoffer och avknoppningar tenderar att lokaliseras nära moderföretaget, arbetskraftens jobbyten sker inom lokala arbetsmarknader och sociala nätverk för t.ex. kunskapsutbyten tenderar att vara regionala.

Det är möjligt att bedöma vilken effekt kunskapsflöden har för regional utveckling genom att studera styrkan i relationer (*relatedness*) mellan företag och branscher på basis av de tekniker som nyttjas och vilka flöden av humankapital och produkter som sker mellan dem. Genom denna typ av studier har man funnit att kunskapsöverföring framförallt sker mellan företag som är teknologiskt relaterade till varandra. Regioner med en hög grad av sådan relaterad variation tenderar att ha en högre sysselsättningstillväxt. Relationer mellan branscher är en viktig komponent i att attrahera lokalisering av nya branscher till en region, och kan förklara nedgång för andra branscher. I en studie av hur 70 svenska regioners ekonomi utvecklas övertid visar det sig att regioner med stor sannolikhet utvecklar branscher som är teknologiskt relaterade till redan existerande branscher i regionen, vilket stärker hypotesen om ett starkt stigberoende i regionala utvecklingstrender.²¹ Man har kunnat konstatera att arbetskraftsrörlighet inom en och samma bransch inte bidrar till svenska regioners produktivitets- eller sysselsättningstillväxt, utan snarare bidrar till ökad arbetslöshet. Däremot har man kunnat konstatera att arbetskraftsmobilitet mellan relaterade branscher bidrar både till regioners produktivitets- och sysselsättningstillväxt.²²

Forskning kring individer och grupper av individers kompetenser och betydelsen av deras lokalisering/mobilitet för ekonomin har vuxit kraftigt under senare år. I dessa studier poängteras ofta vikten av kunskapsöverföring och matchning för företagens lokalisering och utveckling. Där forskningsfronten nu befinner sig söker man klarlägga mer empiriskt hur olika individuella kompetenser, kompetensackumulation och sociala dimensioner av arbetskrafts mobilitet påverkar företags prestationer och regional tillväxt.

SAMMANFATTNING OCH MÖJLIGA VÄGAR FRAMÅT

Nedan presenteras kort sammanfattande slutsatser från kapitlet som rör mikrobeflut hos företag och individer. I samband med dessa presenteras också förslag till vidare utvecklingssteg.

- Den Nya Ekonomiska Geografin har haft starkt genomslag i policy.
- NEG har fått kritik för att inte vara praktiskt användbar, utan snarare kan användas för att beskriva och analysera möjliga utvecklingsskeenden.

²⁰ Boschma & Martin 2010:6

²¹ Neffke, et al. 2011

²² Boschma et al. 2014:1686

- Nyare forskning visar på vikten av mikrobeflut – individer och företags agerande. Därför är det viktigt att utveckla kunskapen om denna dynamik på lokal och regional nivå, inte bara i konkurrens mellan regioner.
- Kunskapen kring den inomregionala dynamiken är inte fullt utvecklad:
 - Hur påverkas omställningsförmågan på en ort av dess rumsliga struktur?
 - Hur påverkar t ex det geografiska läget förutsättningarna för kompetensförsörjning?
 - Hur kan utbyggnad av infrastruktur och bostäder påverka försörjningen av kvalificerad arbetskraft till en verksamhet?
 - Hur känsliga är företag och arbetstagare för platsens utformning och relation till övrig bebyggelsestruktur?
 - Hur påverkas individer av t ex regionförstoring eller strukturomvandling? Vad kan kommuner och regioner göra för att påverka utvecklingen?

Policy och styrning – tillväxtskapande politik

I det här avsnittet belyses vilka aspekter som är centrala för tillväxtpolitik på lokal och regional nivå samt hur dessa hanteras i policydokument och -processer hos offentliga aktörer.

TILLVÄXTPOLITIK PÅ REGIONAL OCH KOMMUNAL NIVÅ

I de kommunala och regionala organisationerna hanteras frågan om näringslivet i stadsutveckling dels inom lokal respektive regional tillväxtpolitik, dels inom kommunens och regionens lokaliserings- och markanvändningsstrategier. Utvecklingen i form av ökad globalisering, ökad specialisering, ökad konkurrens och en generellt sett högre utbildningsnivå har förändrat förutsättningarna för kommuner och regioner att påverka sin egen utveckling. Globaliseringen innebär också snabbare förändringar, företag och människor som verkar globalt har sällan den lokala platsen i fokus.

Kommuner arbetar med att öka attraktiviteten

Det har blivit svårare att planera en kommuns verksamhet men också svårt att förutspå framtiden. För att möta den här förändringen har kommuner under de senaste decennierna satsat på att öka platsens attraktivitet för att attrahera boende och besökare men också företag och näringsliv. Dessutom har en ökad urbanisering lett till en koncentration av människor och därmed kompetens i städer och framförallt i storstadsområden, på bekostnad av den mer perifera landsbygden. Det leder till en diskussion om strukturomvandling men också till infrastruktursatsningar för att knyta regioner närmare varandra.

Kommunerna möter också ökade krav i planeringen, och det handlar både om formella krav kopplat till lagstiftning men också ökade krav relaterat till service såsom snabb hantering och bemötande. Detta kan stå i kontrast till varandra då planering inte alltid kan ses som något som bör hanteras snabbt enligt önskemål från en aktör.

Hållbar ekonomisk utveckling har varit centralt för tillväxtpolitiken

Tillväxtpolitiken bygger på begreppen hållbar ekonomisk utveckling, ekonomisk tillväxt och regional utveckling som relaterar till liknande och överlappande diskussioner. Även om det finns en omfattande litteratur är det ändå möjligt att skönja ett begränsat antal teman. Dessa handlar om urban dynamik och storstädernas roll som motorer för nationell tillväxt, regionala nätverk och aktörer (snarare än lokala), samt entreprenörskap och mindre företag i kunskaps- och tjänstesektorer. När det gäller forskning kopplad till mindre orter handlar det mer om strukturomvandling.²³

Ekonomisk tillväxt handlar om att göra mer av det man gjort tidigare, göra det mer effektivt utan att förändra aktivitet eller att ställa om produktionen mot mer värdeskapande tjänster och produkter. Det är i första hand de två sistnämnda som är mer långsiktiga hållbara, och bygger på förändring i form av omställning och förnyelse. Tidigare studier²⁴ har pekat på ett antal nyckelfaktorer som en proaktiv tillväxtpolitik bör ta fasta på:

²³ Hermelin & Edwardsson, 2014.

²⁴ Tillväxtanalys 2011

1. Betydelsen av kunskap, teknik och innovationer vilket kan kopplas till förnyelse.
2. Näringslivsdynamik och entreprenörskap, vilket också hänger samman med förnyelse.
3. Internationalisering och stordrift för att anpassa den lokala/regionala ekonomin till en förändrad omvärld.
4. Fungerande institutioner, såsom regelverk och normsystem, vilket snarast kan ses som en grundläggande förutsättning för ovannämnda faktorer.

Andra faktorer än klassiskt ekonomiska har ökat i betydelse

En anledning till att kommuner och regioner arbetar med tillväxtpolitik är för att öka sin motståndskraft gentemot omvärldens förändringar (*Regional economic resilience*). Ekonomisk resiliens handlar inte om stabilitet eller att bevara, utan snarare en förmåga att återhämta sig eller anpassa sig till negativa effekter av skadliga förändringar utifrån eller att dra fördel av snabba positiva förändringar. Intresset ligger i att förstå och analysera ett områdes förmåga till omvandling, omorganisation och omstrukturering så att ekonomisk dynamisk utveckling kan ske, t ex i samband med att en stor arbetsplats lägger ned.²⁵



Bild 4: Västsverige och fordonsindustrin hade tunga år under finanskrisen

Ett sätt att öka den ekonomiska resiliensen är att öka branschbredden inom en plats. Om en plats är allt för starkt kopplad till en enda bransch eller en marknad blir riskerna större, vilket var vad som skedde när fordonskrisen drabbade Västsverige medan övriga tillväxtregioner i Sverige var relativt opåverkade konjunkturmässigt.

Förutom klassiska resurser för ekonomisk tillväxt såsom naturtillgångar, realkapital, finansiellt kapital, arbetskraft och infrastruktur har på senare tid intresset kring ”mjuka” faktorer såsom sociala nätverk, kunskap, lokal attraktivitet, känsla av tillhörighet och traditioner av entreprenörskap fått ta större plats i diskussionerna kring resiliens. Då handlar det mer om samspelet mellan företagen och stadens utveckling och hur dessa stödjer varandra snarare än att kommuner ska arbeta för att ”få företag att stanna”.²⁶

²⁵ Simmie och Martin 2010 i Hermelin & Edwardsson 2014

²⁶ Hermelin & Edwardsson 2014



Bild 5: Lindholmen Science Park

Samarbeten mellan kommuner, regioner, företag och universitet kan stärka den ekonomiska motståndskraften och skapa sociala nätverk och en känsla av tillhörighet. Det kan till exempel vara det samarbete som finns inom Lindholmen Science Park.

Bild: Andrzej Otrębski. Licens: CC BY-SA 3.0

DECENTRALISERAD TILLVÄXTPOLITIK I SVERIGE

En stor del av näringspolitiken formas på statlig eller EU-nivå. Detta gäller lagar, regelverk, implementering av bidrag och subventioner men också sådant som ramverk för regionalt strategiarbete. En stor del av forskningen kring vad som avgör tillväxtnivåer (*determinants of growth*) har också varit inriktad på den statliga nivån och de institutionella spelreglerna, och det är den statliga nivån som forskningen menar är avgörande för tillväxten.²⁷ Även om lagar och regler sätts centralt antas kommuner och regioner ha en viktig roll att fylla, och den anses efter 1980-talets strukturomvandling och 1990-talskrisen ha blivit än mer relevant.²⁸

Från omfördelning till utvecklingspolitik

Sverige har genomgått en utveckling mot en alltmer decentraliserad regional utvecklingspolitik. Från huvudfokus på omfördelning av tillväxt var den än genererats, till främjande av en jämnare fördelning av tillväxtgenererande insatser över hela landet. Denna förändring har skett parallellt med en förskjutning från traditionell näringspolitik kännetecknad av bidrag och subventioner, till en mer entreprenörskapsinriktad tillväxtpolitik där företagsstöd i form av subventioner och bidrag till viss del har ersatts av regelförenklingar och satsningar på forskning och utveckling.²⁹ Tydliga exempel på sådan entreprenörsinriktad och innovationsinriktad regional tillväxtpolitik är de satsningar på att

²⁷ Se t ex Doucouliagos och Ulubasoglu 2006; Waldenström 2003 enligt Tillväxtverket 2011

²⁸ Pierre 2009

²⁹ Jfr Persson 2010

främja framväxten av så kallade regionala industriella kluster.³⁰ Den nutida tillväxtpolitiken är således mer inriktad mot att stimulera ett beteende hos befolkning och företag som främjar tillväxt.



Bild 6: Satsningar på kluster

Inom Västra Götalandsregionen finns en klustersatsning på de fem styrkeområdena life science, hållbar stadsutveckling, miljö, energi och hållbara transporter, sjöfart och det maritima området samt smarta textilier.

Bild: Marcusroos. Licens: CC BY-SA 3.0

Tillväxtpolitiken handlar om stora delar av det offentliga uppdraget

Tillväxtpolitiken har växt sig stark i Sverige under de senaste decennierna, och blev det första tvärväxtpolitiska målet på nationell nivå, alla propositioner skulle granskas utifrån dess bidrag till stärkt ekonomisk tillväxt.³¹ Det finns dock problem med styrningen gällande tillväxtpolitiken, de flesta partier ger tillväxten en stor betydelse men den skapas inte inom ramen för offentlig sektor utan på marknader där politiken inte kan styra och där det också finns de som anser att politiken inte ska styra.

Den politiska styrningen sker istället genom indirekta åtgärder och försök att skapa goda förutsättningar för tillväxt. Eftersom mycket av tillväxtpolitiken ligger utanför den offentliga sektorns händer har staten och kommunerna satsat på att underlätta för de tillväxtskapande krafterna i samhället. Tillväxtpolitik har kommit att handla om infrastruktur, innovation, högre utbildning och forskning, strukturomvandling och sunda offentliga finanser, men också om att arbeta med integration, arbetslöshet och ohälsa då stora grupper av människor som står utanför den tillväxtskapande processen. Det innebär att stora delar av det offentliga välfärdsuppdraget kan kopplas till tillväxtpolitik.³²

³⁰ Tillväxtanalys 2011

³¹ Pierre 2009

³² Pierre 2009

Ekonomisk tillväxt och näringslivspolitik behöver inte ses som ett självändamål utan snarare ett medel för att uppnå andra samhällsmål.³³

De indirekta åtgärder som kommuner arbetar med kan exempelvis handla om att underlätta för företagen på olika sätt, till exempel genom regelverk, men också genom olika stödfunktioner. Åtgärderna kan också handla om att arbeta för en förbättrad infrastruktur eller förbättrad högre utbildning för att öka företagens rekryteringsbas. I och med att åtgärderna sker på ett indirekt sätt blir mycket av tillväxtpolitiken utförd i form av nätverkskontakter³⁴ mellan politik, tjänstmän och företag.



Bild 7: Byggnationen av den förbättrade E45

Förbättringen av väg och järnväg mellan Göteborg och Trollhättan var initierad som ett sätt att underlätta leveranser och kommunikation för Saab. Trots nedläggningen av fabriken byggdes infrastrukturen och kan nu istället öka den ekonomiska motståndskraften i regionen och underlätta pendling i båda riktningar.

Många aktörer är involverade i tillväxtpolitiken

Tillväxtpolitiken berör såväl den kommunala, regionala och statliga nivån och alla kan vara inblandade i liknande frågor vilket kan göra det komplext och svårförståeligt. Tidigare forskning har visat att näringslivsföreträdare anser att den kommunala och regionala nivån spelar stor roll för tillväxtprocessen. Det är på den kommunala nivån som lagar som påverkar företag implementeras och det är här den offentliga servicen i form av regeltillämpning, handläggning och beslut finns. Det är inte alltid enkelt för näringslivsföreträdare att förstå sig på de olika offentliga organisationernas roller och vilken aktör som styr över vilken fråga, t ex mellan den regionala och den kommunala nivån men även inom kommunen. Dessutom har näringsliv och kommun ibland olika geografisk skala där kommunen är en politisk organisation med ansvar för ett avgränsat

³³ Cars 2012

³⁴ jmf Castells nätverkssamhälle

geografiskt område och dess befolkning. Det gäller inte för företag som kan ha verksamhet på vitt skilda platser över hela jorden.³⁵

PLANERINGSSTRATEGIER FÖR ATT FRÄMJA EN POSITIV NÄRINGSLIVSUTVECKLING

De tre storstadsregionerna har alla identifierat en rad faktorer och strategier som de menar är viktiga för att skapa en positiv näringslivsutveckling i regionen. Gemensamt för dessa är att de tar utgångspunkt i omställningen från ett industribaserat till ett kunskaps- och tjänstebaserat näringsliv och vad detta innebär för utmaningar för att skapa socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar utveckling. Några strategiska områden lyfts av alla de tre storstadsregionerna fram som särskilt viktiga faktorer för hur man inom den kommunala planeringen kan arbeta för att skapa en positiv näringslivsutveckling.

Utbildning, infrastruktur och tillgång till mark och lokaler är viktiga faktorer

För det första pekar man på att tillgången på högutbildad arbetskraft är en viktig lokaliseringfaktor för företagen och därmed för att skapa ekonomisk utveckling i regionen. Med detta som utgångspunkt betonas vikten av att skapa goda förutsättningar för högre utbildning och goda möjligheter till ett nära samarbete mellan näringsliv och universitet och högskola. För att åstadkomma detta pekar man bland annat på vikten av att kommunen har beredskap för att utveckla nya verksamhetslokaler i anslutning till miljöer för högre utbildning och forskning. Man pekar också på vikten av att utbildningslokaler etableras i attraktiva lägen och integrerat i befintlig miljö och att det finns ett bra utbud av boende för studenter, med relativt billiga små lägenheter i attraktiva lägen.

Vidare lyfts god infrastruktur fram som en avgörande faktor för att skapa en positiv näringslivsutveckling i regionen. Kunskapsintensiva tjänsteföretag som verkar på en internationell marknad är i behov av goda tåg- och flygförbindelser och infrastrukturen har också en avgörande betydelse för företag inom logistikbranschen. I det regionala utvecklingsarbetet lyfts behovet av en vidgning av arbets- och hemmamarknaden genom regionförstoring fram som en viktig faktor för att skapa en positiv näringslivsutveckling, där snabb och effektiv infrastruktur och god tillgång till kollektivtrafik är avgörande faktorer. Man betonar också vikten av att skapa goda förutsättningar för en effektiv digital kommunikation genom en väl utbyggd digital infrastruktur.

Ytterligare en faktor som lyfts fram som avgörande för att skapa en positiv näringslivsutveckling av alla de tre storstadsregionerna är tillgången på mark och lokaler. För att möta behoven från den växande tjänstesektorn betonas vikten av att kunna erbjuda nya kontor i lägen som attraherar den kvalificerade tjänstesektorn, främst i city och ett antal regionala knutpunkter. Till exempel lyfter Stockholm i detta sammanhang fram city och företagsklustret i Kista, men också områden utanför innerstaden som genomgår förtättnings- och omvandlingsprocesser såsom till exempel området runt Telefonplan. Dessa områden beskrivs som en form av framväxande kunskapskluster, där närheten till andra kunskapsintensiva företag ökar möjligheterna att överföra kunskap information mellan olika verksamheter³⁶. Även Göteborg och Malmö lyfter fram city som en form av

³⁵ Pierre 2009

³⁶ Stockholms läns landsting 2010: 66.

kunskapskluster, där man strävar efter att skapa och utveckla en hög koncentration av kunskapsintensiva tjänsteföretag.

Kommunerna har också andra områden som de pekar på som viktiga faktorer för näringslivsutveckling. Bland annat lyfter Göteborg särskilt fram hamnens strategiska roll som nordens logistikcentrum och pekar på vikten av att kunna erbjuda mark och en god infrastruktur för att kunna utveckla och stärka logistikverksamheten.

Klusterbildningar är centralt inom tillväxtpolitiken

Göteborg pekar också ut ett antal befintliga klusterbildningar, som man avser att stärka och utveckla. Dessa är bioteknik, it, media, design och evenemang³⁷. Även Malmö stad betonar klusterbildningars betydelse och har pekat ut ett antal profilområden som till stor del är kopplade till befintliga klusterbildningar i regionen. Dessa områden är Nya Media, Life Science, Besöksnäring, Cleantech, Handel, Logistik och huvudkontor³⁸. För dessa områden menar man att Malmö har stor möjlighet att nå framgång och man avser därför att särskilt stärka och utveckla dessa områden genom bland annat att prioritera dem vad gäller erbjudanden om goda lokaliseringmöjligheter och genom att satsa på marknadsföring gentemot dessa profilområden. Att främja kluster är också en viktig del av Stockholmsregionens regionplan. OECD har gjort en analys av Stockholmsregionens gröna tillväxt och kommenterar där klusterbildningarna och menar att dessa baseras på ett eller två dominerande företag och att samarbetet därmed blir begränsat.³⁹

Stockholmsregionen betonar särskilt vikten av att vara en attraktiv besöksdestination för att kunna attrahera internationella företag. För att utveckla Stockholm som besöksdestination vill man utveckla och ta tillvara regionens specifika kvaliteter och lyfter i detta sammanhang fram regionens unika resurser i form av närheten mellan storstad, vildmark och skärgård, det nordiska klimatet, ställningen som kunskapsregion, det strategiska läget i Östersjön och tillgången på attraktiva kulturmiljöer⁴⁰.

SAMMANFATTNING OCH MÖJLIGA VÄGAR FRAMÅT

Nedan presenteras kort sammanfattande slutsatser från kapitlet som rör policy och styrning. I samband med dessa presenteras också förslag till vidare utvecklingssteg.

- Kommuner och regioner är i hög grad involverade i att formulera tillväxtpolitik och avser påverka sitt lokala näringsliv, både när det gäller att få fler företag och fler sysselsatta, men också när det gäller att få näringslivet mer hållbart.
- Tillväxtpolitiken som bedrivs innehåller ofta satsningar på attraktivitet, stöd till kluster av företag, satsningar på utbildning och infrastruktur etc.
- Insatserna vilar framförallt på en kunskapsbas av teorier kring strukturomvandling, kunskapsekonomi och skalfördelar.
- I tillväxtpolicy fokuserar kommun och region på utvecklingsuppdraget
- Kunskapen kring de tillväxtskapande processerna är inte fullt utvecklade:

³⁷ Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret 2009:73

³⁸ Malmö Stad Stadsbyggnadskontoret 2014: 32

³⁹ OECD, 2013

⁴⁰ Stockholms läns landsting 2010

- På vilket sätt kan välfärdsuppdraget vara en tydligare del av näringslivspolitikerna?
- Vilket inflytande har politiken på regionens eller kommunens näringsliv?
- Vad har kommuner och regioner för styrmedel och vad är dess begränsningar?
- Vad har den förda politiken för effekter avseende hållbar utveckling? Det kan t ex vara relevant att studera spridning av tillväxt bland befolkningsgrupper, möjligheter för näringslivet att stödja en socialt hållbar utveckling.

Rumslig skala och plats

Det här stycket belyser vilken roll platsen och de regionala sambanden spelar för näringslivets utveckling, samt vad näringslivets lokalisering betyder för platsens och regionens utveckling. Utgångspunkten är en historisk översikt av hur stadsbyggnad och planering har förändrats under 1900-talet och hur den rådande diskursen ser ut avseende näringsliv i stadsutveckling.

PLANERING OCH STADSBYGGNAD

Ett av kommunens starkaste styrinstrument utgörs av det kommunala planmonopolet, det vill säga markanvändningen. Kommunens markanvändningspolitik fastläggs genom planering inom ramen för översikts- och detaljplanering. Denna praktik vilar i hög utsträckning på planeringsteori som omfattar bidrag från flera discipliner men syftar till att beskriva olika aktörers styrning av städernas och regioners rumsliga utveckling, oftast med fokus på offentliga aktörer såsom kommun och region. Samverkansprocesser och affärsdrivna perspektiv har spelat en avgörande roll både inom planeringspraktiken och stads- och planeringsforskningen de senaste decennierna, vilket hänger samman med det som brukar beskrivas som den entreprenöriella vändningen inom planeringen, där planeringen har gått alltmer från att förvalta och fördela stadens resurser till mer entreprenörsinriktade utvecklingsstrategier som ofta bygger på ett tätare samarbete mellan offentliga och privata aktörer, i kombination med ett ökat intresse inom stadsbyggnadsforskningen för att förstå och beskriva de nutida utvidgade urbana strukturernas mekanismer och konfigurationer.

Grundantagandet för fysisk planering och reglering av markanvändning är att väga allmänna behov mot enskilda intressen. Detta sker i ett resurseffektivitetssyfte – att förvalta markresurser på ett klokt sätt – samt i ett rättvisesyfte – att säkra god tillgång till bostäder, arbetsplatser, service och rekreation för befolkningen. Och inte minst för att främja ekonomisk utveckling.

Planeringen skapades som motreaktion på miljöproblem

Den moderna stadsplaneringen som föddes under 1900-talets första halva var en tydlig motreaktion mot de problem som den hastiga industrialiseringen och urbaniseringen hade medfört. I ljuset av industristadens dåliga luft och trånga, mörka miljöer föddes zoneringsidealet där stadens olika funktioner skulle hållas isär. Den akademiska planeringsdebatten kretsade framförallt kring olika typer av idealstäder och fysisk planering sammanföll i stort sett med arkitektens profession. Välkända ideal från den här tiden är t ex Ebenezer Howards trädgårdsstad och le Corbusiers utopiska framtidsstäder.⁴¹

⁴¹ Strömgren 2007



Bild 8: Landala Egnahemsområde

Landala Egnahemsområde och Bagaregården i Göteborg är exempel på Howards trädgårdsstad, ett samhälle med blandad, småskalig bebyggelse ofta med tillhörande trädgårdar.

Framåt 50-talet försköts fokus från stadsplanering som estetisk praktik till vetenskaplig och rationell sådan. Den så kallade rationella planeringen slog igenom och den akademiska debatten fick en mer policyorienterad slagsida, och kom att handla om planerarens roll att ordna och utveckla den befintliga staden snarare än konstruera helt nya städer. (Strömgren 2007) Viktiga inslag handlade om att sortera och strukturera boende, verksamheter och transporter optimalt. Funktionssepareringen hade stort genomslag under den starka tillväxten och urbaniseringen under 1960 och -70-talet. Kollektivtrafik möjliggjorde också resande på ett nytt sätt, och därför blev det möjligt att bo och arbeta på olika platser skilt från varandra. Tanken var att genom att skilja platsers funktioner åt så skulle de kunna optimeras och utformas för en specifik aktivitet.

Bilismen kom att förändra planeringen

Inledningsvis växte förorterna längs kollektivtrafik, men i och med bilismens genomslag på 70-talet minskade incitamenten för att upprätthålla täthet kring just stationslägen. Industrimiljöer har över tid placerats allt längre från funktionsintegrerade urbana miljöer, här är transportsystemets utveckling en tydlig faktor. När bilen blev var mans egendom blev det lätt att arbetskraftsförsörja verksamheter också i stadens periferi och tillgängligheten på arbetskraft ökade markant, dvs. det skedde en kraftig geografisk expansion av de lokala arbetsmarknadsregionerna. Centralt för industrilokalisering ur ett planeringsperspektiv blev istället tekniska krav samt markreserver för expansion. Också mer personal- och besöksintensiv verksamhet ökade i skala och 70-talet har efterlämnat många storskaliga strukturer med stor utbredning, t ex sjukhus och campusmiljöer i utkanten av urbana områden. Under samma period etablerades också externhandel i allt större skala. Det i efterhand tydligaste bidraget från 70- och 80-talets planering var den stora utglesningen genom lokalisering av bostäder i förorter och villaområden, isolerade industrier och externhandel.

Den nutida staden har således genomgått omfattande strukturella förändringar. Dessa förändringar har inneburit att relationen mellan centrum och periferi på många sätt har omformulerats. Det som tidigare betraktats som stadens periferier rymmer idag i stort sett alla

funktioner som vanligtvis kallas urbana och den historiska stadskärnan utgör endast en liten del av den urbana strukturen. Den ökade mobiliteten i samhället har också medfört att många människor rör sig över allt större geografiska områden i sin vardag på väg mellan bostad, arbete och fritidsaktiviteter. Människors rörlighet följer inte stads- och regiongränser och därför kan noder och attraktionspunkter i stadslandskapet som vid första anblicken kan verka externa befinna sig centralt placerade om de betraktas i ett större regionalt sammanhang. Rörligheten innebär också att de faktiska skillnaderna mellan stad och land minskar och i princip alla i vår del av världen är idag en del av det urbana samhället.⁴²

Under det sena 80-talet började såväl utglesningen som bilismen ifrågasättas och denna diskussion har vunnit allt mer mark inom planeringen. Den glesa staden leder till ökade transporter, där det framförallt är miljöpåverkan som har fått ökad uppmärksamhet de senaste åren.⁴³ I det perspektivet är förstas utsläppen av klimatgaser centrala, men också trängselproblematik, buller och partikelhalter i luften. Därtill kommer frågan om marken som resurs per se för jordbruk, grus-/vattentäkter etc, resurser som utarmas genom exploatering. Ett stort problem för planeringen är de ömsesidigt förstärkande effekterna mellan bebyggelse och infrastruktur. Även sociala faktorer har spelat en viktig roll i kritiken av den glesa staden, där den glesa staden har beskrivits som en förlust av stadens klassiska sociala funktioner och en underminering av demokratin.⁴⁴ Att våra städer och regioner under lång tid har planerats efter bilen har lett till ett stärkt bilberoende hos befolkningen. Arbetsplatser som ligger isolerat och utspritt kräver bilburna arbetstagare vilka i sin tur kan välja bostäder utan krav på kollektivtrafik och bidrar till ett ökat kundunderlag för externhandel. Bilberoendet etableras alltså i den fysiska markanvändningen.

Här är det viktigt att hålla trögheten i åtanke. Våra städer kommer också under lång framtid bestå av den byggnadsmassa och transportinfrastruktur som är befintlig nu. Det innebär också att planeringspraktiken till stor del ägnar sig åt att komplettera och ofta förstärka ett befintligt system. En bilfri funktionsintegrerad stadsdel kan förvisso ha förutsättningar att fungera internt, men i relation till resten av stadens funktioner kommer det att ta lång tid att ställa om systemet. I slutändan handlar det om att såväl byggnadsmassa som transportinfrastruktur är stora samhälleliga investeringar som måste förvaltas väl.

⁴² Den nutida stadens förändrade villkor är väl omskrivna inom urbanforskningen. Se till exempel Bruegmann 2005; GUST 1999; Parker 2004; Soja 2000. För svenska exempel se Bergman 2003: 166ff (här med särskilt fokus på handel) Fredriksson 2014 och Wetterberg 1999.

⁴³ se t ex Naturskyddsföreningen 2006

⁴⁴ se t ex Gehl och Gemsø 2004 och Stadsmiljörådet 2004.



Bild 9: Jonsereds Fabriker

I Göteborgsregionen finns flera omvandlingsområden som ligger i "halvcentrala" lägen, i relation till kärnan i centrala Göteborg) där det finns goda förutsättningar att skapa helt nya stadsdelar såsom Forsåker i Mölndal och Jonsereds Fabriker i Partille.

Bild: Mangan02. Licens: CC BY-SA 3.0

Blandstad och minskade transporter är nutidens ideal

Om funktionsseparering och zonerings var en tydlig motreaktion på de problem som den snabba urbaniseringen medförde under början av 1900-talet, så är dagens diskurs präglad av idéer om funktionsintegrering (blandstad), täthet (stadsmässighet) och minskat bil- eller transportberoende. Inom arkitekturen är s.k. nyurbanism ett tydligt exempel på denna diskurs. Det är nu den täta innerstaden som idealiseras och ses som förebildlig, samtidigt som genomslaget för dessa ideal i detaljplanering och byggande kan ifrågasättas.

De förhärskande idealen av funktionsintegrering har dock i första hand fokus på mindre verksamheter såsom kontor, handel och service, medan lokalisering, utformning och gestaltning av större ytkrävande verksamhetsmiljöer är betydligt mindre analyserat och diskuterat inom planeringspraktiken.⁴⁵ De rådande stadsbyggnadsidealerna med fokus på tät innerstad har också ifrågasatts inom den svenska stadsbyggnads- och planeringsforskning, där man pekar på att rådande paradigmer tenderar att exkludera andra typer av urbanitet såsom förort eller villastad.⁴⁶

I såväl svensk som europeisk policy och forskning kan diskussionen om systemperspektiv kopplat till städer förstås som en förlängning av 60-talets rationella planeringsideal. I ett systemperspektiv kan en stad eller region studeras genom sina olika delsystem, t ex energisystem, transportsystem etc, tanken är då att det kan skapar

⁴⁵ Det finns dock inom stadsbyggnadsforskningen relativt omfattande forskning kring hur städernas och regioners utbredning och utformning kan förstås i relation till näringsverksamhetens lokalisering, t ex kring hur handels- och industriområden etablering påverkar den urbana strukturens utveckling. Exempel på sådan forskning är: *E4-staden. Det trafikala stadslandskapet längs E4:an genom Stockholm* (Bergman 2008); *Handelsplats shopping stadsliv - en historik om butiksformer, säljritualer och det moderna stadslivets trivialisering* (Bergman 2003); *Métapolis* (Ascher 1995/2000); *Imagining H-city* (Nielsen/Hemmersam 2004); *Cities Without Cities: An Interpretation of the Zwischenstadt* Sieverts (2003); *Gode Intentioner Og Uregjerlige Byer*, Nielsen (2008); *Towards an Urbanism of Entanglement: Site explorations in polarized Danish urban landscapes* Tietjen (2011).

⁴⁶ Se t ex Tunström 2009, Bradley 2009 och Fredriksson 2014.

synergieffekter mellan de olika systemen genom stadens täthet. Det finns förstås även konfliktytor mellan respektive delsystems interna logik. I planeringsteori har detta systemperspektiv framförallt bidragit med en tydligare förståelse för komplexitet och förändring som knyter an till det mer processororienterade perspektiv som diskuteras nedan.

PROCESSORIENTERAD PLANERING

Intresset för processer återfinns också inom planeringsteori och praktik genom den sk kommunikativa vändningen i slutet av 1900-talet. Denna innebär ett steg bort från synen på planering som välordnad, linjär och expertdriven och öppnar upp för en större mångfald av intressen och drivkrafter⁴⁷. Vändningen är kopplat till Habermas teorier om en kommunikativ rationalitet, som menar att våra erfarenheter präglar vår bild av verkligheten och att det inte går att föreställa sig en objektivitet⁴⁸. Utvecklingen kan ses som en sammansättning av flera samtidiga trender, där medborgarinflytande och förskjutning av den kommunala rådigheten har fått tydligt genomslag. Skiftet kan också förbindas med det som beskrivs som en övergång från 'government' till 'governance', dvs en ökad komplexitet inom samhällsstyrningen som omfattar nya nivåer och aktörer⁴⁹.

Planeringen sker i samverkan

Genomgående för den kommunikativa planeringsteorin är att den ägnar sig åt att beskriva och föreskriva hur olika aktörer bör samspela i planeringen. Planering är i detta perspektiv en social process som definierar och befäster olika värden kopplade till plats utifrån såväl politiker, planerare, entreprenörer, näringsliv och allmänhet. Målet för den kommunikativa planeringen som normativ teori är att planeringsprocesser bör utformas för att nå bred samsyn och samla många aktörer i ett genomförande⁵⁰. I Sverige har detta synsätt fått stort genomslag under 2000-talets praktik och policy. Detta är samstämmigt med omställningsteoriens intresse för nätverksrelationer och visionsskapande.

Fastighetsägarna lyfter upp vikten av samverkan för utveckling, och också svårigheten med rådighet över utveckling och lagstiftning när de skriver: "Ett vanligt missförstånd är att det enbart är kommunen som har ansvar och mandat att driva den lokala utvecklingen". Kommunen äger inte staden. Sveriges stadskärnor är fulla av privatägda fastigheter som sjuder av handel, restauranger, kultur, kontor och bostäder. Staden är vår gemensamma plats och vi måste därför utveckla den tillsammans. Samtidigt befinner sig de som har möjlighet att lagstifta om hur, på vilket sätt och i vilken riktning städerna ska utvecklas i många fall ganska långt ifrån stadens mer vardagliga utmaningar."⁵¹

Samverkan ger otydliga maktförhållanden

Kritiken mot den konsensusinriktade planeringen är att den döljer intressekonflikter och asymmetriska maktförhållanden. I detta sammanhang är inte minst näringslivets affärsmässiga intressen och genomslaget för dessa intressant. Exempel på denna kritik finns inom den postmoderna planeringsteorin som betonar konflikt och meningsskiljaktigheter

⁴⁷ Tornberg 2009

⁴⁸ Habermas 1996, Healey 1997, Innes 1995

⁴⁹ Det finns också mer kritisk forskning som undersöker den entreprenöriella vändningen inom planeringen, se t ex Harvey 1989; Jessop 1998; Peck & Tickell 2002; Ek 2003.

⁵⁰ Velasquez 05, Healey mfl

⁵¹ Fastighetsägarna 2012

framför konsensus⁵². Närliggande är också kritiken av de konsensusinriktade strömningarna inom nutida planering⁵³. I detta perspektiv är den kommunikativa planeringens sökande efter konsensus problematisk då den osynliggör spänningar och intressekonflikter i samhället. Här är det framförallt det mångkulturella samhället och skilda medborgarperspektiv som behöver upp till diskussion inom planprocessen. Planerarprofessionen är också i högsta grad ifrågasatt som exklusiv och planering ses som en distribuerad praktik med många utförare utanför statsapparaten.

Dagens planeringspraktik har tydliga inslag av kommunikativ rationell planering, där flertalet nationella policyaktörer i allt högre utsträckning förespråkar processorienterad och konsensusinriktad planering. Påtagligt för studier inom denna tradition är att dokument och diskurs står i fokus, snarare än utfall. Framgången för en policy mäts i förmågan att ena aktörer snarare än hur den förverkligas och bidrar till hållbar utveckling i en region eller kommun.

KOMMUNALA OCH REGIONALA LOKALISERINGSSTRATEGIER

Planeringsinstrumentet kan fungera som ett verktyg för kommunal utveckling och har olika styrka för kommuner som befinner sig i en expansiv fas och där marknaden bedömer det som ekonomiskt lönsamt att investera. För mindre krympande kommuner kan planeringsinstrumentet användas för att försöka stimulera till att processer sätts igång. Exempelvis genom att synliggöra utvecklingsmöjligheter som kanske tidigare inte varit synliga. Svårigheterna består dock i att någon exploatör måste bedöma att det är intressant att göra investeringen. Tydligt är att olika kommuner har olika möjligheter att utforma en fungerande tillväxtpolitik, vilket bland annat beror på om kommunen är en tillväxtort med ett starkt etableringstryck eller en mindre kommun med minskande befolkning och minskande näringsliv. Utifrån det perspektivet blir det också tydligt att det är svårt för kommunen att enskilt styra utvecklingen och äga frågställningarna, utan att dess uppgift ofta snarare är att verka främjande.

Rätt sak på rätt plats

För att stödja en socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar utveckling har storstadsregionerna tagit fram principer för expansion och nyetablering av verksamheter. Principerna tar utgångspunkt i att olika fysiska förutsättningar kan vara gynnsamma för olika typer och branscher och att man därför ska hitta bästa plats för varje verksamhetslokalisering. Utifrån detta perspektiv pekar man ut ett antal olika typer av områden som var och en kräver olika strategier för verksamhetsetablering. Exempel på sådana strategiska områden är city, regionala knutpunkter, kluster, områden för storindustri och logistik och platser med unika strategiska förutsättningar, såsom hamn- och flygplatsområden.

Den typ av verksamhet som går att integrera med annan bebyggelse, såsom tjänsteföretag och handel avser alla tre storstadskommuner att i första hand placera in anslutning till befintlig bebyggelse. För dessa områden betonas vikten av att sträva efter att skapa en blandning mellan bostäder, institutioner och verksamheter. I strategiska lägen vill

⁵² Sandercook 1998, Allmedningar 2002, Flyvberg 1998

⁵³ Kritiken tar framförallt utgångspunkt i Chantal Mouffes teori om det postpolitiska (2005). Se t ex Grange 2013, 2014, 2015, Fredriksson 2014, Bradley 2009

man skapa möjligheter för handel och service i bottenvåningar, även om det inledningsvis saknas marknadsunderlag, för att möjliggöra för framtida handel. För dessa områden betonas också vikten av att ha ett cykel- och fotgängarperspektiv för att skapa miljöer som attraherar besöksintensiva verksamheter.

Besöksintensiva verksamheter ska lokaliseras i kollektivtrafiknära lägen. Kunskapsintensiva tjänsteföretag avser kommunerna att placera i city och i utpekade regionala knutpunkter. I de regionala knutpunkterna strävar man efter att skapa en hög koncentration av besöksintensiva verksamheter såsom kontor och handel, med ett relativt brett utbud av sällanköpshandel. I Stockholmsregionen har man till exempel pekat ut ett antal ”regionala stadskärnor”⁵⁴, som ska avlasta Stockholms city och göra regionen mer flerkärnig och Göteborg pekar förutom city ut Frölunda Torg, Gamlestan, Backaplan och Angereds centrum som strategiska regionala knutpunkter⁵⁵.

För lokalisering av handel har kommunerna utarbetat särskilda strategier, som syftar till att belysa handeln utifrån ett socialt perspektiv, med fokus på att öka tillgängligheten till dagligvaror för hushåll utan bil och stärka lokala mötesplatser, utifrån ett miljömässigt perspektiv, med fokus på att minimera miljöeffekter och transporter, och utifrån ett ekonomiskt perspektiv, med fokus på att ta tillvara och stärka handelns olika förutsättningar och skapa synergieffekter. Särskilt betonas vikten av ett tillgänglighets- och närhetsperspektiv, där lokaliseringen kan bidra till positiva synergieffekter och kunna skapa förutsättningar för en god kollektivtrafikförsörjning.

Med detta som utgångspunkt betonas att man ska bygga vidare på befintlig handelsstruktur och undvika utspridning av handel i industriområden. Man pekar således på att handelsetableringar i första hand ska lokaliseras i befintlig stadsstruktur, gärna i anslutning till existerande torg, centrumbildningar eller stationsnära lägen, medan nya verksamhetsområden och etablering av handel i verksamhetsområden ska undvikas. City beskrivs som ett överordnat handelscentrum som ska stärkas och utvecklas, men också kompletteras och avlastas av större stadsdels- och regiondelscentrum som har en god kollektivtrafikförsörjning och en hög servicenivå när det gäller sällanköpsutbud. Fastighetsägarna och Svensk Handel uppmanar också kommunerna att ha tydliga policier för handel och att inte överlåta planering av handelns platser på handlare eller enskilda fastighetsbolag. De menar att med tydliga politiska riktlinjer med bra lägen och tydliga villkor för funktioner inom handeln, en utspridning av handeln gynnas såväl handlare, fastighetsägare och kunder.⁵⁶

Branschorganisationerna är mer positivt inställda till bilen

Fastighetsägarnas och Svensk Handels strategier för stadskärnor skiljer sig från de kommunala dokumenten och säger att man ska ha en positiv hantering av bilen och kombinera biltillgänglighet med promenadstad.⁵⁷ Västsvenska handelskammaren är inne på samma sak, de menar att näringslivet ser bra kollektivtrafik och bra möjligheter för bilen som viktiga vid lokalisering.⁵⁸

⁵⁴ Stockholms läns landsting 2014

⁵⁵ Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret 2009: 73.

⁵⁶ Svensk Handel, Fastighetsägarna och Stadsliv AB 2015

⁵⁷ Svensk Handel, Fastighetsägarna och Stadsliv AB, 2015

⁵⁸ Västsvenska Handelskammaren 2015

Fastighetsägarna och Svensk Handel menar att trots att forskning och medborgarnas efterfrågan pekar på att urbanitet och stadsliv är centralt, går utvecklingen ofta i motsatt riktning genom en utspridning av handelsområden. De menar att det behövs både bättre tillgänglighet till stadskärnorna, högre utbud och starkare samordning mellan kommun, fastighetsägare och handlare.⁵⁹ De pekar också på vikten av att en lösning för en storstadskommun inte är lämplig för en mindre ort, och att det är bättre att värna en lönsam handel med mindre volym än att försöka konkurrera med storstadens utbud.⁶⁰

Lokal service är viktig

För att säkerställa tillgång till god lokal service för alla och för att stärka lokala mötesplatser betonas också vikten att stärka de lokala torgen. Detta är särskilt angeläget då den generella utvecklingstendensen inom handeln är att handeln alltmer koncentreras i city och till särskilda handelsområden, medan handeln i bostadsområden minskar. Vad avser volymhandel är efterfrågan på nyetablering stor, men man betonar vikten av att inte samlokalisera volymhandel med företag med behov av framkomlighet för godstransporter, såsom transport- och logistikverksamhet, då besöksintensiteten skapar konkurrens om utrymmet på vägarna. För att skapa förutsättningar för effektiva trafiklösningar och underlag för kollektivtrafik avser man istället att koncentrera volymhandeln inom och i anslutning till befintliga handelsområden⁶¹. Det kan också vara så, vilket Fastighetsägarna lyfter, att handelssektorn står inför en betydande omvandling i och med utvecklingen av e-handel, och att antalet kvadratmeter handelsyta nu befinner sig på ett maximum.⁶²

Hamn och logistikcentrum lyfts som unika områden

Storstadsregionerna arbetar med principer för unika områden, som har en strategisk roll och unika fysiska förutsättningar eller en unik infrastruktur som ger fördelar för en viss typ av verksamheter. Till exempel lyfter Göteborg fram hamnområden, flygplatsområden och industriområden som ligger längs strategiskt viktiga logistikleder utifrån detta perspektiv⁶³. Även Malmö lyfter fram hamnens strategiska roll som logistikcenter med gods- och containerterminal⁶⁴.

För lokalisering av störande industriverksamhet hänvisar man i första hand till befintliga verksamhetsområden, där man både ser möjligheter till förtätning och utbyggnad. I områden med storindustri och logistikverksamhet pekar på att det är viktigt att behålla en buffert till bostäder för att inte begränsa industriverksamhetens möjligheter eller störa bostadsområden. För etablering av nya verksamhetsområden betonas vikten av att de placeras med hänsyn till befintlig infrastruktur.

Kommunerna pekar på vikten av att inte upplåta mark i industriområden till verksamheter som skulle kunna lokaliseras inom andra områden, utan att prioritera de verksamheter som är störande, innebär risker, är ytkrävande eller i särskilt behov av god framkomlighet för godstransporter till dessa områden. Varje etablering ska således alltid i första hand prövas om den kan etableras integrerat med annan typ av bebyggelse, både för

⁵⁹ Svensk Handel, Fastighetsägarna och Stadsliv AB 2015

⁶⁰ Svensk Handel, Fastighetsägarna och Stadsliv AB 2015

⁶¹ Göteborgs stad 2010

⁶² Fastighetsägarna 2015

⁶³ Göteborgs stad 2010

⁶⁴ Malmö Stad Stadsbyggnadskontoret 2014

att man eftersträvar att skapa en blandning mellan bostäder och verksamheter och för att tillgången till industrimark är begränsad och behöver reserveras för den typ av verksamhet som inte kan lokaliseras någon annanstans.

Man lyfter också i den kommunala planeringen av näringsverksamheter fram att det är viktigt att hitta lösningar för den typ av verksamheter som normalt förläggs i småindustriområden, då det är brist på lokaliseringmöjligheter för denna typ av verksamheter. Detta förstärks ytterligare av att många centralt belägna småindustriområden, såsom till exempel Ringön i Göteborg, idag står inför omfattande omvandlingsprocesser som driver upp prisnivån i områdena, vilket kommer innebära många av de verksamheter som idag finns i områdena kommer behöva hitta nya lägen.

SAMMANFATTNING OCH MÖJLIGA VÄGAR FRAMÅT

Nedan presenteras kort sammanfattande slutsatser från kapitlet som rör rumslig skala och plats. I samband med dessa presenteras också förslag till vidare utvecklingssteg.

- Markanvändning är ett viktigt policyinstrument för att påverka näringslivsutvecklingen.
- I plan- och markanvändningsrelaterad policy har storstadskommunerna och regionerna utarbetat olika principer för ett antal strategiska områden, såsom city, regionala knutpunkter, kluster, industriområden och hamnområden, för att hitta bästa plats för varje verksamhetslokalisering.
- Kunskapen kring stadsbyggnads- och planeringsteori kan ytterligare utvecklas:
 - Vilka effekter har planering och policy på näringslivsutveckling?
 - Vad är hållbarhetskONSEKVENSerna av förd politik och planering? Det finns detaljerade principer för planering av näringsverksamheter, men hur följs dessa genom planprocessen och hur når man de uppsatta hållbarhetsmålen?
 - Vilken roll har olika aktörer – företag och individer – i planeringsprocessen och näringslivsutvecklingen?
 - Vad har platsen för betydelse för näringslivsutvecklingen och vilken roll spelar den inom regionala dynamiken?
 - Avslutningsvis finns inom planeringspraktiken en bred konsensus kring vad hållbar utveckling innebär. Denna konsensus skulle behöva ifrågasättas och breddas utifrån mer systemomställande perspektiv. Om den hållbara utvecklingen ska tas på allvar behövs sannolikt såväl planeringsprocess som beslutsprocess utvecklas och metoder för att jämbördigt behandla dessa utarbetas.

Förändring och systemomställning

En central fråga för de parter som har medverkat i framtagandet av den här rapporten är hur vi nyttjar kunskap för att utveckla policy och planering. Projektet intresserar sig för komplexa förändringsprocesser. För att kunna belysa förändring på systemnivå och beskriva sammanflätningen av befintlig bebyggelse, näringsstruktur, politik och mänskligt beteende använder vi här ett teoretiskt ramverk som kallas omställningsteori, på engelska transition theory eller transition studies. Omställningsteori kan vara ett perspektiv för att stödja kommuner och regioner att nå sina hållbarhetsmål och för att arbeta med mer systemomställande hållbarhetsperspektiv.

Den här typen av forskning intresserar sig för hur man analyserar och praktiskt arbetar för omställning mot ett mer hållbart samhälle. För att adressera komplexiteten i utmaningen använder man ett systemperspektiv, och beskriver omställningen i termer av systeminnovation. Detta innebär att det inte är den enskilda lösningen i form av ny teknik eller praktik som är intressant, utan det komplex av samhällsliga förändringsprocesser som krävs för att lösningen ska kunna utvecklas och implementeras. Ambitionen inom omställningsteori är att tackla särskilt svårlösta eller elakartade problem som hindrar utvecklingen mot ett mer hållbart samhälle. De här problemens tröghet speglas av deras sammanflätning med sociala normer och strukturer, den så kallade ”regimen”. Resultatet är ett socialt, ekonomiskt och teknologiskt stigberoende, dvs en inlåsning i specifika utvecklingsmönster som är väldigt svåra att förändra.

Ett tydligt sådant sammanhang är bilismnormen. I ett tidigare stycke har konsekvenserna för markanvändningen lyfts, men det är viktigt att synliggöra att detta också hänger samman med tidigare skattesubventioner för bilpendling, med investeringar i just bilar och bilinfrastuktur, som hänger samman med normer och värderingar samt med föreställningar om det egna och andras resande. Att ta sig an utmaningen med att minska bilismen mot bakgrund av den negativa klimat- och närmiljöpåverkan är en oerhört långsam förändringsprocess eftersom det inte bara räcker med att byta ut bilarna. Inte heller räcker det att lokalisera bostäder nära kollektivtrafik så länge arbetsplatser och service, målpunkterna, i första hand är tillgängliga via bil. Så länge som det är ekonomiskt lönsamt för individen, genom att bilen gör att fler jobb är tillgängliga med mindre tidsinsats, så är det svårt att bryta stigberoendet. På individnivå finns också starkt rotade föreställningar om frihet förknippat med bilen, och i policy har biltillgänglighet varit förknippad tillväxt och attraktivitet för handel.

En radikal omställning krävs för att mena allvar med hållbar utveckling

Utmaningarna kring bilismkomplexet tydliggör att omställning mot hållbar utveckling kräver en radikal förändring på ett flertal nivåer i samhället. Omställningen innefattar innovation, implementering och användning av nya tekniska och sociala innovationer som kräver förändringar i sättet vi definierar och löser problem samt i legala, ekonomiska och

sociala institutioner för att den nya innovationen ska integreras i samhället. Den omfattande förändring som en systemomställning innebär betyder att det är en lång process som sträcker sig över 40-50 år.⁶⁵

OLIKA PERSPEKTIV INOM OMSTÄLLNINGSTEORI

Inom fältet omställningsteori finns det många perspektiv och här kommer vi att redogöra för några som vi bedömer relevanta för temat näringsliv i stadsutveckling.

Systemomställning - flernivåperspektivet

Ett perspektiv som erbjuds inom omställningsteori är det sk flernivåperspektivet, Multi-level perspective (MLP). Flernivåperspektivet är ett analytiskt ramverk indelat i tre nivåer, landskap, regim och nisch. Enligt perspektivet måste processer på de här tre nivåerna vara i linje med varandra för att en systemomställning ska kunna ske (se bild nedan). Begreppet regim används för konventionell och dominant socio-teknisk praktik som resulterar i struktur och stabilitet, vilket exemplifierats i inledningen ovan. På nischnivån finns ett antal experimentella aktiviteter, allt ifrån forskning och utveckling till demonstration som skiljer sig radikalt från den konventionella regimen. Den radikala karaktären hos dessa experimentella aktiviteter innebär att de oftast möts av motstånd från regimen. En handelsplats som inte erbjuder stora parkeringsplatser i syfte att främja kollektivt resande riskerar att förlora stora kundgrupper eftersom konsumtion är starkt förknippat med att transportera varor i bil. Som led av motståndet från den dominanta regimen så grupperar sig ofta de framgångsrika radikala innovativa aktörerna i nischer, det vill säga en skyddad plats där utveckling genereras genom samarbete i nätverk och skapande av gemensamma förväntningar, visioner och lärdomar. I detta sammanhang kan en nisch utgöra en geografisk plats där kommunala planerare, fastighetsägare och företag på platsen etablerar en särskild förståelse och gemensam vision för utvecklingen. Om vi fortsätter att tänka kring handel som exempel kan det handla om att locka kunder till nya områden som saknar god tillgänglighet med bil genom att samla unika småskaliga kaféer och butiker i en lågt exploaterad kulturmiljö, Magasinsgatan i Göteborg skulle kunna vara ett sådant exempel. I dagens starka idealisering av täta och historiska innerstadsmiljöer är det lätt att glömma hur radikal en sådan fastighetsutvecklingsstrategi framstod för 30 år sedan.

För att ett regimskifte ska äga rum krävs oftast landskapsförändring vid sidan om nischutveckling. Landskapsnivån är de ekonomiska, politiska och ekologiska system som utgör regimen och nischens kontext. Exempel på sådana landskapsförändringar som samspelar med exemplet ovan kring innerstadsutveckling är kunskap om klimatförändringar och bilismens miljöpåverkan samt den kraftiga urbaniseringen vilken har skapat ett högre tryck på urbana miljöer. Förändringar på landskapsnivå kan skapa regiminstabilitet, ifrågasätta rådande policy och praktik, som i sin tur skapar möjligheter för nischer att utvecklas och i vissa fall ersätta en regim⁶⁶.

Flernivåperspektivets potentiella bidrag till den här studien är att det erbjuder ett sätt att strukturera och analysera problem som t ex handel och dess relaterade institutionella

⁶⁵ Geels & Schot, 2007; Grin, Rotmans, & Schot, 2010

⁶⁶ Geels & Raven, 2006; Geels & Schot, 2007

struktur (regim/regimer) ger upphov till samt möjliga lösningar till problemen (nischinnovationer) och hur de skulle kunna utvecklas.⁶⁷

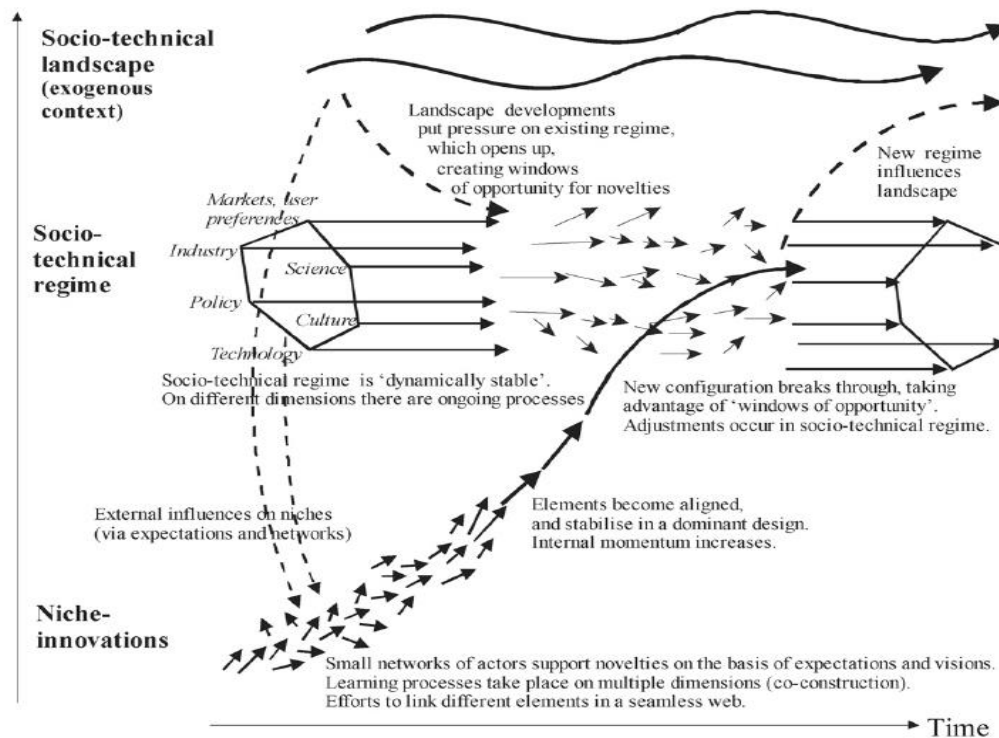


Bild 10: Illustration av multi-levelperspektivet

Källa: Geels (2002)

Omställningsprocesser på nischnivå

Det finns två analytiska ramverk som fokuserar på enskilda innovativa lösningar och hur de utvecklas, dvs de aktiviteter som sker på nischnivå enligt flernivåperspektivet. Det första ramverket handlar om strategiskt arbetet på nischnivå, på engelska "strategic niche management" (SNM). Inom SNM analyseras utvecklingen genom att fokusera på tre typer av innovationsprocesser och deras samspel. Den första processen är *nätverksutveckling*, dvs hur nätverket utvecklas för de aktörer som aktivt skapar den innovativa lösningen. En process där relationer etableras mellan olika aktörer som arbetar i samma riktning är positiv för att den nya lösningen ska få genomslag.

Den andra processanalysen inom SNM undersöker hur förväntningar och visioner formuleras. Gemensamma och positiva förväntningar som också bekräftas genom olika typer av försök eller pilotprojekt är gynnsamt för utvecklingen och skapar stöd för att ett nytt arbetssätt ska få genomslag i större skala. Det sker t ex i form av ökad legitimitet och involvering av fler aktörer eller ökad investeringsvilja.

Den tredje typen processen som analyseras inom SNM ser till lärandeprocesser. Här definieras olika typer av lärandeprocesser, "single-loop" som inte ifrågasätter gängse synsätt samt "double-loop" som förhåller sig kritiskt till gängse synsätt. Inom SNM ses den

⁶⁷ Se tex Mike Hodson & Marvin, 2010; Nææss & Vogel, 2012

senare som mer gynnsam för hållbar utveckling då det innebär tydligare brott mot eventuella inlåsningar i ohållbara mönster.

Dessa här processer (nätverk, vision, ärande) kan inte enskilt bidra till förståelse kring omställning mot hållbarhet. De behöver varandra i samverkan. Inom planering och näringslivsutveckling kan SNM bredda förståelsen för hur t ex ett innovativt byggkonsortium tillsammans med kommunen hittar nya arbetssätt som bryter mot traditionell planering. Förutsättningarna för att det ska lyckas bedöms enligt SNM av den grad aktörerna som driver projektet samverkar i ett tajt nätverk, om de har en gemensam förväntning/vision och till vilken grad den delas, och om de lär sig av varandra, mellan projekt och vilken typ av lärande processer som bedrivs. Till exempel skulle pilotprojekten inom Centrala Älvstaden i Göteborg, såsom bastun och det allmänna kunna lyftas fram som experiment inom SNM.

Sammanfattningsvis bedöms innovationsprocessen inom SNM utifrån kvalitén på de här processerna, deras samspel samt förmåga att få ytterligare stöd i form av t ex finansiella incitament. Dessa faktorer definierar innovationens möjlighet att utvecklas och implementeras i samhället (se figur X). Oftast så är analysen på nisch-nivå del av en bredare analys av flernivåperspektivet, vilket krävs för att få en helhetsbild av de förutsättningar som finns för att nya idéer eller arbetssätt ska utvecklas i en vidare kontext av regim och landskapsprocesser.⁶⁸

Det bör vara möjligt att applicera SNM för att analysera processen för hur en idé om en radikalt ny detaljplan läggs fram, och eventuellt utvecklas och implementeras. Den första processen kring nätverksbygge motsvaras av att locka anhängare till den nya idén. Idén innefattar ofta ett löfte eller förväntning av vad den ska resultera i. Om aktörerna är framgångsrika så knådas detta löfte fram till en gemensam vision. Utveckling av en gemensam vision som delas av flera är givetvis centralt i t ex programhandlingar. Lärdomar kan dras från tester med den nya planen i mindre skala (en specifik sektor och/eller geografiskt område), vilket sannolikt kommer att påverka både förväntningar och vision samt riktning för fortsatt utveckling av idén. En stärkt analys av lärande och förståelse för hur idéer och insikter kan bryta mot gängse normer och praktik i planeringssammanhang skulle kunna berika förståelsen för hur stadsbyggnad kan bidra till samhällsomställning och nyskapande stadsbyggnad. I plansammanhanget blir också regimens inflytande tydligt genom kommunal parkeringspolicy, fastighetsägarnas avkastningskrav etc. Detta illustreras i Figur X nedan.

⁶⁸ Geels & Raven, 2006, Raven 2005

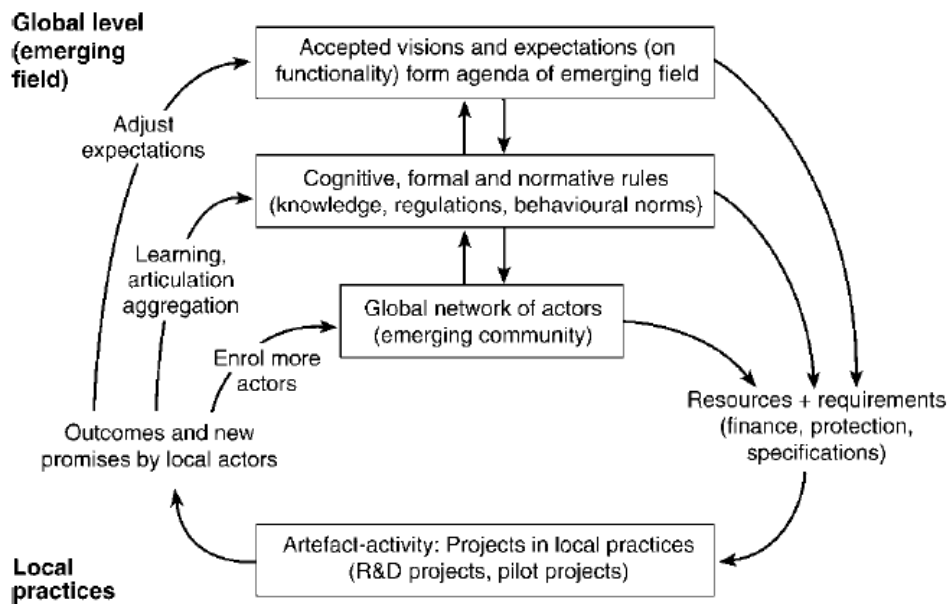


Bild 11: Illustrationen baseras på Dynamics of niche development processes according to SNM.

Källa: Geels and Raven, 2006

Att styra mot hållbar utveckling – transition management

En grundläggande utmaning för att nå hållbar utveckling är ofta att problem och möjliga lösningar inte är gemensamt definierade. Här finns ett mer praktiskt perspektiv kring styrning för omställning, på engelska ”transition management” (TM), som erbjuder vägledning för hur en omställningsprocess kan struktureras. Detta är i sig en ny typ av planerings- eller governanceprocess och skulle i detta sammanhang t ex kunna appliceras på en plats, en större geografi eller en bransch.

TM är dels ett analytiskt och ett praktiskt verktyg som syftar till att möjliggöra en omställning mot ett mer hållbart samhälle genom att påverka gängse policy praktik⁶⁹. Perspektivet utgår från grundläggande omställningsteoretiska insikter, flernivå- och nischperspektiv samt empiriska studier. Detta sammanfattas i sex principer för omställning samt fyra interventionstyper för att operationalisera dessa. Inom TM struktureras dess i ett flertal steg och relaterade aktiviteter som definieras som ömsesidigt drivande för hållbar utveckling.⁷⁰

Implementering av dessa steg kan beskrivas mycket kortfattat i sju steg som visualiserats i figur X nedan.

1. ”Setting the scene”: skapa en så kallad ”omställningsgrupp” (transition team) som ska driva omställningsprocessen och integrera den i den lokala kontexten (staden, regionen).
2. ”Exploring”: omställningsgruppen ska skapa sig insikt i den urbana/regionala dynamiken samt definiera en heterogen grupp aktörer som kan bidra till förändringen och medverka på en så kallad omställningsarena (transition arena).

⁶⁹ Loorbach 2007

⁷⁰ Nevens, Frantzeskaki, Gorissen, & Loorbach, 2013; Roorda, Steenbergen, & Wittmayer, 2012

3. "Framing challenges": aktörerna som medverkar i omställningsarenan definierar ett gemensamt problem för omställningen.
4. "Envisioning": omställningsarenan arbetar fram en gemensam vision för en framtida hållbar stad eller region.
5. "Reconnecting": omställningsarenan utvecklar olika strategiska omställningsvägar för hur visionen kan nås, inklusive fundamentala förändringar och aktiviteter som krävs på lång och kort sikt, genom en så kallad "back casting". Dessutom sammanfattas problem, vision och omställningsväg i en omställningsagenda (transition agenda).
6. "Engaging and anchoring": omställningsagendan kommuniceras till allmänheten för att engagera en större grupp människor samt förankra och anpassa den till andras agendor och verksamheter.
7. "Getting into action": omställningsexperiment, det vill säga radikala innovationsaktiviteter som ligger i linje med omställningsagendan, initieras eller anpassas. Detta medför att fler aktörer engageras och man tar fasta på lärdomar för vidare strategisk utveckling av omställningsprocessen.

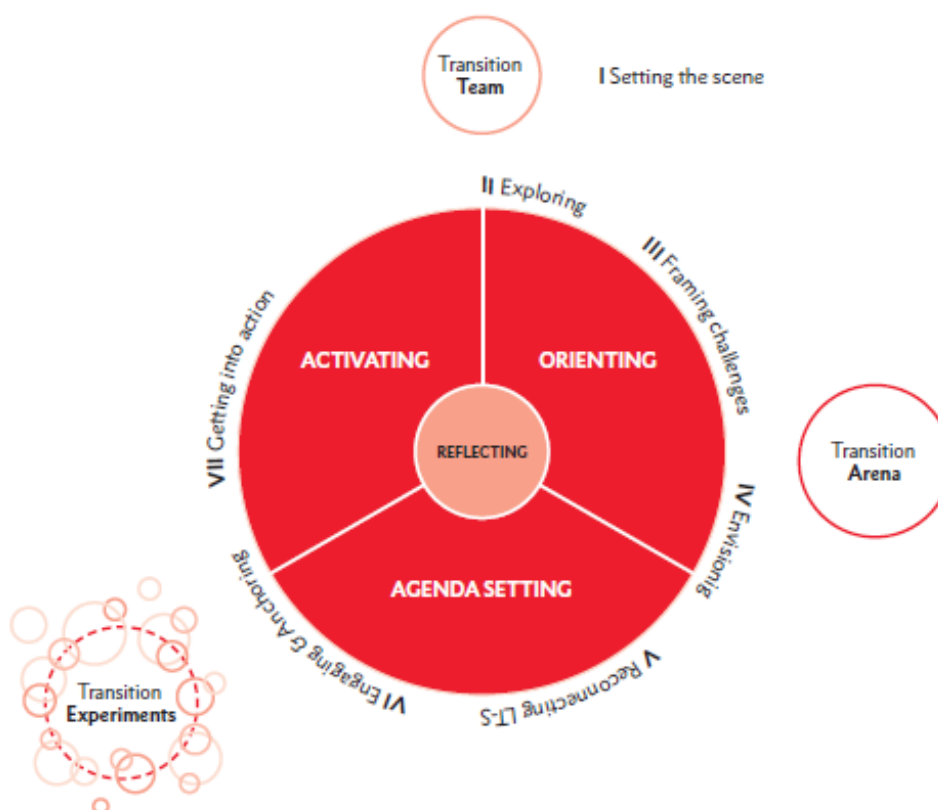


Bild 12: Transition management i praktiken, sammanfattat i sju steg

Det är en lärandeprocess där reflektion är centralt för att kunna revidera omställningsagendan och hålla långsiktigt fokus på hållbarhet⁷¹. En liknande metod har använts inom Centrala Älvstadens satsning på innovationslabb där en liten gruppering med blandade aktörer utvecklar nya idéer för stadsutveckling.

⁷¹ Nevens et al., 2013; Roorda et al., 2012

Vad kan då denna vägledning för styrning mot omställning erbjuda temat näringsliv i stadsutvecklingen? Metoden och analysen kan t ex appliceras på en särskild plats, t ex i anslutning till ett planarbete, för att engagera aktörer i arbetet att definiera och prioritera problem och lösningar, dvs nischinnovationer. Ett liknande arbete genomförs nu inom Centrala Älvstadens satsning på Utmaningsdrivna innovationslabbar, där ett flertal aktörer utanför den kommunala organisationen involveras i att utveckla nya idéer och lösningar. Då radikala omställningar tar lång tid så kräver metoden en långsiktig politik samt engagemang som stöttar denna omställningspraktik för att den ska ha möjlighet att ge utdelning. Metoden ger heller inga garantier om hållbar utveckling, snarare en möjlighet att påverka utvecklingen i vad man tror är en positiv riktning. Detta har att göra med omställningsprocessens komplexitet som bygger på ett stort antal sociala, ekonomiska, politiska och tekniska faktorer som är i ömsesidigt beroende och konstant förändring vilket gör framtida utveckling näst intill omöjligt att förutsäga.

Sett i ett stadsutvecklingssammanhang så har Transition management fördelar framför andra omställningsperspektiv eftersom det är anpassat till problemformulering och lösning inom ett geografiskt område liksom en stad eller region. En annan fördel är att det i större utsträckning är öppet för social innovation än andra omställningsperspektiv som ofta präglas av starkt teknikfokus. En begränsning med metoden är att den är utformad för att lösa hållbarhetsproblem inte policyproblem i största allmänhet, dvs metoden kräver en snävare frågeställning att adressera än planeringspraktik och näringsliv i allmänhet. I teorin kan dock metoden ses som en alternativ planeringspraktik som man skulle kunna experimentera med, dra lärdom av om och anpassa efter behov i linje med SNM perspektivet presenterat ovan.

Eftersom metoden är avsedd för förnyelse och normbrott – innovation – så fungerar den för att adressera utmaningar som är starkt stigberoende. Här skulle kommunala och regionala klustersatsningar kunna utgöra exempel på stigberoende inom policy. Klustersatsningar tenderar att skjuta till ytterligare resurser till redan befintliga styrkeområden, dvs verkar för att upprätthålla ett befintligt system snarare än bidra till systemomställning.

FORSKNINGSFRONTEN INOM OMSTÄLLNINGSTEORI FÖR STADSUTVECKLING

Omställningsteori har i viss utsträckning applicerats inom stadsutveckling, och en tydlig slutsats är att teorierna är mest relevanta om de kan knytas till tydliga teknikområden. I tidigare forskning är exemplen på tillämpning inom social innovation, dvs innovativa organisationer, policy, processer och idéer, tämligen begränsad. Det finns därför mycket att vinna på i att utveckla teorierna speciellt för den typ av teman som näringsliv i stadsutveckling utgör.

Utmaningar med urban omställning

Utveckling av den här forskningen tog fart efter introduktionen av den geografiska dimensionen i omställningslitteraturen⁷². En av de största utmaningarna är *den ökade*

⁷² T ex Coenen, Benneworth, & Truffer, 2012

komplexiteten i och med att omställning av en urban miljö innebär en omställning på flera nivåer. I traditionella omställningsanalyser inom flernivå- och nischperspektiven har man fokuserat på(/isolerat) ett system eller en industriell sektor, t ex energisektorn eller transportsektorn.⁷³ Komplexiteten ökar om man ser till hållbar omställning av ett geografiskt område, t ex en stad. En urban omställning innefattar flera sektorer och flera aktörer på flera politiska nivåer. Det här innebär en konceptuell utmaning då urban omställning måste undersökas på olika nivåer för att kunna förstå omställningens förankring och utveckling i det geografiska området, t ex relationen mellan olika nischer och regimer.⁷⁴ Frågan är om omställningsteoretiska ramverk, liksom flernivåperspektivet, kan anpassas för att kunna analysera en sådan omställningsdynamik som äger rum på flera nivåer i flera sammanlänkade system liksom i en stad.⁷⁵

En andra utmaning har att göra med *utveckling och uppskalning av urbana innovationer*. För att skapa nya urbana potentiellt hållbara innovationer och sprida dem krävs nya sätt att identifiera, stötta och skala upp dessa innovationer som inte är baserade på traditionella omställningsperspektiv som har fokus på teknikutveckling och marknadsintroduktion⁷⁶. Hur ser dessa aktiviteter ut och vilka styrningsmekanismer krävs?⁷⁷

En tredje utmaning handlar om *översättning mellan olika aktörsnivåer*. För att skapa hållbar urban utveckling krävs det att hållbar praktik och vision på nationell nivå översätts och förankras i lokal kontext och visionsbyggande utan att tappa engagemang för korta och långsiktiga aktiviteter.⁷⁸

Att alla jämställt med hållbarhetsdimensionerna är utmanande

Transition Managementforskarna har presenterat en ansats för styrning mot omställning i städer, så kallade ”Urban Transition Labs” (UTL).⁷⁹ UTL är ett försök att i städer gemensamt ta fram innovativa utvecklingsscenarier och processer på ett normbrytande sätt. Dessa metoder hanterar oftast ett hållbarhetsmål i taget, i kontrast mot ett bredare perspektiv på urban omställning, där man har flera parallella mål för hållbarhet som de måste uppnå. Hodson och Marvin konstaterar att den stora utmaningen är att arbeta med alla hållbarhetsdimensionerna i omställning av staden.⁸⁰

Urban transition Labs har prövats i EU FP7 projektet Mitigation in Urban areas: Solutions for Innovative Cities (MUSIC), dock med fokus på koldioxidminskning. På så sätt ses UTL som en nisch för governance i städer, dvs ett experiment med en ny policy struktur för utveckling av hållbara städer. Detta är exempel på en ambition att integrera transition management/UTL i stadens politiska system.

Enligt Naess och Vogel som också tenderar att fokusera på miljömässig hållbarhet, innebär komplexiteten i stadsutvecklingen att vi aldrig kommer att nå en idealbild då full hållbarhet finns på alla plan.⁸¹ För att nå bästa möjliga scenario så föreslår de att vi inte

⁷³ Grin et al., 2010; Markard, Raven, & Truffer, 2012

⁷⁴ Coenen and Truffer 2012: 369, Truffer and Coenen 2012:9, Coenen et al 2012: 973, Spath and Roracher 2012:476, Rauws and de Roo 2011:274, Nevens et al 2013:113

⁷⁵ Nevens et al., 2013

⁷⁶ Bulkeley & Castán Broto, 2013; Maassen, 2012:447

⁷⁷ Nevens et al., 2013

⁷⁸ M Hodson & Marvin, 2012

⁷⁹ Nevens m.fl. (2013)

⁸⁰ M Hodson & Marvin, 2012:435; se även Nevens et al., 2013

⁸¹ Naess och Vogel, 2012

enbart ska fokusera på utvecklingen av enstaka nischinnovationer, vi ska komplementera denna utveckling med att introducera hållbarhetskriterier för att öka potentiellt hållbar utveckling. Genom att förlita sig till gemensamma och detaljerade hållbarhetskriterier/indikatorer om vad som är bra respektive dåligt kan stimulera hållbar utveckling genom att straffa ohållbara element i stadsplaneringen och stimulera mer hållbara element. Hur man på bästa sätt kan utforma dessa hållbarhetskriterier så att man tar hänsyn till så många aspekter som möjligt, liksom de multipla målen i stadsplanering, är inte definierat av Naess och Vogel.

Omställningsteori kan också tillföra ett mer kritiskt perspektiv kring hur visioner och nätverk stärker eller motsätter sig gängse praktik och i vilken grad en utveckling är innovativ och skapar nya värden för samhället. Flernivå- och nischperspektiven bidrar även med att identifiera barriärer och möjliga åtgärder för att en innovation, i det här sammanhanget ett nytt arbetssätt eller policy, kan spridas och etableras i större skala. I planeringssammanhang är förstås även befintlig bebyggelse och infrastruktur påtagliga hinder för radikal förnyelse, och en styrka hos omställningsteori är att perspektivet adresserar artefakter och fysiska strukturer i högre utsträckning än t ex diskursanalytiska teorier. Omställningsteori kan också vara ett perspektiv för att stödja kommuner och regioner att nå sina hållbarhetsmål och för att arbeta med mer systemomställande hållbarhetsperspektiv.

SAMMANFATTNING OCH MÖJLIGA VÄGAR FRAMÅT

Nedan presenteras kort sammanfattande slutsatser från kapitlet som rör förändring och systemomställning. I samband med dessa presenteras också förslag till vidare utvecklingssteg.

- Hög grad av stigberoende inom policy, planering och regional utveckling.
- Omställningsteori lämpar sig för att adressera just att bryta stigberoendet.

Referenser

- Alonso, W. (1964), *Location and land Use*, Cambridge MA: Harvard university press.
- Angel, D.P. (2010), *The Oxford Handbook of Economic Geography*. Chap, "Environmental Innovation and Regulation" p. 605-622.
- Andersson, Å. E (1985) *Kreativitet – storstadens framtid: en bok om Stockholm*, Stockholm: Prisma.
- Andersson, Å. E & Strömquist, Ulf (1988) *K-samhällets framtid*, Stockholm: Prisma.
- Bergman B. (2008), *E4-staden. Det trafikala stadslandskapet längs E4:an genom Stockholm*. Stockholmia Förlag.
- Boschma, M; Eriksson, R, H; Lindgre, U (2014) "Labour Market Externalities and Regional Growth in Sweden: The importance of Labour Mobility between Skill-related Industries, *Regional Studies*, Vol. 48, No 10, p. 1669-1690, 2014.
- Bergek, A., Jacobsson, S., Carlsson, B., Lindmark, S., & Rickne, A. (2008). Analyzing the functional dynamics of technological innovation systems: A scheme of analysis. *Research Policy*, 37(3), 407–429. doi:10.1016/j.respol.2007.12.003.
- Boschma, M; Martin, R. (2010), *The Handbook of Evolutionary Economic Geography*. Chap, "The aims and scope of evolutionary economic geography": p. 3-39.
- Bortom BNP-tillväxt: www.bortombnptillvaxt.se
- Boström & Johnson (2008) "Regionplanearbete i Örebro län – en förstudie", PwC & Regionförbundet Örebro. Rapport 2008:18
<http://www.regionorebro.se/download/18.726db2d111e2bb48120800031110/1336493551361/Regionplanearbete+i+%C3%96rebro+l%C3%A4n+-+en+f%C3%B6rstudie.pdf>
- Bradley, K. (2009) *Just environments: politicising sustainable urban development*, Stockholm: Kungliga tekniska högskolan. (diss.).
- Bruegmann, R. (2005) *Sprawl: a compact history*, Chicago: University of Chicago Press.
- Bulkeley, H., & Castán Broto, V. (2013). Government by experiment? Global cities and the governing of climate change. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 38, 361–375. doi:10.1111/j.1475-5661.2012.00535.x
- Cars, G (2012) Vad är hållbarhet? I Urbaniserad värld. Nya steg mot hållbara städer Global Utmaning.

Castell, P. (2010) *Managing yard and togetherness: living conditions and social robustness through tenant involvement in open space management*, Göteborg: Chalmers University of Technology. (diss.).

Coenen, L., Benneworth, P., & Truffer, B. (2012). Toward a spatial perspective on sustainability transitions. *Research Policy*, 41(6), 968–979. doi:10.1016/j.respol.2012.02.014

De Vries, G. J. (2014), “Competing in Global Value Chains – implications for jobs and income in Sweden” PM 2014:10 Tillväxtanalys.

Ek, R. (2003) *Öresundsregion - bli till!: de geografiska visionernas diskursiva rytm*, Lund: Lunds universitet, Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi. (diss.).

Fastighetsägarna (2012) *Så vill de forma framtiden städer. 339 ledande politiker om svensk stadspolitik*.

Florida, R. (2002) *The rise of the creative class*, New York: Basic Books.

Florida, R. (2005) *Cities and the creative class*. New York: Routledge.

Florida, R. (2008) *Who's your city? : how the creative economy is making where to live the most important decision of your life*. New York: Basic Books.

Fredriksson, J. (2014), *Konstruktioner av en stadskärna. Den postindustriella stadens rumsliga maktrelationer*. Institutionen för arkitektur, Chalmers (diss.).

Fujita, M. (2010), “The evolution of spatial economics: from Thünen to the new economic geography”. *The Japanese Economic Review*, Vol 61, No. 1, march 2010.

Fujita, M; Thisse, M, J. (2002), “Economics of agglomeration – cities, industrial location and regional growth” Cambridge UK: Cambridge university press.

Gehl, J. & Gemzøe, L. (2004) *Public spaces public life: Copenhagen*, Köpenhamn: Arkitektens forlag.

Geels, F. W. (2002). Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes : a multi-level perspective and a case-study, 31, 1257–1274.

Geels, F. W., & Raven, R. P. J. M. (2006). Non-linearity and Expectations in Niche-Development Trajectories : Ups and Downs in Dutch Biogas Development (1973 – 2003), 18(September), 375–392.

Geels, F. W., & Schot, J. (2007). Typology of sociotechnical transition pathways. *Research Policy*, 36(3), 399–417. doi:10.1016/j.respol.2007.01.003

- Grin, J., Rotmans, J., & Schot, J. (2010). *Transitions to sustainable development: new directions in the study of long term transformative change*. New York (p. 418). Routledge. Retrieved from <http://www.worldcat.org/oclc/435711299> \n<http://books.google.com/books?id=fws-TnFtHMIC&pgis=1>.
- Göteborgsregionens kommunalförbund (2008) Strukturbild för Göteborgsregionen. Antagen av förbundsstyrelsen 2008-05-23.
- Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret (2009). *Översiktsplan för Göteborg*. Antagen av kommunfullmäktige 2009-02-26.
- Göteborgs stad (2010). *Planera för verksamheter - ett planeringsunderlag med vägledning för arbete med en näringslivsstruktur som ökar sysselsättningsmöjligheterna*. Rapport.
- Harvey, D. (1989) "From Managerialism to Entrepreneurialism: The transformation in urban governance in late capitalism". *Geografiska Annaler, Series B, Human Geography*, vol. 71, nr 1: 3-17.
- Healey, P. (1996) The communicative turn in planning theory and its implications for spatial strategy formations. *Environment and Planning B: Planning and Design*, Vol. 23 No. 2, 217- 23496 Healey, P. (1997) Collaborative planning: shaping places in fragmented societies. Macmillan, Basingstoke,
- Hampshire Healey, P. (2007) *Urban complexity and spatial strategies: towards a relational planning for our times*. Routledge, London.
- Hellsmark, H., & Jacobsson, S. (2009). Opportunities for and limits to Academics as System builders—The case of realizing the potential of gasified biomass in Austria. *Energy Policy*, 37(12), 5597–5611. doi:10.1016/j.enpol.2009.08.023.
- Hillman, K. M., & Sandén, B. a. (2008). Exploring technology paths: The development of alternative transport fuels in Sweden 2007–2020. *Technological Forecasting and Social Change*, 75(8), 1279–1302. doi:10.1016/j.techfore.2008.01.003.
- Hodson, M., & Marvin, S. (2010). Can cities shape socio-technical transitions and how would we know if they were? *Research Policy*, 39(4), 477–485. doi:10.1016/j.respol.2010.01.020.
- Hodson, M., & Marvin, S. (2012). Mediating low-carbon urban transitions? Forms of organization, knowledge and action, 20(3). doi:10.1080/09654313.2012.651804.
- Jessop, B. (1998) "The Narrative of Enterprise and the Enterprise of Narrative: Place Marketing and the Entrepreneurial city". I *The entrepreneurial city: geographies of politics, regime and representation*, Hall, Tim & Hubbard, Phil, Chichester: Wiley, cop.

Khakee, A. (2000) Samhällsplanering : nya mål, perspektiv och förutsättningar. Studentlitteratur, Lund.

Konishi H (2005) *Concentration of Competing Retail Stores*, Journal of Urban Economics 58 (2005).

Krugman, P. (1991), "Increasing returns and Economic Geography", Journal of political Economy, Vol 99, 1991.

Krugman, P. (2010), The Oxford Handbook of Economic Geography. Chap, "Where is the New Economic Geography?": p.49-60.

Krugman, P. (2011), "The New Economic Geography, Now Middle-aged". Regional Studies, 45:1, pp. 1-7.

Malmö Stad Stadsbyggnadskontoret (2014). *Översiktsplan för Malmö Planstrategi*. Antagen av Kommunfullmäktige 22 maj 2014.

Martin, R; Sunley, P. (2011), "The new economic geography and policy relevance". Journal of Economic Geography, No. 11, 2011: p. 357-369. Maassen, a. (2012). Heterogeneity of Lock-In and the Role of Strategic Technological Interventions in Urban Infrastructural Transformations. *European Planning Studies*, 20(3), 441-460. doi:10.1080/09654313.2012.651807.

Markard, J., Raven, R., & Truffer, B. (2012). Sustainability transitions: An emerging field of research and its prospects. *Research Policy*, 41(6), 955-967.

Markard, J., & Truffer, B. (2008). Technological innovation systems and the multi-level perspective: Towards an integrated framework. *Research Policy*, 37(4), 596-615. doi:10.1016/j.respol.2008.01.004.

Nææss, P., & Vogel, N. (2012). Sustainable urban development and the multi-Level transition perspective. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 4, 36-50. doi:10.1016/j.eist.2012.07.001.

Naturskyddsföreningen (2006) *Den glesa staden. Staden, transporterna och stadsutglesningen - ett diskussionsunderlag*, Stockholm: Svenska Naturskyddsföreningen.

Neffke, F; Henning, M & Boschma, R. (2011), "How do regions diversify over time? Industry relatedness and the development of new growth path in regions", *Economic Geography* Vol. 87 No. 3, 2011.

Neuens, F., Frantzeskaki, N., Gorissen, L., & Loorbach, D. (2013). Urban Transition Labs: Co-creating transformative action for sustainable cities. *Journal of Cleaner Production*, 50, 111-122. doi:10.1016/j.jclepro.2012.12.001.

- Nielsen, T. (2008) *Gode Intentioner Og Uregerlige Byer*. Århus, Arkitektskolens forlag.
- OECD (2013) *Grön tillväxt I Stockholm, Sverige*
- Oswalt, P. (ed.) (2006), *Shrinking Cities.*, Vol 1-2. Hatje Cantz.
- Parker, S. (2004) *Urban theory and the urban experience: encountering the city*, London: Routledge.
- Peck, J. & Tickell, A. (2002) "Neoliberalizing space the free economy and the penal state". I *Spaces of neoliberalism: urban restructuring in North America and Western Europe*, Brenner, Neil & Theodore, Nikolas (red.), Malden, Mass.: Blackwell.
- Roorda, C., Steenbergen, F. Van, & Wittmayer, J. (2012). *Transition Management in Urban Context*.
- RTK – Regionplanekontoret, Stockholms läns landsting (2011) "Stadsutbredning och regionala stadskärnor - Översikt av forskning om urbana strukturer" – rapport 3:2011.
- Schumpeter, J (1942) *Capitalism, Socialism and Democracy*, Taylor & Francis e-Library: <http://digamo.free.fr/capisoc.pdf>
- Sernhede, O. & Johansson, T. (red.) (2006) *Storstadens omvandlingar: postindustrialism, globalisering och migration*, Göteborg: Daidalos. (Studier av samtidskultur).
- Sieverts, T. (2003) *Cities without cities: An interpretation of the zwischenstadt*, London: Spon Press. Först publicerad på tyska som Sieverts, Thomas (1998) *Zwischenstadt: zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*, Braunschweig: Vieweg.
- Simmie, J. och Martin, R. (2010) The economic resilience of regions: towards an evolutionary approach. *Cambridge Journal of Regions. Economy and Society*3: 27-43.
- Stadsmiljörådet (2003) *Tyckomstaden*, Karlskrona: Stadsmiljörådet, Boverket.
- Stockholms läns landsting (2010). *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen. RUFSS 2010. Så blir vi Europas mest attraktiva storstadsregion*. R2010: 5. Antagen av landstingsfullmäktige 2010.
- Stockholms läns landsting (2014). *Stockholmsregionens regionala stadskärnor – näringslivsstatistik*. Arbetsmaterial 2014: 01.
- Storper, M. (2000), *The Oxford Handbook of Economic Geography*. Chap, "Globalization, Location, and Trade": p. 146-165.
- Storper, M. (2011), "From Retro to Avant-garde: A Commentary on Paul Krugman's The New Economic Geography, Now Middle-aged". *Regional Studies*, 45:1, p. 9-15.
- Soja, E. (2000) *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*, Oxford: Blackwell.

Stockholms läns landsting (2010). Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen. RUFSS 2010. Så blir vi Europas mest attraktiva storstadsregion. R2010: 5. Antagen av landstingsfullmäktige 2010.

Svensk Handel, Fastighetsägarna och Stadsliv AB (2015) Levande stadskärnor. Kartläggning av hot och möjligheter

Tietjen, A., (2011) Towards an Urbanism of Entanglement: Site explorations in polarized Danish urban landscapes. Aarhus: Arkitekturskolen Forlag.

Tillväxtanalys, ”Kommunal översiktsplanering och regionala utvecklingsprogram”, 2013:6

http://www.tillvaxtanalys.se/download/18.16a23cdf13cd847a2ed300/1363356959344/Rapport_2013_01.pdf

Tornberg, P. (2009) Trafik- och stadsplanering som en integrerad process? : om perspektiv och kommunikativa processer i stadsutvecklingen. Institutionen för samhällsplanering och miljö, Kungliga tekniska högskolan, Stockholm

Tunström, M. (2007) The vital city: constructions and meanings in the contemporary Swedish planning discourse. Town Planning Review, Vol. 78 No. 6, 681-698.

Tunström, M. (2009) *På spaning efter den goda staden: om konstruktioner av ideal och problem i svensk stadsbyggnadsdiskussion*, Örebro: Örebro Universitet. (diss.).

Vico, E. P. (2013). The Impact of Academia on the Dynamics of Innovation Systems Capturing and explaining utilities from academic R & D.

Västsvenska handelskammaren (2015) Koll på läget – hur ser företagen i Göteborgsregionen på sin lokalisering. Västsvenska handelskammaren Rapport 2015:1

Waxell, Anders (2014) *Geography and the retail industry – a literature review with a special focus on Sweden*. CIND – Center for research on Innovation and Industrial Dynamics, research paper 2014:1

Waldheim, C. (ed.) (2006), The Landscape Urbanism Reader. New York: Princeton Architectural Press.

Wartenberg, C. M (1967), “Three Pioneers in Locational Theory: Review Von Thünen's Isolated State: An English Edition of Der Isolierte Staat by Johann Heinrich von Thünen” The Geographical Journal, Vol. 133, No. 3, Sep 1967, p. 357-359.

Wetterberg, O. (red.) (1999) *Det nya stadslandskapet: texter om kultur, arkitektur och planering: en antologi från institutionen för stadsbyggnad på Chalmers*, Göteborg: Chalmers tekniska högskola. (SACTH).

Bakgrundsmaterial näringslivsutveckling i storstadsregionerna

GÖTEBORG

Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret (2009). *Översiktsplan för Göteborg*. Antagen av kommunfullmäktige 2009-02-26

Göteborgs stad (2010). *Planera för verksamheter - ett planeringsunderlag med vägledning för arbete med en näringslivsstruktur som ökar sysselsättningsmöjligheterna*. Rapport. .

Göteborgsregionen GR (2010) *Handelsstrategi för Göteborgsregionen Göteborgsregionens kommunalförbund – januari 2010*.

Göteborgsregionen GR (2013). *Hållbar tillväxt: mål och strategier med fokus på regional struktur*. Antagen av förbundsfullmäktige juni 2013.

MALMÖ

Malmö Stad Stadskontoret (2008) *Näring till Näringslivet! Näringslivspolitisk strategi för Malmö Stad*. 2008-12-19.

Malmö Stad Stadsbyggnadskontoret (2010). *Diskussionsunderlag inför Markprogram för näringslivet*. Maj 2010 , Pr 3088.

Malmö Stad Stadsbyggnadskontoret (2014). *Översiktsplan för Malmö Planstrategi*. Antagen av Kommunfullmäktige 22 maj 2014.

Malmö Stad & Lunds kommun (2012). *MalmöLund. Vision 2030 och strategi*.

Malmö Stad & Lunds kommun (2013) *Strukturbild MalmöLund: En konkretisering av MalmöLund-visionen för 2030*.

STOCKHOLM

Stockholms Stad (2010). *Promenadstaden. Översiktplan för Stockholm*. Antagen av kommunfullmäktige 15 mars 2010.

Stockholms läns landsting (2010). *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen. RUFSS 2010. Så blir vi Europas mest attraktiva storstadsregion*. R2010: 5. Antagen av landstingsfullmäktige 2010.

Stockholms läns landsting (2014). *Stockholmsregionens regionala stadskärnor – näringslivsstatistik*. Arbetsmaterial 2014: 01.

BRANSCHORGANISATIONER

Svensk Handel, Fastighetsägarna och Stadsliv AB (2015) *Levande stadskärnor. Kartläggning av hot och möjligheter*

Fastighetsägarna (2012) *Så vill de forma framtiden städer. 339 ledande politiker om svensk stadspolitik.*

Västsvenska handelskammaren (2015) Koll på läget – hur ser företagen i Göteborgsregionen på sin lokalisering. Västsvenska handelskammaren Rapport 2015:1