

Utveckla svenska städer

– planera för smart tillväxt



Vi stärker Sverige genom att stärka företagens konkurrenskraft

Tillväxtverket ska skapa så bra förutsättningar som möjligt för företag i hela landet att vara konkurrenskraftiga. Det innebär att vi öppnar dörrar och river barriärer – för ett Sverige där fler företag vill, kan och vågar.

Kunskap, nätverk och finansiering är våra viktigaste verktyg. Tillväxtverkets insatser skapar direkta resultat hos de företag och aktörer som vi samverkar med, men även förutsättningar för företag och regioner att möta framtidens utmaningar. Vårt största enskilda uppdrag är att bidra till att EU-medel investeras i projekt för regional konkurrenskraft och sysselsättning.

Tillväxtverkets publikationer kan laddas ner på tillvaxtverket.se. Vill du beställa en tryckt publikation eller söker du en publikation som publicerades innan 2015 hänvisar vi till vår webbshop publikationer.tillvaxtverket.se.

© Tillväxtverket

Stockholm, Oktober 2017
ISBN 978-91-88601-43-8
Rapport 0234

Har du frågor om denna publikation, kontakta:

Isaac Karlsson
Telefon, växel 08-681 91 00

Förord

En av företagets viktigaste produktionsfaktorer är människan. Ett näringsliv som utvecklas är beroende av arbetskraft. I Tillväxtverkets undersökning Företagens villkor och verklighet 2017 framkommer att företagets största hinder för tillväxt är tillgången till rätt arbetskraft. Sju av tio företag säger sig vilja växa, men många har svårt att hitta personal med rätt kompetens. Just därför blir platsers attraktivitet så betydelsefullt. Attraktiva miljöer lockar människor att flytta till- eller bo kvar på en plats och underlättar därmed företagets behov av arbetskraft och kompetens. Attraktiva miljöer attraherar företagsetableringar och investeringar. Ett fungerande transportsystem, tillgång till bostäder, mötesplatser och service är alla viktiga delar i sammanhanget. Viktiga oavsett om det handlar om attraktivitet i storstäder, i landsbygder och allt däremellan.

Sverige behöver konkurrenskraftiga företag, företag som utvecklar nya produkter och tjänster och som gör ett mera hållbart samhälle möjligt. Hur konkurrenskraftiga företagen är beror naturligtvis till stor del på dem själva. Men av särskilt stor betydelse är den miljö och de villkor som finns där företagen verkar. Det är något som vi offentliga aktörer, från lokal till nationell nivå, kan påverka. Vi på Tillväxtverket arbetar för att utvecklingskraften ska kunna tas tillvara i alla delar av landet. Genom kunskap, finansiering och nätverk ger vi bland annat kommuner och regioner möjlighet att kroka arm och samarbeta i dessa frågor.

Då ansvaret för samhällsplanering och offentlig service främst vilar på kommuner och nationella myndigheter, medan ansvaret för det regionala tillväxtarbetet har sin hemvist på regional nivå, är samarbete nyckeln. För att främja näringslivsutveckling behöver kommuner, regioner och myndigheter ha ett tydligare helhetsperspektiv på näringslivets behov. Då behöver vi planera sektorsövergripande utifrån funktionella regioner och bredda kunskaperna om det lokala och regionala näringslivet.

Städer har tre centrala förutsättningar för utvecklingen av framförallt tjänste- och servicenäringen, nämligen närhet, tillgänglighet och arbetsdelning. Men för att tjänste- och serviceföretag ska kunna utvecklas behöver även staden och dess omland integreras mer jämfört med idag. Av den anledningen genomför vi inom Tillväxtverkets team Tillväxtskapande samhällsplanering en satsning på medelstora svenska städer. Denna rapport är en del i den satsningen.

För rapporten och dess slutsatser svarar Sweco, som skrivit rapporten på uppdrag av Tillväxtverket.

Östersund, oktober 2017

Åsa Bjelkeby

Enhetschef, Regionala miljöer
Tillväxtverket

Innehåll

Bakgrund och metod	5
Del 1: Stadsplanering för tjänsteföretag och kunskapsintensiva företag	6
Inledning.....	6
Avgörande faktorer för företagens lokalisering.....	7
Att planera för tjänsteföretag och kunskapsintensiva företag	14
Kommunexempel	18
Sammanfattning och avslutande diskussion	22
Att planera för kunskapsföretag	23
Del 2: Tillväxt kräver planering - för ökad rörlighet och tillgänglighet i staden	27
Inledning.....	27
Sambandet mellan transportinfrastruktur, produktivitet och tillväxt	27
Antalet invånare och behovet av en strategisk planering	34
Kommunexempel	37
Sammanfattning och avslutande diskussion	40
Att planera transportsystemet för tillväxt	41
Referens del 1	42
Referens del 2	44

Bakgrund och metod

Tillväxtverket genomför insatser för att utveckla svenska städer och stärka kopplingen mellan samhällsplanering och näringsliv. Målet med insatsen är att främja näringslivet i medelstora städer och stärka den regionala tillväxten. Denna rapport syftar till att öka och sprida kunskapen om hur städer kan arbeta med fysisk planering och näringslivsutveckling för att stärka tillväxten och fungera som ekonomiska motorer i regioner. Rapporten innehåller två separata delar:

1. Tjänsteföretagens krav på stadsplaneringen – hur kan kommuner skapa miljöer där tjänsteföretag växer fram och utvecklas?
2. Tillväxt kräver planering – för ökad rörlighet och tillgänglighet i staden

Metodmässigt baseras rapportens två delar på redan befintligt kunskapsunderlag. Inom båda delarna har forskning, rapporter och övrigt befintligt skriftligt material som finns tillgängligt tagits fram. Dels genom att göra egna sökningar i forskningsdatabaser, men också genom att kontakta forskare och sakkunniga på till exempel KTH, Chalmers och Sweco, för att genom sonderande intervjuer få fram material. Därutöver har forskningsartiklarna och forskningsrapporterna som tagits fram även kompletteras med utredningar och rapporter från myndigheter, regioner, kommuner och andra organisationer. Även intervjuer med kommuner har genomförts för att få del av de kommunexempel som beskrivs i rapporten.

I rapportens två delar besvaras tre frågor per del som formulerats av Tillväxtverket. Dessa ligger till grund för rapportens fokus och avgränsningar. En avgränsning i denna rapport är att de avgörande faktorerna för lokalisering framförallt kopplas till *fysisk planering*, det vill säga fysiska attribut som kan förändras med hjälp av kommunal och regional planering. Det kan till exempel handla om närhet till kommunala verksamheter, tillgång till kulturverksamhet, stora konferenslokaler, täta klustermiljöer, stora grönytor, levande bottenvåningar i kvarteren eller närhet till regelbunden kollektivtrafik, tillgång till flygplats etc. Denna avgränsning har således begränsat såväl urval av litteratur som analys.

Del 1: Stadsplanering för tjänsteföretag och kunskapsintensiva företag

Inledning

I takt med kunskapsekonomins framväxt riktats ett allt större intresse mot tjänsteföretag och kunskapsintensiva företag från olika håll i samhället. Trots att det finns en vilja och intresse att främja kunskapsföretagens plats i staden, behövs mer kunskap om hur kommuner och regioner kan bemöta dessa företag och främja dess tillväxt. En stor del av forskningen om företagets lokalisering handlar ofta om behovet av tyst kunskap, stimulerande lärandemiljöer, samverkan mellan aktörer, tillgången till socialt kapital i form av föreningar etc. Forskningen är betydligt tunnare när det kommer till näringslivets behov i form av fysisk planering.

Mot bakgrund av detta är syftet att i detta kapitel redogöra för vilka faktorer som är avgörande för kunskapsföretagens lokalisering och vad kommuner kan göra för att tillgodose företagets lokaliseringsbehov. En utgångspunkt är att detta kapitel ska vara relevant för olika typer av kommuner och koppla an till vad kommuner har rådighet över, i form av översiktsplanering och näringslivsutveckling.

De specifika frågeställningarna som ska besvaras är:

- Vilka faktorer är avgörande för tjänsteföretag i allmänhet och kunskapsintensiva tjänsteföretag i synnerhet när det gäller lokaliseringen i en stad och kommun?
- Vad kan kommunen göra för att skapa platser, kvarter och stadsdelar som attraherar och underlättar för tjänsteföretag och då framförallt att kunskapsintensiva tjänsteföretag utvecklas?
- Ge exempel på hur kommuner hittills har arbetat och kan arbeta för att tillgodose tjänsteföretagens lokaliseringsbehov genom att förändra stadsbilden.

Utgångspunkten för kapitlets första avsnitt är företagets behov och drivkrafter för att kunna verka och utveckla sin verksamhet, det vill säga varför företagen väljer att etableras på en plats och inte en annan. För att förklara företagets lokaliseringspreferenser kommer teorier om den nya ekonomiska geografin och resonemanget om att "jobben följer människorna" utgöra grunden. I detta hänseende är bland annat forskningsresultat från Richard Florida och Jane Jacobs betydelsefulla. Deras teorier om staden som arena för idéer och kreativitet har fått stor uppmärksamhet av både akademien och praktiker de senaste åren. Även kulturens, och stadsmiljöns, allt större betydelse för stadens utveckling är viktig att lyfta i detta sammanhang.

I det andra avsnittet är fokus på vad kommuner kan göra för att skapa platser där tjänsteföretag och kunskapsintensiva företag vill etablera sig och verka. I avsnittet presenteras rådande stadsplaneringsideal och på vilket sätt som stadsplaneringen kan möta kunskapsföretagens ökade efterfrågan på urbanitet. Betydelsen av blandstaden, behovet av levande bottenvåningar och strategier för kulturdriven tillväxt är några aspekter som lyfts i detta avsnitt.

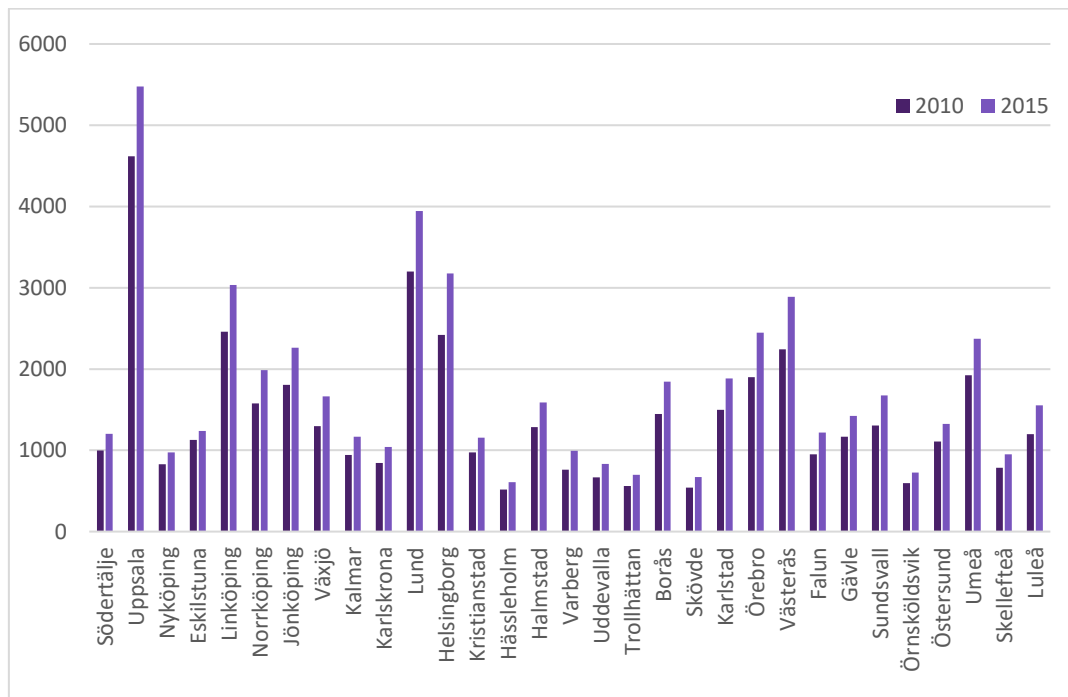
För att inspirera och ge exempel på hur kommuner planerar för tjänsteföretag och kunskapsintensiva företag görs ett antal nedslag i olika städer. Dessa exempel presenteras i kapitlets tredje avsnitt.

Avgörande faktorer för företagens lokalisering

Kunskapsintensiva branscher ökar

Globaliseringen är en av de stora megatrenderna som formar dagens samhällsutveckling. En kombination av teknologiska, ekonomiska och kulturella förändringar har lagt grunden för det globala samhället som framförallt kännetecknas av ökade varu- och kapitalflöden. I takt med globaliseringens framväxt har länder, regioner och städer blivit allt mer konkurrensutsatta när det gäller företagens lokalisering. Denna utveckling har i sin tur påverkat kunskapsinnehållet i näringslivet och framväxten av tjänsteföretag och kunskapsintensiva företag.¹

Figur 1: Antal arbetsställen inom kunskapsintensiva branscher (KIBS)² för medelstora svenska städer som insatsen *Utveckla svenska städer* riktar sig mot. År 2010 och 2015



Källa: SCB, bearbetning av Sweco

Idag utgör tjänsteföretag och kunskapsintensiva företag en allt större del av näringslivet och kunskapsintensiva företag har ökat betydligt snabbare än andra näringsgrenar inom den privata sektorn.³ Mellan 2010 och 2015 ökade antalet arbetsställen i denna sektor med 24 procent i hela landet. Av figur 1 ovan framgår att antalet arbetsställen inom kunskapsintensiva sektorn har ökat i samtliga kommuner som insatsen *Utveckla svenska städer* riktar sig mot. Universitetsstäderna Uppsala och Lund utmärker sig med ett stort antal arbetsställen inom kunskapssektorn, men den procentuellt största ökningen mellan 2010–2015 har varit i Helsingborg, Varberg och Luleå. I dessa tre städer har antalet arbetsställen inom den kunskapsintensiva sektorn ökat med omkring 30 procent.

¹ Arena för Tillväxt och Sweco (2017)

² De SNI koder som ingår i KIBS (Knowledge intense service sector) är SNI 62-63, 69-74

³ Tillväxtanalys (2010)

Att Varberg haft en stor ökning beror delvis på att antal arbetsställen i absoluta tal var relativt få år 2010, och att ökningen därför uppfattas som stor. Det är framförallt arbetstillfällena inom industriteknik som ökad mest under perioden 2010–2015.

Av de kunskapsintensiva näringarna i Luleå år 2015 stod IT och teknik för ca 33 procent av arbetstillfällena och bygg och industri för ca 26 procent. Den dominerande företagsformen var små konsultbyråer. Åren 2010–2015 var det konsulter inom industriteknik och data som hade den största absoluta ökningen av kunskapsintensiva arbetstillfällena i Luleå.

I Helsingborg stod IT och datateknik för 32 procent av andelen arbetstillfällena, bygg- och industrisektorn stod för ca 20 procent och reklam och media knappt 7 procent. Mellan åren 2010–2015 var det data- och IT-konsultjobb som växte mest i absoluta tal, specifikt mjukvaruutvecklare.

Både Luleå och Helsingborg har gjort riktade satsningar för att locka innovativa och kreativa näringar. I Luleå finns Luleå Science Park där ca 100 företag finns etablerade varav 40 procent av dessa företag är i IT-branschen. Ytterligare branscher som är etablerade i parken är företag inom bygg-, systemleverantörer och övrig teknik.⁴ Luleå Tekniska Universitet har, förutom sina många lärosäten inom naturvetenskap och teknik, också ett samarbete med parken⁵.

Helsingborg har också satsat på IT och datateknik, framförallt e-handel. Kommunen har mer än 120 företag som arbetar med innovativa e-handelslösningar, däribland stora företag som IKEA.⁶ Denna satsning är pådriven av stadens politiker som aktivt försöker upprätta ett nätverk för företag med digital handelsprofil och satsar på att kommunen ska permanenta en IT-profil.⁷ Ytterligare relativt snabbt växande näringar är media och reklam⁸ samt hållbara industrilösningar genom en industripark med stark miljöprofil.⁹

Jobben följer efter människorna

Framväxten av tjänsteföretag och kunskapsintensiva företag har lett till nya preferenser för företagets lokalisering. Tidigare var företagen i hög grad geografiskt bundna till särskilda platser. Industri- och tillverkningsföretag valde att lokalisera sig i orter som kunde erbjuda naturförutsättningar, råvaror eller infrastruktur. Tidigare flyttade också människorna till orterna där jobben fanns. I det postindustriella samhället har detta förändrats. Utvecklingen har kännetecknats av en ökad rörlighet både hos människor och företag, och dagens företag är ofta rotlösa i bemärkelsen att de inte är bundna till en viss plats.¹⁰ Detta innebär nya förutsättningar där kommunerna måste erbjuda mer än fördelaktiga markpriser och billiga lokalhyror för att kunna attrahera företag inom de nya snabbväxande kunskapsnäringarna. Eftersom jobben följer efter människorna, och inte tvärtom, måste städerna i allt större utsträckning erbjuda attraktiva stads- och boendemiljöer.

Glaeser (2001) illustrerar detta resonemang genom att belysa skillnaden mellan produktionsstäder och konsumtionsstäder utifrån ett attraktivitetsperspektiv. Enligt

⁴ Luleå Science Park (2017-08-31)

⁵ Regeringskansliet (2016)

⁶ Lokalguiden (2017-08-30)

⁷ Öresundsinstitutet (2016)

⁸ Business Helsingborg (2017-08-31)

⁹ Industry park of Sweden (2017-08-29)

¹⁰ Cars (2006)

Glaeser är städer som har en näringsmässig specialisering inom konsumtion mer framgångsrika än städer som har en specialisering inom tillverkning och produktion. Städer som har ett diversifierat näringsliv och kan erbjuda konsumtion av olika typer av varor och tjänster har lättare att attrahera högtbildad arbetskraft än städer som har ett mer begränsat konsumtionsutbud. Särskilt framgångsrika är de konsumtionsstäder som kan erbjuda hög livskvalitet och många rekreativsvärden.¹¹ Glaeser (2012) framhåller Vancouver som en mycket framgångsrik stad i detta hänseende. En kombination av god stadsplanering och tillgång till rekreation har gjort att Vancouver är en av de städer i Kanada som idag har högst andel högtbildade.¹² Vancouver kommer ofta högt i index som mäter livskvalitet och rankades bland annat som nummer tre i The Economist *Liveability Index* år 2016¹³.

Glaesers resonemang hänger samman med Florida et al (2011) som argumenterar att estetiskt tilltalande platser är avgörande för att attrahera människor och företag. I en undersökning som nått över 27 000 respondenter i olika delar av USA har Florida et al undersökt människors inställning till sin boendeort. Resultatet visar att fysiska kvaliteter i stadsmiljön hänger nära samman med hur nöjd man är med sin boendeort. Fysiska kvaliteter såsom parker och stadsmiljö har till exempel större förklaringsvärde till varför invånarna är nöjda än exempelvis tillgången till arbete.¹⁴

Även i de svenska städerna har lokaliseringpreferenserna förändrats. Cars (2006) lyfter fram Ystad för att exemplifiera hur preferenserna för val av boendeort har förändrats. För drygt 60 procent av dem som flyttade till Ystad före 1970 utgjorde arbete ett motiv för flytten. Bland dem som flyttat till Ystad efter 1990 var motsvarande siffra bara drygt 20 procent. Under tidsperioden har det alltså skett en markant minskning av arbetets betydelse för beslutet att flytta till Ystad. På motsvarande sätt ställdes i undersökningen en fråga om betydelsen av en attraktiv stadsmiljö och bebyggelse. Inflyttarnas värdering av stadsmiljö och bebyggelse som skäl för att flytta till Ystad har ökat markant under tidsperioden. Bland inflyttarna före 1970 angav drygt 30 procent att attraktiv stadsmiljö och bebyggelse var ett motiv för flyttningen till Ystad. Bland de som flyttat in efter 1990 var det 60 procent som ansåg att en attraktiv stadsmiljö var ett motiv till flytt.¹⁵

"[...]parallellt med att individerna förändrat sina värderingar och preferenser vad gäller val av bosättningsort har företagen gjort detsamma vad gäller lokaliseringsort. Den tid då människor flyttade till jobben har ersatts av en tid då företagen söker sig till städer där man kan finna den arbetskraft man söker." (Cars 2006)

Att lokaliseringpreferenserna har förändrats är något som även framhålls i forskningsprojektet *Stadsregioner och utvecklingskraft*. Cars och Engström (2007) drar slutsatsen att kvaliteter i form av bostadsmarknad, service, kultur och image spelar viktiga roller för vårt val av bosättningsort. Betydelsen av de "mjuka" kvaliteterna belyses i flera empiriska studier av ett antal orter i Södermanland och Uppland. Snarlika orter i termer av storlek och likvärdiga kommunikationsmöjligheter har utvecklats på helt skilda sätt: vissa har haft en stark tillväxt medan andra har stagnerat. Slutsatsen är att dessa skillnader i hög grad kan relateras till "mjuka värden" i form av upplevd livskvalitet på

¹¹ Glaeser (2001)

¹² Glaeser (2012)

¹³ The Economist (2016)

¹⁴ Florida et al (2011)

¹⁵ Cars (2006)

orterna. Cars och Engström poängterar att denna utveckling går hand i hand med utvecklingen av kunskapsintensiva företag. Det fasta kapitalets storlek (till exempel maskineri och byggnader) är generellt sett avsevärt lägre för moderna kunskapsföretag och för dessa företag är istället humankapitalet (arbetskraftens kvalifikation och kompetens) den viktigaste tillgången. Mycket handlar därför om att attrahera "rätt" personer och behålla den kompetens som företaget har. I viss mån kan företaget själva investera i sådant som stärker humankapitalet (arbetsvillkor etc.), men det krävs också att orten som helhet är attraktiv och erbjuder livskvalitet.¹⁶

"Arbetsvillkor och arbetsförutsättningar i övrigt, hur goda dessa än är, räcker ofta inte för att attrahera och behålla anställda som har valmöjligheter. Ur individens perspektiv spelar också stadens kvaliteter som livsmiljö en viktig roll." (Cars och Engström 2008)

Mot bakgrund av detta drar Cars och Engström (2008) slutsatsen att den regionala utvecklingspolitiken i större utsträckning måste hantera stadsutvecklingsfrågorna. Mycket tyder på att den urbana miljön spelar en central roll för näringslivet och en god och vital stadsmiljö är ett konkurrensmedel för att dra till sig kvalificerad arbetskraft. De menar vidare att städernas planeringsinsatser måste byta fokus, från att i huvudsak vara projektdrivna och ske på enskilda byggherrars initiativ, till att bli processdrivna med fokus på åtgärder som skapar synergieffekter. Det handlar i mycket om att utveckla det offentliga rummet mot ökad attraktivitet, avskaffa barriärer och därigenom öka mångfald och komplexitet, och kanske allra viktigast att skapa bättre nåbarhet genom förbättrade trafiknätverk med tydliga noder där tillgängligheten är hög.¹⁷

Företagen efterfrågar stadsmässighet och tillgänglighet

Undersökningar kring företagens lokaliseringspreferenser visar att många företag efterfrågar värden som kan förknippas med stadens kvaliteter, estetik och funktioner. I studien *Koll på läget* (2015), som genomförts av västsvenska handelskammaren, har företagens¹⁸ lokaliseringspreferenser i göteborgsregionen kartlagts. Undersökningen visar att hälften av företagen anser att närheten till ett attraktivt stadsliv är viktigt, bland annat för att underlätta rekrytering av yngre medarbetare. Företagen vill se en blandad stad där kontor, bostäder, nöjen och restauranger ligger i samma områden så att staden lever dygnet runt och inte dör på kvällen när de anställda ska gå hem från jobbet. Flera av företagen nämner att det är ett problem att anställda känner sig otrygga när de arbetar kvar sent på kvällen. Andra faktorer som framhålls som viktiga är tillgång till billiga och flexibla kontorslokaler samt fysisk tillgänglighet med kollektivtrafik och bil. En majoritet av de tillfrågade företagen sätter tillgänglighet högst på listan över prioriteringar när de värderar vilka faktorer som är viktiga för en lokalisering.¹⁹

"På många platser investerar man i att utveckla stadens rum, för att stärka stadens potential som en plats för mångskiftande upplevelser och social samhörighet samt för att skapa en attraktiv stadsmiljö dit företag kan locka kompetenta och kräsna medarbetare och deras familjer." (Gehl Architetcs, Strategi Karlskrona)

¹⁶ Cars och Engström (2008)

¹⁷ Cars och Engström (2008)

¹⁸ Företagen som deltagit i undersökningen representerar en rad olika branscher inom både tjänstesektor och tillverkningsindustri

¹⁹ Västsvenska Handelskammaren (2015)

Att fysisk tillgänglighet och stadskvaliteter värderas högt av företagen är något som även framkommer i rapporten *Värdering av stadskvaliteter i Stockholmsregionen - kontor* (2012). Rapporten baseras på en regressionsanalys av företagsområden i Stockholmsregionen och syftar till att förklara vad det är som driver betalningsviljan för kontorslokaler. Analysen visar att det finns fem variabler som förklarar 90 procent av hyresvariationen mellan de analyserade kontorsområdena. Den allra starkaste lägeskvaliteten för kontorslokaler är tillgängligheten till kollektivtrafik. God tillgänglighet till kollektivtrafik visar sig vara helt avgörande för kontorens efterfrågan av ett visst läge. Drygt 70 procent av prisvariationen kan förklaras med denna variabel. Tillgängligheten med bil, som också studerats ingående, har däremot ingen signifikant påverkan på betalningsviljan för kontorslokaler – inte ens i perifera områden. Den andra lägeskvaliteten som värderas högt är tillgången till urbana verksamheter, vilket i studien är mätt som antal restauranger och butiker inom en kilometers promenadavstånd. Utbudet av butiker och restauranger skapar attraktivitet och fler restauranger och butiker ökar företagets betalningsvilja. Ytterligare två faktorer som speglar betalningsviljan är kontorslokalernas modernitet och tillgång till kompetenser inom samma bransch (kontorskluster). Även vakanser har en påverkan på företagets betalningsvilja. Tomma fönster sänder ut signaler om låg attraktivitet och områden med hög andel vakanser genererar lägre hyresnivåer. Vakansnivån fungerar som en imagebärare och områden med hög andel vakanser genererar lägre hyresnivåer.²⁰

Kampen om den kreativa klassen

I samband med att kunskapsföretagen ökat och lokaliseringspreferenserna ändrat form, har allt fler städer och regioner fått upp ögonen för Richard Floridas teorier om den kreativa klassen. Enligt Florida är det idag kreativitet och initiativkraft som driver ekonomin och utvecklingen framåt. Den stad som lyckas bäst är den som utvinner befolkningens kreativa potential och som mest framgångsrikt lockar till sig kreativa individer från andra ställen. Den kreativa klassen utgörs i första hand av en superkreativ kärna som består av bland annat ingenjörer, professorer, forskare, arkitekter och designers; men även av poeter, författare, konstnärer, artister och underhållare. Den superkreativa kärnan består med andra ord av människor som dagligen arbetar med att använda sin kreativitet. Många av dessa kreativa individer skapar på ett eller annat sätt nya arbetstillfällen i staden. Utanför den superkreativa kärnan finns den övriga kreativa klassen som består av människor som arbetar inom områden med höga kunskapskrav som exempelvis juridik, medicin, teknologi, ekonomi och finans. Den kreativa klassen är således ett relativt brett begrepp som inrymmer kunskapsintensiva företag och stora delar av tjänstesektorn.²¹

Florida menar att det finns många förklaringar till att kunskaps- och tjänsteföretag attraheras till städer och urbana stadsdelar. Dels har säkerheten blivit högre och kriminaliteten minskat i stadskärnorna. Dels har staden även ett stort utbud av konsumtion och har därför blivit den främsta platsen för att utveckla kreativa livsstilar. Dessutom erbjuder staden en blandning av människor (till exempel många små hushåll och etnisk mångfald) som inte finns någon annanstans. Detta resonemang är även i linje med Jane Jacobs (1969) som i *The Economy of Cities* beskriver hur staden och näringslivet samverkar. Jacobs menar att det är i stadens mångfald och brokighet som mänskliga kontakter knyts och nya idéer uppstår. Stadens befolkningstäthet och mångfald möjliggör specialiserad arbetskraft som i sin tur genererar nya arbetstillfällen. Hon kritiserar

²⁰ Stockholms läns landsting (2012)

²¹ Antoni (2007)

funktionsuppdelning av verksamheter och menar att en sådan stadsplanering är direkt skadlig mot stadens förmåga att generera kreativitet och idéer. Funktionsuppdelning av bostäder, handel och arbete är ett sätt att skapa effektivitet genom markanvändning, men resultatet får negativa konsekvenser på stadens attraktivitet och förmåga att växa.²²

Enligt Florida (2006) krävs det satsningar inom tre områden för att en plats ska kunna utvecklas optimalt – Teknologi, Talang och Tolerans. Teknologi handlar här om investeringar i forskning och utveckling. Talang har att göra med humankapital, till exempel hur stor andel av en stads invånare som har en högskoleexamen. Tolerans handlar framförallt om stadens förmåga att vara inkluderande och öppen till idéer och kreativitet. Den plats som har mycket av samtliga tre dimensioner har enligt Florida stor potential att växa.²³

En forskare som applicerat Floridas teorier på svenska städer är Charlotta Mellander. Hon har bland annat tagit fram indexet *Smarta kommuner* som är en kombination mellan andelen högutbildade och andelen kreativa yrken i varje kommun.²⁴ Enligt den senaste rankingen hamnar Solna och Lund på en delad förstaplats. Solna ligger lite bättre till vad gäller kreativa klassen, medan Lund är något starkare då det gäller andelen högutbildade. Dessa båda kommuner följs av Danderyd, Stockholm, Uppsala och Sundbyberg. Enligt Mellander bidrar den kreativa klassen på flera olika sätt till att stärka en plats. Dels utgör de en attraktiv arbetskraft som gör att kunskapsföretag tycker det är fördelaktigt att lägga sin verksamhet i närheten. Dels tjänar de i genomsnitt mer vilket gör att det kommer in mer i skatt till kommunen. Dessutom, just för att de tjänar mer, så går de ut och äter mer, shoppar mer, fikar mer, konsumerar mer kultur osv. vilket gör att det skapas många arbeten lokalt också för de som inte har en högre utbildning.²⁵

²² Jacobs (1969)

²³ Florida (2006)

²⁴ Vertikals (2017-02-26)

²⁵ Vertikals (2017-02-26)

Index: Smarta kommuner

Rank	Kommun	Andel högutbildade	Andel kreativa klassen	Index
2	Solna	37,3	51,8	0,993
2	Lund	42,8	45,6	0,993
4	Danderyd	46,3	37,4	0,986
4	Stockholm	34,8	47,1	0,986
5	Uppsala	34,1	37,3	0,972
7	Sundbyberg	26,6	48,5	0,971
7	Linköping	29,2	38,6	0,971
7	Göteborg	28,9	39,2	0,971
9	Lomma	38,2	31,8	0,964
11	Mölnadal	28,4	38,1	0,962
11	Umeå	30,8	34,0	0,962
13	Sollentuna	32,0	32,8	0,959
13	Lidingö	38,0	31,3	0,959
14	Malmö	26,4	35,3	0,952
15	Nacka	32,0	29,8	0,941
17	Karlstad	23,9	33,6	0,933
17	Luleå	23,9	33,6	0,933
18	Täby	35,4	28,3	0,929
20	Växjö	23,2	31,1	0,914
20	Västerås	22,0	32,6	0,914

källa: Vertikals.se (2017-02-26)

Att planera för tjänsteföretag och kunskapsintensiva företag

Samhällsplaneringen och näringslivsutvecklingen i en stad hänger nära samman. Kommunerna har rådighet över den fysiska planeringen och har därmed möjligheter att skapa platser, kvarter och stadsdelar som attraherar och underlättar för tjänsteföretag och kunskapsintensiva företag att utvecklas. I detta avsnitt presenteras rådande stadsplaneringsideal och på vilket sätt som stadsplaneringen kan möta kunskapsföretagens ökade efterfrågan på stads kvaliteter och kultur.

Den blandade staden

Många städer strävar idag efter att bygga urbana och promenadvänliga stadsdelar där det finns en blandning av olika näringsmässiga verksamheter, bostäder och samhällsfunktioner. Detta stadsplaneringsideal brukar gå under benämningen *New Urbanism* och är en motreaktion mot den funktionsuppdelade stadsplaneringen som varit rådande under slutet av 1900 talet. *New Urbanism* rörelsen startade i mitten av 90-talet av CNU (Congress for New Urbanism) som bland annat riktade kritik mot den funktionsuppdelade stadsplaneringen. Bland annat ansåg man att funktionsuppdelningen skapade utpräglade villaområden som bidrog till ökad privatbilism. I motsats förespråkar *New Urbanism* blandning och småskalighet. En stad ska erbjuda olika typer av näringsverksamheter, bebyggelse och arbetsmöjligheter för människor med olika ekonomiska och kulturella förutsättningar. Stadens estetiska funktioner är centrala liksom definierade stadsrum som gör staden omväxlande till både utseende och funktion.²⁶

Att främja en blandning av verksamheter är något som Jacobs förespråkade redan 1961 i boken *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Jacobs var kritisk till den moderna stadsplaneringen som enligt henne var förödande för städernas förmåga att generera mångfald och stadsliv. I boken presenteras ett antal stadsbyggnadsprinciper som idag har fått ett starkt fäste i stadsbyggnadsdebatten. Mångfalden är enligt Jacobs en grundläggande förutsättning för att små företag ska kunna etableras och utvecklas. Om små företag ska kunna locka till sig arbetskraft måste de vara belägna i en stadsmiljö där de anställda kan "välja och vraka" i det utbud de behöver och vill ha.²⁷

"I de livligaste och mest populära stadsdelarna är de små företagen alltid fler än de stora"
(Jacobs, 1961)

Ett högt invånartal och en tillräcklig befolkningskoncentration är enligt Jacobs en viktig förutsättning för att de små företagen ska kunna etableras och utvecklas på en plats. Ett tillräckligt stort befolkningsunderlag tillåter en stor valfrihet och variation. I täta miljöer finns därför ofta en stor blandning av specialiserade butiker och nischade företag. Små företag är dessutom ofta beroende av att andra företag, leverantörer och experter finns nära.²⁸

För att skapa mångfald lyfter Jacobs fram fyra förutsättningar som måste finnas i en stad. Alla fyra i kombination krävs för att skapa mångfald och en levande stad; om en av dem saknas försämras stadsdelens potential.

1. Stadsdelen, och så många som möjligt av dess beståndsdelar, måste fylla mer än en primär funktion; helst mer än två. Dessa funktioner måste medföra närvaron av

²⁶ Hemsidan för Congress of New Urbanism (2017)

²⁷ Jacobs (1961)

²⁸ Jacobs (1961)

människor som rör sig utomhus på olika tider och av olika skäl, men som kan använda många faciliteter gemensamt.

2. De flesta kvarteren måste vara korta, vilket innebär att tvärgatorna och gathörnen måste komma tätt.
3. Stadsdelen måste bestå av en blandning av hus som varierar i ålder och skick; en försvarlig del av dem ska vara gamla, så att den nödvändiga avkastningen också varierar. Denna blandning måste vara finkornig.
4. En tillräckligt hög koncentration av människor måste finnas i området, oavsett varför de befinner sig där. Detta gäller även de som vistas där därför att de bor där.

När Jacobs pratar om funktioner väljer hon att kategorisera dem som primära och sekundära funktioner. Primära funktioner som till exempel bostäder, kontor, fabriker, skolor och platser för rekreation är funktioner som av sig själva drar folk. Två primära funktioner som attraherar besökare vid samma tider på dygnet blir i praktiken bara en. Primära funktioner bör därför enligt Jacobs kombineras på ett sådant sätt att de sätter människor i rörelse på olika tider av dygnet. Kombinationer av olika primära funktioner ger goda förutsättningar för det som Jacobs kallar sekundära funktioner. Dessa funktioner är verksamheter som växer fram som en reaktion på närvaron av primära funktioner, för att tillgodose de behov som människorna som besöker de primära funktionerna har. Sekundära funktioner kan till exempel vara specialiserade butiker och serviceföretag. Över tid kan de sekundära funktionerna omvandlas till primära funktioner, det vill säga en butik eller restaurang blir så populär att folk kommer bara för att besöka den. Enligt Jacobs är en strategisk blandning av funktioner en nyckelfaktor för att skapa levande städer.

Även om blandstaden idag ses som en norm, finns det vissa svårigheter att planera för en integrerad stadsdel. En utmaning är att det i en blandstad är många intressenter som ska dela på samma yta²⁹. Risken för intressekonflikter ökar och det kan vara komplicerat att avväga hur intressen ska ställas mot varandra³⁰. Detta är inte enbart ett problem i planeringsstadiet. Även när blandstadsområdet är färdigbyggt kommer det stå inför framtida avvägningar när områden ska planeras om, renoveras eller förnyas. Det handlar bland annat om intressekonflikter mellan ett levande stadsliv och rätten till lugn och ro, mellan kommersiella intressen och kostnadsfri rekreation, mellan offentliga rum och privata platser.

Levande botten våningar och hybridzoner

I takt med att principen om den levande och blandade staden har växt sig stark, har ett allt större intresse riktats mot gatans betydelse i staden. Ett vanligt tillvägagångssätt för att skapa stadsmässighet och urbanitet i dagens nya stadsdelar är att inrymma verksamheter i fastigheternas botten våningar. Att främja levande botten våningar baseras på Jacobs (1961) resonemang om betydelsen av att "aktivera gatan" för att skapa trygga och levande städer. I hennes publikationer ägnas en stor del åt att beskriva gatans betydelse för stadens liv och mångfald. Kärnan i hennes resonemang är att gatan är den främsta "scenen" där vardagslivet spelas upp. Att skapa fasader som främjar livet på trottoaren och gatan är därför helt avgörande för om en stadsdel eller ett kvarter kommer upplevas som spännande och intressant av brukarna.³¹ Entréer som vetter mot trottoaren och företag

²⁹ Bellander, (2005)

³⁰ Bergdahl & Rönn (2001)

³¹ Jacobs (1961)

som är lokaliserade på bottenvåningen är exempel på sådant som kan planeras in för att skapa en känsla av stadsmässighet.

Idag är levande bottenvåningar en princip som många kommuner planerar efter när nya stadsdelar och områden planeras. Enligt en undersökning som genomförts av Centrum för management i byggsektorn (CMB) på Chalmers anser majoriteten av de tillfrågade aktörerna inom byggsektorn att det är angeläget att bygga blandstad.³² Dock är det ibland svårt att realisera idéerna om en blandstad. Inte sällan är det kommersiella förutsättningar som är hindret för att uppnå levande bottenvåningar. I vissa stadsdelar där det inte finns kommersiellt underlag för att planera in butiker eller kontor, kan man istället införa så kallade hybridzoner intill bostäderna. Denna typ av stadsplanering kan man exempelvis se i stadsdelen IJburg utanför Amsterdam, och börjar nu prövas allt mer i Sverige. Med en hybridzon avses den halvprivata och halvoffentliga markytan mellan byggnaden och det offentliga rummet. Det finns många olika sätt att skapa en fungerande hybridzon. En smal privatkantzonen mot en offentlig trottoar skapar möjlighet för boende att sätta ut bänkar etc. som skapar ett levande stadsrum. Avgörande för hur en hybridzon fungerar är hur bottenvåningen är utformad. Det måste finnas entréer eller fönster som har god kontakt med hybridzonen för att den ska användas som en sådan.³³

Höja stadens kvaliteter genom kulturinvesteringar

För att attrahera inflyttare och kunskapsföretag investerar allt fler städer i olika typer av kultursatsningar. I Uppsala invigdes Uppsala konsert och kongress år 2007, i Reykjavik invigdes konsert- och operahuset Harpa under 2011 och för närvarande pågår planer att bygga ett kulturhus i stadsdelen Bergsjön i Göteborg. Längs norrlandskusten invigdes Luleås kulturhus 2007, Skellefteå planerar byggstart för ett kulturhus under 2017, i Örnsköldsvik genomförs en fördjupad utredning för kulturhus och i Umeå invigdes kulturhuset Väven år 2014.

Det finns en bred uppfattning om att kulturinvesteringar är viktiga för att skapa attraktiva städer och orter. Cars (2006) menar bland annat att kultur och kulturmiljö spelar stor roll för var människor väljer att bosätta sig och att kulturen skapar mervärden. Enligt Cars har kultur traditionellt betraktats som ekonomiskt tärande, men så är det inte idag. En genomtänkt kulturinvestering kan bidra till att skapa värden som betydligt överstiger de kostnader den är förenad med.³⁴

Även Bille (2014) hävdar att satsningar på kultur kan skapa positiva effekter i städer. Hon använder begreppet "spill-over" effekter och menar att kultur kan ge olika typer av effekter. Dels indirekt genom ökad kunskap, image och en ökad förståelse för omvärlden. Även marknaden kan dra nytta av kulturen genom inkomster från turister som i samband med kulturevenemang ofta även besöker restauranger, butiker och övernattar på hotell. Positiva effekter kan även uppkomma genom att satsningarna lockar nya investerare, företagare och boende.³⁵

Bille menar dock att det också finns många fallgropar när man tittar på kulturens effekter på en stad. I många effektberäkningar glömmer man att se till alternativkostnaden, det vill säga om kultursatsningen verkligen ger några nya inkomster till staden eller om de pengar som tillförs på grund av kulturen skulle spenderas i staden i vilket fall som helst. Genom

³² Lindberg-Glavå (2011)

³³ Se bland annat Stockholms stad (2017) planprogram för Slakthuset

³⁴ Cars (2006)

³⁵ Bille (2014)

att hänvisa till en studie av Telemarksforskning ställer hon sig även frågande till hur viktig kulturen egentligen är för att attrahera boende och företag.³⁶ Studien visar bland annat att det inte finns något tydligt samband mellan en kommuns kulturutbud och nettoinflyttning.³⁷

Att städer allt mer prioriterar satsningar på kultur och den "kreativa klassen" är något som Glaeser (2012) diskuterar i boken *Stadens triumf*. Glaeser menar att satsningar på kultur, konsumtion och upplevelseindustrin är viktigt för att skapa en attraktiv stad. Men han poängterar också att det framförallt är stadens bas är avgörande för om människor väljer att flytta till en stad eller inte. Om det inte finns bra skolor, smidiga transporter och trygga miljöer kommer en barnfamilj inte välja att flytta till staden, även om det finns ett stort kultur- och upplevelseutbud där. Glaeser påpekar att det finns ungefär 3 gånger så många människor i 30–50 års ålder som det finns personer i 20-årsåldern, och att det därför vore att misstag om städer tror sig kunna överleva enbart som magneter för unga och hipa.³⁸

Utveckla det offentliga rummet

För att skapa en blandad stad där människor vill bo och verka har stadsmiljöns utformning en stor betydelse. En forskare som fått stor uppmärksamhet för sina teorier om stadens offentliga rum är arkitekten och stadsplaneraren Jan Gehl. Kärnan i Gehls teorier är att städer i större utsträckning bör fokusera på att skapa attraktiva platser i staden där människor vill stanna upp och möta andra.

Gehl (1998) gör skillnad på tre olika typer av aktiviteter som ställer mycket olika krav på stadens offentliga rum: nödvändiga aktiviteter, valfria aktiviteter och sociala aktiviteter. De nödvändiga aktiviteterna är exempel på sådant som de allra flesta är mer eller mindre tvungna att utföra, till exempel vänta på bussen, gå till skolan, cykla till jobbet och handla. Eftersom den här gruppen av aktiviteter är nödvändig, påverkas den mycket lite av hur stadens offentliga rum är utformade. De valfria aktiviteterna är aktiviteter som görs om platsen inbjuder till det. Den största delen av alla rekreativa aktiviteter som man gör utomhus ingår i den här gruppen. De sociala aktiviteterna är oftast följdaktiviteter som uppstår spontant då människor är ute och gör någon av de andra aktiviteterna. Detta innebär att de sociala aktiviteterna per automatik främjas om insatser görs mot någon av de andra aktiviteterna.³⁹

För att skapa attraktiva städer menar Gehl att det är viktigt att alla tre aktiviteter tillgodoses i stadens offentliga rum. Tidigare har stadsplaneringen varit inriktad på att skapa separata rum för olika typer av aktiviteter, men för att skapa möten och rörelser i staden är det viktigt att aktiviteterna integreras. Gehls metoder för att skapa attraktiva platser och stråk appliceras idag av många stadsplanerare och Gehl architektcs har tagit fram strategier för stadsliv åt flera svenska städer som exempelvis Karlskrona, Skellefteå och Eskilstuna

³⁶ Billie (2014)

³⁷ Vareide och Kolbro (2012)

³⁸ Glaeser (2012)

³⁹ Gehl (1998)

Kommunexempel

I detta avsnitt presenteras ett antal exempel från kommuner som på olika sätt har gjort insatser för öka stadens attraktivitet eller arbetat strategiskt för att attrahera tjänste- och kunskapsföretag. Exempelen kommer från Sverige, Norge, Finland och Danmark.

Blandstad som utgångspunkt i Malmö och Helsingfors

Idag är det många stadsdelar och områden som planeras utifrån Jacobs idé om en blandad stad. I Malmö planeras exempelvis utbyggnaden av stadsdelen *Norra Sorgenfri* som idag präglas av småskalig industri och kreativa verksamheter. För *Norra Sorgenfri* är strävan att skapa en blandad stad, med blandade verksamheter, blandad upplåtelse och blandade funktioner. Stadsplanen för *Norra Sorgenfri* inriktar sig framför allt på den småskaliga ekonomin samt i viss utsträckning på den kreativa. Man tror på en ökande efterfrågan på, och ett ökande inflytande för, småskaliga verksamheter i framtidens stad. I *Norra Sorgenfri* finns idag en del små verksamheter, som bilverkstäder, dansskolor och tryckerier, samt en hel del konstnärsateljéer.⁴⁰ Fokus för stadsdelen ska vara på att tillhandahålla lokaler av mindre storlek för att uppmuntra till småföretagande och verksamheter av stor bredd och med lokal anknytning. Enligt planprogrammet får lokaler inte omvandlas till bostäder och genom att råa hyreslokaler tillhandahålls där hyresgästen själv svarar för inredning etc. kan hyresnivåerna hållas nere.⁴¹

Dessutom uppmanas fastighetsägare att renovera istället för att bygga nytt, vilket också håller hyrorna nere.⁴² Renovering istället för ombyggnation innebär dessutom att områden bibehåller sin identitet. Vad som är intressant med fallet Malmö är att de utnyttjar denna identitet som en attraktionskraft. Platsidentiteten kan alltså ha en attraktionskraft som är starkare än i ett nybyggt område. Det innebär att det går att spara pengar, resurser och tid genom att återanvända exempelvis gamla industriområden till nya verksamheter. För att bibehålla den kulturella prägeln på området och därmed behålla de kreativa näringarna, har konstnärer bjudits in för att vara delaktiga i den framtida utvecklingen av *Norra Sorgenfri*.⁴³

Ytterligare en stadsdel som planeras utifrån blandstadsprincipen, och där kunskapsintensiva företag är centrala i omvandlingen, är den miljöprofilerade stadsdelen *Kalasadama* som ligger centralt i Helsingfors. Planeringen av stadsdelen går under namnet "Smart *Kalasadama*" och ambitionen är att området ska utgöra en experimentell innovationsplattform för att testa nya smarta lösningar för en hållbar stad. Stadsdelen har ett tydligt fokus på att blanda funktioner med både näringsmässiga verksamheter och bostäder och området utvecklas i nära samarbete med över 200 intressenter, inklusive invånare, företag, stadens tjänstemän och forskare. Flera kunskapsintensiva start-up företag är involverade i att utveckla nya prototyper och smarta lösningar tillsammans med de boende i stadsdelen.⁴⁴

Kreativa zoner i Köpenhamn

För att skapa en blandad stad behöver olika verksamheter och företag ges plats i staden. En utmaning med stadsomvandling av kvarter och stadsdelar, är att lokalhyrorna kan

⁴⁰ Länsstyrelsen Skåne (2006-2007)

⁴¹ Malmö stad (2008)

⁴² Socialt hållbar stadsutveckling (2012a)

⁴³ Socialt hållbar stadsutveckling (2012b)

⁴⁴ Hemsidan Smarta *Kalasadama* (2017)

komma att stiga till följd av renovering och ombyggnad. Detta gäller särskilt industri- och verksamhetsområden som omvandlas till bostadsområden och där markspekulation leder till högre hyror. Många kreativa verksamheter som söker sig till gamla industrilokaler och verksamhetsområden blir ofta tvungna att flytta ut från områden som omvandlas. Detta leder till att området på sikt blir ett renodlat bostadsområde och att den mångfald som bland annat Jacobs talar om inte infinner sig.

För att undvika denna typ av gentrifieringsprocess har Köpenhamns kommun infört ett antal kreativa zoner i staden som regleras enligt en ny planbeteckning, E0. Genom att utgå från verksamheternas villkor är de kreativa zonerna tänkta att främja småskaliga företag och undvika markspekulation. Ett av de områden som nu planeras enligt den nya planbeteckningen är *Skjulhöjs allé* i Köpenhamn. Området består idag av brokiga verksamheter som rymmer exempelvis en cirkus, lager, handel, boende och mycket mer. Denna brokighet vill Köpenhamns kommun förvalta, stödja och utveckla. Skjulhöjs allé präglas av en mängd olika sorters byggnader och mycket är skevt och oplanerat. Med E0-planen önskar Köpenhamns stad stödja platser som annars skulle försvinna i planeringen eftersom de är för skräpiga, för bullriga eller för heterogena.⁴⁵

Verksamheter som får verka i en kreativ zon är lättare industri, handel, hantverk, lager, grossist och transportverksamheter som naturligt kan passa in i området. På en plats med beteckningen E0 ska man dessutom inte bygga så mycket, tanken är snarare att bevara det befintliga så långt det är möjligt. Bostäder får etableras i direkt anslutning till verksamheten men när verksamheten avvecklas ska också boendefunktionen avvecklas. Exploateringsgraden i ett E0 område ska vara låg och gränsvärden för exempelvis buller och säkerhetsavstånd till riksverksamheter ska vara mindre restriktiva än för andra bostadsområden.⁴⁶

Planbeteckningen E0 infördes i Köpenhamns kommunplan 2005 och i den senaste översiktsplanen för 2015 finns 9 stycken kreativa zoner utpekade i staden. En utvärdering av E0 områdena genomfördes 2014 och den visar att antalet kreativa företag har ökat i majoriteten av de utpekade zonerna. Utvärderingen visar även att planbeteckningen E0 erbjuder ett ramverk som är både fysiskt och ekonomiskt attraktivt för kreativa entreprenörer. Därtill visar den att områdets naturliga karaktär och närvaron av andra kreativa företag är viktiga förutsättningar för utvecklingen i de kreativa zonerna.⁴⁷

Kulturinvesteringar i Askersund och Åfjord

För att attrahera invånare och företag har flera stora städer de senaste åren gjort stora kulturinvesteringar. Även vissa mindre kommuner har gjort stora satsningar på kultur. I *Askersund* invigdes det nya kultur- och kunskapshuset Sjöängen under 2016. Visionen med Sjöängen var att skapa något som skulle gynna alla kommuninnevånare och sätta Askersund på kartan. Sjöängen är idag ett "allaktivitetshus" och inrymmer bland annat en skola, ett bibliotek, en konserthall/biograf, ett stort kök för kommunens alla verksamheter och flera andra lokaler för till exempel dans och musik. Byggnationen av kultur- och kunskapshuset är en stor investering för Askersund. Den genomsnittliga investeringsnivån per invånare i Askersund var knappt 15 000 kronor mellan år 2013–2015. Detta kan

⁴⁵ Länsstyrelsen Skåne (2006-2007)

⁴⁶ Länsstyrelsen Skåne (2006-2007)

⁴⁷ Köpenhamns kommun (2014)

jämföras med genomsnittet för samtliga kommuner som var 7700 kr per invånare samma år.⁴⁸

Att använda kultur för att skapa attraktiva miljöer för kunskapsintensiva företag görs i även i många landsbygdskommuner. Det norska konceptboendet *Bygda 2.0* är ett exempel där kulturvärden såsom arkitektur och mat är centrala i utvecklingen av området. Bygda 2.0, som ligger i Åfjord kommun, marknadsförs som en "micro-stad" där det ska finnas plats för boende, forskning/utbildning och näringsliv. En av de första byggnaderna som har uppförts, Bygdeboxen, fungerar som en mötesplats och nav i området. Där finns lokaler för företag och möjligheter till konferens och workshops. I byggnaden finns även ett "food lab", som är tänkt att vara en plattform för utbildning och forskning. Under 2017–2018 kommer fler byggnader uppföras i området. Vissa riktar sig till permanentboende som vill flytta till området medan andra kommer fungera som hyresbostäder. Bygda 2.0 har ett tydligt fokus på näringsliv och en primär målgrupp för området är entreprenörer från stad och landsbygd som vill starta och driva företag.⁴⁹

Drammens investeringar i det offentliga rummet

En stad som lyckats vända en negativ befolkningsutveckling till att bli en attraktiv stad för både invånare och företag är *Drammen* utanför Oslo. Traditionellt har staden varit en industristad, känd för sina stora företag som präglat stadens näringsliv. Idag har dock många av tjänsterna inom tillverkningsindustrin ersatts av tjänster inom kunskaps- och servicesektorn, och staden har haft en stark befolkningstillväxt under 2000-talet. Drammen är Norges nionde största stad med ca 68 000 invånare.⁵⁰

Anledningen till Drammens framgång, både när det gäller befolkningstillväxt och utvecklingen av kunskapsföretag är flera. Dels har Drammen ett gynnsamt läge nära Oslo och kan därmed dra nytta av Oslos arbetsmarknad och samtidigt erbjuda billigare bostäder. Men framförallt har staden tagit fram djärva visioner för kommunens stadsplanering och strategier för de offentliga rummen. De satsningar som gjordes för att ändra på bilden av staden från en förfallen industristad till något mer attraktivt var framförallt att utnyttja flodens rekreativvärde och inte endast låta den vara en nedsmutsad passage för industrin.⁵¹ Genom infrastrukturens satsningar dirigerades trafiken om till under- och runt stadskärnan. Floden och stadens vattenområden genomgick också massiva saneringar. Dessa två satsningar krävde både pengar, beslut och resurser från den norska staten och flera myndigheter⁵²

Genom så kallade public private partnership mellan kommunen och den privata sektorn kunde flera investeringar genomföras i Drammens stadskärna. Privata aktörer, med offentligt finansiellt stöd, genomförde förtätningar i stadskärnan och området runt vattnet genom att bygga bostäder i dessa attraktiva lägen. Det gjordes också satsningar på offentliga platser såsom torg och parker. Kommunen, tillsammans med privata aktörer, genomförde därtill en stor satsning på att aktivt platsmarknadsföra "nya" Drammen som ett kommersiellt och kulturellt centrum. Det fanns en gemensam vision för utvecklingen och kommunen arbetade mot en tydlig bild av Drammens framtid. Detta var förenligt med

⁴⁸ Arena för Tillväxt och Sweco (2017)

⁴⁹ Hemsidan för Bygda 2.0 (2017)

⁵⁰ Drammens kommun, kommunen i siffror (2017-08-31)

⁵¹ Nyseth & Tonnesen (2017: kap 4)

⁵² Nyseth & Tonnesen (2017: kap 4)

ombyggnationen av stadens offentliga rum.⁵³ Att Drammen ska vara ett centrum för innovativa- och kulturella näringar är också en formell del av kommunens näringslivsplan.⁵⁴ Kommunen arbetar också aktivt för att värna om stadens kultur- och folkliv genom riktade satsningar och evenemang av såväl lokalt som regionalt och nationellt intresse,⁵⁵ något som ska upprätthålla Drammen som ett kulturellt centrum.

Samlokalisering som strategi – exempel från Skellefteå och Skövde

För att främja kunskapsföretag har många städer och orter satsat på att stimulera utvecklingen av företagskluster och innovationsmiljöer. I Skellefteå har kommunen varit med och etablerat ett hus för mötesplatser inom och mellan branscher som går under namnet *The Great Northern*. Huset är ett äldre karaktäristiskt hus som skapar en unik startup-miljö för kunskapsintensiva företag. En initial tanke med huset var att skapa ett samlat stödsystem för nya näringar, men konceptet har utvecklats till ett kluster där nya och etablerade företag möts. Huset utgör även en mötesplats mellan traditionella och nya näringar, vilket gör att företagen stärker varandra och synergieffekter skapas. Företagen som är lokaliserade i *The Great Northern* ingår i ett medlemskap och delar på flera tjänster, till exempel frukost, afterwork, yoga och massage. Huset har flera öppna kontorsytor där det går att hyra in sig på flexibla platser. Syftet med huset är att det ska vara attraktivt för start-up företag att lokalisera sig där. Tanken är inte att företagen ska sitta i huset en längre tid, snarare eftersträvas ett ständigt flöde av nya förmågor.

I Skövde finns ett liknande koncept i form av företagsparken *Gothia Science Park (GSP)*. Företagsparken, som uppfördes år 2000, har på senare år fått stor uppmärksamhet och bland annat prisats av EU-kommissionen för bästa möjliga förutsättningar för entreprenörskap och företagande. I *Gothia science park* jobbar över 800 personer från såväl företag och offentliga organisationer som från forskningscentrum på Högskolan i Skövde. Data och IT är den bärande näringen och dataspelsföretag utgör en stor del av företagen. I parken finns en inkubatorsverksamhet, *Gothia Innovation*, som syftar till att stödja nya företag och vara en länk till högskolan. Kommunen tillhandahåller lokalerna och bidrar även till finansieringen av *Gothia Innovation* tillsammans med Västra Götalandsregionen, Vinnova och Skaraborgs Kommunalförbund.

Skövdes spelkluster har utvecklats mycket tack vare Skövdes högskola. Där gjordes det i början av 2000-talet riktade satsningar på att nischa skolans redan etablerade IT-profil mot spelutveckling. Detta var en respons mot det fallande intresset för IT efter IT-kraschen något år tidigare⁵⁶ I samband med detta byggdes också GSP med sin IT-profil. Det är återigen resultatet av ett samarbete mellan näringsliv, utbildningsvärlden och den offentliga sektorn som har skapat detta framgångsrecept. Det finns infrastruktur och kompetens för att bedriva ett innovativt och kreativt näringsliv.

Skövdes marknadsutvecklare förklarar att Skövde har haft mentaliteten att GSP är en satsning på en *miljö*. Denna miljö kan likställas med *infrastruktur för innovation och kreativitet*. Resultatet blir mer än bara den fysiska byggnaden, det blir en plats för utveckling. Det poängteras att de försöker att bygga GSP så tätt det bara är möjligt, den fysiska densiteten leder till att den mentala densiteten bibehålls.

⁵³ Nyseth & Tonnesen (2017: kap 4)

⁵⁴ Drammens kommun, *Strategisk næringsplan* (2012: 13)

⁵⁵ Drammens kommun, *Kultur* (2012)

⁵⁶ Onlinetidningen Breakit (2015-11-27)

Sammanfattning och avslutande diskussion

I takt med kunskapsekonomins framväxt riktats ett allt större intresse mot tjänsteföretag och kunskapsintensiva företag från olika håll i stadsbyggnadssektorn. Antalet arbetsställen inom kunskapsintensiva sektorn har ökat i samtliga medelstora städer. Universitetsstäderna Uppsala och Lund utmärker sig med ett stort antal arbetsställen inom kunskapssektorn, men den procentuellt största ökningen mellan 2010–2015 har varit i Helsingborg, Varberg och Luleå.

Lokaliseringspreferenserna för kunskapsintensiva företag skiljer sig från traditionella tillverkningsföretag. Detta innebär nya förutsättningar där kommunerna måste erbjuda något utöver fördelaktiga markpriser och billiga lokalhyror för att kunna attrahera nya företag inom de nya snabbväxande kunskapsnäringarna. Undersökningar kring företagens lokaliseringpreferenser visar att många företag efterfrågar värden som förknippas med stadens kvaliteter, estetik och funktioner. Detta ställer krav på kommunerna att i allt större utsträckning erbjuda kvalitativa och levande stadsmiljöer som attraherar inflyttare.

Tillgänglighet har stor betydelse för om en stad utvecklas och växer. Detta gäller särskilt små orter som ligger i en storstadsregion - ju mer tillgängliga de är, desto mer troligt är det att de har en positiv befolkningsutveckling.⁵⁷ Tillgänglighet förklarar dock inte hela skillnaden i tillväxt. Det finns även andra värden såsom livskvalitet och attraktiv stadsmiljö som har påverkan på vilka orter som växer och som lyckas attrahera boende och kunskapsföretag. Detta gör att allt fler städer väljer att investera i kultur, konsumtion och upplevelseindustri. Det stora antalet kulturhus som byggs runt om i landet visar att kulturen ses som en viktig funktion för att skapa attraktivitet. Andra strategier för att attrahera kunskapsföretag är att skapa levande och blandade stadsmiljöer, investera i det offentliga rummet samt att främja miljöer för innovation och kreativitet, exempelvis i form av företagsparker eller lokaler för samlokalisering.

Samhällsplaneringen och näringslivsutvecklingen i en stad hänger nära samman. Kommunerna har rådighet över den fysiska planeringen och har därmed möjligheter att skapa platser, kvarter och stadsdelar som attraherar och underlättar för kunskapsintensiva företag. Det finns dock inget givet recept för hur städer kan arbeta för att främja kunskapsintensiva företag, utan insatserna måste baseras på stadens specifika förutsättningar. Ofta handlar det om en kombination av insatser som tillsammans skapar synergier. Detta har exempelvis skett i Drammen. En gynnsam tillgänglighet till Oslo, i kombination med djärva visioner, stora investeringar i stadskärnan och en god samverkan mellan offentliga och privata aktörer var viktiga förutsättningar för att vända stadens negativa utvecklingsspiral.⁵⁸ För många städer handlar det framförallt om att hitta sin egen nisch i regionen och att stärka det som gör just den platsen unik. Det kan handla om allt från att involvera kunskapsföretag i utvecklingen av en smart stadsdel (som i Kalasatama i Helsingfors), till att utveckla en arkitektonisk unik miljö på landsbygden som attraherar boende och kreativa entreprenörer.

⁵⁷ Se bland annat Tätortsanalys för Västra Götalandsregionen (2016)

⁵⁸ Se bland annat Vägverket (2007) Stadskärneutveckling – processer och arbetssätt

Att planera för kunskapsföretag

1. **Våga bryta gamla mönster och tänka nytt**

En stad som traditionellt varit en industristad behöver inte alltid förknippas med tillverkning och industri. Drammen är ett exempel där nytänkande och visioner har bidragit till att ge staden en ny prägel. Det finns dock inget givet recept för hur städer kan arbeta för att främja kunskapsintensiva företag, utan insatserna måste baseras på stadens specifika förutsättningar. Det handlar om att hitta sin nisch gentemot andra städer.

2. **Samverka mellan näringsliv och samhällsplanering**

Tillväxtskapande samhällsplanering kräver ett nära samarbete mellan kommunens näringslivsutveckling och planarbete. Vissa kommuner har mött det ökade behovet av samverkan genom att omorganisera den kommunala verksamheten och samla näringsliv, exploatering och plan i en och samma avdelning. I många kommuner finns det fortfarande en traditionell uppdelning mellan näringsliv och planering.

3. **Skapa en levande stad som attraherar kunskapsföretag**

Att blanda funktioner i staden är positivt för stadslivet och ett levande stadsliv lockar både invånare och företag. Att förse områden med funktioner som attraherar människor vid olika tidpunkter och dagar skapar en ännu mer levande stad.

4. **Våga ställa krav**

Det kan uppstå intressekonflikter och utmaningar med att å ena sidan vara attraktiv för en näringsidkare och å andra sidan skapa kvalitativa stadsrum och motverka enformiga verksamhetsområden. Utvecklingen av externa handelscentra kontra utvecklingen av stadskärnor är ett sådant exempel. Vid en potentiellt ny etablering måste kommunen både möta näringsidkarnas behov, samtidigt som det är viktigt att kommunen är tydlig med vad de vill med platsen. Här handlar det om att tänka långsiktigt och utreda vad som är bäst för staden på sikt.

5. **Samarbeta mellan privata och offentliga aktörer**

Drammen, Luleå och Helsingborg är bara några exempel på hur privat- och offentlig verksamhet arbetat tillsammans för att skapa visioner och gemensamma mål för staden. En levande och växande stad är gynnsamt för både det offentliga och det privata.

6. **Glöm inte stadens basservice**

För att en stad ska utvecklas på ett hållbart sätt krävs det att det finns en bra basservice. Om det inte finns bra skolor, smidiga transporter och trygga miljöer kommer en barnfamilj inte välja att flytta till staden.



Bild ovan: Bygdeboxen i Bygda2.0

Bild nedan: Bostadshuset "Spillebrettet" i Bygda 2.0



*Bild ovan: Gångbron Ypsilon i Drammen som kopplar samman kunskapsparken och byparken
Bild nedan: Älvpromenaden i Drammen*



Bild ovan och nedan: Företagshuset The Great Northern i Skellefteå

Del 2: Tillväxt kräver planering - för ökad rörlighet och tillgänglighet i staden

Inledning

Det kan uppstå problem för växande städer och regioner när belastningen på transportsystemet ökar. Detta kan få negativa konsekvenser för näringslivets utveckling. Denna del av rapporten analyserar samhällsplaneringens möjligheter att, genom investeringar i transportsystemet, skapa förutsättningar för näringslivets utveckling i en stad, kommun eller region.

De mer specifika frågeställningarna som analyseras i denna delrapport är:

- Hur ser sambandet ut mellan investeringar i transportsystemet och näringslivets utveckling och tillväxt?
- Hur ser sambandet ut mellan befolkningstal i en stad och behovet av en strategisk samhälls- och transportplanering?
- Hur kan kommuner arbeta för att utveckla den fysiska miljön och transportsystemet, så att näringslivets behov tillgodoses?

I tre avsnitt härefter kommer frågeställningarna belysas och besvaras. För den första frågeställningen görs en litteraturgenomgång av forskning och utredningar som har studerat vilka nyttor som uppstår för näringsliv, städer och regioner när man planerar och investerar i transportinfrastruktur och när regioner och städer förtätas genom god fysisk planering. I avsnitt två förs en diskussion kring sambandet mellan befolkningstal och behovet av en aktiv och strategisk samhällsplanering, utifrån relevant forskning om teorin "optimal city size" och kritik mot denna. I det sista avsnittet ges exempel på hur kommuner arbetat med planering för att tillgodose näringslivets behov.

Sambandet mellan transportinfrastruktur, produktivitet och tillväxt

Det finns en stor mängd forskning där sambandet mellan investeringar i transportinfrastruktur, produktivitet och tillväxt analyseras. Generellt visar denna forskning att en väl utbyggd infrastruktur sänker kostnader för transporter, kostnaden för insatsvaror minskar, pendlingsmöjligheterna förbättras och utbudet på arbetskraft ökar. Dessa effekter ger sammantaget ett större utbud av arbetskraft, lägre kostnader och möjlighet till ökad produktivitet. Arbetskraften får i sin tur en utvidgad arbetsmarknad och ett större utbud av arbeten att söka, med en bättre matchning på arbetsmarknaden som följd. Investeringar i transportinfrastruktur är också viktiga för var företagen väljer att lokalisera sig, där brist på en plats kan innebära att företag väljer att inte etablera sig där.

Forskningen visar dock också att sambanden inte är helt entydiga, utan kopplingarna är många och komplexa. Utfallet av en investering varierar relativt kraftigt, eftersom förutsättningarna mellan olika investeringar varierar och därmed också deras effekter. Enligt Johansson (2003) är en debatt mellan de som anser att transportinvesteringar är nödvändiga för ekonomisk tillväxt och de som anser att det finns för lite bevis för att en sådan slutsats ska kunna dras, åtminstone vad gäller omfattningen och storleken av effekterna.

Nedan görs en genomgång av ett urval av den forskning som gjorts de senaste decennierna, där man har försökt visa på sambandet genom att studera hur företags produktivitet påverkas av investeringarna. Investeringar i transportinfrastruktur ökar produktiviteten

Att studera effekterna av investeringar i transportinfrastruktur blev intressant i början av 70-talet, då forskarna försökte förklara den kraftiga dämpningen i BNP-tillväxt i Nordamerika och Västeuropa. En hypotes, bland många, var att nedgången berodde på bristfälliga investeringar i transportinfrastrukturen vilket hämmade näringslivet och den ekonomiska tillväxten. Dessa första studier på området hade ett makroekonomiskt perspektiv och försökte mäta effekten av investeringarna på produktivitet och tillväxt i bruttonationalprodukt (BNP) och bruttoregionalprodukt (BRP). I dessa studier användes en klassisk nationalekonomisk produktionsfunktion, och transportinfrastruktur antogs vara en variabel som, utöver kapital och arbetskraft, påverkade produktiviteten.

Aschauer (1989) var en av pionjärerna på området. Han studerade produktiviteten i den privata sektorn och analyserade hur investeringar påverkade den. Aschauer menade att ett företags produktion inte bara berodde på tillgången till kapital och arbetskraft, utan även på hur mycket kapital som var investerat i vägnätet.⁵⁹ Han visade i en statistisk modell av USA:s ekonomi att det verkade som att öknings i de offentliga investeringarna i vägnätet gav upphov till stora produktivitetsvinster för företagen. Han redovisade resultatet som outputelasticitet, det vill säga hur stor den procentuella ökningen i produktiviteten blir när infrastrukturkapitalet ökar med en procent. Aschauers arbete var en av flera studier på området som visade på kraftiga effekter av investeringar i transportinfrastruktur, se tabell 1.

Tabell 1 Outputelasticitet avseende infrastruktur, makroproduktionsfunktion USA:s ekonomi

Forskare	Elasticitet
Aschauer (1989)	0,24 - 0,39
Munnel (1990a)	0,33
Lynde and Richmond (1991)	0,20
Hulten och Schwab (1991)	0,03

Källa: Johansson et al (2003)

I en forskningssammanställning från 2004 redovisas flera studier med samma metodologi som beskrivits ovan. Den sammantagna bilden av denna sammanställning är att det finns stora produktionshöjande effekter av investeringar i infrastruktur. I sammanställningen konstateras även att investeringarna har en avtagande effekt; de gör mest nytta i regioner eller länder där infrastrukturen är eftersatt eller outvecklad. Vidare menar författaren att jämförelser av de många studierna ska göras med försiktighet då de har olika definitioner av begreppet infrastruktur⁶⁰ och är genomförda med data som täcker olika tidsepoker.

⁵⁹ Aschauer, D. A. (1989). Se även Hultkrantz et al (2004) eller Bougheas (2000) för ytterligare resonemang om Aschauers resultat.

⁶⁰ Vissa inkluderar all typ av infrastruktur i begreppet, energi, avfall, vägar etc. Andra inkluderar endast kärninfrastruktur och då särskilt transportinfrastruktur.

Majoriteten av studierna var dessutom genomförda i USA och av den anledningen bör inte resultaten ses som direkt applicerbara på Sverige.⁶¹

I en rapport av Institutet för tillväxtpolitiska studier (ITPS), presenteras ytterligare en detaljerad kunskapsöversikt över sambandet mellan transportinfrastruktur och produktivitet. I rapporten konstateras att det finns ett tydligt positivt orsakssamband mellan investeringar i infrastrukturen och produktivitet. Flera studier från Sverige, Frankrike och USA visar att en 10 procentig ökning i investeringar i infrastruktur leder till 1,5 till 2 procent ökad produktivitet bland företag. Dock konstateras även i denna rapport att storleken på sambanden varierar både mellan länder och över tid.⁶²

Investeringar i transportinfrastruktur minskar företags kostnader

Att analysera sambandet mellan transportinfrastruktur och produktivitet ur ett mikroperspektiv är ett alternativt sätt att mäta effekterna av offentliga investeringar i infrastrukturen. Vid en sådan ansats utgår forskaren från att företag försöker minimera sina kostnader. Investeringarna leder till minskade kostnader genom att företagens transportkostnader minskar, såväl för insatsvaror som för att nå marknaden. I sammanställningen från ITPS konstateras att investeringar inte bara ökar produktivitet ur ett makroperspektiv, det sänker även kostnaderna för företag. I rapporten konstateras att effekterna varierar mellan 0,2 procent och 2,3 procent vid en 10-procentig ökning av investeringarna, beroende på vilka länder som studeras och under vilken tidsperiod. I samma rapport redovisas studier gjorda i Tyskland där man funnit att 1 procent ökning av infrastrukturkapitalet leder till 0,1 till 0,39 procent minskning av produktionskostnaderna.⁶³ Variationen i effekten på kostnadsminskningen är således betydande. Boughes (2000) menar att transportinfrastruktur ska ses som något som minskar produktionskostnaderna, och att detta främjar specialisering. Boughes resultat visar att investeringar ökar tillväxten just för att de gynnar specialisering.⁶⁴

Nadiri & Mamuneas (1996) är en studie som återkommer som referens när det gäller effekten av investeringar i infrastruktur på produktionskostnader, produktivitet och tillväxt. Denna studien är en omfattande analys av vägkapitalets betydelse i USA dels för hela ekonomin och även för en indelning av 35 olika näringsgrenar. Sammanfattningsvis konstaterar Nadiri och Mamuneas att investeringarna i väginfrastrukturen haft stor betydelse för att minska produktionskostnaderna och därmed även öka produktiviteten.⁶⁵

I en nyligen framtagen och omfattande meta-analys av Melo (2013) analyseras ett stort antal empiriska studier om samband mellan produktivitetsökningar som effekt av infrastrukturinvesteringar. Liksom i tidigare forskningssammanställningar fastställer författaren ett positivt samband. Investeringarna ger minskade transportkostnader, vilket leder till en ökad produktivitet. Transportinfrastrukturen kan även öka konkurrensen inom en region eller en stad, och även därigenom förbättra produktiviteten. Ytterligare ett resultat från denna, liksom tidigare, sammanställningar är att resultaten varierar mellan olika branscher, mellan länder och beroende på vilken transportinfrastruktur som avses.⁶⁶

⁶¹ Hultkrantz et al (2004)

⁶² Institutet för tillväxtpolitiska studier IPTS (2007)

⁶³ Institutet för tillväxtpolitiska studier IPTS (2007)

⁶⁴ Boughes et al (2000)

⁶⁵ Nadiri M. Ishaq et al (1996)

⁶⁶ Melo et al (2013). Se även Melo et al (2009)

I en forskningssammanställning av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) konstateras, att investeringar i transportinfrastruktur troligen har betydelse för nationell och regional tillväxt, men att effekterna är beroende av de specifika förutsättningarna. Att resultaten skiljer sig åt beror bland annat på vilken statistisk metod som använts, vilken tidsperiod som studerats, vilken geografisk nivå man undersökt samt om man har undersökt effekter på näringslivets produktivitet eller kostnader. Studier som baseras på kostnadsfunktioner verkar dock vara mer entydiga i sina slutsatser, kostnaderna för näringslivet sänks av transportinfrastrukturen.⁶⁷

Metodologiska problem med produktions- och kostnadsfunktioner

Metoderna i de studier som redovisats ovan bär med sig flera viktiga metod- och tolkningsproblemen. Ett viktigt problem är att det är så många andra variabler som påverkar företagets produktivitet och regional tillväxt. Investeringar i infrastruktur är inte den enda verksamma variabeln.⁶⁸ En ytterligare svaghet är det så kallade endogenitetsproblemet, d.v.s. om det är investeringarna som ger ökad tillväxt, eller skapar tillväxten resurser som möjliggör investeringarna.⁶⁹

Hultkrantz (2004) konstaterar att den aggregerade produktivitets- eller kostnadsfunktionsansatsen, som studierna ovan baseras på, inte bidrar till prioritering av investeringar. Detta gör att resultaten är svåra att använda i praktiskt planeringsarbete. Den främsta användning är snarare att visa huruvida samhället är underförsörjt med infrastrukturkapital. Vidare anser Hultkrantz att det är alltför grov ansats att mäta kapitalstocken, d.v.s. summan av gjorda investeringar. Enligt Hultkrantz är det bättre att använda tillgänglighetsmått som visar hur transportsystemet påverkar restider och reskostnader, då detta är det egentliga värdet av investeringarna.

En ytterligare svaghet med ansatsen är att den inte inkluderar städernas eller urbaniseringens roll för att förklara ökad produktivitet och tillväxt. I en rapport från Tillväxtanalys framhålls att dessa tidiga modeller utgår från konstant eller avtagande skalavkastning i ekonomin. Det ekonomisk geografiska perspektivet saknas, liksom investeringarnas effekter täthet och agglomerationsfördelar. På senare tid har så kallade endogena tillväxtteorier utvecklats där fokus är betydelsen av humankapital. De nya tillväxtteoriernas insikt är att humankapital inte präglas av avtagande marginalavkastning, och att detta beror på kunskapsöverspillning. Istället för att anta att produktiviteten på marginalen minskar med varje ny arbetstagare, utgår teorin från att arbetstagare kan inspirera och stimulera varandra så att produktiviteten blir större än om de arbetar var för sig. Ekonomin kan därmed präglas av tilltagande skalavkastning. Utifrån denna grundtanke är steget inte långt till täthetsbegreppet och transportinfrastrukturens betydelse för att skapa täthet och agglomerationsfördelar.⁷⁰

Dessa två slutsatser, att tillgänglighet är ett mer relevant mått när sambandet mellan transportsystemet och produktivitet ska undersökas samt att täthet spelar en viktig roll för kunskapsöverföring är i fokus i kommande avsnitt.

⁶⁷ Hultkrantz et al (2004)

⁶⁸ Se till exempel World research in transport economics (2000)

⁶⁹ Se till exempel Imram (2011)

⁷⁰ Tillväxtanalys (2011)

Transportinfrastruktur ger täthet – vilket ökar produktiviteten

Fördelarna med täthet uttrycker sig allra mest tydligt genom våra växande städer. Nästan all befolkningsökning i Sverige sedan 1990-talet har varit koncentrerad till landets storstadsregioner. Företag har också, trots högre kostnader för kontor och löner, samlats allt mer till städerna. Nationalekonomins svar är att det måste finnas ekonomiska fördelar med att verka i städer. Om inte skulle företag som lokaliserar sig där konkurreras ut av företag i glesare miljöer där både hyror och löner är lägre. Förklaringsvariabeln bakom dessa ekonomiska fördelar kallas agglomerationsfördelar, och finns även belysta i del 1 i denna rapport.⁷¹

I grund och botten handlar agglomerationsfördelar om transportkostnader. Ju närmare människor och verksamheter har till varandra desto snabbare, lättare och billigare går det att transportera varor, tjänster, människor, kapital och idéer. Det innebär också att det uppstår ekonomiska fördelar när transportsystemet knyter ihop företag i en större region. Det innebär att de kan utnyttja gemensam infrastruktur som universitet, hamnar och flygplatser. Det innebär också att företagen har större tillgång till specialiserad arbetskraft och utvecklade värdekedjor. Agglomerationsfördelar har således en nära relation till investeringar i transportsystemet då det bidrar till den täthet, närhet, kunskapsöverspilling och regionförstoring som är viktiga förutsättningar för tillväxt.

Det finns relativt mycket forskning kring hur olika produktivetsfördelar är kopplade till täta marknader och agglomerationer. I dessa studier mäts effekterna av ökad täthet på produktivitet. Forskning visar att täthet givet rätt utformning och kapacitet, skapar nyttor för näringsliv såväl som arbetstagare. Nedan redovisas denna forskning, utifrån perspektiven regionförstoring och närhet, d.v.s. att transportsystemet knyter ihop platser så att tillgängligheten blir bättre.

Regionförstoring, transportsystemet och tillgänglighet

I forskarvärlden är täthet en empirisk uppskattning av vilken tillgänglighet en geografisk plats har, och för detta är transportsystemet en grundläggande faktor. En stad eller region kan förtätas på olika sätt. Antingen genom att bygga mer på en given plats eller koppla samman det redan byggda genom transporter och andra kommunikationer. Transportsystemets kapacitet och kvalitet har en avgörande roll för växande städer och regioners möjlighet att vara fortsatt produktiva och attraktiva för företag och arbetstagare.

Ett transportsystem med god kapacitet och kvalitet gör att regioner kan växa och arbetsmarknader integreras med varandra. Detta har skett i stor utsträckning i Sverige de senaste 30 åren. Ett transportsystem som förstör en arbetsmarknadsregion, genom att göra den mer tillgänglig, ger mer tillgänglig arbetskraft och fler sökalternativ för arbetskraften. Johansson (2003) visar att endast genom att dubbla en regions storlek ökar sysselsättningen med 3,7 procent och arbetstagarnas inkomster med 3,5 procent.⁷²

Andersson (2013) kommer fram till liknande samband. Han menar att investeringar i transportinfrastruktur kan bidra till att en region förstöras och arbetsmarknaden blir bredare genom att tidsavstånden minskar vilket "förtätar" geografin och ökar

⁷¹ Se följande rapporter för en mer djupgående genomgång av teorin. Tillväxtanalys (2011). Städer och tillväxt – vad säger forskningen, Tillväxtanalys (2017). Näringslivsdynamik, städer och agglomerationsekonomier – forskningsöversikt och agenda

⁷² Johansson (2003)

tillgängligheten till företag och arbetskraft. Med förbättrad transportinfrastruktur som till exempel vägar och järnvägar minskar reskostnaderna. Därmed förstoras regioner och arbetsmarknaden blir större och bredare. Regionförstoring innebär att den regionala arbetsmarknaden breddas och ger bättre förutsättningar för rörlighet på arbetsmarknaden vilket driver såväl matchning som kunskapsspridning.⁷³

Tabell 2 Uppskattade effekter av täthet på produktivitet. Internationella och svenska studier

Författare	Elasticitet
Åberg (1973)	0,02
Louri (1988)	0,05
Nakamura (1985)	0,05
Henderson (1986)	0,11
Henderson (2003)	0,19
Ciccone och Hall (1996)	0,06
Ciccone (2002)	0,05
Rice et al (2006)	0,04
Andersson och Löf (2011)	0,03
Anderson et al (2013)	0,01
Coombes et al (2008)	0,02
Ahlin et al (2013)	0,05-0,1
Andersson et al (2012)	0,01-0,03
Andersson (2014)	0,06-0,07

I tabell 2 redovisas resultatet av ett urval av den forskningslitteratur som studerat sambandet mellan täthet och ökad produktivitet. Även om forskarna studerar samma samband används olika mått för att mäta täthet och produktivitet. Täthet definieras ofta som ökad regionstorlek eller sysselsättningsdensitet d.v.s. hur många arbetstagare finns inom en viss radie. Elasticiteten visar hur mycket produktiviteten ökar om tätheten ökar.

I en artikel av Graham (2007) konstateras att fördubbling av en stad eller regions storlek vanligtvis innebär en produktivitetsökning på 1–10 procent.⁷⁴ Cheshire (2012) menar att flera studierna uppvisar en enighet kring att en fördubbling av sysselsättning i en stad ökar den genomsnittliga arbetskraftens produktivitet med cirka sex procent, även om effekterna är större för vissa typer av ekonomisk verksamheter.⁷⁵ Motsvarande resultat kan utläsas från tabell 2, där elasticiteten primärt ligger inom intervallet 2-5 procent. Detta ska tolkas som att om tätheten fördubblas så ökar produktiviteten med 2–5 procent. En regions täthet och storlek är direkt kopplad till transportinfrastrukturen; regionen växer geografiskt när infrastrukturen förbättras och pendlingen kan öka. Det innebär att investeringar i transportinfrastruktur ökar tätheten, vilket i sin tur ökar produktiviteten.

⁷³ Andersson (2013)

⁷⁴ Graham (2007)

⁷⁵ Cheshire (2012)

Det har diskuterats huruvida ovanstående storheter på forskningsresultaten är applicerbara på svenska städer och regioner, då dessa i ett internationellt sammanhang är små. I tabell 2 ser vi dock att de svenska studierna i linje med de internationella studierna. Andersson (2014) visar till exempel att en fördubblad regiontäthet ökar lönerna i genomsnitt med 6–7 procent. Lönerna i Stockholm skulle enligt denna studie vara 6–7 procent högre än de i Göteborg på grund av att huvudstaden är ungefär dubbelt så tät.

Närhet och produktivitet

En viktig fråga i forskningen kring produktivitetseffekter av agglomeration är hur beroende effekterna är av avstånd. Hur nära agglomerationen eller staden företag och arbetstagare behöver vara för att få positiva produktivitetseffekter? Hur snabbt och i vilken omfattning sjunker effekterna med avstånd? Forskningen visar att effekter av täthet sjunker kraftigt med restid, men att det finns signifikanta effekter upp till och med 80 minuters restid. I tabell 3 sammanfattas forskningsläget, som visar att effekterna av ökad täthet är som störst inom de restidsintervall som arbetskraften normalt accepterar som pendlingstid, d.v.s. maximalt 40 min.

Tabell 3 Effekter av täthet på produktivitet i olika restidsintervall.

Restid (min)	Benägenhet att pendla	Effekt av täthet (elasticitet)
0–40	Stor	4–5%
40–80	Liten	1–2%
80–120	Mycket liten	Mycket svag eller icke signifikant

Källa: Tillväxtanalys (2017)

Staden som en arena för lärande

I Tillväxtanalys genomgripande forskningsgenomgång av bakgrunden till och effekterna av agglomerationsekonomier, förklaras agglomerationsfördelarna utifrån tre grundläggande mekanismer; *delning*, *matchning* och *lärande*. Dessa tre effekter kan alla anknytas till transportinfrastruktur och tillgänglighet. De två första har delvis beskrivits ovan, att möjligheten att dela resurser ger ekonomiska fördelar samt att förbättrad tillgänglighet och täthet gör att arbetskraft och arbetstagare lättare och snabbare kan hitta varandra. En tredje mekanism som genererar agglomerationseffekter, och som är särskilt intressant när vi pratar om städer, är genom lärande, d.v.s. att kunskap skapas och sprids genom att företag och människor befinner sig nära varandra. Både möjligheten att skapa ny kunskap, vilket är starkt kopplat till innovativa entreprenörer, och att sprida befintlig kunskap görs i större utsträckningen i större städer. Spridning av kunskap är enklare i städer då den, trots digitaliserings allt större möjligheter, sker bäst när företag och människor kan mötas ansikte mot ansikte.⁷⁶ Även för den tredje mekanismen i agglomerationsfördelarna, lärande, spelar både transportinfrastrukturen och fysisk planering i övrigt, en viktig roll då det påverkar människors möjligheter att mötas.

Lärande är särskilt viktigt i kunskapsintensiva branscher, då dessa i högre utsträckning har humankapital och kunskap som källa till produktivitet. Ju mer komplex kunskap som ska kommuniceras, desto viktigare är det också att de som ska vara del i kunskapsutbudet

⁷⁶ Tillväxtanalys (2011)

befinner sig på samma plats.⁷⁷ I Tillväxtanalys forskningsgenomgång beskrivs grundligt hur viktig den exakta lokaliseringen av kunskapsintensiva företag i en stad är, där en fellokalisering på några hundra meter har stora effekter på företagets produktivitet. Den fysiska planeringen är således viktigare än vad som tidigare kanske antagits, vad gäller att skapa rätt förutsättningar för ett produktivt näringsliv.

Den kritik som riktats mot att städer skulle vara mer produktiva än glesare bebyggelse, bland annat på grund av lärandemekanismen, handlar om att kausalitetssambandet likaväl skulle kunna vara omvända. Att det är inte så att storstädernas agglomerationsfördelar gör arbetstagarna mer produktiva, utan att det helt enkelt är högproduktiva och höglönlade människor som bosätter sig i städerna medan de med lägre produktivitet stannar kvar på landsbygden eller bor i småstäder. Inom forskningen går detta under namnet selektion, att innovativa företag och humankapital söker sig till städer och stadsregioner, där högproduktiva människor är bosatta, vilket bildar grund för en positiv spiral.

Modern forskning visar att selektionseffekterna är betydande. Individer med lång universitets- och högskoleutbildning, ambition och andra egenskaper som kan förklara lön och generell framgång på arbetsmarknaden uppvisar en hög benägenhet att lokalisera sig i städer, och då i synnerhet i storstadsregioner. Forskningen visar också att samma mönster i mångt och mycket även gäller företag, där företag inom kunskapsintensiva och dynamiska branscher generellt uppvisar en större sannolikhet att lokalisera sig i täta miljöer, och följa de högproduktiva människorna.⁷⁸

Slutsatsen som kan dras är således att både selektionsprocesser och agglomerations-ekonomier bidrar till att städer och stadsregioner växer, och att båda spelar en central roll för näringslivets möjlighet till att växa och vara produktiva. Vidare kan konstateras att strategisk fysisk planering och transportinfrastruktur spelar en viktig roll för att möjliggöra båda processerna, dels genom att göra staden mer attraktiv för högutbildad arbetskraft såväl som kunskapsintensiva företag, dels för att ge de nödvändiga förutsättningarna för närhet som krävs för att få till produktivitetsökningar genom agglomeration.

Antalet invånare och behovet av en strategisk planering

Teorin om optimal stadsstorlek

Som diskuterats ovan finns det många fördelar med att vara en större stad. Agglomerationsfördelar gör att människor frodas i större och tätare städer, är mer produktiva och har högre lön. Även företag befinner sig gärna mitt i staden, för att dra fördel av närheten till både arbetskraft och andra företag; såväl leverantörer som kunder. Samtidigt kräver en större stad mer vad gäller förvaltning och har också flera nackdelar i form av högre hyror, trängsel och mer avgaser.

Det finns således nyttor såväl som kostnader med att en stad växer. Det är därför inte konstigt att frågan om huruvida det finns en optimal storlek uppstod på 1960-talet. Teorin, som startade med en artikel av Alonso (1964) där han försökte besvara frågorna "How big is big enough" och "How big is too big", var att en stad kunde bli för stor. Efter en viss punkt skulle agglomerationsfördelarna försvinna och kanske även bli en nackdel för

⁷⁷ Tillväxtanalys (2017)

⁷⁸ Ibid

staden. Istället för ökad produktion, löner och tillväxt på grund av närhet och tillgänglighet skulle den växande staden få ökad trängsel, höga hyror, miljökostnader etc. i en sådan utsträckning att fördelarna med att växa skulle försvinna.⁷⁹ Växer staden för mycket kan de negativa effekterna bli större än fördelarna. Enligt nationalekonomiska termer kan en stad växa så länge marginalnyttan är större än marginalkostnaden, och där den optimala storleken hittas vid punkten där marginalnyttan är lika med marginalkostnaden.⁸⁰ Frågeställningen som startade med Alonso var om det fanns en sådan optimal storlek eller punkt.

Inte en men flera optimala stadsstorlekar

Antagandet att städer inte bör växa förbi en viss optimal punkt bygger på antagandet att alla städer ser likadana ut, att de ur ett ekonomiskt perspektiv har samma produktions- och kostnadsfunktioner. Så ser dock inte världens städer ut. De kommer i alla möjliga storlekar, har olika funktioner och karaktär, från små städer med några personer till megastäder som Tokyo med över 35 miljoner invånare. Det finns städer som växer utan synbart stopp, vilket också talar emot en enda optimal storlek. Kritiken mot teorin om en optimal storlek lät därmed inte vänta på sig. Rent intuitivt insåg forskarvärlden att det borde finnas många optimala stadsstorlekar helt beroende på den specifika stadens funktion och struktur. Richardson konstaterar redan 1972 att vi kan förvänta oss att utbudet av stadsstorlekar varierar, troligen kraftigt, utifrån städernas funktioner och struktur.⁸¹ Getz (1974) menar att istället för en enda optimal stadsstorlek torde det finnas en optimal spridning av stadsstorlekar där respektive stad är så stor som krävs för den specifika stadens produktionsprocesser.⁸²

Mer nutida forskare har fortsatt kritiken mot teorin om en enda optimal stadsstorlek, bland annat Capello som sammanfattar kritiken i följande punkter.

- Om städer ser olika ut, torde den optimala stadsstorleken också göra detta. Ingen gör antagandet att alla företag når sin största potential genom att producera samma utbud, varför gör vi då detta med städer?
- Teorin om optimal stadsstorlek tar inte hänsyn till den rumsliga kontext, i vilken städer opererar.
- Att använda samma produktionsfunktion för alla städer i ekonometriska analyser för att uppskatta optimal stadsstorlek kan inte vara riktigt. Att en stads produktivitet främst berodde på städernas fysiska storlek är också tveklöst. Istället bör vikten av ett diversifierat och konkurrenskraftigt produktionssystem betonas.

Capello vidareutvecklar tänket kring optimala stadsstorlekar i en artikel från 2011. Utgångspunkten i det teoretiska resonemang är att inga städer är likadana och alla producerar olika varor beroende på dess storlek, där stora städer ofta har rollen som kunskapsnav. Resonemanget är byggt kring begreppet "urban functions" som kan tolkas som de ekonomiska aktiviteter som bedrivs eller utvecklas inom staden. Funktionen ser olika ut beroende på stad, och avgör delvis också hur mycket staden kan växa. Capello visar teoretiskt att städer kan fortsätta växa utan att gå förbi den punkt där kostnaderna

⁷⁹ Alonso W. (1964)

⁸⁰ Alonso (1971)

⁸¹ Richardson (1972)

⁸² Getz (1974)

överstiger nyttan, så länge den offentliga och privata sektorn uppgraderar sina funktioner, vilket innebär att de börjar producera andra varor och tjänster eller på ett annorlunda sätt. För varje ekonomisk funktion är det möjligt att definiera en minsta och en maximal effektiv stadsstorlek.⁸³

Modellen som Capello tar fram, och även testat empiriskt⁸⁴, visar att det finns ett behov av att ersätta begreppet "optimal stadsstorlek" med ett intervall inom vilket stadsstorleken är effektiv, och där nyttan överstiger kostnaderna med att växa. Vidare menar Capello att det inte är en fråga om vad den optimala stadsstorleken är, utan vilken som är den mest effektiva storleken, givet vad staden producerar och hur det producerar det.⁸⁵ En viktig poäng är också att det intervall inom vilken en stad är effektiv, går att förflytta.

"...our cities need efficient urban policies with the aim to upgrade the economic functions within the city, as well as the development of linkages outside the city, such as alliances, co-operation agreements, advanced international transport and telecommunications infrastructure. All of these elements and strategic policies are undoubtedly important for guaranteeing the survival of a modern city. (Capello 2013).

⁸³ Capello (2011)

⁸⁴ Capello et al (2013)

⁸⁵ Capello (2011) och Capello (2013)

Kommunexempel

I detta avsnitt presenteras ett antal exempel från kommuner som på olika sätt arbetar för att utveckla den fysiska miljön och transportsystemet utifrån näringslivets behov.

Hässleholm

Svenska kommuner är generellt väldigt medvetna om hur viktigt det är att planera och investera i transportsystemet, inte minst för att göra regionen attraktiv för näringslivet. Det syns bland annat på de strategidokument som tas fram av kommunerna. Hässleholm är inget undantag. Enligt Hässleholm strategiska näringslivsprogram⁸⁶ har kommunen några primära utmaningar:

- Näringslivets ökande behov av kvalificerad arbetskraft
- Hässleholm behöver fler invånare och en högre utbildningsnivå
- Hässleholm står på tröskeln till att bli en stor stad med pendlingsavstånd till Öresundsregionen

Hässleholm planerar utifrån insikten att den viktigaste faktorn för ekonomisk tillväxt är produktiva företag och människor, och att den faktor som spelar störst roll för långsiktig tillväxt är teknisk utveckling och innovationer. Vidare har Hässleholm, helt i enlighet med teorin om agglomerations fördelar, insett att kunskap är den strategiskt viktiga resursen för ekonomisk tillväxt, med lärande som en central process. Hässleholm satsar därför på, vilket varje kommun med långsiktiga tillväxtambitioner bör göra, att genomföra kontinuerliga investeringar som höjer kunskapsstocken samt insatser som främjar interaktiva lärprocesser mellan personer. Innovationer och lärande kan dock endast omvandlas till tillväxt om det finns entreprenörer som kan kommersialisera nya kunskaper. Därför siktar Hässleholm på att främja entreprenörers strävan att kommersialisera de nya kunskaperna.

Ovan nämnda strategier har inneburit att flera infrastrukturprojekt har genomförts, eller planeras att genomföras lokalt. Bland annat byggs fler stationer med ökad trafikering för de lokala Pågatågen inom kommunens tätorter. Detta har inneburit både ökade bostadspriser och ökat kollektivt resande. Förhandling pågår just nu inför kommande Trafikplan om att bygga ut dubbelspår hela sträckan mellan Kristianstad-Hässleholm. Vidare har Hässleholm och Kristianstad kommun tillsammans gått in och finansierat en delsträcksutbyggnad av Riksväg 21 mellan orterna. Syftet med att i förskott betala för detta, istället för att vänta in Trafikverket, har varit att tidigarelägga potentiell tillväxt i regionen.⁸⁷

En viktig potentiell framgångsfaktor för tillväxt är möjligheten att, via järnväg, koppla ihop Hässleholm med Öresundsregionen. Hässleholms position som knutpunkt för järnvägsnätet innebär stora möjligheter för kommunen. Att koppla samman Hässleholm med Öresundsregionen skulle förbättra möjligheten till inflöde av arbetskraft, kapital och kompetens till kommunen. Av den anledningen har Hässleholm, i samarbete med Kristianstad, Skåne nordost och Region Skåne, aktivt arbetat för att påverka utbyggnadsstrategin av järnvägsnätet i regionen. Arbetet har bland annat lett till förslag på utbyggnadsstrategi Malmö-Hässleholm till fyrspar i samband med höghastighetsjärnväg samt dubbelspår på delar av banan mellan Kristianstad-Hässleholm-Helsingborg. Dessa satsningar är inte minst viktiga för att höja Hässleholms attraktivitet

⁸⁶ Strategiskt näringslivsprogram för Hässleholms kommun (2012)

⁸⁷ Mailkorrespondens och intervju, Mikael Kipowski, tillväxtchef Hässleholms kommun

och skapa förutsättningar för ökad inflyttning, särskilt för de grupper som är viktiga för kommunens utveckling

Samtliga projekt ovan har gjorts i nära samarbete med kommunens och regionens näringsliv, både vad gäller prioriteringar och påverkansarbete. Centralt i kommunens arbete är att följa upp hur arbetet med utbyggd infrastruktur påverkar attraktiviteten och får den effekt som önskas. Hässleholms tillväxtchef menar att stadens ambition är att bli en stad där man bosätter sig, och att man tror starkt de kan lyckas med detta. För att lyckas måste dock kommunen hantera de utmaningar som de står inför. Bland annat är den interna organisationen i behov av kompetensutveckling för att kunna möta den nuvarande och kommande behov hos näringslivet. En tillräckligt kompetent intern organisation ses som en förutsättning för att Hässleholm ska kunna bli en tillväxtmotor i regionen. En ytterligare utmaning är det nödvändiga och långsiktiga politiska perspektivet i kommunens arbete. Utan en långsiktig och tydlig politisk linje framåt vad gäller synen på transportsystemet och dess roll för att skapa en attraktiv kommun för företag och arbetstagare är det svårt att få utväxling på arbetet.⁸⁸

Malmö

Malmö stad är ännu ett intressant kommunexempel när det gäller frågan om att aktivt och medvetet planera staden för att göra den intressant för näringslivet, men även att involvera näringslivet i detta arbete. Ett av kommunens fokusområden för att skapa goda förutsättningar för företag är att verka för ett hållbart, välfungerande och effektivt transportsystem. Detta görs bland annat genom att beakta näringslivets behov vid planering och utveckling av stadens transportsystem. Målet är en god tillgänglighet med olika hållbara och välfungerande trafikslag till, från och inom hela Malmö för såväl Malmöbor som för pendlare, näringsliv och besöksnäring.⁸⁹

Ansvar för Malmös arbete att skapa goda förutsättningar för en hållbar tillväxt är Näringslivskontoret. Kontorets arbete är till stora delar fokuserat mot att se till att befintliga företag trivs och utvecklas samt att fler företag vill etablera sig i staden och regionen. Ett sätt att göra detta på är enligt Malmö att arbeta i större samverkan med näringslivet. Malmö har därför sen en tid tillbaka arbetat utifrån en metodik eller plattform som syftar till att förbättra samverkan mellan staden och näringslivets. Denna plattform kallas *Meet Malmö*.

Plattformen ska verka för att goda tankar och initiativ ska kunna gro och utvecklas till samarbeten och konkreta lösningar som drivs framåt av näringslivet och Malmö stad tillsammans, med det primära syftet att skapa hållbar tillväxt och ökad sysselsättning. För att Malmö ska arbeta vidare med en idé krävs dock att vissa kriterier uppfylls, bland annat att det innefattar just samverkan mellan Malmö stad och näringslivet och att idén stärker den socialt hållbara utvecklingen i Malmö där alla involverade aktörer gynnas.

Grundtanken med *Meet Malmö* är att Malmö stad vill visa näringslivet att de tar samverkan på allvar och att de vill utveckla staden tillsammans med dem.⁹⁰ Detta verkar också ha gett utdelning. I en intervju med Skanska Öresunds vd Camilla Wieslander ger hon sin syn på Malmö stads arbete och framtida utmaningar för staden. Enligt henne har Malmö på ett bra sätt visat att de vill arbeta med och för näringslivet. Ett bra exempel är Hyllie där staden och näringslivet tillsammans har byggt upp en ny hållbar stadsdel som på bästa sätt utnyttjar det fördelaktiga kommunikativa läget, med citytunneln som binder

⁸⁸ Intervju planchef och tillväxtchef 31 aug 2017

⁸⁹ Näringslivsprogrammet 2017-2022

⁹⁰ Intervju Liselott Ehn 2017-09-11

samman Malmö C med Kastrup och Köpenhamn, via just Hyllie. Detta har skapat tillväxt för företag såväl som ett nytt spännande bostadsområde.⁹¹

Malmö är fortfarande på många sätt en delad stad, där vissa ytterområden är dåligt förankrade med stadscentrum och där Malmös många parker och inte minst hav är otillgängliga för många. En av Malmös stora utmaningar framöver handlar enligt Camilla därför om att bygga ihop och förtäta staden, vilket endast kan genomföras med investeringar i transportsystemet. Denna syn delar hon med Malmö stad, som arbetar aktivt med just detta, att binda ihop stadens ytterområden med centrum och västra delar. Både näringsliv och stad framhåller att en attraktiv stad som kan dra till sig företag och arbetskraft måste vara inkluderande, tillgänglig och grön. Detta kommer skapa tillväxt och investeringar i ett hållbart transportsystem skapar förutsättningarna.

Linköping

Ytterligare ett exempel på en kommun som arbetar utifrån insikten om att fysisk planering och infrastruktur är nödvändigt för att attrahera företag och skapa tillväxt är Linköping. Kommunen har tillsammans med Norrköping höga ambitionsnivåer vad gäller att profilera sig som en tillväxtregion med goda förutsättningar för företag att etablera sig. Kommunens starka geografiska position med god tillgänglighet till de tre största arbetsmarknadsregionerna i Sverige är något man vill förbättra ytterligare genom investeringar i transportinfrastrukturen.

Staden växer snabbt precis som näringslivssektorn vars utvecklingskurva pekar uppåt. För att rusta sig för framtiden har kommunen tagit fram ett antal strategiska inriktningar för näringslivsutvecklingen som ska verka för att skapa goda förutsättningar att etablera, driva och utveckla företag i staden och kommunen. Ett av dessa strategiska områden kallas stadsutveckling för ökad konkurrenskraft. I korthet går strategin ut på att skapa goda livsmiljöer och ännu bättre tillgänglighet för att kunna attrahera och bibehålla företag och arbetskraft. Att löpande förbättra transport och kommunikation är i detta avseende centralt.⁹²

Transportinfrastrukturens viktiga roll för tillväxt illustreras väl i den tro som finns i att Ostlänken ska bringa tillväxt till kommunen. Det finns planer på att Sveriges första höghastighetsjärnväg och ett nytt resecentrum ska vara på plats omkring 2028 i centrala Linköping, med en ny stadsdel som inrymmer 5 000 nya bostäder och 15 000 till 20 000 nya arbetsplatser. Därutöver förväntas antalet resande som passerar Linköpings resecentrum troligen mer än fördubblas.⁹³ Sammantaget skapar detta delvis nya förutsättningar för Linköping att utvecklas. Potentialen för att attrahera nya men även värna om befintligt näringsliv ökar då möjligheterna till affärer förbättras. Detta innebär också fler arbetstillfällen och således fler invånare.

⁹¹ Podd meet Malmö

⁹² Riktlinjer Linköping 2017, Strategisk inriktning för ökad näringslivsutveckling i Linköping

⁹³ Linköpings kommun 2015, Nuläge, utmaningar och observandum

Sammanfattning och avslutande diskussion

Forskningsgenomgången ovan har visat att planering kan och bör spela en avgörande roll för att skapa de förutsättningar som krävs för ett dynamiskt och produktivt näringsliv. Om inte riskerar företag att gå miste om möjliga produktionsförbättringar och kommunen gå miste om ekonomisk tillväxt och utvecklingskraft. Tillgången till transportinfrastruktur är avgörande för städer och regioners fortsatta produktivitet och tillväxt, även om storleken på effekterna kan varieras både beroende på var och när investeringen görs. Vidare visar forskningen att även storleken på städer samt hur de planeras och utformas har en väsentlig roll för näringslivet. Städer är särskilt viktiga för kunskapsintensiv sektor, och i dessa kan den fysiska planeringen och stadsplaneringen vara avgörande för dessa företags möjlighet att få tillgång till rätt arbetskraft, vara innovativa och sprida kunskap sinsemellan. Genom att planera så att företagen är verksamma i miljöer som bidrar till gynnsamma tillväxtförutsättningar, kan produktiviteten öka både hos de befintliga men även de tillkommande företagen. Vidare visar forskningen att en stads storlek inte är avgörande för dess tillväxtpotential. För varje stad, med sin specifika sammansättning av funktioner, företag och medborgare, finns det ett optimalt intervall inom vilken staden är effektiv, och strategisk planering möjliggör för en stad att växa utan att bli ineffektiv.

Det finns således många anledningar för ansvariga och beslutsfattare i svenska kommuner och regioner att ta strategisk fysisk planering på allra största allvar. Det framtida kunskaps- och tjänstesamhället kommer av allt att döma att kräva ökad täthet för att kunna utvecklas optimalt. Baserat på hur de svenska arbetsmarknadsregionerna har utvecklats de senaste decennierna syns tydligt att detta redan är en pågående utveckling, där de minsta lokala arbetsmarknadsregionerna i Sverige under de senaste 20 åren har minskat sin befolkningsstorlek medan de största har ökat, och där inkomsterna per capita är som högst i de tre största arbetsmarknadsregionerna och som lägst i de 16 minsta.⁹⁴ Den ekonomiska utvecklingen i Sverige har under de senaste två decennierna helt enkelt följt mönstret för den nya ekonomiska geografin och agglomerationsekonomier. För kommuner som inte vill hamna på efterkälken kommer det krävas att man lyckas skapa och vidareutveckla den attraktionskraft och de förutsättningar som krävs för att få företag att etablera sig och arbetskraft att vilja bosätta sig, och där spelar fysisk planering och infrastrukturinvesteringar en avgörande roll.

⁹⁴ Boverket (2013). Bostäder, rörlighet och ekonomisk tillväxt

Att planera transportsystemet för tillväxt

- 1. Ett hållbart, välfungerande och effektivt transportsystem är nödvändigt för tillväxt**
För att näringslivets behov ska beaktas bör planering och utveckling av kommunens- eller regionens transportsystem genomföras i samverkan med näringslivet.
- 2. Se till det större rumsliga sammanhanget**
Även den europeiska, nationella och regionala nivån är viktig då infrastrukturen är del i ett sammanhang på alla dessa nivåer.
- 3. Skapa en sammanhängande och förtätad stad för ökad attraktivitet**
En tät och tillgänglig stad är effektiv och därför attraktiv för kunskapsintensiva företag och högutbildad arbetskraft. Att genom infrastrukturinvesteringar förtäta och göra alla stadsområden tillgängliga för alla innebär därför ökad tillväxt.
- 4. Stimulera samverkan mellan kommun och näringsliv**
Att skapa hållbar tillväxt är inte enbart kommunens ansvar eller något som näringslivet kan genomföra ensamt. Det skapas genom samverkan. Detta kräver dock att någon aktivt driver frågan och skapar forum för samarbete.
- 5. Politisk förankring är en nödvändighet för att få genomslag**
Att planera och genomföra insatser och investeringar för att skapa attraktiva kommuner och regioner dit näringsliv och arbetskraft dras, måste föregås av en tydlig politisk vision och vilja för att arbetet ska få utväxling på sikt.
- 6. Bättre tillgänglighet måste följas av ökad attraktivitet**
Att förbättra tillgängligheten genom investeringar i transportinfrastrukturen leder inte per automatik till ökad tillväxt. Investeringarna måste samspela med kommunal och regional planering för att få bästa möjliga effekt.

Referens del 1

Antoni (2007) "Göteborg och den kreativa klassen" I Nilsson, Lennart (red) Det våras för regionen Västsverige 1998-2005. SOM-institutet, Göteborgs universitet

Arena för tillväxt och Sweco (2017) Sveriges Nya Geografi, <https://www.sweco.se/vart-erbjudande/projekt/sveriges-nya-geografi/>

Bellander (2005) Blandstaden – ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling? Boverket.

Bergdahl & Rönn (2001) Planering för funktionsintegrering – problem och utgångspunkter KTH Working paper 30:2001, Umeå universitet, Umeå[1] Lindberg-Glavå (2011)

Billie (2014) The impact of Culture, Plan, vol. 68:5

Business Helsingborg (2017)
https://businesshelsingborg.com/wp-content/uploads/sites/9/2017/05/hbg_businessbroschyr2017.pdf
Hämtad 2017-08-31

Cars (2006) Kultur, turism och stadsattraktivitet - Kultur som attraktion och värdeskapare, forskningsrapport från Kungliga Tekniska Högskolan, Institutionen för samhällsplanering och miljö

Cars och Engström (red) (2008) Stadsregioners utvecklingskraft – trender och nya perspektiv, Forskargruppen för Stadsregioner och utvecklingskraft 2008:1, Kungliga Tekniska Högskolan

Drammens kommun, kommunen i siffror (2017)
<https://www.drammen.kommune.no/om-drammen-kommune/organisasjon-og-administrasjon/fakta-om-drammen/drammen-in-brief/>
Hämtad 2017-08-30

Drammens kommun (2012) Kultur
<https://www.drammen.kommune.no/no/Budsjettportal-Drammen-kommune/Bystrategi-for-Drammen-2013---2036/Mal-og-strategier/Kultur/>
Hämtad 2017-09-01

Drammens kommun (2012) Strategisk næringsplan for Drammen kommune 2012–2022

Florida (2006) Den kreativa klassens framväxt, Daidalos förslag

Florida et al (2011) Beautiful Places: The Role of Perceived Aesthetic Beauty in Community Satisfaction, Regional Studies, 45:1, 33-48

Gehl (1998) The form and use of public space, Paper for European Transport Conference, Loughborough University, England, 16 sept. 1998

Glaeser (2001) Consumer City, Journal of Economic Geography, Volume 1, Issue 1, 1 January 2001

Glaeser (2012) Stadens triumf - Hur vår största uppfinning gör oss rikare, smartare, grönare, friskare och lyckligare, SNS Förlag

Hemsidan för Bygda 2.0, <http://www.bygda20.no/>, hämtad 2017-08-07

Hemsidan för Congress of New Urbanism (2017) <https://www.cnu.org>, hämtad 2017-08-08

Hemsidan Smarta Kalasatama (2017) <https://fiksukalasadama.fi/>
hämtad 2017-08-08

Industry park of Sweden (2017) <http://www.industrypark.se/om-oss/kunder/>
Hämtad 2017-08-29

Jacobs (1961) Den amerikanska stadens liv och förfall, Göteborg, Bokförlaget Daidalos

Jacobs (1969) The Economy of Cities, New York, Random House

Köpenhamns kommun (2014) Evaluering af de kreative zoner

Lindberg-Glavå (2011) Resultat av temperaturmätare om blandstad. CMB, Chalmers, Göteborg

Lokalguiden (2017) <https://www.lokalguiden.se/artiklar/helsingborg-i-kraftig-utveckling>
hämtad 2017-08-31

Luleå Science Park (2017) <http://luleasciencepark.se/foretagen/>
hämtad 2017-08-31

Länsstyrelsen Skåne (2006-2007) I Blandstaden. En god bebyggd miljö - den blandade staden

Malmö stad (2008) Planprogram för Norra Sorgenfri

Nyseth & Tonnesen (2017), kap 4, Governing place reinvention: the quest for an integrative approach, ur (red.)

Hamdouch et. al (2017) Creative Approaches to Planning and Local Development. Routledge, New York.

Onlinetidningen Breakit (2015) Skövde spottar ur sig spel – här är historien bakom succén.
<https://www.breakit.se/artikel/1989/skovde-spottar-ur-sig-spel-har-ar-historien-bakom-succen>.
hämtad 2017-08-30

Regeringskansliet (2016) Swedish Incubators and science parks. REMISSVAR AVSEENDE SOU 2015:91 – DIGITALISERINGENS TRANSFORMERANDE KRAFT.

Socialt hållbar stadsutveckling (2012a) En sammanhållen stad
<http://stadsutveckling.socialhallbarhet.se/en-sammanhallen-stad/>, hämtad 2017-09-05

Socialt hållbar stadsutveckling (2012b) Norra Sorgenfri – strategier för en levande stadsdel
<http://stadsutveckling.socialhallbarhet.se/identitet-och-upplevelse/norra-sorgenfri/>
hämtad 2017-09-05

Stockholms läns landsting (2012) Värdering av stadskvaliteter i Stockholmsregionen. Betalningsvilja för kontor. <http://www.rufs.se/publikationer/20122/20123-vardering-av-stadskvaliteter-i-stockholmsregionen---betalningsvilja-for-kontor/>

Stockholms stad (2017) planprogram för Slakthuset

The Economist (2016) The world's most liveable cities, hämtad 2017-08-15,
<http://www.economist.com/blogs/graphicdetail/2016/08/daily-chart-14>

Tillväxtanalys (2010) Tjänstesektorns storlek - sysselsättning, produktivitet, förädlingsvärde, andel av BNP, andel av export med särskilt fokus på KIBS, WP/PM 2010:14

- Tätortsanalys för Västra Götalandsregionen (2016) <http://www.lansstyrelsen.se/VastraGotaland/SiteCollectionDocuments/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/planfragor/planeringsunderlag/vg-funktionella-geografi.pdf>
- Vareide och Kolbro (2012) Skaper kultur attraktive steder?, Bø: Telemarksforskning: TF-notat no. 1/2012
- Vertikals (2017-02-26) Smarta kommuner, <http://vertikals.se/charlotta/2017/02/26/smarta-kommuner/> hämtad 2017-08-07
- Vägverket (2007) Stadskärneutveckling – processer och arbetssätt, En översikt över arbetet med stadskärneutveckling i Sverige med internationella utblickar
- Västsvenska Handelskammaren (2015) Koll på läget - Hur ser företagen i Göteborgsregionen på sin lokalisering, <https://www.vastsvenskahandelskammaren.se/artiklar/koll-pa-laget/>
- Öresundsinstitutet (2016) <http://www.oresundsinstitutet.dk/helsingborg-vill-vaxa-som-digital-handelsstad/> hämtad 2017-08-31

Referens del 2

- Alonso (1964) *Location and land use: Towards a General theory of Land Rents*, Cambridge, MA: Harvards University press
- Alonso (1971) *The Economics of Urban Size*, Papers and Proceedings of the Regional Science Association, pp. 67-83.
- Andersson (2013). *Närhet ger jobb. Produktivitetseffekter på arbetsmarknaden av förbättrade kommunikationer*, rapport från Handelskammaren
- Aschauer (1989) *Is Public Expenditure Productive?*, Journal of Monetary Economics, 23, 177–200
- BKN (2008) *Sambandet mellan bostadsmarknad, arbetskraftens rörlighet och tillväxt*,
- Bougheas et al (2000) *Infrastructure, specialization and economic growth*, The Canadian Journal of Economics, Vol. 33, No. 2, pp. 506-522
- Boverket (2013) *Bostäder, rörlighet och ekonomisk tillväxt*, Marknadsrapport juni 2013
- Boverket & Tillväxtverket (2013) *Tillväxt kräver planering - Sex exempel på planering och tillväxtarbete i samverkan*, ISBN tryck: 978-91-7563-058-8
- Capello (2011) *Urban Growth: Is It a Never Ending Story?* Emerging Issues in Management, nr 1
- Capello et al (2013) *One or infinite optimal city sizes? In search of an equilibrium size for cities*, Annals of Regional Science 2013
- Cheshire et al (2012) *Links Between Planning and Economic Performance: Evidence Note For LSE Growth Commission*, LSE Growth Commission
- Ciccone et al (1996) *Productivity and density of economic activity*, The American Economic Review, vol 86
- Crafts (2009) *Transport infrastructure investment: implications for growth and productivity*, Oxford Review of Economic Policy, Volume 25, Number 3, 2009, pp.327–343
- de Groot et al (2016) *Which agglomeration externalities matter most and why?* Journal of Economic Surveys, 30(4), pp. 756-782

- Getz (1974) *Optimum city size, fact or fancy?* Law and Contemporary Problems, Vol 43, No 2
- Graham (2007) *Productivity and Transport Investment*, Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 41, No. 3 (Sep., 2007), pp. 317-343
- Hultkrantz et al (2004) *Infrastruktur och tillväxt - En litteraturöversikt*, VTI notat 28-2004
- Imram et al (2011) *Infrastructure and Growth*, The Pakistan Development Review, Vol. 50, No. 4
- Institutet för tillväxtpolitiska studier IPTS (2007). *Samband mellan infrastruktur och produktivitet – en kunskapsöversikt*, rapport 2007:002
- Johansson (1993) *Infrastructure, accessibility and economic growth*, International Journal of Transport Economics, Vol. 20, No. 2 (JUNE 1993), pp. 131-156
- Johansson et al (2003) *Transportinfrastruktur och ekonomisk tillväxt*, INA vid Internationella Handelshögskolan Jönköping
- Melo et al (2013) *The productivity of transport infrastructure investment: A meta-analysis of empirical evidence*, Regional Science and Urban Economics 43 (2013) 695–706
- Melo et al (2009) *A Meta-Analysis of Estimates of Urban Agglomeration Economies*, Regional Science and Urban Economics. Sid 332-342
- Nadiri M. Ishaq et al (1996) *Contribution of highway capital to industry and national productivity growth*. Report prepared for Apogee Research Inc. for the Federal Highway Administration Office of Policy Development.
- Richardson (1972) *Optimality in city size, systems of cities and urban policy*, Ekistics, Vol. 34, No. 205, Planning for urbanization, pp.391-399
- Strategiskt näringslivsprogram för Hässleholms kommun (2012)
<http://www.hassleholm.se/download/18.647581b214ae2121ac013fa8/1427100892550/Strategiskt%20näringslivsprogram%202012-04-24.pdf>
- Svenska Dagbladet (2016-03-04) *Spotify ryter till om bostadsbristen i storstan*
<https://www.svd.se/spotify-ryter-till-om-bostadsbristen>
- Tillväxtanalys (2017) *Näringslivsdynamik, städer och agglomerationsekonomier – forskningsöversikt och agenda*, PM 2017:08
- Tillväxtanalys (2010) *Städer och tillväxt – vad säger forskningen?* Dnr 2010/065
- World Research in Transport Economics, International Journal of Transport Economics, Vol. 35, No. 1 (FEBRUARY 2008), pp. 145-152

Tillväxtverket

Swedish Agency for Economic
and Regional Growth

Tel 08-681 91 00
tillvaxtverket.se

Tillväxtverket stärker Sverige genom att stärka företagens konkurrenskraft

Vi skapar bättre förutsättningar för företagande och bidrar till attraktiva regionala miljöer där företag utvecklas. Våra verktyg är kunskap, nätverk och finansiering: Kunskap om företag och regioner. Nätverk för effektiv samverkan. Och finansiering som stärker näringslivet. Tillväxtverket är en myndighet under Näringsdepartementet med 400 anställda och med kontor på nio orter.

