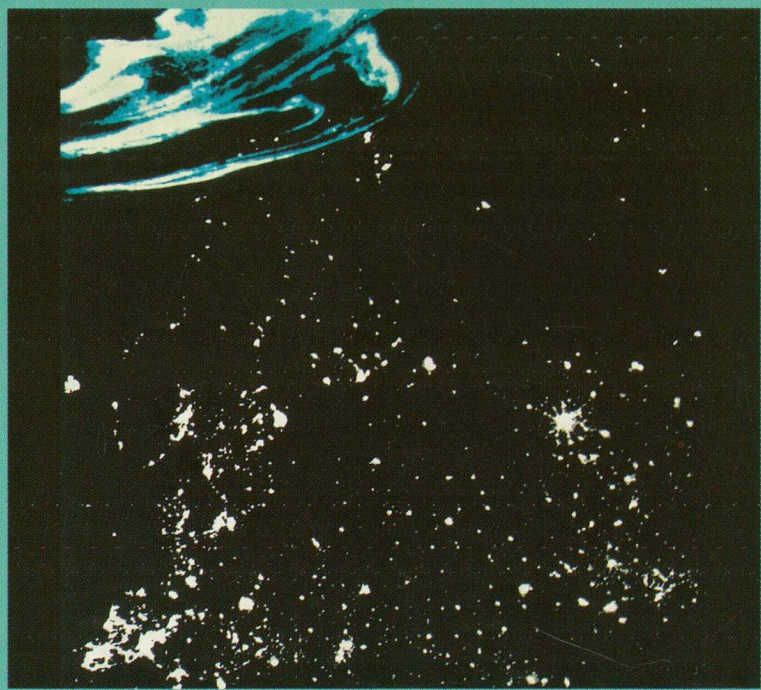


Ref

STADSREGIONER I EUROPA.



UNDERLAGSRAPPORT FRÅN

Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2014

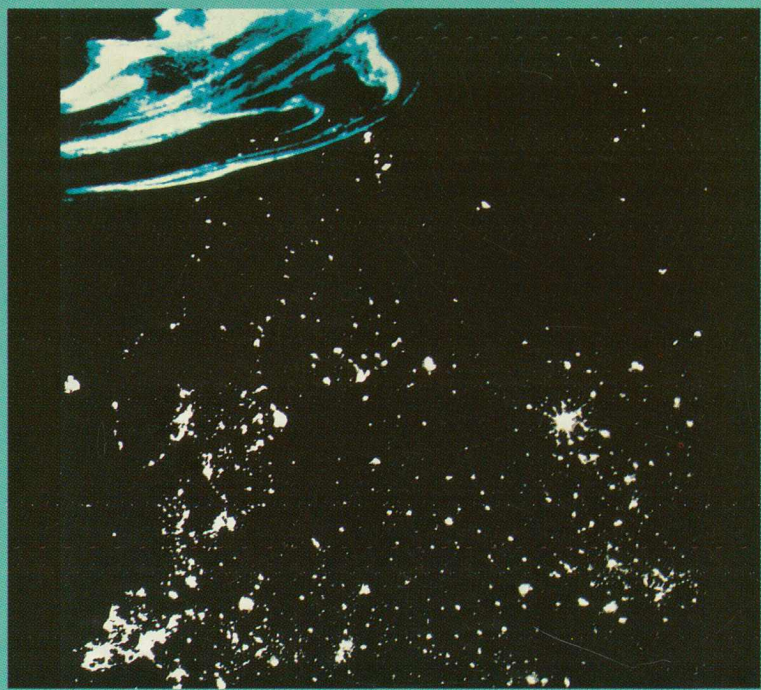


UTREDNINGEN

SOU 1990:34

Ref

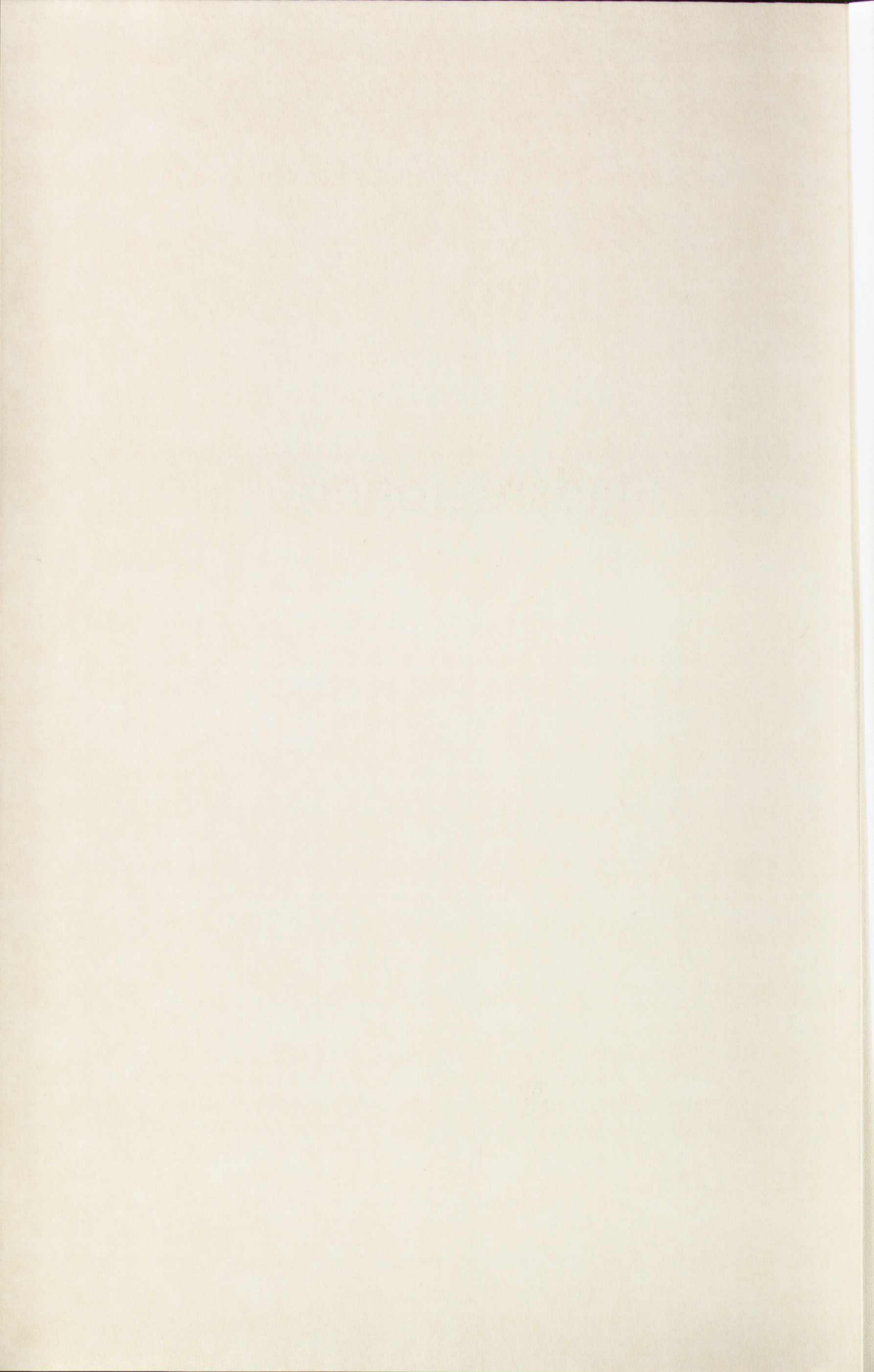
STADSREGIONER I EUROPA.



UNDERLAGSRAPPORT FRÅN

STORSTADS UTREDNINGEN

SOU 1990:34





Statens offentliga utredningar
1990:34
Statsrådsberedningen

Stadsregioner i Europa

Underlagsrapport av storstadsutredningen
Stockholm 1990

Allmänna Förlaget har utgivit en bibliografi över SOU och Ds som omfattar åren 1981 — 1987. Den kan köpas från förlagets Kundtjänst, 106 47 STOCKHOLM. Best. nr 38-12078-X.

Beställare som är berättigade till remissexemplar eller friexemplar kan beställa sådana under adress:

Regeringskansliets förvaltningskontor

SOU-förrådet

103 33 STOCKHOLM

Tel: 08/763 23 20 Telefontid 8¹⁰ - 12⁰⁰

08/763 10 05 12⁰⁰ - 16⁰⁰ (endast beställare inom regeringskansliet)

Produktion Libergraf 687 0 007

Omslagsoriginal: Libergraf Design

Omslagsfoto: Satellitbild AB

ISBN 91-38-10553-5

ISSN 0375-250X

Gotab Stockholm 1990 91003

FÖRORD

Europa integreras och gamla strukturer faller sönder. Städer och regioner utvecklar nya förbindelselänkar. Ekonomi och näringsliv präglas på vissa ställen av dynamisk omvandling, på andra av stagnation. Expansion frestar på miljö och resurser. Människors levnadsförhållanden, attityder och livsstilar ändras.

Europas förändring sätter djupa spår också i Sverige. Det är i Europa våra viktigaste konkurrenter och handelspartners finns. Det är dit vi i första hand reser och det är där vi har våra betydelsefullaste informationskällor. Det går inte längre att bedöma nationella och regionala utvecklingsmöjligheter och förändringsrisker utan fördjupad kunskap om tillstånd och processer i omvärlden.

Storstadsutredningen har givit en grupp forskare, på olika sätt knutna till CERUM och ERU, i uppdrag att ge en samlad bild av stadsbildningar och stadsutveckling internationellt, och då särskilt i Europa. Gruppen representerar olika forskningsområden och har följande sammansättning:

Professor Gunnar Törnqvist, ekonomisk geografi, Lunds universitet
Professor Janerik Gidlund, statsvetenskap, Umeå Universitet
Professor Börje Johansson, nationalekonomi, Umeå universitet
Professor Jan-Evert Nilsson, företagsekonomi, ERU

Gruppen har utnyttjat ett internationellt kontaktnät i sitt arbete, vilket nu redovisas i en vetenskaplig trilogi. I boken "Staden" presenterar gruppen synsätt och principer kring stadsbildningar och stadsutveckling. Detta sker utifrån ett omfattande empiriskt material. Detta redovisas i antologin "Urban Challenges" SOU 1990:33 och i föreliggande översikt, som har utnyttjat databaser uppbyggda i samarbete mellan CERUM och Regionplanekontoret i Stockholm. Översikten är skriven av Börje Johansson och Ekon Dr Charlie Karlsson, Högskolan i Karlstad.

De tre rapporterna bildar underlag för storstadsutredningens fortsatta arbete.

Jan O. Karlsson

OMSLAGSBILDEN "NORTHERN LIGHTS"*

Bilden är resultatet av en bearbetning gjord vid Satellitbild av data från en meteorologisk satellit kallad DMSP. Förkortningen står för "United States Air Force Defense Meteorological Satellite Program", ett system av satelliter som går i polära solsynchrona banor. Det har varit i drift sedan 1973.

Två satelliter producerar global täckning av bilder i 300 mil breda stråk med en omloppstid på 102 minuter. En av satelliterna finns alltid i bana 800 km över midnatts/middags-linjen och en annan över grynings/skymnings-linjen.

DMSP är det enda system av vädersatelliter som producerar bilder som denna, registrerade i det osynliga våglängdsområdet nattetid. Bandbredden är 400-1100 nm och innefattar alltså synligt och nära infrarött ljus. Upplösningen i bilderna varierar från 3 kilometer i mitten av stråket ned till ca 12 km mot kanterna, men avgörande för vad som ska synas är också intensiteten hos ljuskällorna.

Denna bild är producerad från data som togs emot en stjärnklar natt 1982. Mäktiga norrskensslöjor lyste över Nodkalotten. De andra ljuspunkterna som kan ses kommer i första hand från stadsljus och flammor av brinnande naturgas.

Strandkonturen av den skandinaviska halvön kan följas i den vänstra delen av bilden genom ljuset från ett pärlband av kuststäder. Starkast framträder storstadsområdena runt Oslo, Stockholm och Öresund. Ute i Nordsjön lyser oljefälten som isolerade punkter.

I Västeuropa är Holland, Belgien och Ruhrområdet ett sammanhängande ljushav, medan Paris syns som en avskild ljusfläck längst nere i det västra hörnet. I Östeuropa framträder Berlin, Warszawa och Katowice/Ostrava-området medan Wien och Budapest inte är lika dominerande.

I Sovjetunionen dominerar Moskva med strålar ut längs huvudvägarna. I nedre högre hörnet syns Svarta havet som ett mörkt område och i det övre högre hörnet når bilden ända fram till Uralbergen.

* Bildbeskrivningen är gjord av Bengt Paulsson vid Satellitbild.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	URBANISERINGSPROCESSEN I EUROPA	1
1.1	Funktioner och förändringsprocesser i en stadsregion	1
1.2	Europas städer - syfte och datamaterial	4
1.3	Fram till efterkrigstiden	7
1.4	Efterkrigstiden	10
2.	URBANISERINGSVÅGOR I KÄRNA OCH RING	19
2.1	Stadsregioners livscykel	20
2.2	Urbanisering och suburbanisering	22
2.3	Av- och återurbanisering	25
2.4	Fasförskjutningar mellan städer och länder	27
3.	STADSREGIONERS FUNKTIONER I DET EKONOMISKA SYSTEMET	37
3.1	Stadsregioner i nätverk	37
3.2	Diversifierade respektive specialiserade tjänstecentra	42
3.3	Industriella respektive konsumtionsorienterade centra	45
3.4	Import- och exportnoder	47
4.	DET HISTORISKA ARVET AV INFRASTRUKTUR	55
4.1	Infrastruktur, årgångsfenomen och teknologiska epoker	55
4.2	Industristadens specialiserade kapitalresurser	58
4.3	Industristadens institutioner och kunskapsspecialisering	62
4.4	Ny infrastruktur löser upp gamla bindningar	65
4.5	Vitalisering av stadsregionernas kärnor	66
4.6	Bostadsinfrastrukturens roll i kunskapsekonomin	69
4.7	Infrastrukturens anpassningströghet	73
5.	EFTERKRIGSTIDENS OMVANDLING BLAND EUROPAS STADSREGIONER	77
5.1	Omvandlingens drivkrafter	77
5.2	1950- och 1960-talens storstadstillväxt	81
5.2	Med 1970-talet inleds ett utvecklingsbrott	85
5.4	Varthän bär korridorerna?	93
6.	EKONOMISK OMVANDLING I EUROPAS STADSREGIONER	97
6.1	Produktlivscyklar och stadsregioners utveckling	100
6.2	En modell för att analysera strukturella förändringar	104
6.3	Ekonomisk strukturförändring bland Europas stadsregioner	107
6.4	Storstädens omvandling till centra för tjänsteproduktion	113
6.5	Observerade samband i omvandlingsprocessen	118

7.	STADSREGIONERS EKONOMISKA VITALITET - FÖRKLARINGSMÖNSTER	123
7.1	Tillstånd och utveckling i Europas stadsregioner	124
7.2	Stadsregioners ekonomiska tillstånd - förklaringsmönster	132
7.3	Andra faktorer som påverkar stadsregioners ekonomiska vitalitet	136
7.4	Avslutning	139
	Bilaga 1: En modell för analys av strukturella förändringar	143
	Referenser	145

1. URBANISERINGSPROCESSEN I EUROPA

Flertalet stadsregioner i Europa liksom i världen i övrigt tjänar som regionala centra för beslutsfattande inom näringsliv och offentlig sektor, för förhandlingar, kunskapsproduktion och talrika andra aktiviteter som förutsätter närkontakt. Vissa av dem tjänar också som motorer som driver de industriella systemen i respektive land. Ett fåtal av dem har spelat eller spelar en central roll i ett globalt perspektiv genom att fungera som huvudnoder i skilda internationella nätverk för handel, migration, finansiella transaktioner och informationsutbyte. Stadsregioner är nyckeldrivkrafterna för såväl regionala och nationella ekonomier som den internationella ekonomin. Det betyder, att analyser av deras funktionssätt och utveckling är ett studieområde som är minst lika viktigt som analyser av nationer och grupper av nationer (Jacobs, 1984). Jämförande undersökningar av Europas stadsregioner och deras inflytandesfärer har fått särskild betydelse i ett Europa där både ekonomiska och politiska beslut korsar nationsgränserna med stor frihet.

1.1 Funktioner och förändringsprocesser i en stadsregion

En stadsregion är och består av infrastruktur (Johansson och Snickars, 1988). Varje besökare i en stadsregion - det må gälla London, Wien, Paris, Stockholm, Osaka eller New Delhi - möter den först i form av infrastrukturobjekt som flygplatser, järnvägar med järnvägsstationer, hamnar eller vägar. Den fortsatta förflyttningen inom stadsregionen sker på infrastrukturer som gator, järnvägar, tunnelbanor, spårvägar och monorail. Dessa, tillsammans med den byggda miljön i form av terminalbyggnader, kontors- och bostadshus, skolor, sjukhus, lager- och fabrikslokaler och annan skapad miljö som parker och nöjesfält, ger besökaren det första intrycket av stadsregionen i fråga. Detta intryck omformas efter hand till en mer fullständig bild av regionen allt eftersom besökaren möter de människor och verksamheter som befolkar infrastrukturen.

Bilden av stadsregioner är väsentlig, eftersom den styr beslutsfattareshandlande oberoende av om beslutsfattaren är en privatperson, en före-

tagare, en planerare eller en politiker. Vårt huvudintresse är emellertid anpassningen mellan stadsregioners fysiska karakteristika och de ekonomiska processer som verkar inom dem. Denna anpassning är på intet sätt strikt utan infrastrukturens modernitet, kapacitet och effektivitet fungerar som restriktioner för de ekonomiska processerna. Flertalet av byggnaderna i en stadsregion har exempelvis generella snarare än specifika användningsmöjligheter. Det förhållandet att byggnaderna är placerade i anslutning till varandra och i anslutning till olika kombinationer av transportinfrastrukturer i urbana och suburbana komplex skapar positiva externa effekter. Koncentration och närhet skapar kontaktpotentialer som främjar beslut att interagera efter slumpmässiga önskemål.

Stadsregioner har fyra huvudfunktioner (Leven, 1987):

- o Stadsregioner erbjuder säkerhet. Den funktionen kan vid en första anblick förefalla att ha blivit mindre viktig genom historien för att i svenskt 1980-tal ha kommit att få omvända förtecken. Säkerhet under tidigare seklers orostider har emellertid ersatts av trygghet vad gäller exempelvis tillgång på arbete i flertalet moderna stadsregioner.
- o Stadsregioner gör den kollektiva konsumtionen effektiv. Kostnaderna för teknisk infrastruktur är lägre per capita räknat i stadsregioner än annorstädes. Många typer av kollektiva nyttigheter kan på grund av odelbarhetsfenomen endast göras tillgängliga i stora stadsregioner.
- o Stadsregioner är centra för tjänsteproduktion snarare än för varuproduktion. Tjänsteproduktionens snabba föränderlighet medför att marknadskontakterna är avgörande och därmed blir närhet genom koncentration och centralisering effektiv. Denna slutsats förefaller att gälla även när informationsteknologins snabba genombrott förändrar etablerade begrepp vad gäller närhetsegenskaper. Tjänsteaktiviteter i stadsmiljö omfattar inte minst arbete med att bygga upp och omforma personnätverk.
- o Stadsregioner utgör marknadsplatser. Den här rollen anses av många vara den mest väsentliga. Den har fortsatt att vara viktig för städernas

framväxt under historien (Jacobs, 1969 och 1984; Hohenberg och Lees, 1985). Det gäller särskilt för perioder med snabb teknologisk och kulturell förändring. Stadsregioner är noder där information, kunskaper och livsstilar uppstår, blandas och sprids.

De aktivitetsmönster som utvecklas i en stadsregion består av processer som verkar med vitt skilda förändringshastigheter (Batten och Johansson, 1987). Begreppet förändringstakt anger hur lång tid det tar för en process eller ett system att återvända till sin jämvikt efter en störning. När beslut äger rum ofta är det vanligen ett tecken på snabba anpassningar till ändrade villkor. Resebeslut fattas t.ex. dagligen liksom beslut att delta i arbets- och serviceaktiviteter. Beslut att flytta permanent från en stadsregion eller inom en stadsregion, att bilda eller att lösa upp ett hushåll, eller att skapa byggnadskapital fattas betydligt mera sällan av de enskilda beslutsfattarna. Sådana beslut har normalt långsiktiga och ibland irreversibla konsekvenser. Under dessa förhållanden kommer det att i stadsregioner uppstå aktörer som verkar på toppen av marknaden och som understödjer de lågfrekventa besluten på mikronivå. I mindre täta miljöer saknas ofta ett tillräckligt stort kundunderlag för att marknadsagenter av detta slag skall etablera sig.

Urbana processer, där enskilda beslutsfattare har anledning att fatta sina beslut ofta, når sina jämviktsvärden betydligt snabbare efter politikförändringar, än de som äger rum med låg frekvens. Försök att påverka de långsamma processerna kommer inte att ge några resultat på kort sikt. Det kan rent av vara en avsevärd tidsfördröjning mellan beslutstidpunkten och den tidpunkt när beslutet förverkligas. De snabba processerna påverkar samtidigt de långsamma på ett fördröjt sätt. Ett beslut att resa och handla i ett shoppingcentrum som är överfullt av trängande människor har begränsade konsekvenser för den aktuella individen sett på en månads eller ett års sikt. Det kollektiva resultatet av de enskilda konsumenternas beslut kan emellertid utlösa ett beslut hos någon att investera i ny kapacitet.

Betydelsen av att hastigheten hos olika anpassningsprocesser varierar så kraftigt kan illustreras med följande exempel. Omsättningen av produkter, tjänster och verksamheter äger rum med jämförelsevis hög frekvens - på en snabb tidsskala. Infrastruktursystem och byggd miljö som bildar stadsdelar

och verksamhetsområden förändras otroligt mycket långsammare. Även när signalerna som skall stimulera till förnyelse blir starka och besvärande, sker ofta inte någonting alls med den byggda miljön. Detta fenomen är en viktig orsak till uppkomsten av cykliska förlopp och långa vågor i en stadsregions utveckling. I vissa faser är all infrastruktur fullt utnyttjad och fortsatt ekonomisk utveckling och befolkningsinflyttning hejdas. I en nästa våg kan en utflyttningsström av både verksamheter och hushåll starta. Följden blir nya lokaliseringar i mer eller mindre avlägsna ringar från den tidigare stadsbebyggelsen. I många fall stannar utvecklingen helt av, i andra fall observerar vi växlande faser av tillväxt och stagnation.

Stora städer är det långsiktiga resultatet av att vissa mindre tätorter kommit att växa snabbare än andra. Över tiden övergår stadsregioners tillväxt alltid i stagnerande mognad, åldrande och rent av nedgång. Agglomerationsfördelarna minskar och förbyts till nackdelar som flaskhalsar, trängsel, etc. Vi kan sålunda observera, att stadsregioner besitter årgångsegenskaper i den meningen att stora och tidigare framgångsrika stadsregioner kan åldras och gå in i en nedgångsfas i frånvaro av tillräckliga förnyelse- och vitaliseringsaktiviteter. Vid vilken storlek som stagnationen inträffar varierar givetvis med varje regions förutsättningar. Stadsregioners uppgång och fall är väldokumenterade och vi kan notera, att många av de stadsregioner som var relativt sett stora för flera århundranden sedan, idag är jämförelsevis små (se tabell 1.1). På motsvarande sätt kan vi notera, att ett flertal av dagens stora stadsregioner i allmänhet inte tillhörde de största några hundra år tillbaka.

1.2 Europas städer - syfte och datamaterial

Vårt direkta syfte med denna bok är att beskriva och analysera stadsutvecklingen i Europa med särskild tonvikt på de stora stadsregionerna i Västeuropa. Även om vi bitvis har ett tusenårigt tidsperspektiv, konkretiseras analysen främst på utvecklingen under efterkrigstiden. Denna beskrivning och analys har dock inte tillkommit som ett självändamål - det finns ett bakomliggande syfte. Beskrivningen och analysen av storstadsutvecklingen i Europa skall öka våra möjligheter att förstå utvecklingen i de svenska stä-

Tabell 1.1: De tio största stadsregionerna i Europa år 1000-2000 (efter befolkning i 1000-tal)

1000		1400		1700		1900		2000	
Stadsreg.	Befolkn.	Stadsreg.	Befolkn.	Stadsreg.	Befolkn.	Stadsreg.	Befolkn.	Stadsreg.	Befolkn.
Konstantinopel	450	Paris	275	Konstantinopel	700	London	6.450	Moskva	9.000
Cordoba	450	Milano	125	London	550	Paris	3.330	Paris	8.500
Sevilla	90	Brügge	125	Paris	530	Berlin	2.424	London	7.000
Palermo	75	Venedig	104	Neapel	207	Wien	1.662	Leningrad	5.500
Kiev	45	Granada	100	Lissabon	188	Leningrad	1.429	Madrid	3.000
Venedig	45	Genua	100	Amsterdam	172	Manchester	1.255	Berlin	3.000
Regensburg	40	Prag	95	Rom	149	Birmingham	1.248	Rom	2.800
Tessalomiki	40	Rouen	70	Venedig	144	Moskva	1.120	Birmingham	2.500
Amalfi	35	Sevilla	70	Moskva	130	Glasgow	1.072	Manchester	2.500
Rom	35	Ghent	70	Milano	124	Liverpool	940	Budapest	2.100

Källa: Hohenberg och Lees (1985) samt Batten (1988) vad gäller skattning för år 2000

derna och därmed ge underlag till utformandet av en politik som kan bidra till deras positiva utveckling i framtiden. Mer konkret, översikten i denna bok har använts som underlag för en parallell bok, nämligen "Staden".

Att studera stadsutvecklingen i Västeuropa är en mycket komplex uppgift både begreppsmässigt och tekniskt. Även om nu exempelvis EG har existerat i mer än ett kvartssekel, så kan man inte ens inom EG tala om en enda ekonomi på samma sätt som exempelvis USAs ekonomi. Till och med de mångnationella företagen finner det nödvändigt att anpassa sig till nationella och språkliga gränser. Den urbana hierarkin reflekterar dessa gränser men den är också på ett fundamentalt sätt påverkad av de komplexa politiska förändringarna under åtminstone de senaste tusen åren. Det franska stadsystemet speglar tydligt den långa existensen av en centraliserad nationalstat, där huvudstaden Paris intar en mycket primär ställning. Det västtyska och det italienska stadssystemet saknar å sin sida en lika dominerande stad, vilket återspeglar, att det nationella enandet var relativt sent i dessa två länder samt att man i fallet Västtyskland de facto förlorade sin huvudstad efter andra världskrigets slut. Städernas storlek och rumsliga fördelning reflekterar också delvis existensen av starka historiska krafter, vilka har verkat under många århundraden trots djupgående förändringar av den ekonomiska organisationen. Sålunda finner vi en linje av väsentliga städer längs den historiska Hellweg, den stora öst-västliga centraleuropeiska handelsvägen under medeltiden. Koncentrationen av städer i Flandern och Holland speglar deras roll som handelscentra under de första århundradena efter medeltidens slut. I samma anda kan man antaga, att det historiska nätverket mellan städerna i den Habsburgska monarkin får en renässans, efter den nedmontering av "den tillfälliga järnridån" som inleddes under 1980-talets sista år. Wien skulle då på nytt bli knutpunkt i ett större ekonomiskt system.

Nationella gränser har också andra konsekvenser. Den som forskar kring stadsutvecklingen i Europa har en betydligt tuffare uppgift än de kolleger som forskar kring stadsutvecklingen i USA. Trots flera försök att standardisera datainsamlingen har de statistiska centralbyråerna i Europa bevarat en stark tradition av nationell autonomi och individualitet. Det visade sig exempelvis inte möjligt för EGs statistikkontor, att övertala alla medlems-

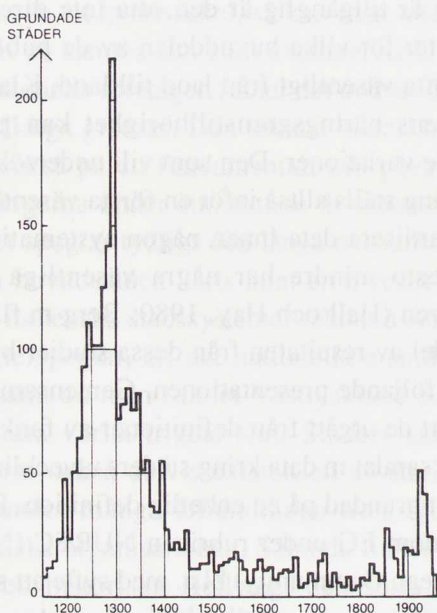
stater att genomföra en folk- och bostadsräkning samma år. På grund av interna politiska processer genomförde exempelvis Västtyskland och Holland ingen folk- och bostadsräkning 1980-1981. Med undantag för andra världskriget var det första gången som deras regelbundna sekvens av folk- och bostadsräkningar bröts på nästan 200 år.

Även i de fall där information är tillgänglig är den ofta inte direkt jämförbar. De administrativa enheter för vilka huvuddelen av de publicerade data är tillgängliga skiljer sig ofta väsentligt från land till land. Klassifikationssystemen för arbetskraftens näringsgrenstillhörighet kan på motsvarande sätt uppvisa betydande variationer. Den som vill undersöka europeiska städer och deras utveckling ställs alltså inför en första väsentlig uppgift att reorganisera och standardisera data innan någon systematisk jämförelse kan påbörjas. Icke desto mindre har några väsentliga studier genomförts under de senaste åren (Hall och Hay, 1980; Berg m.fl., 1982; Cheshire och Hay, 1989). En del av resultaten från dessa studier bildar en stomme för flera kapitel i den följande presentationen. Gemensamt för de angivna undersökningarna är att de utgått från definitioner av funktionella stadsregioner. OECD har också samlat in data kring städers utveckling, men denna datainsamling har ej varit grundad på en enhetlig definition. På senare tid har ett arbete initierats inom EG under rubriken NUREC (Network on Urban Research in the European Community) bl.a. med syfte att samla in data om städer. Detta arbete befinner sig emellertid fortfarande under en initieringsfas. Medlemmar inom NUREC har dock bistått den föreliggande studien med sådant material som man haft tillgängligt.

1.3 Fram till efterkrigstiden

"Europa har urbaniserats på ett enda årtusende", så inleder Hohenberg och Lees (1985) sin bok "The Making of Urban Europe 1000-1950" och indikerar därmed att urbaniseringsprocessen kan ses i ett mycket långt perspektiv. Ett sådant perspektiv förefaller att vara särskilt välmotiverat om vi väljer att betrakta urbaniseringsprocessen i termer av antalet städer, där städer enbart ses som infrastrukturer bestående av en anhopning av byggnader med mer eller mindre planmässig anläggning av gator och där

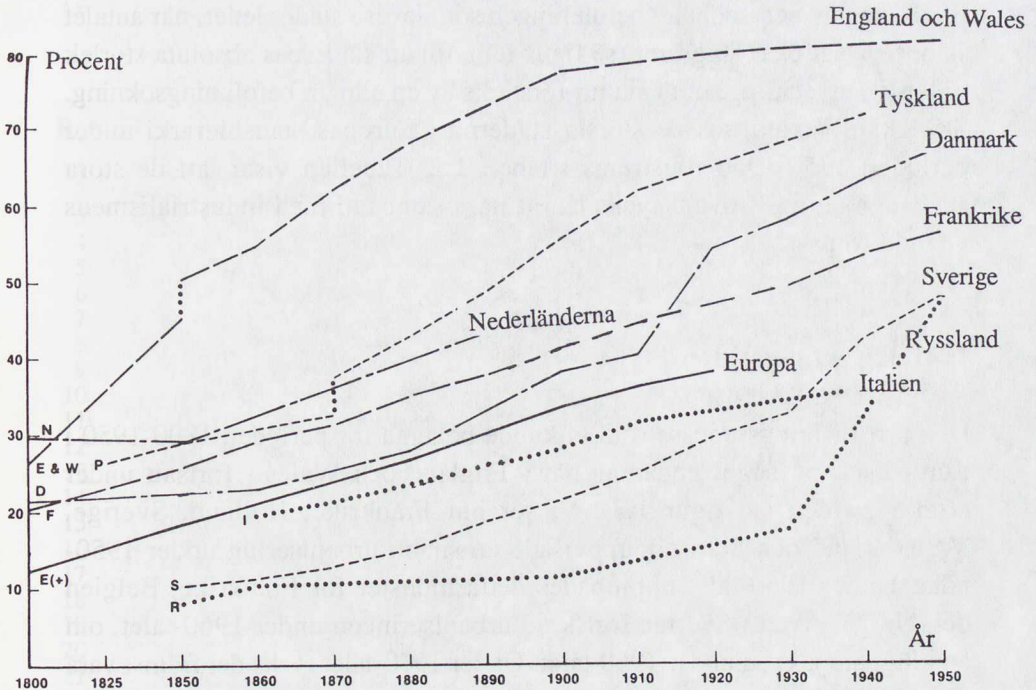
ingen hänsyn tas till deras storlek. Figur 1.1 illustrerar stadsgrundandet i centraleuropa under perioden 1150-1960. Vi ser att under perioden 1200 till 1400 präglades Europa av en extrem stadsexpansion. Särskilt under perioden mellan 1220 och 1370 ökade antalet städer i ett tempo som Europa aldrig senare upplevt. Huvuddelen av städerna var emellertid små och var kanske närmast att betrakta som större byar.



Figur 1.1 Stadsgrundandet i centraleuropa

Källa: Braudel (1979)

Ett alternativt synsätt på urbaniseringsprocessen leder till att man beräknar hur stor andel av befolkningen som lever i städer. I detta perspektiv är urbaniseringen ett betydligt mera sentida fenomen. Trots att Europa under medeltiden fylldes med tusentals städer, levde vid 1400-talets slut endast drygt 10 procent av Europas befolkning i städer. Sverige hade ännu år 1880 inte större urbaniseringsgrad än 10 procent. Som framgår av figur 1.2 uppvisar länderna i Europa en relativt stadig urbaniseringsprocess under perioden 1800-1950. Figuren hjälper oss att ana ett starkt samband mellan industrialismens genombrott och urbaniseringen.



Figur 1.2 Andel stadsbefolkning i europeiska länder 1800-1980. (Data för olika länder ej helt jämförbara.)

Källa: Hohenberg och Lees (1985)

En jämförelse av utvecklingen för olika länder klagör, att det finns betydande variation i de underliggande, stadiga urbaniseringsprocesserna. Vissa delar urbaniserades snabbt, andra långsamt. För Frankrike och Italien är kurvorna i det närmaste räta linjer medan Holland, Sverige och Ryssland har kurvor med skarpa knäckar. Generellt gäller att skillnaderna mellan länderna ökade under 1800-talet och började att minska först efter första världskriget. Med utsikt över hela perioden ser vi, att det alltid var något land som under varje intervall upplevde en stark förskjutning av befolkningen mot städerna, men aldrig alla eller ens de flesta vid samma tidpunkt.

En ökning av den andel av befolkningen som lever i städer leder, när antalet städer endast ökar långsamt (se figur 1.1), till att städernas absoluta storlek tilltar, en utveckling som i sin tur förstärks av en allmän befolkningsökning. Storlekstillväxten hos de största städerna i Europas stadshierarki under perioden 1750-1950 illustreras i tabell 1.2. Tabellen visar, att de stora stadsregionernas tillväxt tycks ha ett nära samband med industrialismens genombrott.

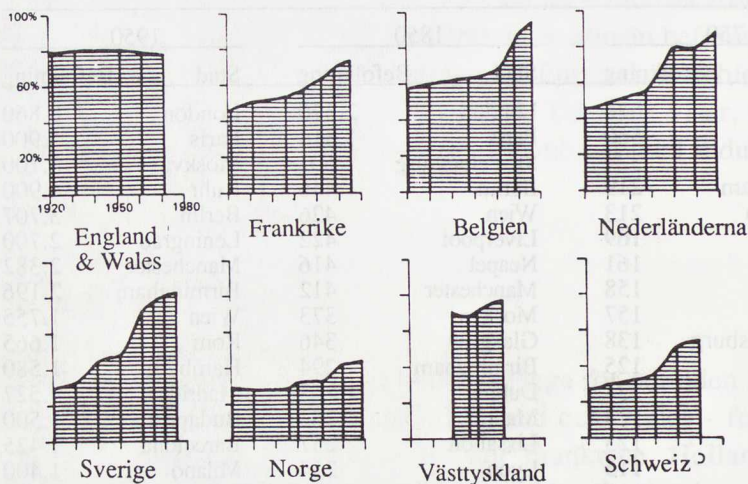
1.4 Efterkrigstiden

Den urbaniseringsprocess som vi kunde belägga för perioden 1800-1950 i Europa har på något undantag när - England och Wales - fortsatt under efterkrigstiden (se figur 1.3). Vi ser hur Frankrike, Holland, Sverige, Västtyskland och Schweiz uppvisade en snabb urbanisering under 1950-talet. Under 1960-talet upprepades detta mönster för Frankrike, Belgien och Norge. Även i Sverige fortskred urbaniseringen under 1960-talet, om än i lugnare takt än under 1950-talet. Under 1970-talet tycks det främst vara i Frankrike, Belgien och Holland som urbaniseringen lyckades hålla sig vid liv. England och Wales är ett intressant fall. Här tycks urbaniseringsgraden ha nått ett maximum under perioden 1930-50 för att därefter långsamt avta. Precis som tidigare är det viktigt att notera de markanta skillnaderna i urbaniseringsmönster mellan de olika länderna.

Tabell 1.2: De största städerna i Europas urbana hierarki 1750-1950 (befolkning i 1000-tal)

Rang	1750		1850		1950	
	Stad	Befolkning	Stad	Befolkning	Stad	Befolkning
1	London	676	London	2.320	London	8.860
2	Paris	560	Paris	1.314	Paris	5.900
3	Neapel	324	St. Petersburg	502	Moskva	5.100
4	Amsterdam	219	Berlin	446	Ruhr	4.900
5	Lissabon	213	Wien	426	Berlin	3.707
6	Wien	169	Liverpool	422	Leningrad	2.700
7	Moskva	161	Neapel	416	Manchester	2.382
8	Venedig	158	Manchester	412	Birmingham	2.196
9	Rom	157	Moskva	373	Wien	1.755
10	St. Petersburg	138	Glasgow	346	Rom	1.665
11	Dublin	125	Birmingham	294	Hamburg	1.580
12	Palermo	124	Dublin	263	Madrid	1.527
13	Madrid	123	Madrid	263	Budapest	1.500
14	Milano	123	Lissabon	257	Barcelona	1.425
15	Lyon	115	Lyon	254	Milano	1.400
16	Berlin	113	Amsterdam	225	Glasgow	1.320
17	Hamburg	90	Brüssel	208	Liverpool	1.260
18	Marseille	88	Edinburgh	194	Neapel	1.210
19	Rouen	88	Hamburg	193	Leeds	1.164
20	Köpenhamn	79	Marseille	193	Köpenhamn	1.150
21	Florens	74	Milano	193	Aten	1.140
22	Genua	72	Leeds	184	Bukarest	1.100
23	Granada	70	Palermo	182	Katowice	977
24	Barcelona	70	Rom	170	Brüssel	964
25	Sevilla	68	Barcelona	167	Amsterdam	940
26	Bologna	66	Warszawa	163	Prag	938
27	Bordeaux	64	Budapest	156	Stockholm	889
28	Turin	60	Bristol	150	Lissabon	885
29	Valencia	60	Sheffield	143	München	870
30	Cadiz	60	Bordeaux	142	Newcastle	830
31	Stockholm	60	Venedig	141	Rotterdam	803
32	Dresden	60	Turin	138	Warszawa	803
33	Prag	58	Köpenhamn	135	Kiev	800
34	Brüssel	55	München	125	Charkov	730
35	Edinburgh	55	Prag	117	Sheffield	730
36	Lille	54	Breslau	114	Turin	725
37	Cork	53	Wolverhampton	112	Köln	692
38	Breslau	52	Newcastle	111	Frankfurt	680
39	Königsberg	52	Valencia	110	Genua	676
40	Leiden	50	Gent	108	Lodz	675

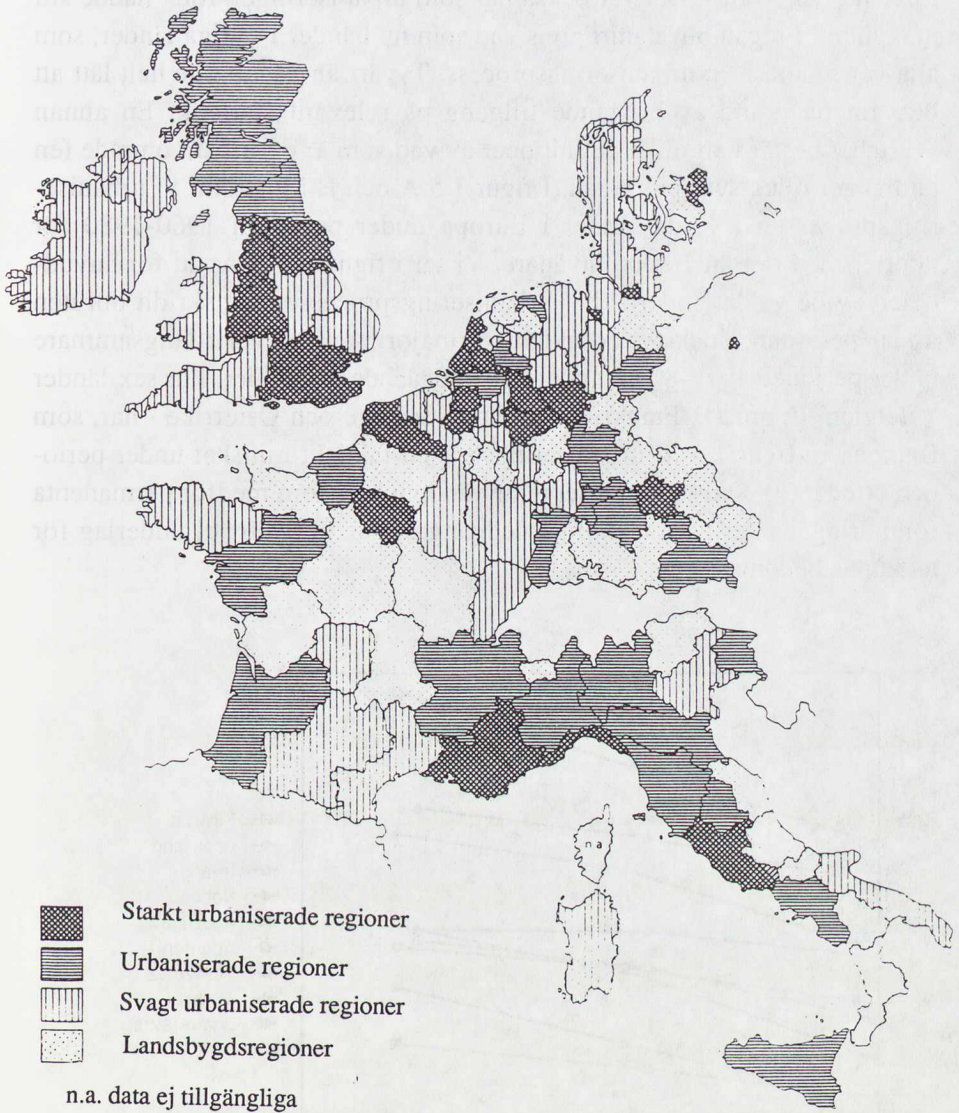
Källa: Hohenberg och Lees (1985)



Figur 1.3 Andel stadsbefolkning i valda länder 1920/21 - 1975/80. (Data för olika länder ej helt jämförbara.)

Källa: Hall (1984)

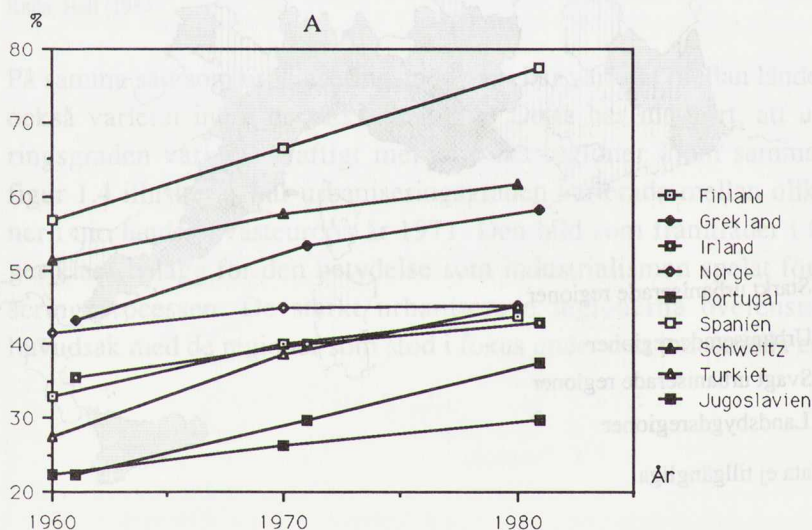
På samma sätt som urbaniseringsmönstren har varierat mellan länder har de också varierat inom de olika länderna. Detta har medfört, att urbaniseringsgraden varierar kraftigt mellan olika regioner inom samma land. I figur 1.4 illustreras hur urbaniseringsgraden varierade mellan olika regioner i nio länder i västeuropa år 1971. Den bild som framträder i figur 1.4 ger klara belägg för den betydelse som industrialismen spelat för urbaniseringsprocessen. De starkt urbaniserade regionerna överensstämmer i huvudsak med de regioner som stod i fokus under den industriella epoken.



Figur 1.4 Urbaniseringsgraden hos olika regioner i nio länder i västeuropa år 1971.

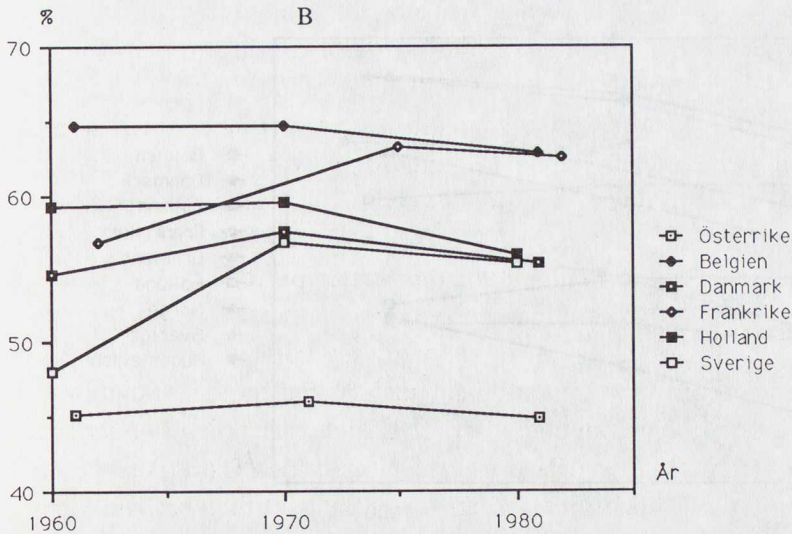
Källa: Keeble, Owens och Thompson (1983)

Som vi såg i avsnitt 1.3 leddes den europeiska urbaniseringsprocessen av England och Wales. Det var också där som urbaniseringen först nådde sitt maximum. Frågan blir naturligtvis vad som nu händer i övriga länder, som alla var senare i sin urbaniseringsprocess. Tyvärr är frågan inte helt lätt att besvara på grund av bristande tillgång på relevant statistik. En annan svårighet består i att olika definitioner av vad som är ett urbant område (en tätort) ger olika svar på frågan. I figur 1.5 A och B illustrerar vi urbaniseringsprocessen i valda länder i Europa under perioden 1960-1980 för tätorter med fler än 10.000 invånare. Vi ser i figuren 1.5 A, att för huvuddelen av de valda länderna har urbaniseringsprocessen fortskridit obruten under perioden, dock tycks takten för majoriteten ha varit långsammare under perioden 1970-80 än under det föregående decenniet. För sex länder - Belgien, Danmark, Frankrike, Holland, Sverige och Österrike - har, som framgår av figur 1.5 B, urbaniseringsgraden faktiskt minskat under perioden efter 1970. Om vi här observerar vändpunkter som medför permanenta förändringar eller bara tillfälliga nedgångar, har vi tyvärr ej underlag för att kunna bedöma.



Figur 1.5A Urbaniseringsgradens utveckling under perioden 1960-1980 hos länder med ökande urbanisering. Tätorter med mer än 10.000 invånare. (Data för olika länder ej helt jämförbara.)

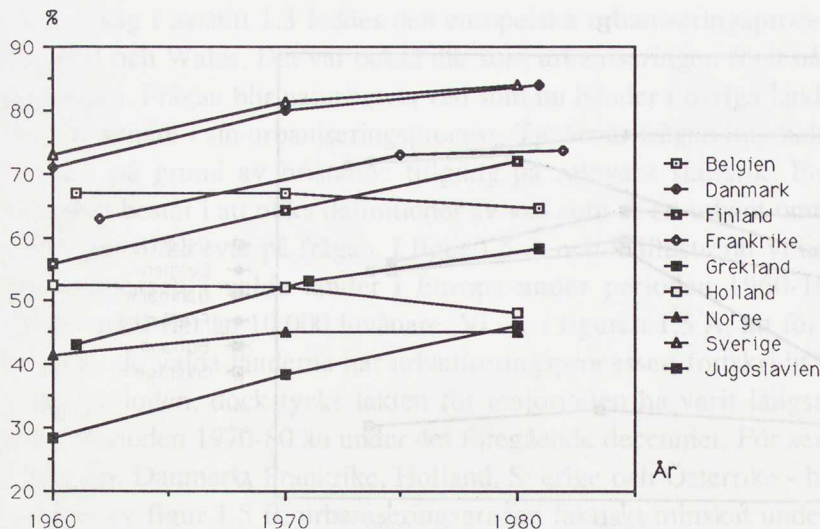
Källa: OECD (1988)



Figur 1.5B Urbaniseringsgradens utveckling under perioden 1960-1980 hos länder där urbaniseringsgraden börjat minska. Tätorter med mer än 10.000 invånare. (Data för olika länder ej helt jämförbara.)

Källa: OECD (1988)

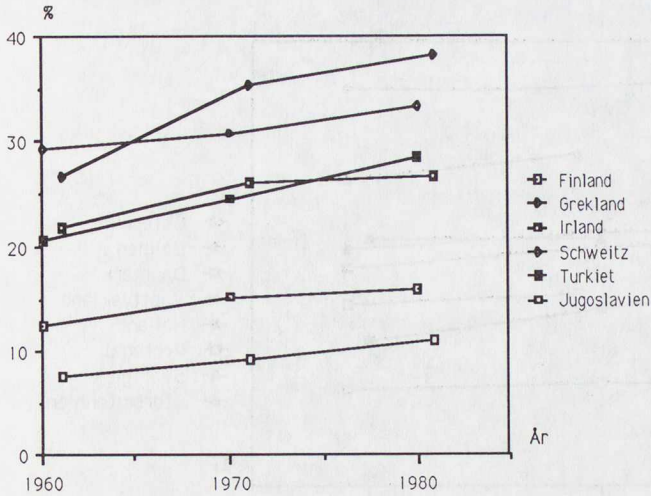
Bilden är emellertid inte så enkel som framgår av figur 1.5A-B. Om vi i stället för att se på tätorter med mer än 10.000 invånare betraktar de områden som respektive land definierar som tätorter, så får vi den bild som illustreras i figur 1.6. För Sveriges del är gränsen 200 invånare. Tvärt emot vad som var fallet i figur 1.5 ser vi, att urbaniseringsprocessen i Sverige har fortskridit under hela perioden 1960-1980. Även Danmark och Frankrike redovisar här en fortlöpande urbaniseringsprocess. Det som för Sveriges del gör skillnaden mellan figurerna 1.5 och 1.6 är utvecklingen av den så kallade "urbaniserade glesbygden" (jfr. Johannisson, Persson och Wiberg, 1989)



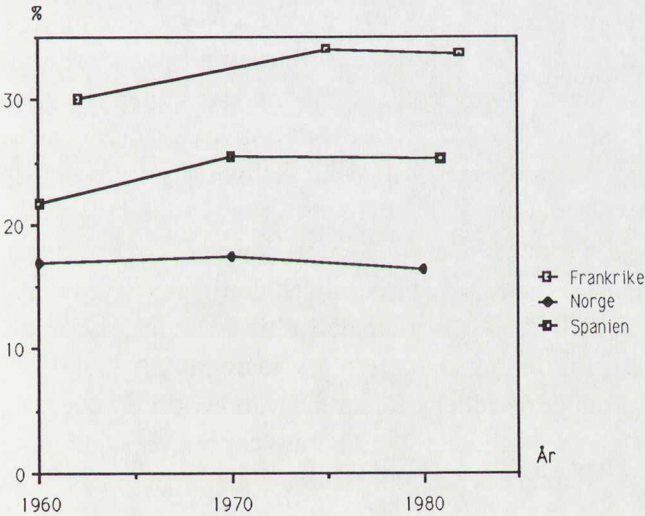
Figur 1.6 Andel av befolkningen som lever i tätorter i valda länder i Europa. (Data för enskilda länder ej jämförbara pga olika definitioner av tätorter.)

Källa: OECD (1988)

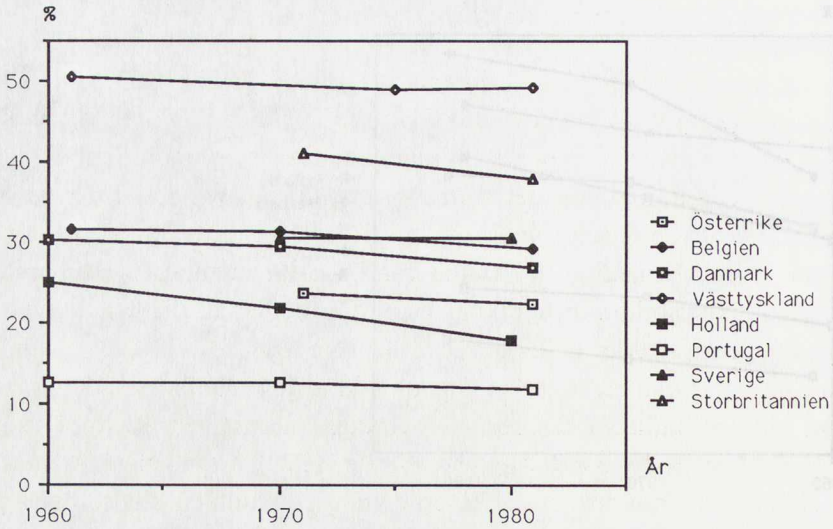
Vi avslutar detta avsnitt om urbaniseringsprocessen med att presentera hur de stora stadsregionernas befolkningsandel förändrat sig under perioden 1960-1980 (se figur 1.7, 1.8 och 1.9). I figur 1.7 identifieras ett antal länder, nämligen Finland, Grekland, Italien, Schweiz, Turkiet och Jugoslavien, där storstadsregionens andel av den totala befolkningen ökat under hela perioden 1960-1980. I några fall som Finland, Grekland och Irland har ökningstakten varit markant lägre under den senare halvan av den aktuella tjuugoårsperioden. Figur 1.8 innehåller tre länder - Frankrike, Norge och Spanien - där en ökning av de stora stadsregionernas befolkningsandel under den aktuella periodens första del vändes till en nedgång under dess andra. Slutligen åskådliggör figur 1.9 utvecklingen i de länder där de stora stadsregionerna har tappat befolkningsandelar utan egentligt avbrott under hela perioden 1960-1980. Informationen i figurerna 1.7-1.9 antyder, att i länder med låga inkomster tenderade storstadsregionernas befolkningsandel att öka under perioden 1960-1980 medan tendensen var den omvända i höginkomstländerna.



Figur 1.7 Länder där storstadsregionernas andel av befolkningen ökade under perioden 1960-80. (Data medger ej direkt jämförbarhet mellan olika länder pga olika avgränsningskriterier.)
 Källa: OECD (1988)



Figur 1.8 Länder där storstadsregionernas befolkningsandel kulminerade under perioden 1960-80. (Data medger ej direkt jämförbarhet mellan olika länder pga olika kriterier för avgränsning av stadsregioner.)
 Källa: OECD (1988)



Figur 1.9 Länder där storstadsregionernas befolkningsandel minskade under perioden 1960-80. (Data medger ej direkt jämförbarhet mellan olika länder pga olika kriterier för avgränsning av stadsregioner.)

Källa: OECD (1988)

2. URBANISERINGSVÅGOR I KÄRNA OCH RING

Man har under lång tid kunnat observera en fortgående urbanisering som inneburit, att en allt större del av befolkningen i olika länder kommit att bo i tätorter, städer och stadsregioner. Vilka egenskaper hos produktions- och konsumtionsteknologin är det som får människor att samlas i tätorter, städer och stadsregioner i stället för att sprida ut sig över landsbygden för att där leva ett helt lantligt liv? Det är vanligt, att man antager (Henderson, 1988), att tätortsbildningen räknat i nettotermer är dyrbar på konsumtionssidan och skapar negativa externa effekter som trängsel, miljöförstöring, kriminalitet, etc. Hendersons bild är inte oemotsagd och det är lätt att visa, att täthet också ger stora fördelar, inte minst till följd av ett större utbud av kollektiva nyttigheter (Artle, 1972). Utgår man emellertid som Henderson från att nettoeffekten är negativ, återstår skalfördelar på produktionssidan som förklaring till att det uppstår agglomerationer som inte bara består över tiden, utan dessutom fortsätter att växa. Detta konstaterande genererar givetvis ett antal frågor: Vad är karaktären hos dessa skalfördelar? I vilken omfattning existerar de? Hur varierar de över olika sektorer och branscher i ekonomin?

Idén om att städer bildas i en ekonomi därför att det finns skalfördelar i industriproduktion har bl.a. framförts i en klassisk artikel av Mills (1967). Det handlar i detta fall om skaleffekter som uppnås även när många mindre enheter är lokaliserade i anslutning till varandra. Dessa skalfördelar leder till att arbetskraft och företag samlokaliseras i stora agglomerationer i stället för att spridas ut mer eller mindre jämnt över ekonomins geografiska yta. Enligt denna hypotes gäller, att större skala hos de samlade ekonomiska aktiviteterna i en stad stimulerar produktiviteten genom att ge utrymme för mångfald:

- o Kommunikationslänkar mellan företag som stimulerar upptagningen av teknologiska innovationer (Karlsson, 1988) och påskyndar reaktionerna på förändrade nationella och internationella marknadsförhållanden.
- o Arbetsmarknadsfördelar för arbetstagare och företag som söker specifika arbetsuppgifter respektive unika färdighetskombinationer.

- o Större möjligheter för företag och arbetstagare att specialisera sig.
- o Storleksfördelar avseende tillgången på intermediära kollektiva eller semi-kollektiva infrastrukturresurser som hamnar, lagerlokaler, flygplatser, vatten och avlopp, elförsörjning.

De angivna marknadsfördelarna har sitt pris. Pendlingskostnaderna ökar exempelvis i en monocentrisk stad. Andra kostnader sammanhänger med negativa effekter som kriminalitet, miljöförstöring och sociala konflikter. I en monocentrisk stad, där nästan alla invånare arbetar i det centrala affärsdistriktet, kommer invånarna i genomsnitt att bo allt längre från stadens centrum och tvingas därmed till växande pendlingssträckor, allt eftersom stadens befolkning växer. Som vi skall se i detta kapitel, genererar fenomen av detta slag tämligen entydiga reaktioner och omvandlingsmönster hos stadsregioner världen över.

2.1 Stadsregioners livscykel

Vi har så här långt behandlat stadsregioner som homogena rumsliga enheter. I litteraturen har man traditionellt delat upp stadsregioner i olika zoner utifrån sysselsättnings-, befolknings-, bebyggelse- eller tillgänglighetskaraktäristika. Avsikten med detta grepp är att de olika zonerna tillsammans skall utgöra en funktionell stadsregion. I det enklaste fallet har man sedan identifierat två zoner inom dessa funktionella stadsregioner: (i) den urbana kärnan eller stadens centrum och (ii) omlandet eller ringen. Dessa avgränsnings- och definitionsfrågor har diskuterats ingående i litteraturen (se t.ex. Hall et al., 1973; Hall och Hay, 1980; Drewett et al., 1983; Cheshire och Hay, 1989).

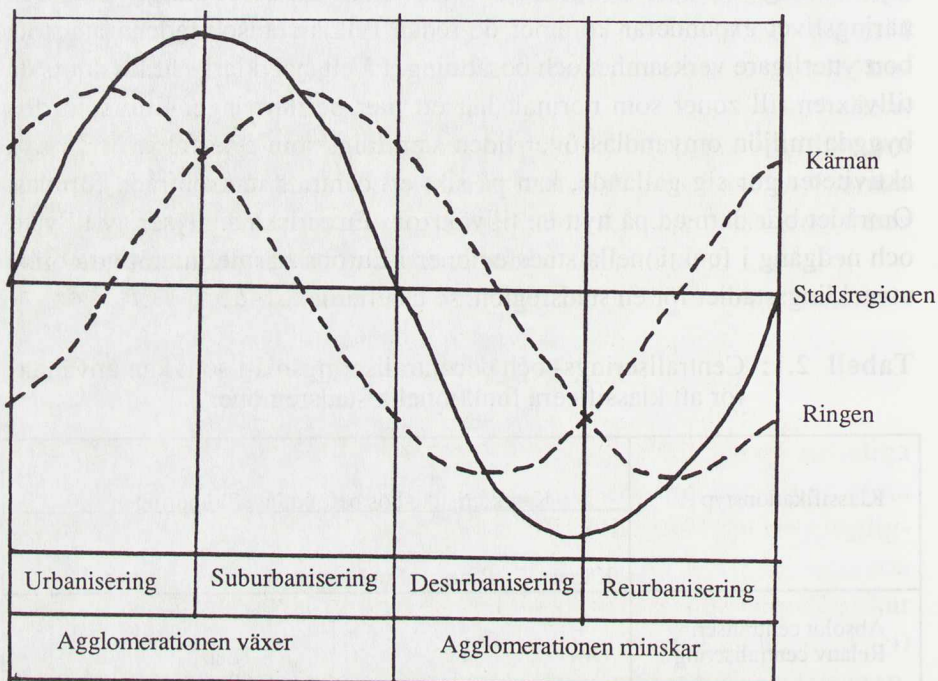
Begreppet funktionell stadsregion har utnyttjats för att karakterisera cykliska förlopp hos städer. Särskilt vanligt är att man jämför befolkningsförändringar i de två urbana zonerna - kärnan och ringen. Ur dessa studier har uppstått en hypotes om att stadsregioner genomgår en cykel med olika stadier som gäller förändringarna i dess befolkningsmönster och som innebär, att när en zons tillväxt avmattas sker en ökning av befolkningen i

den andra zonen. Man kan då observera hur stadsregioner utvecklas efter en livscykel som förefaller att fortskrida mer eller mindre oberoende av det politiska och kulturella system inom vilket urbaniseringen äger rum (Hall och Hay, 1980; van den Berg et al., 1982; Nijkamp och Schubert, 1985). Förlopp av detta slag kan ges en lättbegriplig förklaring. Till stadens långsamma processer hör omvandlingen av den byggda miljön. När nya krav uppstår förändras den etablerade infrastrukturen och stadsmiljön i en zon mycket långsamt eller inte alls. I en stadsregion där befolkningen ökar och näringslivet expanderar kommer de redan fyllda stadsområdena att stöta bort ytterligare verksamhet och bosättning. På ett självklart sätt förskjuts då tillväxten till zoner som normalt har ett mer perifert läge. Eftersom den byggda miljön omvandlas över tiden samtidigt som efterfrågan från nya aktiviteter gör sig gällande, kan på sikt ett centralt stadsområde förnyas. Området blir därmed på nytt en tillväxtzon. Empiriska analyser av tillväxt och nedgång i funktionella stadsregioner i Europa har definierat åtta olika utvecklingsstadier för en stadsregion, se tabellerna 2.1-2.3.

Tabell 2.1: Centraliserings- och decentraliseringsmått som kan användas för att klassificera funktionella stadsregioner

Klassifikationstyp	Karakteristika hos befolkningsförändringen			
	Kärna	Ring	Funkt. reg.	
Absolut centralisering	+	-	+	} Total tillväxt
Relativ centralisering	++	+	+	
Relativ decentralisering	+	++	+	
Absolut decentralisering	-	+	+	
Absolut decentralisering	-	+	-	} Total nedgång
Relativ decentralisering	--	-	-	
Relativ centralisering	-	--	-	
Absolut centralisering	+	-	-	
+ = tillväxt		- = nedgång		
++ = snabb tillväxt		-- = snabb nedgång		

Uppfattningen om vilket utvecklingsstadium som skall ses som det initiala tillståndet varierar något mellan olika författare. Dessa utvecklingsfaser formar en urban livscykel som har fyra huvudfaser: urbanisering, suburbanisering, desurbanisering och reurbanisering (se figur 2.1). Dessa stadier, som kan urskiljas tydligast för större stadsregioner i Storbritannien och USA, ges i den följande texten en ingående presentation. I tabell 2.1 förtydligas innebörden av de åtta utvecklingsfaserna.



Figur 2.1 Tillväxt och nedgång i en stadsregions kärna respektive ring som led i den urbana livscykeln

2.2 Urbanisering och suburbanisering

Industrialiseringen påbörjades vid olika tidpunkter för skilda delar av Europa. Det fortsatta förloppet blev inte heller likformigt. Trots det ger en historisk tillbakablick i Europa möjlighet till en fruktbar generalisering av urbaniseringsprocessens samband med industrisamhällets framväxt. Vid

industrialiseringens början sköt utvecklingen fart i de städer som utgjorde de bästa lokaliseringarna för tillverkningsindustrin. Migrationen ägde i huvudsak rum från landsbygden. Invandrarna drevs mot stadsregionernas kärnor dels med startpunkt i landsorten, dels från stadsregionernas yttre ringområden. Drivkraften har utpekats som ett sökande efter arbetstillfällen och högre inkomster. Under hela denna inflödesprocess ökade befolkningen med ansamling i städernas kärnområden. Den stadstillväxt som skedde i Storbritannien under 1800-talet är ett typexempel på det förlopp vi beskrivit. Där gällde också, att den ekonomiska interaktionen var särskilt intensiv mellan regionens kärna och ring.

I den schematiserade beskrivningen av den typiska urbaniseringsprocessen följer efter den första fasen en period med långsammare befolknings-tillväxt. Därmed påbörjas suburbaniseringsförloppet. Tillväxten i kärnan hejdas medan befolkningen fortsätter att öka i ringområdena och stadsinvånarna sprids ut allt mer över den gradvis expanderande stadsinfrastrukturen. Samtidigt konsolideras den urbana strukturen under denna fas; kvaliteten på den kollektiva miljön förbättras. Även om det ekonomiska samspelet fortsätter att i stor utsträckning vara inomregionalt, tilltar emellertid det ekonomiska utbytet av varor och tjänster mellan skilda stadsregioner. Denna process präglade stadstillväxten i Storbritannien under perioden mellan 1920 och 1950.

Enligt samma stiliserade modell fortsätter ovanstående suburbaniseringsprocess med att befolkningen gradvis flyttar från kärnan, ut mot ringen. I ett senare steg rör sig även produktionsenheterna i samma utåtriktade bana. Befolkningen i stadskärnan börjar nu att minska även i absoluta tal. Den samlade befolkningen i hela stadsregionen fortsätter emellertid att växa. Denna utvecklingsfas har beskrivits som en övergång från relativ till absolut decentralisering. Interaktionen mellan olika stadsregioner i samma ekonomiska system ökar under denna fas. Detta gäller inte minst arbetskraftsmigration och innovationsspridning. På den brittiska ön har vi därmed nått fram till 1960-talet.

Tabell 2.2: Urbanisering och suburbanisering i Europas funktionella stadsregioner

1. Absolut centralisering med befolkningsminskning	Under det initiala stadiet, som representeras av tidig industrialisering och rationalisering inom jordbruket, lämnar överskottsbefolkningen på landsbygden denna och söker efter industriarbete i närmaste stad. På grund härav växer stadens befolkning men denna tillväxt är inte tillräcklig för att suga upp hela befolkningsminskningen i den omedelbart omgivande ringen, som på det här stadiet fortfarande är agrikulturell. [Definitionerna av kärna och ring antas vara fixerade över tiden.] Resultatet blir alltså växande kärna, minskande ring men total befolkningsminskning. Återstoden av landsbygdens överbefolkning migrerar till den ledande staden i nationen, där den snabbaste industriella tillväxten äger rum (eller emigrerar).
2. Absolut centralisering med befolkningsökning	Allteftersom den ekonomiska utvecklingen fortskrider sprider sig industrialiseringsprocessen från den primära staden till städerna på de närmaste nivåerna i den urbana hierarkin, med den konsekvensen att de nu förmår suga upp den lokala överskottsbefolkningen på landsbygden. För detta stadium gäller precis som under föregående stadium att den naturliga tillväxttakten hos de lokala befolkningarna är hög. I denna fas är kärnans befolkningsökning större än befolkningsminskningen i den (fortfarande) jordbruksdominerade ringen. Den totala befolkningen ökar nu med tilltagande centralisering till kärnan. Detta mönster är karakteristiskt för tidig industrialisering.
3. Relativ centralisering med befolkningsökning	Allt eftersom industrialiseringen fortskrider, växer staden så att den överskrider kärnans gränser. Det uppkommer en suburban invasion i den tidigare ringen av landsbygd. [Denna process sker först i primatstaden och efterhand i städer av andra och tredje ordningen.] På det här stadiet växer befolkningen i såväl kärnan som ringen. Kärnans ökningstakt är emellertid högre än ringens, varför en växande andel av den funktionella stadsregionens befolkning bor i kärnan.
4. Relativ decentralisering med befolkningsökning	Här passerar stadsregionens utveckling en kritisk vändpunkt. Den suburbana tillväxten runt kärnan blir nu så snabb att tillväxttakten i ringen överstiger den i kärnan, som börjar svara för en minskande andel av stadsregionens totala tillväxt. Detta stadium - liksom alla övriga stadier - nås först av den primära staden och är karakteristiskt för mogna industristäder med väl utvecklade system för pendling. Detta stadium utvecklas ej förrän sådana system konstruerats och byggts ut.

Källa: Bearbetning av Hall (1988)

2.3 Av- och återurbanisering

Vi har behandlat två faser i den schematiska modell som använts av ett stort antal forskare på 1980-talet för att beskriva generella, cykliska förlopp avseende utvecklingen av Europas stadssystem. Samma modell innefattar ytterligare två huvudfaser som dekomponeras i tabell 2.3. De två återstående huvudfaserna är desurbanisering och reurbanisering. Under avurbaniseringsfasen börjar den samlade befolkningen i de stora stadsregionerna att minska och en migrationsprocess startar med en utåtriktad rörelse mot jämförelsevis avlägsna mindre städer och mot landsbygd. Under 1970-talet uppvisade både Nederländerna och Storbritannien många exempel på stadsregioner som påbörjat sin avurbanisering. Likartade tendenser observerades också i Skandinavien.

Forskare har ägnat en hel del möda åt att diskutera i vilken grad avurbanisering endast är en utvidgad suburbanisering. Enligt denna föreställning innebär avurbaniseringen bara, att man ser mer avlägsen landsbygd och mindre städer som element i stadsregionernas växande ringar. Fenomenet avurbanisering har vållat huvudbry, eftersom befolkningsminskningen i själva stadsregionerna inte på något tydligt sätt har varit relaterad till urbana problem. I många städer som hade en klar avurbanisering under 1970- och 1980-talen växte samtidigt antalet hushåll, varför den utåtriktade migrationsrörelsen kan uppfattas som en naturlig reaktion på en krympande genomsnittlig hushållsstorlek. Under 1970-talet kunde man också se drag av rumslig segregation, där åldrande och mindre hushåll befolkade stadsregionernas centrala delar, medan barnhushåll invaderade landsbygdsliknande boendeområden.

I den påföljande fasen av reurbanisering visar modellen, att befolkningsreduktionen i stadsområdena avtar. Under återurbaniseringen sker enligt modellen vidare en förnyad sysselsättningstillväxt inom stadsregionens kärna. Efter hand börjar kärnans befolkning att öka och urbaniseringsprocessen kan starta på nytt. Modellen anger därför en långt utdragen cykel, där den första urbaniseringsfasen knyts till industrialismens expansion, medan återurbaniseringsfasen refererar till kunskapsekonomins inledning.

Tabell 2.3: Av- och återurbanisering i Europas funktionella stadsregioner

5. Absolut decentralisering med befolkningsökning	<p>Åtminstone tre separata decentraliseringskrafter börjar i denna fas att påverka befolkningen i kärnan. Med tillväxt av hela den funktionella stadsregionen följer för det första, att kommersiella aktiviteter tränger ut ett stort antal människor som levit i eller nära det centrala affärsdistriktet. För det andra leder stigande realinkomster till att människorna får möjligheter att bo mindre tätt. För det tredje leder upprustning av nedgångna områden till att tätheten sjunker och att vissa människor pressas ut till mer perifera lokaliseringar. Alla dessa faktorer verkar i riktning mot att minska befolkningen i kärnan, som - eftersom det nu inte finns någon ledig mark inom kärnans gränser - för första gången kan registrera en befolkningsminskning. Under tiden kan den suburbana ringen fortsätta att expandera i snabb takt. I början av 1900-talet kunde man observera hur denna fas inleddes i Europas största städer.</p>
6. Absolut decentralisering med befolkningsminskning.	<p>I den ursprungliga formuleringen av modellen betraktades detta stadium som det slutliga steget i den urbana utvecklingen. I vissa avseenden utgör denna fas det mest komplexa och och svårtolkade stadiet. Vågen av befolkningsflyttning fortsätter nu ut från kärnan till den suburbana ringen. Tillväxten i ringen kan inte längre kompensera för den fortsatta befolkningsminskningen i kärnan.</p> <p>Det är sannolikt samma krafter som driver decentraliseringen under denna fas som under de föregående. Om dessa krafter verkar under lång tid kan utvecklingen nå de yttre gränserna för stadsregionen, vilket leder till en migration till näraliggande stadsregioner eller landsbygd och genererar därmed tillväxt i dessa regioner. Bakom en sådan process kan också ligga en nedgång inom tillverkningsindustrin som delvis har formen av en flyttning av arbetstillfällen till andra regioner. Denna nedgång ger upphov till negativa multiplikatoreffekter som reducerar den totala ekonomiska basen och sålunda stimulerar en utmigration från regionen.</p>
7. Relativ decentralisering med befolkningsminskning	<p>Under detta stadium börjar även ringen att tappa befolkning. Eftersom befolkningsminskningen är snabbare i kärnan än i ringen, är detta ett stadium med relativ decentralisering.</p>
8. Relativ centralisering med befolkningsminskning	<p>Befolkningsminskningen fortsätter under detta stadium men befolkningsminskningen i kärnan sker nu långsammare än den i ringen. Under detta stadium börjar stadsregionen att återhämta sig och nu kan processen börja på nytt igen.</p>

Källa: Bearbetning av Hall (1988)

Mönster av återurbanisering är tydliga för vissa stadsregioner under 1980-talet och redan under 1970-talet fanns flera exempel på så kallad gentri-

fiering, där betalningsstarka medelklasshushåll återvände till förnyade och ombyggda bostadsområden i stadsregionernas centrala kärnor. Flera av de storstäder i Europa vars kärnor inte gentrifilerades på 1970-talet hade i stället en period med förfall och socialt utanförskap i sina kärnor (Johansson, 1986).

2.4 Fasförskjutningar mellan städer och länder

Drewett och Schubert (1983) visar, hur ovanstående klassificering kan tillämpas på ett urval av europeiska stadsregioner under perioden 1960-1970. Från figur 2.2 framgår, att klassificeringen diskriminerar klart såväl mellan länder som mellan stadsregioner inom enskilda länder. En grupp av stadsregioner karakteriseras av absolut nedgång under den aktuella perioden. Denna grupp bildar ett område som sträcker sig från Glasgow till Ruhrområdet. Dessa städer har sin bakgrund i en expansion under den första delen av den industriella revolutionen. Ju längre man fjärrar sig från detta område, desto mer fördröjda är dessa stadsregioners respektive livs-cykler. Städerna befinner sig helt enkelt i tidigare utvecklingsstadier.

Variationen i olika städers utvecklingsstadium är betydande såväl inom som mellan länder. Det belyses av tabell 2.4 som omfattar städer från hela OECD-området. För flertalet länder i Europa gäller att man har stadsregioner i flera av grupperna. Vissa tyngdpunkter kan dock beläggas med hjälp av uppgifterna i tabellen. Stadsregionerna i Storbritannien finner vi i grupp C och D och de i Schweiz finns i grupp C. För Frankrike ligger tyngdpunkten i grupp B, medan de italienska stadsregionerna återfinns i grupp A. I Sveriges fall kan vi se, att Stockholmsregionen hör hemma i grupp B samt Göteborgs- och Malmö-/Lundregionen i grupp A. Mönstret kan ses som ett utslag av den relativt sena urbaniseringsprocessen i Sverige.

Tabell 2.4: Typologi över befolkningsförändringen i stadskärnor och stadsregioner, 1960-80

A	B	C	D
Befolkningsminskning i kärnan 1970-80	Befolkningsminskning i kärnan 1960-80	Befolkningsminskning i kärnan 1960-1980 och i stadsregionen 1970-80	Befolkningsminskning i både kärna och stadsregion 1960-80
Linz	Gand	Windsor	Charleroi
Graz	Montreal	Sudbury	Omuta
Brüssel	Paris	Köpenhamn	Haag
Anvers	Lyon	Stuttgart	Covilha
Liège	Lille	Duisburg	Gtr. London
Malines	Bordeaux	Saarbrücken	Merseyside
Toronto	Frankfurt	Hannover	Tyne and Wear
Halifax	Hamburg	Amagasaki	Bristol
Saint John	Osaka	Moriguchi	Islington
Vancouver	Stockholm	Sasebo	Liverpool
Helsingfors	Geneve	Rotterdam	South Tyneside
Nantes	Baltimore	Amsterdam	
Nuremburg	Chicago	Evora	
Dortmund	Louisville	Mirandela	
Dublin		Basel	
Bologna		Bern	
Milano		Lausanne	
Venedig		Zürich	
Naples		Gtr. Manchester	
Tokyo		West Midlands	
Utrecht		Oxford	
Leiden		Boston	
Groningen		Detroit	
Auckland City		Wien	
Oslo			
Larvik			
Göteborg			
Malmö-Lund			

Källa: OECD (1983)

Tabell 2.5 visar för skilda länder i Europa vilken fas i urbaniseringscykeln som dominerade i respektive land för de två perioderna 1960-1970 och 1970-1980, för respektive lands storstadsregioner tagna tillsammans. Förloppet är arrangerat i den nedåtriktade ordningen urbanisering-suburbanisering-desurbanisering-reurbanisering. Tabellen visar att mer än hälften av länderna rörde sig nedåt på förloppets skala. Inte i något fall förekom förskjutningar i motsatt riktning.



Figur 2.2 Typer av urban utveckling under perioden 1960-1970

Källa: Drewett och Schubert (1983)

Tabell 2.5: Länders klassificering efter dominerande stadium i den urbana utvecklingen, för storstadsregionerna tagna tillsammans 1960-1980

		1960-1970	1970-1980
Urbanisering	1		
	2	Turkiet	Turkiet
Suburbanisering	1	Belgien, Finland, Västtyskland, Grekland, Irland, Norge	Grekland
	2	Danmark, Frankrike, Schweiz	Finland, Frankrike, Irland, Norge, Sverige, Schweiz
Desurbanisering	1	Holland	Osterrike, Danmark, Västtyskland, Holland
	2		Belgien, Storbritannien

Källa: Egna beräkningar av data ur OECD [1988]

I tabellerna 2.6 och 2.7 ges ytterligare exempel på försök att illustrera och testa hypotesen om en urban livscykel, dvs tanken att stadsbefolkning utvecklas enligt det mönster som presenterats ovan. Tabell 2.6 redovisar data för de tre decennierna 1950-1960, 1960-1970, 1970-1980 samt för perioden 1975-1980. Tabell 2.7 ger information om förändringsmönstren för stadsregioner i olika storleksklasser under perioden 1970-80. Båda tabellerna innehåller data för funktionella stadsregioner i Frankrike, Italien, Beneluxländerna, Västtyskland och Storbritannien. Tagna tillsammans bekräftar de båda tabellerna den slutsats som Hall och Hay (1980) drog i sin ursprungliga analys och som också kan dras från det arbete som Drewett och Schubert (1983) gjort, nämligen att det inte är möjligt att göra några bra generaliseringar för Västeuropa som en helhet. De urbana systemen i de olika länderna uppvisar tvärtom markerade skillnader gentemot varandra. Även om man kan identifiera ett generellt förändringsförlopp för varje stadsregion, är det således de stora fasförskjutningarna mellan städerna i de olika länderna som dominerar.

Tabell 2.6: Urbana livscykelmönster i valda EG-länder 1960-80

Land, tidspärr och totala antalet stadsregioner	Procent av funktionella stadsregioner					
	Centralisering			Decentralisering		
	Absolut med be- folkningsminskn.	Absolut med befolk- ningsökning	Relativ med befolk- ningsökning	Relativ med be- folkningsökning	Absolut med be- folkningsökning	Absolut med be- folkningsminskn
Frankrike						
1950-60 (86)	5,8	54,7	32,6	5,8	1,2	0
1960-70 (86)	3,5	24,4	64,0	5,8	1,2	1,2
1970-80 (81)	12,3	6,2	17,3	48,1	13,6	2,5
1975-80 (81)	12,3	3,7	4,9	33,3	37,0	8,6
Italien						
1950-60 (84)	27,4	29,8	35,7	7,1	0	0
1960-70 (84)	17,9	25,0	40,5	16,7	0	0
1970-80 (84)	8,3	0	14,3	27,4	32,1	17,9
1975-80 (84)	9,5	2,4	11,9	19,0	29,8	27,4
Benelux						
1950-60 (33)	0	0	36,4	51,5	9,1	3,0
1960-70 (33)	0	0	12,1	57,6	27,3	3,0
1970-80 (34)	0	0	0	35,3	58,8	5,9
1975-80 (34)	0	0	2,9	35,5	50,0	11,8
Västyskland						
1950-60 (69)	34,8	15,9	44,9	0	1,4	2,9
1960-70 (78)	1,3	2,6	23,1	47,4	24,4	1,3
1970-80 (53)	3,8	0	7,5	11,3	50,9	26,4
1975-80 (53)	3,8	3,8	5,7	15,1	20,8	50,9
Storbritannien						
1950-60 (128)	5,8	5,8	39,9	28,3	10,1	10,1
1960-70 (138)	2,9	0,7	21,7	41,3	24,6	8,7,1
1970-80 (78)	12,8	1,3	5,1	19,2	34,6	26,9
1975-80 (78)	15,4	5,1	1,3	11,5	28,2	38,5

Källa: Hall (1988)

Tabell 2.6 visar konsistenta resultat i ett avseende, det finns en generell tendens för de funktionella stadsregionerna i de aktuella länderna att över tiden successivt röra sig genom modellens olika stadier. De tidpunkter när detta inträffar skiljer sig emellertid åt starkt mellan de olika länderna. Värdena med fet stil i tabellen visar hur tyngdpunkten i fördelningen förskjutits över tiden i de olika länderna. Den självklara slutsatsen av denna jämförelse är att Storbritannien och Västtyskland är exempel på mogna, urbaniserade industriländer som har lett rörelsen genom den urbana livscykel, medan Benelux, Italien och Frankrike i nu nämnd ordning har följt dem i spåren. Värt att notera i tabell 2.6 är också, att den första kategorin absolut centralisering med befolkningsminskning har ökat sin andel betydligt över tiden i såväl Storbritannien som Frankrike. Ser vi kanske här början på en reurbaniseringsprocess?

Det fasförskjutna mönster för de olika länderna som vi fann i tabell 2.6 leder naturligtvis till följande fråga: Var dessa differenser på något sätt relaterade till skillnader i de funktionella stadsregionernas storleksfördelning i de olika länderna? Bevisen på den här punkten är som framgår av tabellen något tvetydiga. Västtyskland avviker markant från övriga länders storleksfördelning, med nästan 40% av de funktionella stadsregionerna i den grupp som har mer än en miljon invånare. [Detta kan dock vara en statistisk villa som uppstår till följd av att de västtyska funktionella stadsregionerna är resultatet av en aggregering av stora administrativa block.] Av tabell 2.6 framgår också att det inte finns någon klar korrelation mellan stadsregionernas storlek och deras rörelse från ett stadium till ett annat i den urbana livscykel. En sådan korrelation tyckte sig Hall och Hay (1980) finna i sin studie. Endast Storbritannien uppvisar ett klart sådant mönster. Vi ser också att den tendens till ökande återurbanisering i Frankrike och Storbritannien som vi påtalade vid analysen av tabell 2.6 är koncentrerad till de minsta funktionella stadsregionerna.

Tabell 2.7: Urbana livscykelmönster efter storlek på den funktionella stadsregionen - valda EG-länder 1970-80

Land, storlek och totala antalet funktionella stadsregioner samt procentuell fördelning	Procent av funktionella stadsregioner i olika stadier					
	Centralisering			Decentralisering		
	Absolut med befolkningsminskning	Relativ med befolkningsökning	Absolut med befolkningsökning	Relativ med befolkningsökning	Absolut med befolkningsminskning	Absolut med befolkningsminskning
Frankrike						
1000 k+(6) [17,4%]	0	0	0	50	50	0
500-1000k(11) [13,6%]	9,1	0	18,2	63,6	9,1	0
250-500k(38) [16,9%]	5,3	7,9	21,1	55,3	7,9	2,6
100-250k(26) [32,1%]	26,9	7,7	15,4	30,8	15,4	3,8
Italien						
1000k+(7) [8,6%]	0	0	14,3	0	85,7	0
500-1000k(15) [18,5%]	0	0	0	33,3	40,0	26,7
250-500k(23) [28,4%]	8,7	0	21,7	30,4	17,4	21,7
100-250k(36) [44,4%]	13,9	0	13,9	27,8	30,6	13,9
Västyskland						
1000k+(21) [39,6%]	0	0	0	4,8	66,7	28,6
500-1000k(17) [32,1%]	0	0	17,6	11,8	52,9	23,5
250-500k(14) [26,4%]	14,3	0	7,1	21,4	28,6	28,6
100-250k(1) [1,9%]	0	0	0	0	100,0	0
Benelux						
1000k+(5) [14,3%]	0	0	0	0	100	0
500-1000k(12) [34,3%]	0	0	0	33,3	50,0	16,7
250-500k(11) [31,4%]	0	0	0	72,7	27,3	0
100-250k(7) [20,0%]	0	0	0	0	100	0
Storbritannien						
1000k+(8) [12,1%]	0	0	0	0	12,5	87,5
500-1000k(12) [18,2%]	0	0	0	8,3	66,7	25,0
250-500k(21) [31,8%]	9,5	0	0	14,3	47,6	28,6
100-250k(25) [37,9%]	20,0	4,0	12,0	32,0	24,0	8,0

Källa: Hall (1988) OBS! k = tusen

Låt nu beteckningen storstad gälla stadsregioner med mer än en miljon invånare. Under 1970-talet var det endast storstäderna i Storbritannien som befann sig i ett allmänt nedgångsstadium. I övrigt förekom befolkningsminskning i storstäder under den här perioden endast i Västtyskland och här minskade befolkningen bara i drygt en fjärdedel av storstäderna. I de övriga tre länderna växte samtliga storstäder under den aktuella perioden. Det var endast Storbritannien som vid denna tid tycktes ha nått till ett läge där storleksnackdelarna börjat överväga storleksfördelarna - en slutsats som Hall och Hay (1980) för övrigt drog för perioden fram till 1975. Senare arbete av Cheshire m.fl. (1983) tycks bekräfta att detta förhållande gällde för hela 1970-talet.

Den naturliga fråga som nu uppstår är varför det i huvudsak endast var städer i Storbritannien som vid den aktuella perioden uppnått den beskrivna situationen. Var det för att Storbritannien som det tidigast industrialiserade landet hade nått slutet på industrialiseringsprocessen före något annat land? Eller hade de brittiska städer vars befolkning minskade några speciella karakteristika? Tabell 2.8 identifierar alla de funktionella stadsregioner i Frankrike, Italien, Benelux, Västtyskland och Storbritannien som under 1970-talet hade nått stadiet absolut decentralisering med befolkningsminskning. Det är omedelbart klart för såväl Storbritannien som Västtyskland, att en mycket stor andel av dessa funktionella stadsregioner fanns i starkt agglomererade områden och konurbationer av typen Ruhrområdet. Gemensamt för fallen från Benelux och Frankrike är att städerna återfinns i respektive lands tätt befolkade kolfältsdistrikt. Mot detta står det italienska fallet, där det nästan genomgående rörde sig om fristående städer som inte var en del av ett starkt agglomererat område. Det finns andra sätt att betrakta de aktuella fallen. Nästan genomgående har vi att göra med gamla industristäder - återigen med undantag för Italien. Många av dessa är baserade på kolfält och drabbades under 1970-talet av en exceptionellt allvarlig nedgång inom sin traditionella kolgruve- och tunga metallindustribas.

Tabell 2.8: Absolut decentralisering med befolkningsminskning under 1970-talet

Frankrike	Italien	Benelux	Tyskland	Storbritannien	
Valenciennes	Genua	Charleroi	Berlin	Liverpool	Belfast
Douai	Udine	Liège	Essen	Manchester	Glasgow
	Bologna		Duisburg	Newcastle	London
	Ferrara		Schweinfurt	Nottingham	Newport
	Venedig		Wuppertal	Birmingham	Hull
	Vercelli		Saarbrücken	Sheffield	Dundee
	Siena		Trier	Coventry	Oldham
	Trieste		Kassel	Brighton	
	Mantua		Bochum	Edinburgh	
	La Spezia		Braunschweig	Rhondda	
	Sabona		Koblenz	Greenock	
	Alexandria		Wolfsburg	Blackpool	
	Pavia		Heidenheim	St. Albans	
	Pisa		Dortmund	St. Helens	
	Carrara				

Källa: Hall (1988)

Förändringarna på sysselsättningssidan och ekonomiernas omvandling är givetvis en av de dominerande orsaksfaktorerna bakom de ändrade befolkningsmönstren i stadsregionerna. Vi återkommer i senare kapitel till denna omvandling och skall då försöka belysa förändringen ur såväl teoretisk som empirisk synvinkel.

3. STADSREGIONERS FUNKTIONER I DET EKONOMISKA SYSTEMET

Genom historien har städer och stadsregioner varit den dominerande kraften bakom såväl nationella ekonomiers som världsekonomin utveckling hävdar Jacobs (1969, 1984). Under 1980-talet har vi på nytt kunnat iaktta hur vissa stadsregioner inom OECD-länderna fått spela centrala roller i den ekonomiska utvecklingen. Dessa regioner är inte alltid de största men motsvarar mestadels vad som med svenska ögon utgör en storstad. Det är här av stor betydelse att notera, att en stadsregions roll i den regionala ekonomin inte enbart bestäms av dess storlek. En stadsregions funktion likaväl som dess utveckling avgörs också av dess position i de infrastrukturella och ekonomiska nätverk den ingår i.

Förklaringar till nationers, regioners och städers utveckling bör ta sin utgångspunkt, inte bara i specifika och tidsavgränsade sammanhang, utan också i de långsamma men obändiga processer som förändrar själva basen för denna utveckling. Det är i detta sammanhang närmast en självklarhet, att endast ytlig förståelse av ett lands, en regions eller en stads utveckling kan uppnås, om man begränsar analysen till några få summerade (aggregerade) data som regionalprodukt, total sysselsättning och samlade investeringar. En utvecklingsorienterad indelning av näringsgrenar utgör ett första steg mot förbättrad insikt om framtidsvillkoren. Vidare måste analysen ta sin utgångspunkt i produktionssystemets lokalisering till stadsregioner och dess beroende av den rumsliga infrastrukturen. I detta kapitel presenteras två exempel på hur analyser med denna principiella inriktning kan användas för att karakterisera stadsregioners funktioner i det ekonomiska systemet. Infrastrukturens roll kommer att diskuteras mer ingående i nästa kapitel.

3.1 Stadsregioner i nätverk

Den analytiska uppläggningsen i detta kapitel är inriktad på att presentera två separata bilder som på olika sätt tydliggör hur den internationella såväl som den nationella ekonomin är uppbyggd av flera överlagrade nätverk där varje stadsregion ingår som en nod med en mer eller mindre rik flora av

länkar till andra stadsregioner i sådana nätverk. Den grundläggande tanken är, att varje stad och stadsregion kan karakteriseras utifrån sin funktion som nod i dessa olika nätverk. En stadsregions tillväxt, stagnation eller kontraktion är enligt detta synsätt en återspeglning av den roll den spelar och har spelat i det interaktiva system av ekonomiska och andra kopplingar som binder samman stadsregioner i delvis skilda grupper, där den ekonomiska integrationen inom varje grupp nått långt.

Vår första bild av stadsregioner tar sin utgångspunkt i typen av och utbredningen hos exportaktiviteterna i en stadsregion. Den andra betonar importens roll. Exportaktiviteter som utvecklas och exportens geografiska utbredning i en region är influerade av nätverksinfrastrukturen, men också av de företagsnätverk som växt fram över tiden. De senare skiljer sig åt mellan de producenter vars produktion av varor och tjänster exporteras till ett näraliggande omland och de producenter som levererar till mer avlägsna platser. En tredje grupp av producenter har som sin uppgift att tillgodose behoven hos lokala kunder.

Ett av de väsentligaste bidragen från stadsgeografer och stadsekonomer har bestått i att de tydliggjort exportbasens betydelse för städernas och tätorters ekonomi. Exporten av varor och tjänster bestämmer sammansättningen hos importen av insats-, investerings- och konsumtionsvaror. Exportmönstret påverkar också efterfrågan på lokala resurser. Denna stimuleras av att arbetskraft, managementresurser och andra produktionsfaktorer måste engageras i exportaktiviteterna. Förklaringar av städernas utveckling med hjälp av exportvillkoren måste emellertid kompletteras med villkor som följer av varje stads och tätorts roll som en centralort. Denna senare funktion innebär, att tätorter tillhandahåller tjänster inom områden som handel, offentlig administration, utbildning, hälso- och sjukvård, etc till sina respektive omland, inklusive tätorten själv. Denna senare försörjning med tjänster till den lokala marknaden och till den omslutande regionen är legio för nästan alla typer av tätorter och stadsregioner, även om storleken hos omlandet kan variera avsevärt. De stora skillnaderna ligger i utbredningen och karaktären hos nodernas nätverk för mer långväga export. Under industrialismen utvecklades många städer till centra för industri, med väsentliga delar av arbetskraften sysselsatta i tillverknings-

arbete och därmed närbesläktade arbetsuppgifter. Denna grupp omfattade såväl stora som små städer. Andra städer behöll emellertid sin trygga roll som handelscentra för regionala jordbruksekonomier, som centra för offentlig administration och som centralorter i övrigt för den kringlokaliserade befolkningen och de närlokaliserade verksamheterna.

Stadsregioners ekonomier skiljer sig alltså åt, därför att deras roller eller funktioner inom det ekonomiska systemet är olika. De nationella lika väl som de internationella ekonomiska nätverken är till betydande grad uppbyggda kring rumsligt specialiserade noder. Följaktligen gäller, att vissa stadsregioners ekonomier har en specialiserad struktur för att tjäna de speciella behoven hos givna branscher inom tillverknings- eller extraktiv industri, medan andra enbart har till uppgift att tillhandahålla en mer generell uppsättning tjänster av centralortskaraktär. Det finns också mönster som innebär, att vissa stadsregioner är specialiserade på importaktiviteter medan andra domineras av exportaktiviteter. Importinriktningen återfinns genom varierande historiska epoker främst i en eller några få centrala noder i varje sammanhängande ekonomiskt system.

Teorin antyder, att stadsregioner skiljer sig åt vad gäller deras näringslivsstruktur - i termer av den relativa betydelsen av varu- och tjänsteproducerande aktiviteter även om vissa basaktiviteter av centralortstyp är mer eller mindre allmänt förekommande. Stadsregioner som med tiden uppnått en betydande storlek kan upprätthålla en hel räckvidd av aktiviteter som mindre städer inte förmår bära upp. Vidare gäller, att vissa stadsregioner har form av agglomerationer som innesluter en bred uppsättning verksamheter, medan andra är specialiserade hamnstäder, handelscentra, rekreationscentra, etc.

Den typ av klassificeringar som vi redovisat ägnades mycket intresse bland holländska ekonomer under 1960- och 1970-talen (Bos, 1965; Tinbergen, 1967). De intresserade sig för den hierarkiska uppbyggnaden av varje lands stadssystem. En huvudfråga gällde sambandet mellan en stads nationella rangordning efter befolkningsstorlek och det ekonomiska livets sammansättning. Denna tankegång innebär, att betydelsen av en stads absoluta storlek tonas ned. Stadsregioner och städer som befinner sig på samma nivå

i jämförbara länders hierarki förutsätts istället ha gemensamma egenskaper och likartad karaktär. Att vara den största stadsregionen i ett land eller, i ett på annat sätt avskiljbart ekonomiskt system, ger enligt denna modell en särställning som visar sig i, att man kallar dessa noder för primatstäder. Historiska studier ger också stöd för tanken, att man för varje tidsepok kan identifiera en överordnad primatstad för hela det ekonomiska systemet i Europa. Städerna i denna samling utgör alla kända namn som Venedig, Antwerpen, Amsterdam och London, var och en med sin tidsepok.

Ovan beskrivna modell tilldelar städer egenskaper och funktioner i enlighet med varje stads position i den hierarki som bildas i ett nationellt ekonomiskt nätverk. I långa stycken har denna modell blivit empiriskt bekräftad i studier av geografer och ekonomer. Överensstämmelsen mellan modell och observationer är särskilt stark, när det gäller olika servicefunktioner. Som exempel finner man, att Reykjavik trots sin ringa storlek delar många egenskaper med Stockholmsregionen. Göteborgs- och Malmöregionerna delar inte på samma sätt dessa huvudstadsegenskaper.

Hierarkihypotesen har också visat sig innehålla ett verifierat samband mellan en tätorts produktionssystem i stort och tätortens rangposition (Gunnarsson, 1977). Vissa aktiviteter finns enligt denna hypotes i tätorter av nästan alla storlekar. Ett antal livsmedels- och byggsektorverksamheter fanns t.ex. under 1970-talet i svenska tätorter av mycket varierande storlek. För produktionsverksamheter med tydliga odelbarhetskrav liksom med starka utbildnings- och kompetenskrav fanns däremot en tydlig tendens till överrepresentation bland de största stadsregionerna. Råvarubaserade verksamheter med sina alldeles egna lokaliseringskrav inordnar sig självklart inte i detta mönster.

En analys av denna funktionella struktur och förändringarna i densamma är sannolikt en fruktbar ansats för att förstå den urbana utvecklingsprocessen bättre. Teorin antyder också, att det exempelvis är viktigt att identifiera de ekonomiska samband som förbinder olika typer av stadsregioner till ekonomin i övrigt, inklusive andra stadsregioner. En hierarkimodell enligt det beskrivna schemat men i ett nätverk som omfattar alla Europas regioner har fått en intressant bekräftelse i historiska analyser hos Braudel (1979).

Noyelle och Stanback (1984) har utvecklat en moderniserad typologi som svarar mot resonemanget ovan. Typologin är baserad på sysselsättningsstrukturen i de 140 största stadsregionerna i USA. Deras klassificering understryker de funktionella skillnaderna mellan fyra huvudgrupper av stadsregioner som diskuteras mer ingående i de närmast följande avsnitten. De fyra grupperna har fått följande beteckningar:

1. Diversifierade tjänstecentra
2. Specialiserade tjänstecentra
3. Tillverkningscentra
4. Konsumtionsorienterade centra.

Den andra bild vi vill teckna tar på ett mer explicit sätt sina utgångspunkter i nätverksförbindelserna mellan olika städer och stadsregioner (Johansson, 1989). Analysens första och grundläggande utgångspunkt utgörs av det nätverk av länkar som varje företag har till sina kunder. Vi kan här identifiera en grupp av företag, som i huvudsak säljer ny teknik, ny utrustning och ny kunskap till kunder i kontaktkrävande internationella och nationella nätverk av varierande omfattning. Viktiga kunder till dessa företag är exportorienterade företag med avståndsökansliga, koncentrerade och ofta bulkbetonade leveranslänkar som sträcker sig till utbredda, internationella marknader. Dessa två huvudtyper av företag bildar stommen i olika innovationsnätverk. De två företagsgrupperna karakteriseras bl a av, att de har delvis skilda infrastrukturkrav. Kunskaps- och teknikleverantörerna, som är importorienterade, har sin viktigaste lokalisering i de centrala noderna inom en nation eller ett större ekonomiskt system, där de internationella och regionala länkarna binds samman i innovationsnätverkets brännpunkt. Stadsregioner som är centra i innovationsnät av detta slag kräver ett ständigt inflöde av tekniska lösningar i materiell och icke-materiell form. De har därför normalt en markerad funktion som importnoder. De exportorienterade företagen finns i betydligt större utsträckning i stadsregioner och städer som kan karakteriseras som intermediära eller perifera exportnoder. Vi har alltså här en alternativ typologi som tar sin utgångspunkt i generering och spridning av ny kunskap, nya produkter, nya system, nya processer, liksom av teknikens utnyttjande i rutinaktiviteter och storskaliga leveranssystem.

I det aktuella sammanhanget är det viktigt att understryka, att (i) importnoder, som är specialiserade på att leverera nya produkter och ny teknik till exportnoderna i sina respektive innovationsnät och (ii) exportnoder, som är specialiserade på storskalig, långväga export, utvecklas och förändras i ett nödvändigt samspel av symbiotiskt slag. Stagnation i exportnoderna betyder minskat kundunderlag och tillbakagång för importnoderna, medan bristande förnyelse i importnoderna leder till otillräcklig försörjning med ny kunskap och ny teknik och därmed till en stagnation i exportnoderna som endast kan brytas genom en omorientering av de drabbade exportregionernas kontaktnät, så att de knyter an till nya och mer avlägsna centrala noder. Mot bakgrund av den symbiotiska relationen mellan import- och exportnoder har vi valt att behandla dem i ett sammanhang i avsnitt 3.4.

Fortsättningsvis i detta kapitel, utnyttjas de två typologier som introducerats ovan för en diskussion av olika europeiska stadsregioners funktioner. Frågan om hur dessa funktioner förändras över tiden och vilken roll den funktionella specialiseringen spelar för olika stadsregioners utvecklingsmöjligheter diskuteras i senare kapitel. Det bör understrykas, att de empiriska exemplifieringar, som görs i detta kapitel, löper risken att vara tillfälliga och tentativa, eftersom en systematisk genomgång av det nuvarande europeiska stadssystemet ännu inte har gjorts. För den som önskar en mer genomarbetad empiri måste vi hänvisa till forskningen om det nordamerikanska stadssystemet.

3.2 Diversifierade respektive specialiserade tjänstecentra

Diversifierade tjänstecentra är noder på olika nivåer i ett regional-ekonomiskt nätverk, där varje nod inom sin domän i nätverket är specialiserad på att tillhandahålla huvudkontorsfunktioner, producenttjänster, distributionstjänster och i en varierande utsträckning offentliga tjänster. Nätverk för leveranser av dessa tjänster kan avbildas som hierarkier med en internationell, en nationell och en regional nivå. De diversifierade tjänstenoderna karakteriseras alltså av höga sysselsättningsandelar inom områden som transporter och kommunikationer, parti- och teknikhandel, banker, försäkring, liksom förmedling och förvaltning av

fastigheter samt många andra producenttjänster. Även om centrala noder inte behöver ha en sysselsättningsmässig överrepresentation inom samtliga dessa områden har de dock en koncentration till flera av de uppräknade tjänsteaktiviteterna. För en majoritet gäller också, att de uppvisar en specialisering på huvudkontorsfunktioner samt offentliga och andra kollektiva tjänster. Sammantaget betyder detta, att tjänstenoder i väsentlig grad är centralorter som betjänar ett omland och som levererar producenttjänster i ett regionalekonomiskt avgränsat nätverk. För internationella tjänstecentra omfattar de regionala nätverken flera länder.

Tjänstenoderna kan klassificeras i tre huvudgrupper, i första hand på grundval av det marknadsområde som de betjänar och hur sofistikerade och differentierade som de utbudna tjänsterna är. I den följande schematiseringen ges också exempel på stadsregioner som vid 1990-talets början tillhörde respektive kategori:

1. Internationella centrumnoder fungerar som brännpunkter för aktiviteter i många länder. I denna kategori finner vi stadsregioner som London, Paris, Wien, Brüssel, Geneve, Frankfurt, Strasbourg och Luxemburg.
2. Nationella centrumnoder utgör knutpunkter för aktiviteter i flera regioner inom ett land. Inom denna grupp identifierar vi exempelvis många huvudstäder som Stockholm, Oslo, Helsingfors, Madrid, Bonn, Berlin och Haag.
3. Regionala centrumnoder binder samman tjänsteaktiviteter inom en del av ett land och här finner vi stadsregioner som Göteborg, Ålborg, Bergen, Åbo, Barcelona, Edinburgh, Cardiff och Leeds.

Specialiserade tjänstecentra är stadsregioner som tillhandahåller ett begränsat spektrum av intermediära tjänsteaktiviteter. Vi har här att göra med en mycket heterogen grupp som består av centra där tillverkningsindustrin har en starkt varierande omfattning. De har emellertid alla det gemensamt, att de är specialiserade på vissa tjänsteområden även om dessa skiljer sig åt. Vidare gäller, att denna specialisering är ganska smal. Gemensamt för

flertalet specialiserade tjänstecentra är att de har en stark ställning, när det gäller högre utbildning och forskning. Det finns två huvudtyper av specialiserade tjänstecentra. De är

1. Huvudkontorsnoder
2. Specialiserade kunskapsnoder

Huvudkontorsnoder är stadsregioner som, trots att de är klart orienterade mot tillverkningsaktiviteter, har en stark ställning som beslutscentra inom specifika sektorer av industrin. Här rör det sig främst om äldre centra dit bolag inom tillverkningsindustrin lokaliserat sina huvudkontorsfunktioner och andra icke-tillverkningsaktiviteter. Trots att dessa stadsregioner är specialiserade på administrations- och utvecklingsaktiviteter inom stora bolag är det inte ovanligt, att de uppvisar en underrepresentation vad gäller sysselsättning inom finansiella tjänster, övriga producenttjänster och delar av transport- och kommunikationstjänsterna. Å andra sidan har dessa stadsregioner ofta en betydande produktion av offentliga och kollektiva tjänster som bl.a. kan inkludera universitet. Västerås och Turin är exempel på huvudkontorsnoder av det slag som beskrivits här.

Specialiserade kunskapsnoder är stadsregioner där kunskapsgenerering och kunskapsförmedling har en central ställning. Dessa specialiserade kunskapsnoder var under 1980-talet av två slag. Den första kategorin av specialiserade kunskapsnoder består av stadsregioner som är centra för offentlig administration på regional nivå samt för högre utbildning/forskning. Dessa centra har ofta en stark ställning, när det gäller såväl tjänster inom bank, försäkring samt fastighetsförmedling/förvaltning som övriga producenttjänster. Exempel på centra av detta slag är Uppsala, Umeå, Uleåborg, Montpellier och Cambridge.

Den andra gruppen av specialiserade kunskapsnoder har en industripräglad historia bakom sig. Dessa städer utgörs av gamla industricentra som också är lokaliseringssorten för universitetskomplex. Dessa centra har även ofta en stark ställning, när det gäller offentliga och andra kollektiva tjänster. Exempel på stadsregioner av detta slag är bl.a. Linköping, Oxford och Reading.

3.3 Industriella respektive konsumtionsorienterade centra

Ett industricentrum är en stadsregion som är specialiserad på tillverkning av industrivaror, militärutrustning (inkl. tjänster) eller utvinning av mineralresurser. Dessa noder kan i exportbastermer beskrivas som i allt väsentligt varuorienterade och har ett svagt utvecklat tjänsteutbud med undantag för de tjänster som betjänar den lokala befolkningen. De motsvarar i allt väsentligt vad vi tidigare benämnt exportnoder. Gruppen omfattar följaktligen regionala koncentrationer för tillverknings-, militär-, och gruvindustri.

Tillverkningscentra står i stark kontrast till samtliga andra regiontyper som vi har diskuterat. Dessa stadsregioner har som främsta karakteristika en hög sysselsättningsandel inom tillverkningsindustrin. Få industriella noder uppvisar signifikant överrepresentation inom någon typ av tjänsteaktiviteter. Endast detaljhandel och offentliga tjänster visar tendenser till en viss regional koncentration. Denna grupp omfattar stadsregioner som Sheffield, Dortmund, Charleroi, Coventry, Newcastle-upon-Tyne, Manchester, Birmingham, Liverpool, etc. I ett svenskt synfält kan vi tänka på Borås, Trollhättan och Sandviken.

Industrimilitära noder hyser försvarsindustrier och/eller viktiga militära installationer, baser, staber, förband, etc. Dessa centra attraherar normalt inte intermediära tjänster. Endast konsumtionsorienterade tjänster tycks dras till dessa orter. Denna grupp av urbana regioner omfattar städer och stadsregioner som Karlskoga, Karlskrona, Aldershot, Portsmouth, etc.

Gruvstäder har en stark specialisering på gruvor och annan extraktiv industri. Transporter, kommunikationer och detaljhandel har ofta sysselsättningsandelar som ligger över genomsnittet. Företagsledningsaktiviteter förefaller normalt att spela en relativt underordnad roll. Detaljhandeln har å andra sidan en relativt stark ställning i dessa centra. Exempel på detta slag av centra är Kiruna, Durham, Stavanger och Aberdeen.

Konsumtionsorienterade centra är stadsregioner som har en klar konsumtionsinriktning. Den röda tråden är här en inriktning på att tillhandahålla

tjänster till individer och hushåll. Man bör dock observera, att konsumtionsorienteringen hos dessa stadsregioner ofta har lett till, att det utvecklats en infrastruktur av attraktioner som förefaller att ha varit förmånlig för framväxten av en exportbas inom finansiella och andra affärstjänster. Denna form av stimulans kan observeras för åtminstone några av de större konsumtionsorienterade noderna i Europa. Här kan två undergrupper avskiljas. Den ena är rekreations- och turistorienterade stadsregioner. Den andra gruppen utgörs av sovstäder.

Rekreations-, turism- och pensionärscentra omfattar stadsregioner som Palma de Mallorca, Malaga, Granada, Bournemouth, Wortling, York och Stratford on Avon. Dessa centra karakteriseras av en hög sysselsättningsandel inom detaljhandel och andra konsumenttjänster som hotell och restauranger. Tjänster av typen transporter, kommunikationer, bank, försäkring, fastighetsförmedling/förvaltning samt övriga producenttjänster växer intressant nog ofta till sig i dessa noder. Detta är delvis en följd av att många tjänster som traditionellt betraktas som producenttjänster, även utgör konsumenttjänster i varierande grad. Många av de aktuella stadsregionerna utgör exempelvis målpunkter för en omfattande charterflygtrafik. Fastighets- och börsmäklare följer i spåren på de välbärgade turisterna. De läges fördelar som består av ett behagligt klimat och attraktiva omgivningar gör emellertid också, att en del av de här stadsregionerna blir tilltalande lokaliseringar för en rad finansiella tjänster och andra företagstjänster, samt "back offices" till större bolag som kan verka fritt utanför de centrala finansiella och kommersiella noderna i det flernationella ekonomiska nätverket.

Sovcentra utgörs av städer som vuxit i anslutning till andra stadsregioner men som kommit att identifieras som fristående stadsregioner. Dessa stadsbildningar har en starkt konsumtionsorienterad ekonomi med en markerad profilering mot detaljhandel och andra konsumenttjänster. Tjänster som transporter och kommunikationer, bank, försäkring och fastighetsförvaltning/förmedling och övriga producenttjänster kan ibland växa i omfattning i dessa så kallade sovstäder. Exempel på sådana stadsformationer i Europa är Kungsbacka, Kungälv, Espoo och New towns runt London.

3.4 Import- och exportnoder

I detta avsnitt fortsätter beskrivningen av stadsregioners funktioner. Det perspektiv vi anlägger avviker från analysen i kapitlets tidigare avsnitt genom en fokusering på balansen mellan inflödet till och utflödet från en stadsregion. Det nya perspektivet innebär således en koncentration av intresset på stadsregioners funktion som centra för import och export. Analysen tar sin utgångspunkt i export-, respektive importintensiteten i varje nod.

Vissa stadsregioner, som i ekonomisk bemärkelse är centrala noder, har sin roll given genom att de är knutpunkter i ett innovationsnätverk. Den centrala noden är dels introduktionsort för produktcykler med nationell och ibland också internationell räckvidd, dels impulsgivare till produkt- och processförnyelse i de städer och stadsregioner som tillhör den centrala nodens nätverk. Den fortsatta analysen i detta kapitel koncentreras på denna typ av samspel mellan ekonomiskt centrala och ekonomiskt perifera noder som måste vara i balans för att såväl hela ekonomier som deras olika delar skall fungera tillfredsställande. Detta samspel förutsätter bl a, att produktionen av successivt mer mogna produkter (varor och tjänster) får sin lokalisering gradvis förskjuten till mindre centrala noder, i såväl den internationella ekonomin som i de olika nationella ekonomierna.

En stadsregions ekonomi kan, som vi belyst tidigare i detta kapitel, beskrivas i termer av dess produktionsstruktur. Viktiga karaktärsdrag hos en regional ekonomi blir uppenbara först, när de kan beskrivas i termer av regionens export och import. I det senare fallet är det förmågan att utnyttja export- och importströmmarna som bestämmer en stadsregions utveckling. En stadsregion kan enligt detta synsätt ha sin komparativa fördel antingen genom ett välutvecklat och konkurrenskraftigt importnät eller genom ett näringsliv som förmår behålla och utveckla en klok och robust exportprofil. Ett närbesläktat synsätt har framförts av Jacobs (1969, 1984). I hennes modell stimuleras innovativa aktiviteter i stadsregioner som är importorienterade. Enligt detta förklaringschema är själva drivkraften till ekonomisk förnyelse de vinster det lokala näringslivet kan kapa åt sig genom att ersätta ett importflöde med egen produktion och försäljning, dvs

genom imports substitution. I den här typen av region initieras lokala produktcykler med en högre frekvens än i andra ekonomiska miljöer. Dessa lokala produktcykler uppstår ofta som imitationer och genom framtagning av lokalt efterfrågade varianter på unga produkter i importflödet. En annan typ av lokala produktcykler initieras genom att det lokala näringslivet startar produktion av produkter som är komplement till ett redan etablerat importflöde. Inom handeln med utrustning och tekniska system måste t.ex. företaget utveckla kompletterande tjänster som gäller installation, instruktion, utbildning och underhåll. I motsats till importnoderna hyser exportnoderna produkter som i högre grad nått den mogna fasen av sina respektive livscyklar.

Enklast definierar man en importnod som en stadsregion som har en jämförelsevis hög M/E-kvot, där M betecknar långväga import och E långväga export. Det normala fallet är, att en central nod har både mycket import och mycket export. En exportnod har däremot en extremt låg kvot M/E. Importnoderna har en speciell roll i det ekonomiska nätverk som helt eller delvis är centrerat kring noden. Detta nätverk kan vara regionalt, nationellt eller flernationellt. Dessa noder kännetecknas av en rik uppsättning kanaler för inflöden av ny produktionskunskap, ny produktionsutrustning som i sig innesluter ny teknik, liksom nya produkter i allmänhet. Detta inflöde av nya produkter och nya kunskaper utgör basen för importnodernas försäljning till de olika delarna av dess omgivande ekonomiska nätverk som omfattar lokala producenter och exportföretag, liksom näringslivet i mer perifera exportnoder som är anslutna till importnodens nätverk. Det senaste århundradet visar oss många exempel på stora städer som inte lyckats uppnå en utvecklad roll som importnod med ett eget nätverk av omgivande, exportspecialiserade kunder. Jacobs (1984) föreslår följande namn som exempel på denna "omlandsfattiga" grupp: Glasgow, Edinburgh, Marseille, Rom, Dublin, Belfast, Cardiff och Madrid.

Innovationsnätverkens centrala noder utgörs normalt av relativt stora stadsregioner. I Norden är det i första hand huvudstäderna som fyller denna funktion. Betydelsen av regionens storlek sammanhänger med de infrastrukturkrav som en central nod måste uppfylla: kontaktintensiva miljöer, internationella och interregionala flyg- och kommunikationsnät, täta

importnät och rik tillgång på välutbildad arbetskraft. Som en följd av dessa egenskaper blir också lägeskostnaderna högre i import- än i exportnoder. Den uppkomna lägeskostnaden är emellertid också beroende av betalningsförmågan hos de verksamheter som utnyttjar den befintliga infrastrukturen. När mogna och även föråldrade verksamheter blir kvar i en sådan miljö kan lägesvärdet falla.

Betrakta nu en importnods försäljnings- eller exportmarknadsnätverk. I enlighet med det presenterade schemat distribuerar importnoden nya tekniska lösningar och kunskaper i sitt nätverk av kundnoder. Utsträckningen av detta nätverk beror på den absoluta storleken hos den aktuella stadsregionen och dess tillhörande nätverk. Importnoden påverkar de innovativa aktiviteterna i sitt marknadsnätverk på två sätt. För det första främjar den upptagandet av nya tekniska lösningar genom marknadsföringsinsatser i exportorienterade produktionsenheter. Därigenom blir importnoden en pådrivande faktor för alla slag av processinnovationer och andra typer av kostnadssänkande åtgärder i den exportorienterade produktionen ute i de olika exportnoderna.

Vi kan emellertid också observera en andra funktion för importnoden. Importströmmen bär med sig ett kontinuerligt flöde av information om tekniska nyheter och nya produkter. Ett sådant informationsflöde ger stimulans till imitationer och egen produktutveckling. Vidare stimulerar försäljningen av importerade produkter och system de inblandade företagen till att utveckla komplementära varor och tjänster. På detta sätt initieras lokala produktcykler i importnoder och de mera näraliggande delarna av deras nätverk. När sådana nya produktcykler är framgångsrika och expanderar kan produktion gradvis, efter hand som den mognar, komma att omlokaliseras till mer perifera delar av importnodernas nätverk.

Importaktiviteternas betydelse för olika ekonomiers utveckling likaväl som städernas och stadsregioners roll som importcentra har observerats och påtalats i skilda typer av historiska studier (Braudel, 1979; Hohenberg och Lees, 1985; Jacobs, 1969 och 1984). Det klassiska exemplet är Amsterdam som hade så sammansatt import under sin storhetstid, att filosofen Descartes förklarade sig bli vimmelkantig. Vi hävdar för vår del, att effektiva

kanaler för import av kunskap, ny teknik och nya produkter är vitala för den långsiktiga utvecklings- och överlevnadsförmågan i ett importcentrerat nätverks olika noder, dvs i såväl importnoden som i dess olika anknutna exportnoder. Grundvalen för denna stadsregionernas maxim är följande observation som hänför sig till tiden efter andra världskriget:

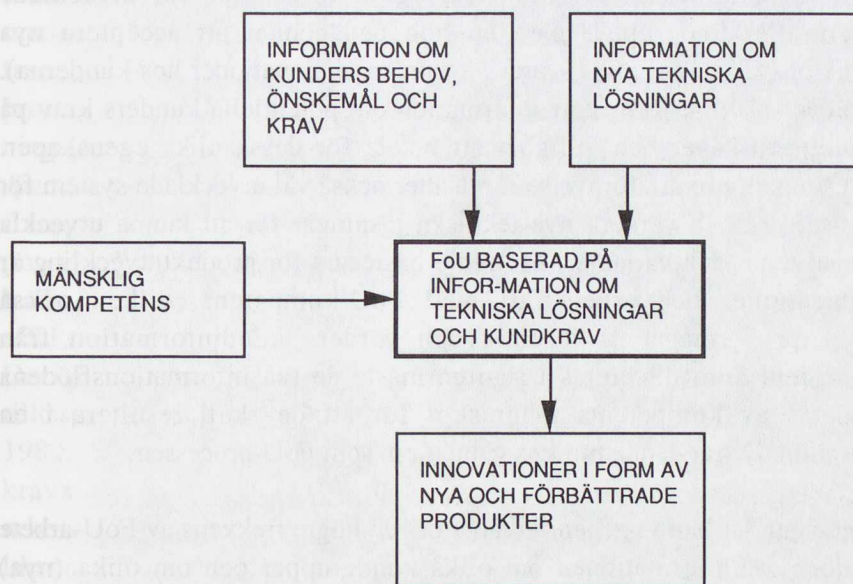
Forsknings- och utvecklingsinsatserna i varje enskild stadsregion utgör normalt bara ett litet fragment av den totala volymen av FoU-investeringar i världsekonomin.

Denna observation gäller även för de största stadsregionerna och bör vara giltig för århundraden tillbaka i tiden - åtminstone med en lämplig omtolkning av begrepp som "FoU" och "världsekonomin". Vi kan i detta sammanhang även observera, att stadsregioner med den typ av FoU-aktiviteter som genererar uppfinningar inte nödvändigtvis är desamma, som de som drar nytta av de innovationer som dessa uppfinningar möjliggör.

De importerade nya produkterna genererar starka incitament för imitation och andra reaktioner på importflödet, eftersom dessa produkter har klarat två typer av test:

- o Det har visats, att det existerar tekniskt fungerande lösningar för den aktuella produkten.
- o Importflödet verifierar, att det existerar kunder i det importcentrerade nätverket, dvs att det finns en lokal marknad.

Dessa senare två slutsatser skall relateras till det budskap som förmedlas i figur 3.1. Figuren illustrerar antagandet, att de kritiska innovationsförutsättningarna för en nod består i kompetens som har tillräckligt djup och nödvändig bredd för att kunna bearbeta och sammanfoga (i) information om tekniska lösningar med (ii) information om kunders krav och önskemål (Johansson, 1988; Karlsson, 1988). Den kritiska informationen inkluderar många aspekter som exempelvis produktionsteknik, leveransteknik och därmed förknippad tjänsteteknik.



Figur 3.1 Produktutvecklingens grundläggande villkor

Kunden kan på goda grunder antas spela en central roll i innovationsprocessen. Framgångsrika innovatörer behöver precis information om potentiella kunders önskemål, krav och behov. Vidare måste det finnas tillräckligt många kunder i närområdet, vilket betyder, att de totala leveranskostnaderna som omfattar såväl utvecklings- och produktionskostnader som kostnader för installation, utbildning och service, kan hållas på en sådan nivå, att den nya produkten kan konkurrera ut redan existerande produkter. Även om den nya produkten har överlägsna egenskaper får givetvis inte kostnadsdifferensen vara större än vad som motiveras av de överlägsna egenskaperna.

Argumenten ovan implicerar, att nätverksinfrastrukturen och de förmedlingssystem som verkar på denna spelar en central roll i innovationsprocessen. I all synnerhet gäller, att kanaler för att skaffa information om kunder och ny teknik är av fundamental betydelse för innovationsprocessen. Figur 3.1 betonar, att frekventa produktinnovationer och ett framgångsrikt

produktutvecklingsarbete i en stadsregion förutsätter väl utvecklade nätverk till kundgrupper med en hög benägenhet att acceptera nya produkter (vilka vanligtvis svarar mot processinnovationer hos kunderna). Ett sådant nätverk förmedlar information om potentiella kunders krav på produktens egenskaper och villighet att betala för dessa olika egenskaper. Framgångsrik produktförnyelse förutsätter också väl utvecklade system för att observera och värdera nya tekniska lösningar för att kunna utveckla alternativa produktvarianter. En tredje basresurs för produktutveckling är organisationer och arbetskraft med FoU-kompetens, vilken också inkluderar förmåga att insamla och värdera kundinformation från marknaden. Som illustreras i figuren måste de två informationsflödena bearbetas av kompetenta människor för att de skall resultera i en innovation. Det är denna process vi talar om som FoU-processen.

Enligt figur 3.1 kan vi generellt vänta oss en högre frekvens av FoU-arbete i miljöer där informationen om olika kundgrupper och om olika (nya) tekniska lösningar är mer lättillgänglig. Infrastrukturnätverk inom kommunikationsområdet och den geografiska lokaliseringen av kunder, inom varje marknadssegments teknikområde, är exempel på sådana miljöfaktorer som är väsentliga för en central nod i ett innovationsnätverk. Kompetenstillgången i noden är slutligen avgörande för om FoU-arbetet utförs i noden eller beställs externt. Det är uppenbart, att täta importnätverk har speciell betydelse för tillgängligheten till information om tekniska lösningar på olika områden. Stadsregioner som är importnoder har alltså störst potential att uppfylla de kritiska innovationsförutsättningarna.

De städer och stadsregioner som är specialiserade exportnoder karakteriseras av att informationen om såväl nya tekniska lösningar som kunders krav och önskemål är snävare och mer överraskningsfria och att bredden på den mänskliga kompetensen är smalare som en följd av specialiseringen. Det är dessa omständigheter som gör, att exportnoderna hyser kunderna till de centrala nodernas näringsliv. Exportnoderna erbjuder i de flesta fall en miljö som ger torftigare förutsättningar för innovationsverksamhet än vad som gäller för de centrala noderna. Däremot har stora och livaktiga importnoder mestadels också en mycket omfattande export.

Sammanfattningsvis: Innovativa importaktiviteter måste baseras på information om (i) kunders krav och behov samt (ii) nya produkter. Under tidiga faser av innovativ import likaväl som under tidiga faser av lokalt initierade produktcykler är verksamheten ej organiserad som en reguljär tillverkningsprocess. Leveranserna av varje produkt är glesa och tunna med få och specifika kunder. Företag eller koncerner som i den moderna ekonomin är framgångsrika, när det gäller att utveckla, importera och imitera nya produkter uppnår ej effektivitet och konkurrenskraft genom att på traditionellt sätt utnyttja stordriftens fördelar i produktionen. Deras effektivitet åstadkoms istället genom en industriellt organiserad mångfald. Därigenom uppnås flerprodukts- och breddfördelar som kommit att tilldelas beteckningen "economies of scope" (Bailey och Friedlaender, 1982; Baumol, 1982). För att kunna utnyttja produktmångfaldens fördelar krävs av ett företag eller en koncern, att det förmår utnyttja hela sin arbetsstyrka, FoU-kapacitet, designkapacitet och sin produktionsapparat, liksom sina kommersiella nätverk för framställning och leverans av många olika produkter.

Produktmångfaldens fördelar uppstår, när en organisation lyckas utnyttja all kapacitet hos en flexibel resursstruktur, och dessutom förmår upprätthålla adaptivitet genom en snabb anpassning av produktionsresurserna sammansättning. Ur denna synvinkel kan stadsregioner och i synnerhet importorienterade stadsregioner betraktas som en storskalig manifestation av produktmångfaldens fördelar.

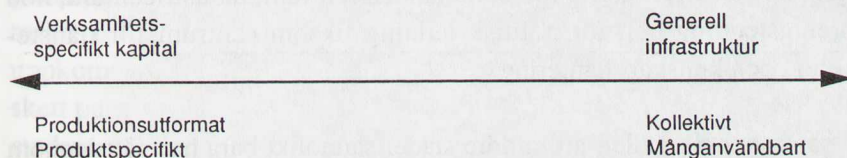
Vi avslutar detta kapitel med att i tabell 3.1 sammanfatta några väsentliga skillnader mellan stadsregioner som är import- respektive exporthoder.

Tabell 3.1: Väsentliga skillnader mellan stadsregioner som är import- resp. exportnoder

KARAKTERISTIKA	IMPORTNOD	EXPORTNOD
DOMINERANDE OMVÄRLDSRELATION	Långväga import i många, diversifierade och föränderliga flöden	Långväga export i bulkbetonade, renodlade och trögföränderliga flöden
PRODUKTIONENS INRIKTNING	Stort inslag av unga produkter under utveckling och förnyelse	Gamla, väl etablerade och färdigutvecklade produkter
INNOVATIONSINRIKTNING	Initiering av nya produktcykler	Rationalisering av framställningen av gamla produkter
ROLL I INNOVATIONS-NÄTVERKET	Sadelpunktsnod som importerar på internationell basis för leverans av ny teknik till exportföretag och exportnoder	Köpare av ny teknik från importnoder
HANDELSFLÖDENA	Rikt sammansatt tvåvägs-handel där centrala noder levererar likartade differentierade produkter till varandra	Specialiserad envägs-handel. Begränsad handel mellan olika exportnoder

4. DET HISTORISKA ARVET AV INFRASTRUKTUR

Vi inledde kapitel 1 med att beskriva stadsregioner som system av infrastrukturer, med alla de grundläggande attribut som kännetecknar fast kapital, speciellt lång varaktighet och orörlighet. Typiskt för infrastrukturen är vidare, att de årliga investeringarna normalt är små i förhållande till den totala kapitalstockens värde, vilket gör att den förändras endast långsamt. För att byggd miljö skall klassificeras som infrastruktur måste den vara utformad så, att den kan användas av många ekonomiska subjekt som nyttjar den med varierande motiv. Denna generella användbarhet gör att infrastrukturen har klara drag av kollektiv nyttighet. Denna kollektivitet behöver dock inte gälla i ett givet ögonblick utan kan lika gärna vara ett villkor som uppfylls över tiden. Så kan exempelvis en byggnad vara fullt utnyttjad för en aktivitet en viss tidsperiod, för att under nästa tidsperiod utnyttjas av en annan aktivitet, etc. Detta villkor sammanhänger med infrastrukturens uppgift att erbjuda återkommande omflyttningsmöjligheter. Vi kan mot denna bakgrund se olika typer av fast kapital lokaliserat längs en skala med ökande infrastrukturegenskaper enligt följande:



Figur 4.1 Produktionskapital och infrastruktur

4.1 Infrastruktur, årgångsfenomen och teknologiska epoker

Det är uppenbart att gränsen för vad man väljer att kalla för infrastruktur i viss mening är flytande, något som präglar många essentiella begrepp. Vilka är då infrastrukturens funktioner i en stadsregion? Vi kan urskilja följande uppgifter för infrastrukturen:

- o att packa aktiviteter i rummet, dvs att skapa närhet genom täthet,

- o att erbjuda tillgänglighet med hjälp av inomregionala kommunikationer,
- o att erbjuda tillgänglighet och närhet mellan stadsregioner och orter med hjälp av mellanregionala kommunikationer.

Om vi fortsätter att analysera stadsregioner som system av infrastrukturer, så kan vi konstatera, att varje stadsregions ekonomi i hög grad präglas av under vilken fas av den kapitalistiska utvecklingen som den upplevde sin huvudsakliga tillväxt. Infrastrukturens, det mänskliga kapitalets, institutionernas och de externa nätverkens specialisering återspeglar den funktionella specialiseringen under den era, när den aktuella stadsregionen upplevde sin expansion. Stora stadsregioner speglar sannolikt flera skilda historiska roller, vilka alla fortsätter att utöva ett inflytande även om det avtar över tiden. Bakgrunden till detta förhållande är givetvis, att de stora stadsregionerna ofta har uppnått sin storlek genom tillväxt i olika, på varandra följande perioder under flera århundraden. Följaktligen har många gamla stora stadsregioner en infrastrukturmiljö som gör att staden samtidigt kan spela en viktig roll som handelscentrum, industricentrum, nod för företagsledning och för politisk ledning liksom centrum för tjänsteproduktion och kunskapshantering.

Enligt samma logik gäller, att mindre städer sannolikt bara har gått igenom någon eller några få tillväxtperioder. Om den viktigaste tidsperioden var förlagd till industrialismens tidiga epok kommer deras näringsgrens- och infrastruktur att återspegla detta faktum. Om tillväxten har ägt rum senare eller rent av inte avslutats, visar sig detta inte bara i en annorlunda näringsgrensstruktur, utan också i en byggd miljö med delvis andra infrastruktur-egenskaper.

Regioner som tillväxt under ett tidigt stadium av industrialismen har ofta en jämförelsevis hög andel av städer och stadsregioner som är specialiserade på gamla branscher med tillhörande infrastruktur vars utformning präglas av de teknologier som dominerade vid tillkomsten. Regioner som tillväxt senare och som fortfarande växer karakteriseras av städer och stadsregioner med en modernare infrastruktur. Följaktligen gäller för städer

och stadsregioner med så olika bakgrund, att deras problem, deras framtidsutsikter och deras optimala utvecklingsstigar skiljer sig kraftigt åt.

Stora stadsregioner i industriländer har ofta en byggd miljö med väl utvecklade infrastrukturegenskaper, liksom relativt sofistikerade ekonomiska och sociala nätverk. Denna observation skulle kunna tas som argument för att storlek genererar större kapacitet att klara anpassningar till ekonomiska förändringar. Detta är emellertid ett mycket kontroversiellt argument. Många stadsteoretiker har hävdat, att de större och äldre stadsregionerna är de som är mest fast i föråldrade mönster och beteenden och sålunda har lägst sannolikhet för en genomgripande transformation. Som ett resultat härav skulle väsentliga ekonomiska omvandlingsperioder vanligtvis karakteriseras av att en ny uppsättning stora stadsregioner snabbt växer fram samtidigt som äldre stadsregioner får uppleva en nedgång.

Det är möjligt, att den här frågan snarare är empirisk än teoretisk till sin karaktär och att det kan vara omöjligt att generalisera från en tidsålder till en annan. Det är emellertid uppenbart, att vissa städer har begåvats med en generell och tämligen tidlös infrastruktur medan andra städers byggda miljö blivit extremt tidsbunden. Man kan exempelvis i USA se, att uppkomsten av och tillväxten hos en rad nya stadsregioner i "solbältet" har skett parallellt med en avsevärd anpassning och förnyelse inom en rad äldre stadsregioner främst inom det så kallade "snöbältet".

Temat för det här kapitlet är det historiska arvet i form av infrastruktur och dess betydelse som utvecklingsbestämmande faktor i stadsregioner. Vi kommer i följande avsnitt att diskutera hur fysiskt kapital, mänskligt kapital och institutioner, som växer fram under en epok och får karaktären av generell infrastruktur, över tiden tappar sina generella egenskaper och efter hand alltmer framstår som produktionsspecifika resurser och därmed kan fungera som ett hinder för en allsidig utveckling i en stadsregion. Ett bra historiskt exempel som kan belysa temat i detta kapitel är de stadsmurar och befästningsverk som tidigare omgav många städer. Dessa hade, när de byggdes, en klar karaktär av infrastruktur. De erbjöd ett skydd åt stadens medborgare och var därmed en kollektiv nytthet. De gjorde det också möjligt att kontrollera tillträdet till staden, att inspektera tillresande och att

samla in tullar. De senare var en väsentlig inkomstkälla för de medeltida städerna i Europa samtidigt som byggandet och underhållet av murarna krävde enorma finansiella utlägg och tekniska ansträngningar. De ledande ingenjörerna, lika väl som allkonstruörer av Leonardo da Vincis typ, var i stor utsträckning sysselsatta med konstruktion och byggande av murar och befästningar.

Med artilleriets utveckling minskade efter hand stadsmurarnas och befästningsverkens värde som skyddsfaktorer. De framstod istället främst som fysiska hinder för stadens expansion och de utnyttjade mark i direkt anslutning till befintlig bebyggelse och utgjorde därmed en särskilt värdefull expansionsyta för såväl byggnader som kommunikationsleder. Ringen i Wien är ett exempel på ett utnyttjande av en sådan expansionsyta och bland Paris boulevarder kan man fortfarande spåra de befästningar som tidigare skyddade Paris. Detta är exempel på hur byggd miljö kan förlora sin funktion och mista sitt värde men också på hur en vital stadsregion förmår vända rigida lösningar till en fördel och till en hävstång för utvecklingen.

4.2 Industristadens specialiserade kapitalresurser

Vi har betonat generell användbarhet som en viktig egenskap hos infrastrukturer. Även denna egenskap har emellertid sina klara begränsningar. Sett i ett långsiktigt perspektiv kan den generella användbarheten minska i värde och en viss typ av infrastruktur kan i efterhand framstå som specialiserad och ensidigt utformad för att tillgodose behoven under en tidigare industriell epok. I ett sådant långsiktigt perspektiv kan det vara naturligt att ta sin utgångspunkt i industrialismen. Fortfarande under 1800-talets båda inledande decennier var Europa att betrakta som ett jordbruks-samhälle. De regionala, nationella och internationella marknadernas expansion begränsades av den restriktion som de existerande transport-systemen utgjorde och huvuddelen av varuproduktionen i städerna skedde i liten skala och i hantverksmässiga former. Som en konsekvens härav var städernas expansion överlag måttlig.

Under perioden därefter fick man i Europa uppleva en dramatisk utveckling av den storskaliga transportinfrastrukturen i form av järnvägar samt internationella kanaler och hamnanläggningar för sjöfarten. Dessa investeringar medförde, att städerna fick radikalt bättre tillgång till olika råvarukällor inom jordbruk, skogsbruk och gruvområdet. Nya städer växte till i spåren av järnvägsnätens utbyggnad och såväl gamla som nya städer i de olika länderna kom nu att bindas samman i ett nationellt integrerat nätverk, med kraftigt förbättrad interregional tillgänglighet som följd. Samtidigt växte de stora, ofta vertikalt integrerade, industribolagen fram med kraften från den nya produktionsteknologi som fabrikkssystemet utgjorde. Fabrikerna fylldes efter hand med nya, ångdrivna maskiner. Inom området kapitalbildning och finansiering ägde också betydelsefulla innovationer rum. Tillkomsten av aktiebolaget var en sådan. Alla dessa förändringar ledde tillsammans med en snabb befolkningsökning till en snabb expansion hos många gamla liksom ett betydande antal nya städer.

Under 1800-talet byggdes infrastrukturen ut för att tillgodose den växande industrins behov. Industrin sökte inledningsvis en lokalisering i anslutning till hamnar vid havet, vid kanaler och vid segelbara floder och sjöar. Efterhand som järnvägsnätet byggdes ut kom järnvägsterminaler att utöva en motsvarande stark lockelse som lokaliseringpunkter för industriproduktionen. Städerna kunde under denna period erbjuda sådana lokaliseringsfördelar till industrin, att de företag som lokaliserade sig till städer kunde uppnå avsevärt lägre kostnader och höjd effektivitet. Dessa fördelar utgjordes av överlägsna anläggningar för långväga transporter, inklusive terminaler och lagerlokaler. Fördelarna bestod också av god tillgång till arbetskraft som flyttade in från landsbygden och som var beredd att arbeta till låga löner. Systemfördelar byggdes vidare upp av kompletterande affärs-, service- och industriverksamheter, samt av tjänster som polis- och brandkårsskydd liksom av de vatten- och avloppssystem, som tillkom efter hand. Den typiska industristaden utvecklades i starkt koncentrerade former kring järn- och vattenvägarnas terminalpunkter i anslutning till eller med god tillgänglighet till kolfält. Orsakerna till en sådan koncentration finner man i storleken på kostnaden för koltransporter och i kolets betydelse för de mekaniska tillämpningarna av ångkraften. Ånga kyls snabbt och försvinner lätt. Före elektricitetens dagar måste ångkraften därför nyttjas där den

producerades. Eftersom kol hade höga transport- och terminalkostnader så kunde kostnaderna för att nyttja kol minimeras om fabrikena samlade sig kring terminalerna och delade på stora och kostnadseffektiva bulktransporter (Hawley, 1981). Terminalen var också den plats där man tog emot olika råvaror som utgjorde insatser i produktionsprocessen och där man skeppade ut de färdiga produkterna. Därför fick de industriföretag som lokaliserade sig till terminalpunkterna ytterligare kostnadsfördelar.

Under senare hälften av 1800-talet var de råmaterial som användes i tillverkningen liksom de färdiga produkterna mycket tyngre och mer skrymmande än idag. Dessutom var transportteknologin för kortväga transporter ännu outvecklad. Under sådana förhållanden blev samlokalisering en återkommande metod för att hålla nere interaktionskostnaderna på en tillräckligt låg nivå. Komplementära enheter som betjänade fabrikena eller nyttjade deras biprodukter lokaliserades så nära fabrikena som möjligt, vilket även gällde de grossister och transportföretag som svarade för distributionen av slutprodukterna. Denna agglomerationsprocess var således på ett genomgripande sätt kumulativt självförstärkande.

Den tidiga industristaden fick normalt en centraliserad struktur med industriarbetsplatser och bostäder lokaliserade i direkt anslutning till varandra. För Sveriges del var det särskilt i bruksorter som denna långtgående samlokalisering av bostäder och arbetsplatser uppstod. Under den här perioden utgjorde en timmes gångavstånd den övre, effektiva gränsen för avståndet mellan bostad och arbetsplatser. Det genomsnittliga avståndet var emellertid vanligen betydligt kortare. Så sent som år 1899 var exempelvis arbetarnas genomsnittliga pendlingsavstånd, dvs avstånd mellan bostad och arbetsplats, i New York ca två kvarter (Palen, 1975).

Vi kan alltså konstatera, att de industristäder som utvecklades under 1800-talet var kompakta agglomerationer av produktions- och distributionsanläggningar och därmed centra för bolagens kapitalackumulation. Industristädernas sociala funktion och politiska utveckling präglades av att de var både bostadsort och arbetsplats för miljontals lågkvalificerade arbetare. Den rumsliga formen hos 1800-talets industriella centra avvek i praktiken inte mycket från den klassiska engelska fabriksstaden (Norton, 1979). Den

begränsade inomregionala tillgängligheten under denna period gav starka incitament för att bebygga all tillgänglig mark i staden. Den existerande infrastrukturteknologin under större delen av 1800-talet satte stränga tids- och storleksgränser för städernas utveckling. Formen på 1800-talets industristäder kom därmed att främst spegla dessa teknologiska imperativ (Pred, 1977).

Vid 1850-talets mitt började man ta i bruk hästdragna spårvagnar men trängseln på gatorna begränsade deras hastighet en bra bit under den maximala hastigheten på omkring 10 km/tim. Även om järnvägarna möjliggjorde uppkomsten av de första pendlingsorterna så tidigt som vid 1850-talets mitt, kom järnvägarna ända fram till 1800-talets sista decennier att utöva ett begränsat inflytande på de inomregionala bosättningsmönstren. Fortfarande mot slutet av 1880-talet gällde att kanske så mycket som 75 procent av den kollektiva trafiken skedde med hästdragna fordon och det var egentligen först efter 1890 som den elektriska spårvagnen och tunnelbanan kom att få en vid spridning. Hästfordonens låga hastighet bidrog till att hålla bebyggelsen koncentrerad fram till slutet av 1800-talet och trycket att bebygga all tillgänglig mark förblev stark. Elektrifieringen av stadstrafiken gick emellertid mycket snabbt och var i princip avslutad före första världskrigets utbrott. Vid den här tiden hade emellertid mycket av befolkningen i stadsregionerna packats samman för att kompensera den låga tillgänglighet som erbjöds av de förelektriska transportsätten.

De elektrifierade transportsätten erbjöd tillsammans med bensin- och dieseldrivna bussar och senare personbilen helt nya möjligheter att fördela stadsbefolkningen över större ytor och ändå upprätthålla en acceptabel tillgänglighet. De nya teknikerna gjorde det möjligt att åstadkomma närhet med lägre täthetskrav.

Bilden av den typiska industristaden under 1900-talet tar formen av en kärna med tätbyggd infrastruktur och en betydligt glesare ring runt denna kärna. Den här täta packningen var i sig ett problem. Den medförde, att nya aktiviteter med stora behov av närhetsegenskaperna hos en central lokalisering stängdes ute, om de inte förmådde tränga ut redan etablerade verksamheter. Fothergill och Gudgin (1982) hävdar, att bristen på utrym-

me för den nödvändiga reorganisationen av tillverkningsindustrin gradvis blev en faktor som bidrog till att förvärra den strukturella ekonomiska krisen i många gamla industristäder.

Den infrastruktur som under 1900-talet växte fram i kärnan hos industristäderna blev starkt präglad av den storskaliga industriproduktionens behov. Under efterkrigstiden konkurrerades mycket av den storskaliga industriproduktionen ut - skeppsbyggeriets tillbakagång är ett utmärkt exempel. Efter hand framstod det allt mera klart, att den ärvda bebyggelsen tappat mycket av sina infrastrukturegenskaper och lämnat kvar en föråldrad byggd miljö. Brister i förnyelsen och underhållet av infrastrukturen är en viktig förklaring till att många stadsregioner haft svårt att klara omställningen från storskalig industriproduktion till modern tjänsteproduktion.

4.3 Industristadens institutioner och kunskapsspecialisering

Vi begränsar här vår definition av infrastruktur till att endast avse fysiskt kapital. Det finns emellertid andra varaktiga resurser som uppvisar stora likheter med det fysiska kapital och som andra forskare valt att kalla infrastruktur. Ett sådant exempel är utbildningskapitalet som också kallas mänskligt kapital. Utbildning är en investering med lång varaktighet. Även om arbetskraften till skillnad från vissa typer av fysiskt kapital kan flytta så är dess regionala bundenhet i realiteten ofta betydande. Eftersom utbildning normalt innehåller stora mått av generella kunskaper, får utbildad arbetskraft klara drag av kollektiv nyttighet. Utbildningen är emellertid i växlande grad teknologi- och verksamhetsbunden. När utbildningen formas av individens yrkesutövning utvecklas en tydlig specialisering av kompetensen som gör, att den åldras ekonomiskt på likartat sätt som materiellt kapital.

Låt oss nu återknyta till bilden av den traditionella industristaden med dess förankring i storskalig tillverkning med åtföljande specialisering. De största förlusterna av arbetstillfällen under de senaste decennierna har skett i branscher där utbildningskraven normalt sett har varit låga. I dessa

branscher har inslaget av gymnasieutbildning varit begränsat och de längre utbildningar som har spelat störst roll har genomgående varit verksamhetsbundna. Tillväxten av arbetstillfällen har samtidigt varit koncentrerad till näringsgrenar där det i växande grad kommit att krävas gymnasieutbildning, ofta med påbyggnad, för att finna sysselsättning.

När en eller ett fåtal branscher börjar prägla en stad leder det till att infrastrukturen efter hand, om än i långsam takt, anpassas efter de behov som finns bland de dominerande arbetsplatserna och verksamheterna. Denna prägling drabbar också andra samhällssektorer och då kanske i synnerhet utbildningssystemet. Dess profil anpassas efter hand till den efterfrågan som härrör från den rådande specialiseringen i den aktuella stadsregionen. På så sätt får varje region med en specialiserad produktionsstruktur efter hand också en motsvarande snäv utbildningsprofil hos sin arbetskraft. Utvecklingens dynamik prioriterar den verksamhets specifika utbildningen på den generellas bekostnad.

Den här bilden är emellertid inte tillräcklig. Arbetskraftens kompetens bestäms inte enbart av nivån och inriktningen på dess utbildning utan en viktig del kommer från de erfarenheter som arbetskraften förvärvar i arbetet. I stadsregioner med specialiserad produktionsstruktur är möjligheterna att skaffa sig breda och varierade erfarenheter genom läroprocesser inom olika aktivitetsområden starkt begränsade. Arbetskraften i sådana regioner tenderar alltså att utveckla en kompetens som är utpräglat verksamhetsspecifik. Industristaden kom således under efterkrigstiden, att utmärkas av teknikbunden kompetens, storskaliga anläggningar och en lokal tradition, som ofta visat sig vara negativ till entreprenörskap. Under efterkrigstidens senare delar har stadsregioner av detta slag uppvisat förtvinad inomregional förnyelseförmåga. Regionerna erbjuder inte heller några lockande lägesfördelar för externa entreprenörer, eftersom miljön saknar den diversifierade kompetens som nya aktiviteter normalt kräver. Mycket pekar alltså på att förnyelse och expansion i gamla stadsregioner är starkt beroende av förmågan att upprätthålla en diversifierad kompetensbas bland arbetskraften.

Tidigare avsnitt i detta kapitel har ägnats åt det generella fysiska kapitalets och arbetskraftens långsiktiga specialisering i en stadsregion och hur en storskalig industriell expansion inom en eller ett fåtal branscher låser fast regionens fortsatta utvecklingsbana. Det bör betonas, att en sådan expansion också leder till en specialisering inom andra områden. I detta avsnitt pekar vi därför också på vad som kan benämnas institutionernas specialisering. Med institutioner avses kulturella, fackliga, religiösa, ideella, politiska m.fl. organisationer och spelreglerna för deras samspel. Om vi så vill kan begreppet institutioner även inkludera de företag som levererar insatsvaror och service till den storskaliga industrin.

Expansion av storskalig industri i stadsregioner medförde under 1900-talet en långsiktig specialisering av regionernas institutioner. Exempelen är många. Industristaden spelade en viktig roll för framväxten av den politiska och den fackliga arbetarrörelsen. Här fann också religiösa rörelser en expansionsbas och här växte ideella organisationer som nykterhets- och idrottsrörelse sig starka. På det kulturella området skedde en motsvarande utveckling. I all synnerhet kom arbetarklassens dominans i många städer att styra hur institutionerna formades. De blev efter hand alltmer specialiserade och speglade behov hos industristadens människor. Vi måste också beakta den omvända effekten. Dessa med tiden tröga institutioner kom även att präglade de människor som levde och växte upp i dess hägn. Där de växte sig starka kom de som i Sverige att förmedla bruksanda och värderingar hos klassen av industriarbetare. Under epokens höjdpunkt bidrog detta sociala klimat till att höja effektiviteten i den befintliga produktionen. Under 1900-talets senare del har denna anda blivit en hämsko för förnyelsen av industristäderna genom att skapa misstro och motstånd mot förändringar. Starka och väletablerade fackföreningar i många av Europas industristäder har bidragit till att minska företagets vilja att etablera ny produktion i dessa städer. Detta fenomen är dokumenterat för Storbritannien, Frankrike och Italien. I Sverige har samtidigt denna frågeställning delvis varit tabu.

4.4 Ny infrastruktur löser upp gamla bindningar

Förra sekelskiftet började en snabb utbyggnad av kollektivtrafiken i städerna för att lösa upp den traditionella bindningen mellan arbetsplats och bostadsplats. Denna trend kom efter några årtionden att förstärkas av privatbilismens expansion. Tillsammans ledde denna utveckling till en decentralisering av stadsregionernas befolkning från kärna till ring. Förutsättningarna för industrins lokalisering val ändrades inte lika snabbt. Det var först med vägnätets utbyggnad och upprustning samt lastbilstrafikens expansion som det skapades nya villkor för industrins lokalisering. Det blev nu lönsamt att förlägga industriarbetsplatser till stadsregionernas utkantsområden, där tillgängligheten till landsvägsnätet var god. Efter hand skedde också en utflyttning till mer perifera regioner.

Bakgrunden till ovanstående utveckling kan beskrivas på följande sätt (Kasarda, 1988): Under 1900-talets första hälft skedde innovationer som förändrade transport-, kommunikations- och produktionsteknologierna, och som markant reducerade de lokalisering fördelar som de äldre, kompakt strukturerade stadskärnorna hade haft för regionernas tillverknings- och distributionsaktiviteter. Industri- och grossistföretag fann snart att kärnornas föråldrade gatunät inte var konstruerade för personbils- och lastbilstrafik. Trafikstockningar, brist på parkeringsplatser för de anställda, liksom problem med godsomlastningar drev verksamheter från kärn- till ringområdena. Investeringarna i vägnäten, ett spritt biläggande och ett ökat beroende av lastbilar hos såväl industri- som grossistföretag ökade attraktiviteten hos lägen utanför stadskärnorna, där tillgången på mark möjliggjorde nya, ytkrävande lösningar som reducerade trängseln och ökade transportapparatens effektivitet.

Efterkrigstidens övergång från styckproduktion till massproduktion och löpande-bandsmetoder påskyndade tillverkningsindustrins uttåg ur stadskärnorna. De tidiga industriplanläggningarna i stadskärnorna var i allmänhet flervåningsbyggnader som inte enkelt kunde anpassas till senare tiders massproduktionsteknik. I synnerhet det löpande bandet hade stora krav på horisontell yta som var svåra att tillfredställa i en stadskärna. Grossister och distributörer som gick över till automatiska godsomlastningssystem fann,

att det var mer praktiskt och mindre dyrbart att bygga nykonstruerade anläggningar på den relativt sett billigare marken i stadsregionernas ringområde, än att söka omvandla sina föråldrade anläggningar i stadskärnan. En utflyttning medförde vidare inte sällan en förbättrad tillgänglighet till regionala och nationella marknader.

En tredje, och kanske inte mindre viktig faktor, som stimulerade decentraliseringen av tillverkningsindustrin var en omfattande infrastrukturutbyggnad av anläggningar och försörjningssystem som tidigare varit begränsade till stadskärnan och det kringliggande bebyggda området. Det handlar här om en utbyggnad av elnät, telenät, vatten- och avloppsnät liksom gatu- och vägnät. Därmed frigjordes industriföretagen från sin tidigare bundenhet till den centrala stadskärnan. Härtill kommer arbetskraftens rumsliga utbredning som följde det alltmer decentraliserade bostadsbyggandet som fick fart i huvuddelen av Europa under perioden efter 1950.

Från 1960-talets början har ytterligare framsteg i transport- och kommunikationstekniken och växande industriell konkurrens från perifera områden och från utlandet gjort de äldre stadsregionernas stadskärnor helt föråldrade vad gäller traditionell tillverkningsindustri och distributionsverksamhet (Kasarda, 1980; Sternlieb och Hughes, 1975, red.; Suttles, 1978). Under senare decennier har frihetsgraderna vid lokaliseringsval ökat ytterligare. Den bindande restriktionen har blivit tillgången på efterökt arbetskraft i en region.

4.5 Vitalisering av stadsregionernas kärnor

I den litteratur om stadsregioners ekonomier och stadsregioners utveckling som publicerats under det senaste kvartssekle är det slående hur mycket utrymme som ägnats fenomen som upplevts som och tolkats som uttryck för stadsregioners problem, tillbakagång och rent av undergång. I kontrast till detta har många av industriepokens främsta städer under perioden efter 1970 uppvisat en förvånansvärd ekonomisk återhämtning, trots minskande befolkning och minskande industrisysselsättning. Denna vitalisering av vissa stadsregioners kärnor har kunnat ske i samklang med de begräns-

ningar som den historiskt ärvda infrastrukturen utgjort. Främst tycks denna vitalisering ha skett i de diversifierade tjänstecentra som vi i föregående kapitel klassificerade som internationella och nationella centrumnoder. Bakgrunden till det beskrivna förloppet är, att företag och institutioner som erbjuder starkt specialiserade varor och tjänster lockats till stadsregionernas kärnor och då i synnerhet deras centrala affärsdistrikt. Den specialiserade och komplementära karaktären hos dessa enheter har gjort det fördelaktigt för många att välja centrala lokaliseringar som maximerar deras tillgänglighet till kontaktkrävande kunder och företag. Enheter som annons- och reklambyråer, mäklare, konsultföretag, finansföretag, små lyxaffärer, advokatbyråer, revisorer samt andra professionella affärstjänster har i växande grad samlats i de centrala affärsdistrikten. De har i stor utsträckning ersatt de traditionella varuhusen, små detaljister med standardutbud, enheter som bjuder ut konsumenttjänster, och andra enheter vars överskott inte förmår täcka de hyror som följer med en central lokalisering. Det finns också ett flertal exempel på hur de tillgänglighetsberoende delarna av det nya näringslivet har tagit över områden som tidigare utnyttjats av industri- och distributionsaktiviteter. Londons Docklands är kanske det mest välkända exemplet (Hicks, 1985).

Stadskärnornas renässans har varit intimt förknippad med tillskapandet av ny infrastruktur. Under årtiondena efter 1970 har vi kunnat bevittna en påtaglig tillväxt av höga kontorsbyggnader i de största städernas centrala affärsdistrikt. Trots väsentliga framsteg inom telekommunikationsteknologin är företagens huvudkontorsfunktioner i allmänhet beroende av ett komplement av juridiska, finansiella, PR- och andra specialiserade affärstjänster som är bäst tillgängliga i de stora städernas centrala affärsdistrikt. Till skillnad från kunskaper, budskap och information som kan förflyttas lika enkelt vertikalt som horisontellt, kan insatsvaror och färdiga produkter inom tillverkningsindustri samt grossist- och detaljhandel ej förflyttas effektivt i vertikal riktning. Industriverksamhetens ytintensitet är inte alltid större än för de flesta företagslednings- och kontorsfunktioner, liksom för professionella och andra affärstjänster. Varuhanteringsens hämsko är dess låsning till horisontell mobilitet. Människor som arbetar med informations- och kunskapshantering kan sålunda samlas i flera lager i höga kontorsbyggnader i det centrala affärsdistriktet utan några egentliga produkti-

vitetsförluster. Den närhet som blir resultatet av en sådan samling höjer ofta produktiviteten hos verksamhet som behöver frekvent, icke-rutinmässig personlig interaktion. Resultatet härav har blivit en kontorsvåg i vissa stadsregioners centrala affärsdistrikt.

Två andra tillväxtbranscher har också påverkat vitaliteten hos det centrala affärsdistriktet i större städer. Den första är kongress- och turismbranschen vars expansion främjats av dels ett ökande antal professionella föreningar och affärssammanslutningar dels stigande realinkomster hos ett växande, rörligt segment hos industriländernas befolkning. Den andra branschen består av underhållnings-, kultur- och fritidstjänster som vänder sig till de ovan nämnda grupperna, liksom till ett växande antal stadsbor som är ensamstående professionella yrkesutövare eller barnlösa par med två inkomster.

Kongress-, turism-, kultur- och underhållningsbranscherna är specialiserade på intermittent nätverkssamordning. De arbetar genom att samla ett stort antal individer från vitt skilda lokaliseringar till en specifik plats där de aktuella tjänsterna tillhandahålls. Nätverkssamordning har ett visst agglomerationsberoende men måste framförallt kunna kliva över vissa storlekströsklar. Genom att de koncentreras i samlokaliserade mönster förbättras deras funktionella komplementaritet. Perifert lokaliserade centra av detta slag har vuxit i antal. Samtidigt har dessa aktiviteter ökat påtagligt i tät stadsmiljön. Lokaliseringen under 1970- och 1980-talen av nätverkssamordnande företag till tät stadsmiljö har inte skett planerat inom en sammanhållen organisation, utan decentraliserat i många självständiga företag på grundval av marknadssignaler. Många stora städer har numera insett, att deras täta ansamlingar av hotell, restauranger, nattklubbar, idrottsarenor, muséer, teatrar och biografier har stark dragningskraft på såväl besökare som ytterligare enheter av samma slag. Förutsättningen är, att aktiviteterna samlas i rena, fotgängarsäkra områden. Vidare gäller, att dessa anhopningar tjänar som viktiga sociala och estetiska komplement till det ökande antalet höga kontorshus som vid sekelskiftet dominerar så många centrala affärsdistrikt.

4.6 Bostadsinfrastrukturens roll i kunskapsekonomin

Den traditionella analys av stadsregioners utveckling som brukar kallas exportbasmodellen betonar industrins roll för att forma den långsiktiga utvecklingen. Lokaliseringsfördelar för exportinriktad industriproduktion och distributionsaktiviteter bestämmer enligt denna modell stadsregionernas rumsliga fokus. Exportindustrins efterfrågan på arbetskraft lockar hushåll från såväl nära omgivande som mer avlägsna regioner till inflyttning och därmed genereras en efterfrågan på bostäder och infrastruktur. Hushållen gör lokaliseringsskalkyler där de avväger kostnaderna och besväret av långväga pendling mot de billigare bostäder som finns tillgängliga i mer avlägsna områden. Efterhand sker en utveckling av industri, tjänster och detaljhandel som betjänar den växande befolkningen. Denna sysselsättning är lokaliserad i noder nära de områden där hushållen valt att bosätta sig, eftersom dessa företag konkurrerar om att göra sina produkter tillgängliga för de hushåll som är de slutliga konsumenterna. De som sysselsätts i dessa företag avväger i sin tur valet av bostad på det sätt som beskrivits ovan.

Ovanstående skiss är en sammanfattning av den mest accepterade förklaringen till de industrialiserade stadsregionernas utveckling under de senaste 150-200 åren. Dess budskap är i korthet, att lokaliseringsfördelar i transportinfrastrukturen bestämmer den exportinriktade industrins lokaliseringsval som i sin tur bestämmer befolkningens lokaliseringsval. Hur plausibel denna förklaring än må vara, när det gäller den historiska utvecklingen så har dess relevans kommit att ifrågasättas, både när det gäller att förklara utvecklingen hos dagens stadsregioner, liksom att göra prognoser för deras framtida utveckling (Quigley, 1990).

Det har utvecklats en alternativ förklaring som utgår från att de drivkrafter som formar stadsregionernas utveckling i växande grad kommer från hushållens rumsliga lokaliseringsmönster och tillgången på bostäder inom stadsregionerna. Den nya förklaringen, som refererar till den framväxande kunskapsekonomin, klargör, att boendet och hushållens livsmiljö påverkar stadsregionens framtida utveckling i långt större utsträckning än vad man hittills insett. Detta orsakssamband betyder, att framtidens infrastruktur i

hög grad utgörs av bostadskapital och den kringmiljö som krävs för att ge hushållen god social och kulturell service.

Under efterkrigstiden och i synnerhet under dess andra hälft har karaktären på den ekonomiska aktiviteten i de västliga industriländerna genomgått entydiga förändringar. Andelen sysselsatta i tillverkningsindustrin har minskat kraftigt. Samtidigt har andelen sysselsatta med tillverkning och övrig varuhantering minskat inom industrin. Hela sysselsättningsexpansionen ligger inom aktivitetsområden som med industrisamhällets terminologi benämns tjänsteproduktion.

Med industrisamhällets föreställningsram uppfattades företagens lokaliseringsbeslut främst som ett materiellt investeringsbeslut, där man byggde fabriker och mekaniserade. Lokaliseringen av produktionskapacitet var främst ett fabriksbeslut, vars avvägning gällde närhet till råvarukällor eller avsättningsmarknader. En sådan verklighet beskrivs på ett adekvat sätt av exportbasmodellen. Arbetskraften flyttar här till fabriksorten.

Sekelslutets teknologiska regim tvingar fram en kunskapsekonomi där kunskap, teknologisk information och marknadsinsikter i väsentlig grad har samma roll som energi och råvaror hade under industrialismens stora växtperiod. Det finns flera viktiga poänger i den jämförelse vi gjort. Under 1900talets sista fjärdedel kan man observera hur företagen i tilltagande grad placerar ut sina arbetsställen med hänsyn till var arbetskraft med efterfrågad utbildning och kompetens finns lokaliserad. Företagens ökade flyttbenägenhet har möjliggjorts genom teknikvillkor som slagit igenom efter 1960-talets slut. De har följande innebörd (Williamson, 1975; Quigley, 1990):

- o Den tekniska utvecklingen har reducerat den optimala skalan för ett stort antal ekonomiska aktiviteter. Det ger mindre bundna lokaliseringvillkor. Teknikförändringen innefattar därtill ökade möjligheter att dela upp en produktionsverksamhet på många separerade, lokala tillverknings- och styrenheter.

- o Frihetsgraderna vid val av lokalisering har vuxit kraftigt som en följd av framstegen inom transport-, kommunikations- och datorteknologins område. Telefax och datornät har gjort det möjligt för företagen att interagera frekvent med leverantörer och kunder utan direkt daglig närkontakt, så länge samspelet gäller rutinuppgifter eller noggrant kodifierade och därmed standardiserade informationsutbyten.

Vid 1980-talets slut fanns i Sverige mindre än var femte arbetsplats inom industrin. Samma tendens har präglat hela Europa. En tilltagande del av produktionen organiseras på en marknad av kontor, lokaler och annan produktionsinfrastruktur. Lokaliseringsbesluten har förskjutits mot en mångfald av överväganden om att sysselsätta arbetskraft och att nyttja lokaler. För huvuddelen av näringslivet har arbetsmarknaden och infrastrukturen blivit betydelsefullare resursfrågor än det materiella produktionskapitalet.

Hushållens val av bostadslokalisering i tätorter och stadsregioner påverkas främst av villkor som gäller de generaliserade reskostnaderna, dvs summan av tidsupppoffringar och rena penningutlägg. Särskilt stor betydelse har kostnaderna i samband med hushållsmedlemmarnas pendling till sina arbetsplatser och skolor, liksom till dagligvaruhandeln och hushållstjänsterna i övrigt. Följande tre förhållande har på ett fundamentalt sätt påverkat hushållens lokaliseringsbeteende sedan 1950-talet:

- o Förvärvsfrekvensen bland kvinnor har stigit i rask takt.
- o Kostnaderna för pendling och rörlighet i allmänhet har sänkts kraftigt, vilket ökat rörlighetsavstånden till nära 100 gånger av vad de var vid seklets början.
- o Hushållens samlade inkomst har höjts betydligt i stora delar av Europa. I Sverige härrör inkomstökningen i väsentlig grad från en stigande andel flerinkomsthushåll.

Ovanstående förändringar har varit gemensamma för en merpart av alla länder med utvecklad marknadsekonomi. I dessa delar av världen, liksom i Sverige, minskade hushållens känslighet för pendlingskostnader. I stället ökade betydelsen av tidsavståndet mellan den egna bostaden och stadsregionens centrala delar. Benägenheten att betala för reducerad tidsåtgång blev således större. Samtidigt förstärktes hushållens preferenser för bostadsområden med attraktiva egenskaper avseende naturmiljö, fritidsutbud och uppväxtvillkor för barnen i familjen. På det sättet intog bostadsinfrastrukturen gradvis platsen som en stadsregions ledande utvecklingsfaktor.

I kunskapsekonomin har utbudet av kompetent arbetskraft gradvis blivit den resurs som avgör lokaliseringen av det nya näringslivet. Det senare har också utvecklat en tilltagande rörlighet och förmåga till omlokalisering (Schmenner, 1982). I denna typ av kraftfält har näringslivet kommit att följa i spåren av var den attraktiva arbetskraften över tiden väljer att bosätta sig. Denna anpassning verkar på två nivåer. Den påverkar val av lokaliseringsort för ett arbetsställe men också vilket läge inom stadsregionen som föredras. Därmed sker det en skiktning mellan olika stadsregioner och mindre tätorter med avseende på bostadsinfrastrukturens standard i kombination med ortens boendekostnader.

Boendekostnaderna inkluderar kostnader för bostad, service och resor. Den stora vikt som hushållen kommit att lägga vid restiden har tvingat näringslivet att söka efter lägen med tidsmässiga närhet till sina anställda (Hicks, 1985). Denna restriktion har haft stor betydelse för uppkomsten av korridorlösningar inom stadsregioner. Senare decenniernas arbetsplatser har radats upp efter motorleder och kringfartsvägar. Denna typ av läge har erbjudit den tidsmässigt minst betungande lösningen i regioner vars transportsystem har haft privatbilism som ett viktigt färdmedel.

Utvecklingen under den aktuella perioden har således präglats av bil-samhällets lösningar. En fortsättning efter samma linje har stora svårigheter att klara de miljökrav som gradvis skärpts i de flesta OECD-länder. Det är en intressant motsättning som uppstått. I den andra vågskålen ligger korridorernas basområden som utgörs av den eftersökta arbetskraftens

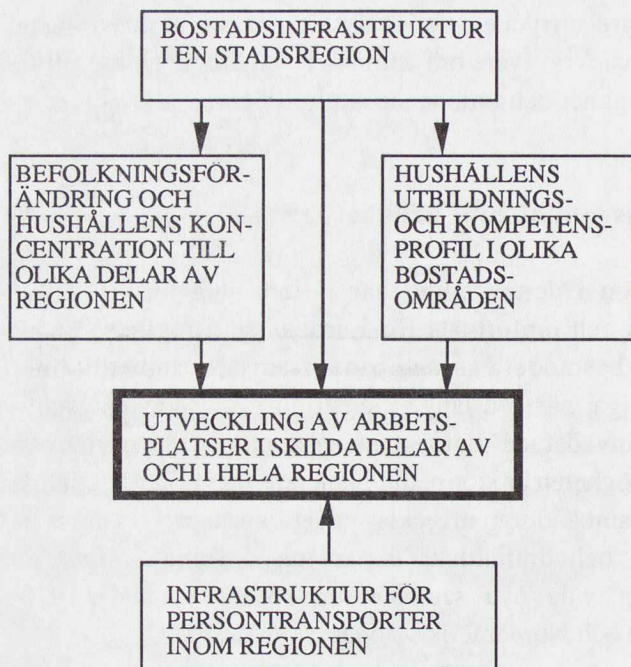
bostadsmiljö. Den senare uttrycker, enligt sarnstämiga beskrivningar, starka preferenser för vackra vyer, bra klimat, havsnärhet, ringa miljöförstöring, promenadtrygghet och ombonade skolmiljöer.

4.7 Infrastrukturens anpassningströghet

De föregående avsnitten i detta kapitel har i flera steg beskrivit hur infrastrukturen formats och omformats för Europas stadsregioner under två hundra år. Exportbasmodellens samband framstod som allt mer självklara och tillförlitliga, när den långa industrialiseringsepokens självförhålligande ideologi invaderade regionalvetenskapen och de teorier den lärde ut. Den mentala trögheten är stor bland planerare och politiker, när de skall ta ställning till de samband som utvecklas under kunskapsekonomins på samma gång trevande och dramatiska expansion. I figur 4.2 ges en schematisk framställning av de "nya" samband som observerats under 1970- och 1980-talen i Europa och Nordamerika (Johansson, 1989a).

Övergången från exportbasmodellens samband till de utvecklingsvillkor som illustreras i figur 4.2 har blivit alltmer påtaglig. Den har medfört att det uppstått en obalans mellan det nya näringslivets utvecklingsriktning och den befintliga infrastrukturen i de flesta stadsregioner. I många europeiska regioner är denna brist på jämvikt dramatisk och förlamande, i andra redan inordnad som en drivkraft i den regionala planeringen.

De anpassningsvillkor som vi behandlat i föregående avsnitt har poängterat, att näringslivet uppvisat en snabbare omplaceringsförmåga än hushållen, vilket krävs om arbetsplatserna skall kunna anpassa sig efter boendets förändringar. Hushållens tröghet är inte minst betingad av strävanden att trygga barnens uppväxt från miljöbyten men också av det dubbelarbetande hushållets behov att uppnå och behålla en robust tyngdpunktslösning för de transportbehov som gäller mannens och kvinnans respektive arbetsplatser, barnomsorgens och skolans lokaliseringar, hushållens inköpsplatser, etc.

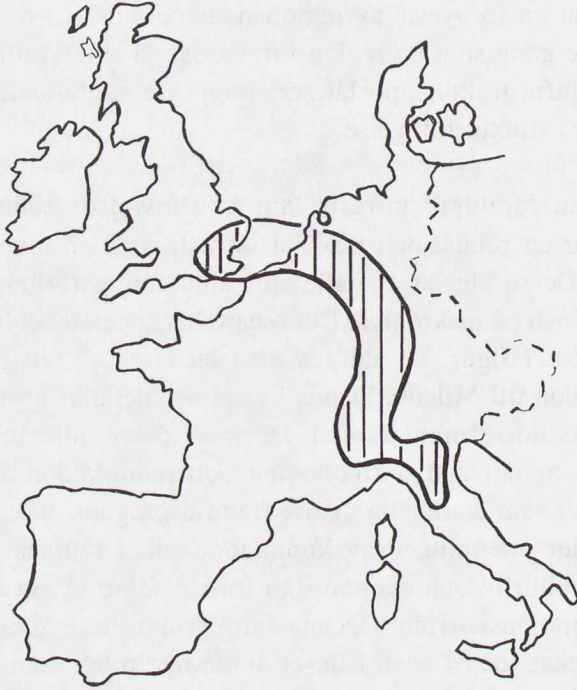


Figur 4.2 Bostadsinfrastruktur och sysselsättningsutveckling i stadsregioner

Som ett led i denna anpassningsprocess, där arbetsområden och bostadsområden byggs ut och omvandlas under samspel, vidarebefordras på varierande sätt signaler om behov att bygga ut nya nätverk för transporter och annan kommunikation. Anpassningstempot är generellt sett lågt för denna senare infrastruktur. När nya transportleder byggs och kantas av verksamhetsområden uppstår korridorer som är en egen form av infrastruktur. Den senare kan förutsättas vara mycket seglivad, vilket betyder, att en fortsatt förnyelse av bostadsinfrastrukturen begränsas till områden med rimlig anslutning till existerande korridorer. I de flesta fall är korridorerna koncentrerade till någon del av en stadsregion och detta ger normalt upphov till bestående segregation både av hushålls- och näringslivskategorier.

Det finns flera skäl att ägna infrastrukturens anpassningströghet en egen mäsä. Ett sådant skäl är infrastrukturens roll som historiskt arv. När en stadsregions infrastruktur kommer ur fas med den ekonomiska och den teknologiska utvecklingen blir det historiska arvet en starkt hämmande kraft som förhindrar en förnyelse av regionens ekonomiska, sociala och kulturella liv. Varje gång som en region förmår samla sina krafter till en omdaning av sin infrastruktur uppstår seriekopplade vågfenomen i hela regionens successiva strukturförnyelse.

På samma sätt som föråldrad infrastruktur är förnyelse- och tillväxthämmande i sig, är en robust och flexibel infrastruktur en utvecklingsfrämjande faktor. Dessa slutsatser gäller för anpassningsförlopp både i mikrosammanhang och på makronivå. Det senare har speciell betydelse för sekelskiftets Europa. I figur 4.3 återges med ett streckat fält en "storkorridor" från London till Milano. Denna korridor innefattar en väsentlig del av hela Europas infrastrukturkapital. Delar av denna infrastruktur är föråldrad. Ändock är det själva rikedomerna och mångfalden av infrastrukturkomponenter som dominerar. Varje framtidsprognos måste ta hänsyn till detta. Under inledningen av kommande sekel tvingas Europas forskningsarbete, kulturliv och ekonomiska förnyelse att ta sin utgångspunkt i denna flernationskorridor. Denna infrastrukturbaserade prognos kan antas vara mycket robust även i ljuset av de nya roller som kan förväntas tillfalla omgivande stadsregioner som Paris, Berlin och Wien.



Figur 4.3 Europas Megapoliskorridor under 1900-talets andra hälft

5. EFTERKRIGSTIDENS OMVANDLING BLAND EUROPAS STADSREGIONER

Kapitel 1 belyser empiriskt tankar om hur stadsregioner utvecklas efter en livscykel med bestämda faser som delvis är relaterade till stadsregionens ålder. Eftersom olika länder och regioner urbaniserats under skilda perioder, kommer därmed de olika stadsregionerna att befinna sig i olika faser av sina respektive livscykler. Därför kan man inte generalisera över hela Europa beträffande utvecklingsförlopp och stadier för de många städerna. Inte heller kan man på ett självklart sätt identifiera långsiktiga strukturella trender som i likformig rörelse driver förändringarna inom enskilda stadsregioner och inom hela systemet av städer, eftersom dessa förändringskrafter verkar med olika grad av eftersläpning inom olika delar av stadssystemet.

När denna allmänna reservation väl är uttalad vill vi ändå söka identifiera några av de viktigaste långsiktiga och strukturella utvecklingslinjerna som idag omformar såväl enskilda stadsregioner som stadssystemet i dess helhet i Europa. Det är viktigt att hålla i minnet att dessa trender ej får genomslag samtidigt och inte heller verkar med samma kraft i alla stadsregioner. De förlopp som vi skall behandla har inte nödvändigtvis varit rådande under hela efterkrigstiden och möjligheten av kvalitativa förändringar av pågående processer måste beaktas.

5.1 Omvandlingens drivkrafter

Europa har under efterkrigstiden genomgått en rad viktiga ekonomiska, teknologiska och sociala förändringar som bl a kunnat komma till stånd genom att arenan för det ekonomiska och politiska livet successivt förändrats genom de fortlöpande investeringarna i ny infrastruktur. Karakteristiskt för förändringar av dessa slag är, att de manifesterar sig i ett antal dimensioner. Förändringen i varje sådan dimension interagerar samtidigt med förändringarna i andra dimensioner. Vi skall här lyfta fram och betona tre dimensioner som i synnerhet varit viktiga under den senare hälften av efterkrigstiden.

Förändringarna har för det första en organisatorisk dimension, där företagen omorganiserar sig och sina relationer till andra företag. Exemplet från de senaste två årtiondena är talrika. Det observerade förloppet har följande inslag. Stora japanska företag etablerar semi-oberoende enheter i Europa. Det gäller såväl industri- som tjänsteföretag. Stora europeiska företag köper upp eller bildar allianser med komplementära företag i andra länder i Europa. Denna samverkan avser inte bara produktion och marknadsföring utan i ökande grad produktutveckling och forskning. Bland exempel med svensk anknytning kan nämnas Elektrolux, ABB och SAS. Ledande detaljhandelsföretag - av vilka kanske brittiska "Marks and Spencers" är det mest kända exemplet - börjar uppträda som kvasi-industriföretag. De designar och marknadsför med större och större precision varor men också tjänster som produceras av underleverantörer. Det kan noteras, att IKEA var ett av de företag som tidigast utvecklade denna strategi. I den andra extremen finner vi vissa traditionella industriföretag, som exempelvis Fiat, men även Volvo och Saab Automobiles som rör sig i riktning mot att lägga ut allt mer av tillverkningen på stora specialiserade underleverantörer med eget samordningsansvar inom sitt område och istället koncentrerar på design, sammansättning och marknadsföring.

För det andra har förändringarna en sektoriell dimension. Denna manifesterar sig mest tydligt i form av en sysselsättningstillväxt inom tjänstesektorn och en sysselsättningsnedgång inom tillverkningsindustrin. Sammansättningen av och sambanden mellan de båda sektorerna är också föremål för förändringar. Med tydliga inslag av förvirring söker 1990-talets forskare efter nya definitioner som mer tillförlitligt kan fånga in de observerade förskjutningarna. Det är bakgrunden till talet om kunskapsbaserade aktiviteter och de informationsintensiva sektorerna.

Slutligen har den pågående transformationen en rumslig dimension som utspelas på flera nivåer. Generellt sett har tillverkningen av mer arbetsintensiva och teknologiskt mindre sofistikerade produkter systematiskt förskjutits till de nyindustrialiserade länderna och till lågkostnadsländer inom den mer utvecklade delen av världen. I Europa har exempelvis Spanien och Portugal stått som mottagare av aktiviteter av detta slag.

Vidare har det inom enskilda länder förekommit en motsvarande process på den interregionala nivån. Inom länder kan man observera hur aktiviteter omformas genom arbetsfördelning och specialisering och hur de omlokaliseras, vanligtvis genom en process av skilda tillväxttakter. Slutligen finns det en inomregional nivå, där den rumsliga omvandlingen av tillverkningsindustrin tagit sig formen av decentralisering, återigen vanligtvis snarare med skilda tillväxttakter än genom direkt omlokalisering.

Detta är ingen uttömmande lista över de dimensioner i vilka den pågående omvandlingen kan observeras. Sammanfattningsvis är det emellertid viktigt att understryka att den pågående omvandlingsprocessen sannolikt är den mest fundamentala ekonomiska, teknologiska och sociala förändring som skett sedan den industriella revolutionen. Den har dessutom intensifierats i Europa av integrationsprocessen inom EG som i synnerhet har accelererat förändringarna inom de dimensioner som omfattar näringslivets organisation och den ekonomiska geografins nätverk.

Intressant för vår fortsatta diskussion är att ovan behandlade ekonomiska, teknologiska och sociala förändringar tycks ha haft förmågan att generera ett relativt enhetligt utvecklingsmönster för stadsregionerna i hela Europa utanför det tidigare östblocket, men också bland stadsregioner i stora delar av den industrialiserade världen i övrigt. Hall (1990) hävdar, att stadsregionerna i Europa under efterkrigstidens andra hälft omvandlas genom åtminstone fyra separata processer som pågår samtidigt och som är ömsesidigt beroende. Dessa fyra processer är decentralisering, avindustrialisering, rekoncentrering och lokaliseringsskift:

- o Decentralisering används för att beteckna hur människor och arbetstillfällen flyttar från städernas kärnor till deras omland. Cheshire och Hay (1989) fastslår att decentraliseringstrenden inte endast har tenderat att sprida sig från stora till små stadsregioner utan att den också har spritt sig från norra Europa först till Frankrike och norra Italien och senare till övriga sydeuropa.
- o Avindustrialisering syftar på den strukturella omvandlingen i de avancerade länderna från en varuhanterande, råvarubaserad ekonomi

till en informationshanterande, kunskapsbaserad ekonomi. Denna trend kommer att behandlas mer ingående i nästa kapitel.

- o Rekoncentrering är en förskjutning från stora stadsregioner till näraliggande mindre stadsregioner. Därmed utjämnas storleksskillnader mellan orter i samma nätverk av städer.
- o Något osäkrare men också mer intresseväckande är förekomsten av ett bestående lokaliseringsskift från både de äldsta och tätaste stadsregionerna och de mest perifera regionerna till nya tillväxtband och tillväxtkorridorer, lokaliserade i vissa särskilt gynnade mindre täta regioner i varje land.

Det kan som en kommentar till Halls fyra processer finnas anledning att påpeka, att en fortsatt decentralisering av sysselsättning inom tillverkningsindustrin inte behöver vara inkonsistent med en eventuell recentralisering av den totala sysselsättningen. Sysselsättningen inom tjänstesektorn växer snabbare än sysselsättningen inom tillverkningsindustrin och den utgör en stor andel av den totala sysselsättningen. Om tjänstesektorn fortsätter att ha en orientering mot städer kan en recentralisering av sysselsättning (i nettotermer) ske, även om sysselsättningen inom tillverkningsindustrin (och även delar av tjänstesektorn) fortsätter att decentraliseras. Ja, vi kan till och med gå ett steg vidare och säga, att i många fall är det en växande tjänstesektor med dess behov av kontorslokaler i centrala lägen som drivit ut såväl industrin som bostäderna från stadsregionernas kärnor, och därmed varit en väsentlig drivkraft bakom decentraliseringen av såväl industri-sysselsättning som befolkning till omlandet, men även till lägen utanför detsamma. Denna process som kunnat registreras i en rad stadsregioner som exempelvis Frankfurt är egentligen inget annat än en klassisk manifestation av urban lokaliseringsteori.

Detta betyder, att vi inte kan sätta likhetstecken mellan avindustrialisering och en decentralisering av sysselsättning eller befolkning. Övergången till ett allt mer avancerat tjänstesamhälle genererar istället sannolikt nya former av urbanisering. Dessa kommer troligen att karakteriseras av en betydligt lägre befolkningstäthet i termer av invånare på km² än tidigare

urbaniseringsformer. Det betyder emellertid inte, att arbetsplatstätheten behöver falla under den nivå som den uppnådde vid industrialismens höjdpunkt. Arbetsplatstätheten är normalt betydligt högre inom tjänstesektorn än inom industrin.

Alla stadsregioner kommer emellertid inte att få uppleva en stark återurbanisering. Även om de nya tjänsteaktiviteterna har en urban orientering, är de inte begränsade till att behöva lokalisera sig i en specifik stadsregion. I den här meningen kan man säga, att ekonomiska aktiviteter har fått en större frihet i sitt val av lokalisering. Många av dessa förlopp är samtidigt generella även i ett globalt sammanhang. Det talar för att förändringar får ett likartat förlopp för regioner som har samma ekonomiska förutsättningar.

Givet denna bakgrund ägnas detta kapitel åt att diskutera hur de förändringsprocesser som Hall (1990) framhåller har påverkat de europeiska stadsregionernas utveckling under efterkrigstiden. Vi kommer också att något beröra frågan om vart en förlängning av pågående utvecklingsbanor leder.

5.2 1950- och 1960-talens storstadstillväxt

I inledningskapitlet speglas den långsiktiga urbaniseringsprocessen under 1900-talet med en särskild detaljskärpa för efterkrigstiden. I detta kapitel fortsätter vi med en genomgång av omvandlingen bland Europas stadsregioner under perioden efter 1950, dvs 1900-talets andra hälft. Detta avsnitt behandlar perioden fram till 1970 och i nästa avsnitt behandlas den efterföljande perioden.

Under tidsintervallet 1950-1970 var urbaniseringsprocessen koncentrerad till ett begränsat antal stadsregioner (tabell 5.1). För varje enskilt land gällde under denna period, att det fanns en del städer som växte befolkningmässigt samtidigt som en annan del av regionerna stagnerade eller gick tillbaka i termer av antalet invånare. Även om befolkningens naturliga tillväxttakt generellt var hög i vissa länder under 1950-talet, så föll den

överallt vid slutet av 1960-talet. Viktigare var emellertid det mönster av migrationsströmmar från landsbygdsområdena till städer och stadsregioner som karakteriserade perioden, liksom strömmen av arbetskraft norrut från länderna i syd- och sydosteuropa. Denna migration motiverades sannolikt främst av möjligheterna till en säkrare sysselsättning och högre löner. Till skillnad från USA utmärktes Europa under denna period en flykt från "solbältet".

De senare migrationsströmmarna speglade den ekonomiska dynamiken inom Europas kärnområde. Detta område formade en triangel med spetsarna i Amsterdam, Paris och Milano. Till denna yta var en stor del av Europas stadstillväxt koncentrerad. Närmare analys visar emellertid att denna tillväxtkoncentration var lokaliserad till sjutton relativt små zoner (tabell 5.1), vilka tog hand om drygt 54 procent av den totala befolkningsökningen under perioden 1950-1970. Som jämförelse kan nämnas att dessa zoner utgjorde 8,5 procent av den totala ytan hos de aktuella länderna. Fjorton av tillväxtzonerna var lokaliserade inom en utvidgad triangel med spetsarna i norra Holland, Madrid och Rom. Utanför denna större triangel fanns det endast stadszoner som uppvisade en tillväxt över genomsnittet, nämligen Londons norra och västra utkanter, Valencia och Stockholm. Två av dessa ligger emellertid på gränsen till den utvidgade triangeln och det är egentligen bara Stockholm som är en avvikare (fig. 5.1).

Två grova kategorier av tillväxtzoner kan identifieras. För det första finns en uttalad utveckling längs en nord-sydlig axel som omfattar Rhen och som med något lägre koncentration sträcker sig in i Rhone-Saone-dalarna och vidare mot franska rivieran. Huvuddelen av den här tillväxten skedde i medelstora snarare än i mycket stora städer. Vidare kan noteras, att mycket lite av den här tillväxten ägde rum i Europas gamla industriområden, även om dessa områden under den här perioden - till skillnad från sina amerikanska motsvarigheter - inte uppvisade någon absolut nedgång i sina befolkningstal.

Tabell 5.1: Urbana tillväxtzoner i Europa 1950-1970^a

	Befolkning 1950	Befolkning 1970	Procentuell förändr. 1950-70	Nationella tillväxt- takter 1950-70
1. Madrid	1 984 033	3 950 686	99.13	21.58
2. Baskien (Spanien)	1 133 238	1 992 833	75.85	21.58
3. Turin ^b	1 228 320	2 037 738	65.90	13.94
4. Lorraine	708 886	1 160 381	63.69	22.80
5. Milano ^c	2 896 628	4 558 966	57.39	13.94
6. Rom	2 532 233	3 970 345	56.79	13.94
7. Barcelona	2 510 382	3 827 988	52.49	21.58
8. Provence-Côte d'Azur ^d	2 788 690	4 242 828	52.14	22.80 13.94
9. Londons norra ytterområden	3 054 552	4 578 760	49.90	10.58
10. Lyon-Grenoble ^e	1 767 740	2 548 729	44.18	22.80
11. Östra Randstad- Norra Rhen (Tysk del)	8 690 394	12 312 128	41.66	
(Hollands del)	3 792 987	5 383 917	41.94	19.38
(Belgisk del)	4 532 534	6 383 590	40.84	30.60
12. Geneve-Lausanne- regionen ^{b,e,f}	364 873	544 621	49.26	14.26 32.35 22.80
13. Paris	1 031 072	1 499 659	40.59	
14. Södra Rhen - Centrala Schweiz (Tysk del)	7 230 690	10 068 911	39.25	22.80
(Schweizisk del)	9 975 364	13 855 652	38.90	
15. München	7 684 137	10 729 651	39.63	19.38
16. Stockholm	2 291 227	3 126 001	36.43	32.85
17. Valencia	1 814 585	2 508 972	38.27	19.38
	1 354 434	1 828 893	35.03	14.58
	1 952 185	2 582 482	32.29	21.58
Totalt	52 633 426	77 475 951	47.14	16.82

Anm:

^a Definierade som individuella storstadsregioner bestående av samlokaliserade tätorter och städer, där varje storstadsregion som helhet ökat sin befolkning med minst 30 procent mellan 1950 och 1970 och som dessutom befolkades av minst 1 miljon invånare 1970.

^b Turin-Geneve-Lausanne-regionen, sammanlänkade via Mont Blanc-tunneln

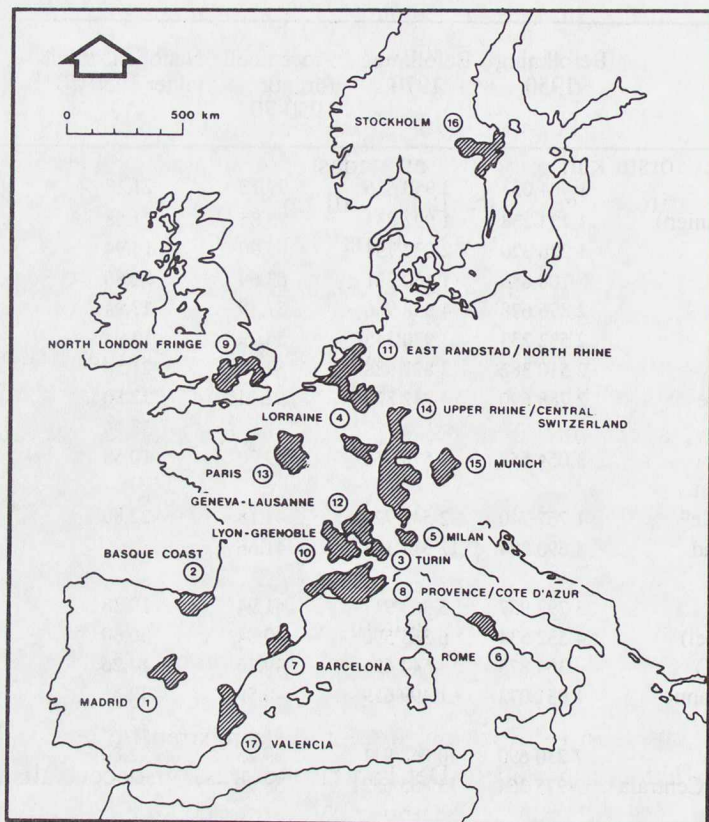
^c Milano-centrala Schweiz förenade via Sankt Gotthardtunneln

^d Innefattar San Remo and Ventimiglia i Italien

^e Sammanlänkade delar av Lyon-Grenoble-Geneve-Lausanne-regionen

^f Geneva-Lausanne-regionen på båda sidor av gränsen mellan Schweiz och Frankrike

Källa: Hall och Hay (1980)



Figur 5.1 Urbana tillväxtzoner i Europa

Källa: Hall och Hay (1980)

För det andra kan vi urskilja den tillväxt som skedde i sydeuropa. Mönstret här avviker klart från det i centraleuropa, med dramatiska befolkningsökningar i de största städerna som Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia, Rom, Turin och Milano. Tillväxten i dessa stadsregioner var en följd av, att de erbjöd bättre möjligheter till sysselsättning och högre lönenivåer än de som landsbygdsregionerna i dessa länder kunde erbjuda. En flyttning till de växande stadsregionerna i sydeuropa liksom till de växande stadsregionerna

i mellersta Europa utgjorde delvis utbytbara alternativ. Tillsammans ledde flyttningsströmmarna till en kraftig nedgång av landsbygdsbefolkningen i spanska Meseta och italienska Mezzogiorno.

Det finns ytterligare några intressanta punkter med de sjutton tillväxtzonerna. För det första kan vi notera, att endast en av dem - Stockholm - hade ett klart perifert läge i förhållande till de övriga. För det andra observerar vi att endast en tillväxtzon - Paris med 9 milj. invånare 1970 - utgjorde en extremt stor stadsregion. Många av de övriga zonerna utgjordes av en enda stadsregion med en befolkning på mellan 2 och 4 miljoner invånare (Barcelona 1,75 miljoner; Madrid 3,95 miljoner; Milano 3,74 miljoner; Rom 3,75 miljoner; Frankfurt 2,25 miljoner; Stuttgart 2,47 miljoner) medan andra inte innehöll någon sammanhängande ort vars storlek uppgick till 2 miljoner invånare. Två av dem, Londons norra och västra utkanter samt östra Randstad, avskiljer sig från stora näraliggande stadsregioner som London, Haag och Amsterdam. Skiljelinjen markeras av den svaga befolkningstillväxten hos de senare. Dessa två kan faktiskt betraktas som tillväxtzoner som uppstått genom dekoncentration från centrala stora stadsregioner. Resultatet har blivit närliggande mindre stadsregioner på pendlingsavstånd från den centrala stadsregionen. Generellt kan man säga att detta är områden i Europa där decentraliseringstrenden var stark redan under den aktuella perioden. Det kan här noteras, att decentraliseringstrenden satte in så tidigt som under 1950-talet i Storbritanniens stadsregioner.

5.3 Med 1970-talet inleds ett utvecklingsbrott

1970-talet innebar ett partiellt brott med den tidigare utvecklingen under efterkrigstiden i och med att de stadsregioner som ligger längs den nord-sydliga Rhen-axeln nu började tappa i befolkning. Mest påfallande är givetvis den koncentrerade befolkningsminskning som drabbade stadsregionerna i Ruhrområdet, men även i det övre Rhenområdet fick regioner som Frankfurt, Stuttgart, Mannheim och Karlsruhe erfaras en befolkningsminskning. Av de större stadsregioner som ligger inom 1950- och 60-talens tillväxtzoner var det bara Aachen, Bonn, München och Wiesbaden som

kunde registrera en befolkningstillväxt under 1970-talet. Oberoende av om den totala befolkningen ökade eller minskade så karakteriserades de nordeuropeiska stadsregionerna från 1970-talets början av en decentraliseringstrend, dvs omlandets befolkningsandel ökade på bekostnad av kärnans. Vid 1980-talets början kännetecknades Västtyskland liksom England av att i stort sett alla större stadsregioner uppvisade en fallande befolkning. Samtidigt fortsatte utflyttningen från kärna till omland.

Övriga större stadsregioner inom de tidigare tillväxtzonerna som under 1970-talet drabbades av befolkningsminskning är Rotterdam, Nancy, Turin och Milano. I norra Italien och i Frankrike gjorde sig samma decentraliseringstrend gällande vid slutet av 1970-talet. Åter samma decentraliseringsförlopp har fått sin början i sydeuropa under 1980-talet (Martelato, 1990).

Skall vi identifiera en tillväxttriangel som gäller från början av 1970-talet och framåt, så är det snarast en trehörning med sina spetsar i Madrid, Paris och Londons norra och västra utkanter. Tyngdpunkten i stadstillväxten låg vid denna tid i sydeuropa och därmed uppstod en antydning till ett europeiskt solbälte i Spanien, södra Frankrike och Italien. I Holland, Belgien, England och Irland fanns det överhuvud taget få stadsregioner av någon storlek vars befolkning ökade. De som växte utgjordes av Haag, Utrecht, Brüssel, Leicester, Bristol, Derby, Teeside och Dublin. De stadsregioner i Västtyskland som hade en positiv tillväxt är redan uppräknade med undantag för Münster. I Frankrike var det emellertid inte enbart större stadsregioner i det egentliga "solbältet" som ökade i storlek under 1970-talet. Snarare kan man säga att Frankrike under 1970-talet karakteriserades av en tillväxt dels i centrum (Paris och Orléans) dels i den västliga, sydliga och östliga periferin (Rouen, Le Havre, Rennes, Nantes, Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Marseille, Toulon, Nice, Grenoble, Lyon, Dijon, Mulhouse och Strasbourg).

Så här långt har vi betraktat utvecklingen i de större stadsregionerna, dvs de områden vars befolkning i stadskärnan överstiger 200.000. Vi vänder nu vårt intresse till de mindre stadsregionerna. Enbart inom EG fanns år 1970 mer än 100 funktionella stadsregioner med mer än 330.000 invånare,

samtidigt som kärnans befolkning låg under 200.000 invånare. Många av dessa stadsregioner är administrativa centra för en omgivande landsbygd eller konsumtionsorienterade centra enligt den modell som presenteras och utvecklas i kapitel 3. Nästan 75 procent av dessa stadsregioner kunde uppvisa en befolkningstillväxt under 1970-talet, och mer än 40 procent av dem hade en befolkningstillväxt på mer än 5 procent. Det bör kanske understrykas, att vi här talar om små stadsregioner inte om små och medelstora städer, av vilka många förlorade såväl befolkning som sysselsättning under 1970-talet.

För många av dessa mindre stadsregioner gäller, att deras stadskärnor uppvisade befolkningsminskning men att de trots detta fungerade som sysselsättningsmagneter. Karakteristiskt för dem är att deras omland var markant rurala, men det betyder inte att de var avlägsna i förhållande till de större stadsregionerna. Tvärtom låg de ofta nära de stora stadsbildningar som tappade såväl befolkning som industrissysselsättning. Vad vi här kan iakttaga är en reciprok process: De stora stadsregionernas förlust är de små stadsregionernas vinst. Hall (1990) talar om det här förloppet som en process av recentralisering av arbetstillfällen i dessa mindre stadsregioner, med lokala koncentrationer av befolkning runt dem. De pendlingsavstånd som blev resultatet var relativt korta, i synnerhet mycket kortare och mindre tidskrävande än avstånden i de stora stadsregioner som utgjorde migrationskällor för dessa människor.

Sydvästra England är kanske det tydligaste exemplet på en sådan rekoncentreringsprocess. Där har London förlorat både befolkning och sysselsättning under de senaste tjugofem åren. Men en ring av mindre stadsregioner runt London har alla kunnat registrera en massiv tillväxt. Och tillväxtvägen har fortsatt att sprida sig allt längre ut och omfattade vid 1980-talets slut platser som ligger upp till 150 km eller mer från London. Det snabbast växande bältet i Storbritannien sträcker sig från Cornwall genom Somerset och Wiltshire till Northamptonshire, Cambridgeshire, Suffolk och Lincolnshire. Bältet omfattar således områden som åtminstone efter engelska mått klassas som landsbygd.

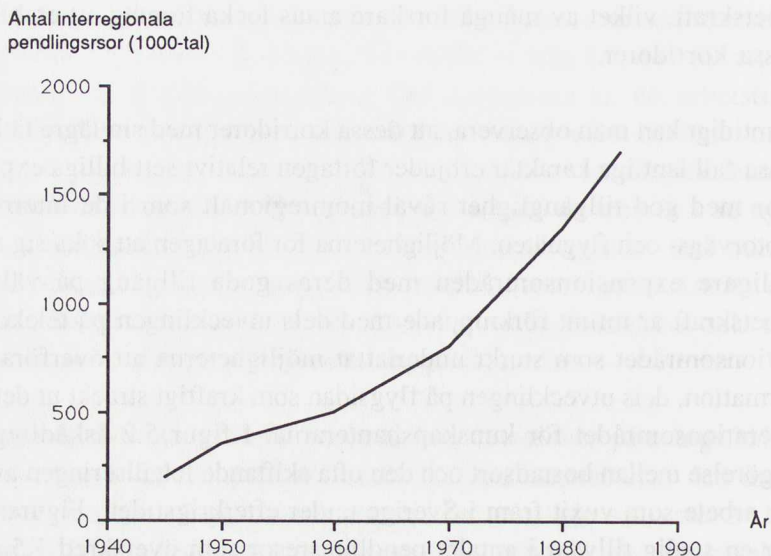
Hela processen kan sägas ha startats av människor som allteftersom tillgängligheten till London förbättrats har flyttat ut från London för att få ett bra boende till överkomliga priser. Det intressanta är, att arbetstillfällena har tenderat att följa efter människorna. Mer precist bör man nog uttrycka det så, att det inte var arbetstillfällena i London som började lämna staden i olika riktningar. Det var snarare den lokala ekonomin i de nya områdena som expanderade för att absorbera nykomlingarna. Inte minst stimulerade inflyttningen tillväxten i den lokala tjänstesektorn. Under en tioårsperiod kan mycket väl så mycket som mellan hälften och tre fjärdedelar av nykomlingarna ha absorberats på detta sätt.

Denna typ av tillväxt bland mindre stadsregioner finner man på många håll i Europa. På vissa håll, i synnerhet i södra Europa, kombineras den med tillväxt även bland de stora stadsregionerna. Det samlade resultatet av en sådan process blir en regional förskjutning inom olika länder där befolkningstillväxt koncentreras till vissa områden. Dessa bälten eller korridorer tycks ofta stå att finna i landsbygdsliknande områden. Skälen till att expansionen inte kan ske i gamla, fullt utbyggda, stora stadsregioner penetrerade vi redan i föregående kapitel. Den typ av rurala områden vi talar om här kan bäst liknas vid landsbygdens stadsbihang. De erbjuder inte minst tjänstesamhällets kunskapshanterare boendemiljöer av betydligt större kvalitet än de gamla, stora stadsregionerna. Det måste i det här sammanhanget observeras att det är de unga och välutbildade hushållen med professionella yrken som har uppvisat den största flyttningsbenägenheten. Detta är en grupp av människor som i sitt flyttningsbeteende visat sig vara mer känsliga för de miljövärden i vid mening som olika regioner erbjuder, än de sysselsättningsmöjligheter de erbjuder (Claval, 1990; Quigley, 1990). Dessa gruppers lägespreferenser inkluderar kulturella aktiviteter och möjligheterna att utöva olika sporter. På sikt betyder givetvis de aktuella flyttningsmönstren att skillnaderna mellan de stora, etablerade stadsregionerna och de nya korridorerna som innefattar mindre stadsregioner kommer att öka. Skillnaderna gäller ett antal egenskaper som befolkningens åldersstruktur, arbetskraftens sammansättning, arbetskraftens utbildningsnivå, etc och kan på sikt stelna i en markerad segregation. De nya korridorerna erbjuder alltså företagen en yngre och genomsnittligt sett bättre utbildad

arbetskraft, vilket av många forskare antas locka företag att etablera sig i dessa korridorer.

Samtidigt kan man observera, att dessa korridorer med sin lägre täthet och i vissa fall lantliga karaktär erbjuder företagen relativt sett billiga expansionsytor med god tillgänglighet såväl inomregionalt som i de interregionala motorvägs- och flygnäten. Möjligheterna för företagen att söka sig till dessa billigare expansionsområden med deras goda tillgång på välutbildad arbetskraft är intimt förknippade med dels utvecklingen på telekommunikationsområdet som starkt underlättat möjligheterna att överföra rutininformation, dels utvecklingen på flygsidan som kraftigt sträckt ut det dagliga operationsområdet för kunskapshanterarna. I figur 5.2 åskådliggörs den frigörelse mellan bostadsort och den ofta skiftande lokaliseringen av platsen för arbete som vuxit fram i Sverige under efterkrigstiden. Figuren beskriver en stadig tillväxt i antalet pendlingsresor som överskred 1,5 miljoner vid 1980-talets mitt. Telekommunikationernas och flygresandets expansion har tillsammans med starkt sjunkande kostnader för godstransporter löst upp företagens traditionella lokaliseringsbindningar och möjliggjort en lokalisering av kunskaps- och tillgänglighetskänsliga aktiviteter i de nya korridorerna. Generellt gäller naturligtvis, att alla stadsregioner med god tillgänglighet i viss utsträckning kunnat dra fördel av de nya lokaliseringskriterierna.

I sydtyskland finner man en sådan ny korridor från Heidelberg, via Stuttgart och Ulm till München. I sydfrankrike finns en annan korridor från Toulouse via Montpellier till Nice och sträckan från Barcelona till Valencia längs den spanska medelhavskusten är exempel på en tredje sådan korridor. Lyon, Grenoble och Geneve är ett fjärde starkt tillväxtbälte. Flertalet av dessa korridorer följer gamla väl etablerade transportlänkar för järnvägs- och landsvägstrafik, dvs de är anpassade till etablerad infrastrukturlänkar. Det brittiska exemplet är tvärgående visavi de etablerade kommunikationsledningarna och har istället växt fram på basis av ett antal radiella länkar in till centrala London.



Figur 5.2 Det växande antalet interregionala pendlingsresor i Sverige

En påfallande likhet mellan de expansiva ekonomiska korridorerna är förekomsten av internationella flygplatser. Runt London finner vi Gatwick, Heathrow, Luton och Stansted, i södra Tyskland har vi flygplatserna i Frankfurt, Stuttgart och München. Vid franska medelhavskusten återfinns Nice och Marseille, av vilka den senare har goda förbindelser med nordafrika, Lyon-Geneve-Grenoble-bältet har flygplatser i Lyon och Geneve, och korridoren Barcelona-Valencia ansluter till Barcelonas internationella flygplats. Just förekomsten av en internationell flygplats är väsentlig, eftersom den är en förutsättning för att de stora mångnationella företagens huvudkontor skall kunna fullgöra sina uppgifter på ett effektivt sätt. Många specialiserade tjänsteförtag, inte minst de som sysslar med att importera ny teknik och ny kunskap är starkt beroende av närhet till en internationell flygplats och den miljö av täta importnät som utbildas i en sådan knutpunkt.

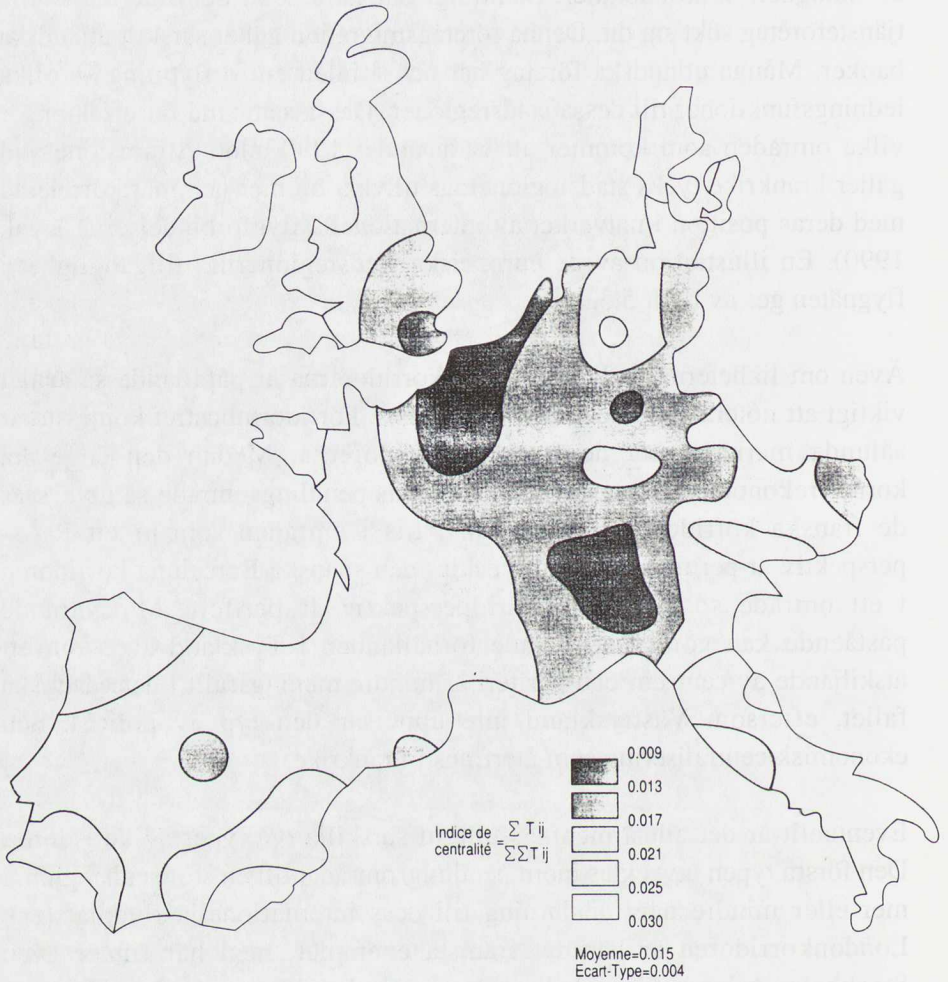
Tack vare förekomsten av en internationell flygplats fanns vid slutet av 1980-talet inom flertalet av de nya korridorerna någon stadsregion som spelade en roll som internationellt centrum. Vi kan här peka på Frankfurt,

Geneve och Nice. Även Barcelona har under 1980-talet inlett en utveckling mot att bli ett internationellt centrum. Det har kunnat ske inte minst tack vare kommande olympiska spel och en planerad världsutställning. Dessa internationella centra har under ett decennium utmärkts av en snabb tillväxt av mängden kontorslokaler. Samtidigt har nationella och internationella tjänsteföretag sökt sig dit. Denna företagsmigration gäller särskilt utländska banker. Många utländska företag har också inlett en förflyttning av olika ledningsfunktioner till dessa stadsregioner. Dessa samband får effekter för vilka områden som kommer att växa under 1990-talet. Åtminstone vad gäller Frankrike tycks stadsregionernas tillväxt bli mer och mer korrelerad med deras position i nätverket av internationella flygförbindelser (Claval, 1990). En illustration av de europeiska stadsregionernas tillgänglighet i flygnäten ges av figur 5.3.

Även om likheterna mellan de olika korridorerna är påfallande så är det viktigt att notera skillnaderna. Det engelska korridormönstret kontrasterar sålunda markant mot de franska korridorerna. Medan den engelska korridorekonomin utvecklas inom Londons pendlingsområde så utvecklas de franska korridorerna långt från Paris i områden som ur ett Parisperspektiv är perifera. Likaså utvecklas den spanska Barcelona-korridoren i ett område som ur ett Madridperspektiv är perifert. Motsvarande påståenden kan göras beträffande förhållanden i Tyskland även om ett åtskiljande av centrum och periferi är mindre meningsfullt i det västtyska fallet, eftersom Västtyskland inte uppvisar den typ av politisk och ekonomisk centralisering som återfinns i Frankrike.

Eventuellt är det alltså meningsfullt att särskilja två typer av korridorer. Den första typen utvecklas inom pendlingsområdet till en stor stadsregion, i mer eller mindre nära anslutning till dess internationella flygplats(er). Londonkorridoren är här det främsta exemplet, men här finner även Stockholm-Arlanda-Uppsala-korridoren sin plats liksom den korridor som fortsatt att utvecklas i anslutning till flygplatsen Orly söder om Paris. Den andra typen av korridor domineras inte lika uttalat av en enda stor stadsregion utan växer fram i områden där ett antal såväl större som mindre stadsregioner bl.a. lyckats passera vissa kritiska gränser för tillgängligheten i landsvägs- och järnvägssystemen. I flera fall tycks de naturgeografiska

förhållandena ha bidragit till att väg- och järnvägsförbindelserna utvecklats i parallella stråk.



Figur 5.3 De europeiska städernas tillgänglighet i flygnäten

Källa: Brunet (1989)

En förlängning av utvecklingen efter etablerade banor ställer traditionella föreställningar om centrum och periferi på huvudet. Pågående och planerade infrastrukturprojekt kommer att öppna möjligheterna för nya korridorer att växa sig starka. Det gäller inte minst utbyggnaden av olika snabbtågsförbindelser i Europa. På sikt borde exempelvis Paris-Lille-Bryssel-Amsterdam kunna komma att utgöra en sådan korridor. När järnvägstunneln under Engelska kanalen har blivit klar, kommer Lille att inta positionen som den centrala knutpunkten i det nya europeiska järnvägsnät som kommer att binda samman Paris, London, Brüssel och Amsterdam.

Inte bara ny infrastruktur utan även politiska förändringar skapar nya tyngdpunkter för stadsregionernas tillväxt. Fortsatt glasnost och perestrojka i Östeuropa kommer att flytta tyngdpunkterna österut. De nya portarna mot Östeuropa, främst Berlin och Wien, framstår som starka kandidater för en betydande befolkningstillväxt men också för snabb ekonomisk expansion och förnyelse av kulturlivet.

5.4 Varthän bär korridorerna?

Tillsammans tagna tycks de trender vi här identifierat kunna utgöra ett fundamentalt hot mot den traditionella stora stadsregionen, i synnerhet som många av dessa är barn av industrialismen och/eller de hamnaktiviteter som industrialismen nödvändiggjorde. Många nya ekonomiska aktiviteter har från mitten av 1970-talet visat ett snabbt svalnande intresse för sådana stadsregioner. En förklaring till detta, som lanserades i kapitel 4, är att de gamla stora stadsregionernas infrastruktur, utbildningskapital och institutioner blivit föråldrade i förhållande till de nya ekonomiska aktiviteternas behov men också i förhållande till människornas preferenser vad gäller boende- och livsmiljö, etc. Förskjutningarna i värderingar kan antas vara särskilt markerade bland den nya kunskapsekonomins eliter. Inte bara de nya ekonomiska aktiviteterna utan också människorna tycks vilja komma ut ur de gamla stadsregionerna. Människor och arbetsplatser har under 1980-talet allt oftare strålat samman i mindre stadsregioner som varit ordnade i tillväxtkorridorer med ursprung i tidigare industriella revolutioner. Hall

(1990) menar, att vi i Europa idag ser en partiell återgång till ett urbant system med drag av förindustriella mönster - ett återvändande till en urban hierarki av medeltida typ baserade på historiska handelsleder. Även om parallellen till viss del kan synas slående och även aktualiserats i andra sammanhang - t.ex. i samband med tankar om den nya Hansan i Östersjön - är vi rädda för att parallellen leder tankarna i en felaktig riktning.

De tillväxtkorridorer som växt fram under 1970- och 1980-talen skall snarare ses som representerande något nytt - en postindustriell eller kanske postmodern makrostadsregion, som växer fram på grundval av den nya infrastrukturen och som byggs upp efter nätverksprinciper. Den nya infrastrukturen innefattar motorvägsnäten, flygnäten och telekommunikationsnäten och den genererar radikala skift i lokaliseringsfördelar allt eftersom nya länkar och nya nav etableras. Den kan ses som ett svar på de nya behov som uppstår, när en allt mindre del av de ekonomiska aktiviteterna har karaktär av varuhantering och en allt större del gäller informations- och kunskapshantering. De nätverksbyggda stadsregioner som börjat växa fram kan alltså i hög grad betraktas som en återspeglning av att de ekonomiska aktiviteterna ändrat karaktär i riktning mot informations- och kunskapshantering.

Betyder ovanstående argument att alla de gamla stora stadsregionerna är dömda till långsiktig kräftgång? Knappast, men alla dessa stadsregioner kommer att tvingas göra vägval som gäller inriktningen på en teknologiskt nödvändig förnyelse och revitalisering av infrastruktur och organisering av ekonomiska aktiviteter. Här handlar det inte bara om möjligheterna att restaurera gamla industri- och hamnbyggnader, att utveckla "the waterfront", att starta nya museer kring industrialismens minnen, etc. Ny infrastruktur - inte minst för kollektivtrafik - måste byggas, nya bostadsmiljöer måste skapas och gamla renoveras. En avgörande betydelse kan man tillskriva infrastrukturåtgärder som ger den stora staden slitstarka miljöer för mänsklig samvaro, kultur och kreativa experiment. Att den här vägen är möjlig visar inte minst exemplet med Glasgows utveckling under 1980-talet. Det finns emellertid ytterligare aspekter som kan läggas på förnyelsen av gamla stora stadsregioner. Invandrare och flyktingar söker sig i oproportionerligt hög grad till de etablerade stadsregionerna. Vi kan här

exempelvis notera, att andelen utlänningar i Paris har ökat påtagligt under perioden efter 1970 (Claval, 1990). Det betyder i sin tur, att om utvecklingen kan undvika eruptiva förlopp så kan de gamla stora stadsregionerna komma att fungera som de etniska och kulturella smältdegelar ur vilken kreativitet inom såväl konst, litteratur och musik som vetenskap får sin näring. Många av de gamla storstäderna kan i framtiden komma att utgöra de sant internationella miljöerna i Europa. Metropolis utvecklas i så fall till kosmopolis.

Alla stadsregioner måste för att överleva och utvecklas skapa en miljö där det nya samhällets fundamentala aktiviteter kan spira och frodas. För ett antal stora industristäder gäller att de kommer att minska i storlek samtidigt som de förnyas. I omvandlingen innefattas också en förändrad skala. Den engelska stadsregionen kring Leeds blev under perioden 1970-1985 ett exempel på hur en industridominerad urban struktur under balanserade former kan omdanas till en centralort för offentlig och privat konsumtion. Förändringen förutsatte också att befolkningskoncentrationen minskade (Macket, 1985).

6. EKONOMISK OMVANDLING I EUROPAS STADS- REGIONER

I föregående kapitel presenterades utvecklingsmönster som idag omformar Europas stadsregioner. Där behandlades en trend som benämns "avindustrialisering". Begreppet är tänkt att belysa de europeiska ländernas omvandling från industrisamhälle till tjänstesamhälle, och kan sägas vara adekvat så länge omvandlingen studeras i sysselsättningstermer. Samtidigt kan beteckningen avindustrialisering vara förledande, eftersom den kan få oss att glömma bort, att industrins betydelse som skapare av förädlingsvärden är betydligt större än vad dess sysselsättningsandel indikerar.

Räknat i sysselsättningstermer har stora delar av Europa i flera decennier genomgått en avindustrialisering som innebär, att tjänstesysselsättningen växer på bekostnad av industrisysselsättningen. Den här processen är emellertid på intet sätt avslutad, många stadsregioner har fortfarande en lång väg att gå. De präglas vanligen av en föråldrad industriprofil och/eller stor arbetslöshet. Introduktionen av tjänsteaktiviteter och kunskapsbaserad produktion har fördröjts. Trots ett starkt yttre tryck från förändringsprocesser i den internationella ekonomin, förhindra skilda rigiditeter en anpassning och förnyelse av dessa regioners aktivitetsmönster. Stadsregioner som i likhet med Dortmund i Ruhrområdet under flera decennier varit baserade på nedåtgående råvarubaserade industrier, har under lång tid lidit av sin låga attraktionskraft som lokaliseringssort för ekonomins nyare, expansiva sektorer. Cassone och Targian (1988) visar på motsvarande sätt, att problemen i stadsregionen Turin inte skiljer sig från de problem som andra stadsregioner med en lång industritradition har. Den engelska stadsregionen Leeds är ett annat exempel av detta slag. Leeds dominerades tidigare av ylleindustri och tung verkstadsindustri, men en strukturell anpassning av regionens ekonomi har förändrat dess framtida försörjningsvillkor. Den har bytt roll från en industristad till ett regionalt servicecentra. I fallet Turin står man inför möjligheten och tvånget att börja en motsvarande smärtsam omställningsprocess.

Den strukturella anpassningens förlopp är inte alltid klart synligt. Utvecklingens långsiktiga drag framträder tydligt först i ett internationellt per-

spektiv. Det räcker inte med att fastslå, att stadsregionens fysiska utveckling följer förutsägbara stadier i en livscykelprocess på det sätt som vi beskrivit i tidigare kapitel. En fördjupad insikt kräver, att man studerar de relativa förändringar som konkurrensförlopp på nationella och internationella marknader genererar. För att klargöra innebörden i en sådan ansats studerar vi den handfull stadsregioner som finns i tabell 6.1. Utvecklingen mäts här i relativt enkla termer, nämligen som takten hos substitutionen mellan den traditionella industrisektorn och den snabbt växande skaran av tjänsteaktiviteter. Även om en dylik överförenkling erbjuder mycket begränsade insikter, ger den i aggregerade termer en indikation på det teknologiska stadium som varje stadsregion uppnått och den relativa takt med vilken förskjutningen av sysselsättningsstrukturen fortskrider. Denna komparativa ögonblicksbild är ett elementärt exempel på hur det internationella perspektivet kan åskådliggöra långsiktiga förändringsförlopp. Den ger oss möjlighet att observera, att sysselsättningens omstrukturering uppvisar en förhållandevis stor variation vad gäller hastigheten. När vi i ett senare avsnitt behandlar dynamiken mer ingående, visar sig skillnaderna mellan varje stads förlopp vara påfallande stadiga över tiden.

Tabell 6.1: Sysselsättningsstrukturens omställning i några stadsregioner i Europa

Stadsregioner	År när stadsregionen blev tjänstedominerad	Förändringshastighet i % per år
San Fransisco Bay ¹⁾	1850	0,30
Chicago	1918	0,25
Amsterdam	1933	0,70
Helsingfors	1933	0,65
Melbourne	1943	0,42
Leeds	1963	1,11
Nagoya	1978	0,89
Turin ²⁾	2005 ²⁾	0,31

1) San Fransiscos ekonomi har alltid varit tjänstedominerad

2) Prognos

Källa: Batten (1985). Förändringsförloppet är beräknat med en logistisk substitutionsmodell som baseras på utvecklingen 1900-1980..

I de två exempel från USA som ingår i tabell 6.1 förefaller omstruktureringsprocessen att vara relativt långsam därför att tjänsteaktiviteterna har dominerat ekonomin ända sedan 1800-talet (i fallet San Fransisco Bay) eller under många årtionden (i fallet Chicago). En ingående analys av San Fransiscoregionen ges av Hoerter och Wiseman (1988). De porträtterar vissa utvecklingsdrag i denna region som är karakteristiska för många stora stadsregioner i USA och Europa, nämligen

- o fortlöpande decentralisering av befolkning och sysselsättning,
- o minskande sysselsättning inom tung tillverkningsindustri och växande sysselsättning inom tjänstesektorn, samt
- o förändringar i de demografiska livscyklerna som leder till en reduktion av den genomsnittliga hushållsstorleken.

Trender av detta slag är inte enbart karakteristiska för stadsregioner i USA. De har också observerats inom en mer geografiskt spridd grupp av stadsregioner lokaliserade till skilda delar av den industrialiserade världen. Dessa komparativa resultat härrör från ett internationellt samarbetsprojekt med syfte att analysera dynamiken i processer och politik i stadsregioner. Projektet initierades 1982 vid IIASA i Österrike.¹ Även andra studier förefaller att verifiera resultaten ovan. Så beskriver exempelvis Cassone och Tasgian (1988) likartade förändringsmönster i den demoekonomiska strukturen i stadsregionen Turin.

IIASA-projektet visar hur den stagnerande befolkningsutvecklingen under 1970- och 1980-talen i huvuddelen av Europa inte resulterade i ett minskat antal hushåll. Även om befolkningstillväxten avtog betydligt under de angivna årtiondena, så förblev trots detta efterfrågan på bostäder i många stadsregioner stabil eller kom rent av att öka. Detta resultat följer av den fortlöpande reduktionen av det genomsnittliga antalet personer per lägenhet

¹Korta sammanfattningar som beskriver ett urval av dessa studier, lika väl som komparativa analyser av befolkningsutvecklingen, bostadssektorn och den strukturella ekonomiska anpassningen går att finna i tidskriften *Scandinavian Housing and Planning Research* (volym 2, nr 3-4, 1985). Teoretiska metoder och modeller för den dynamiska analysen av processer i stadsregioner har presenterats i *Regional Science and Urban Economics* (volym 16, nr 1, 1986) och *Geographical Analysis* (volym 19, nr 3, 1987).

och betonar betydelsen av att studera utvecklingen av vissa nyckelparametrar. Ökade födelsetal för olika delar av Europa under 1990-talet gör, att en ny fas för bostadsefterfrågan inleds.

6.1 Produktlivscyklar och stadsregioners utveckling

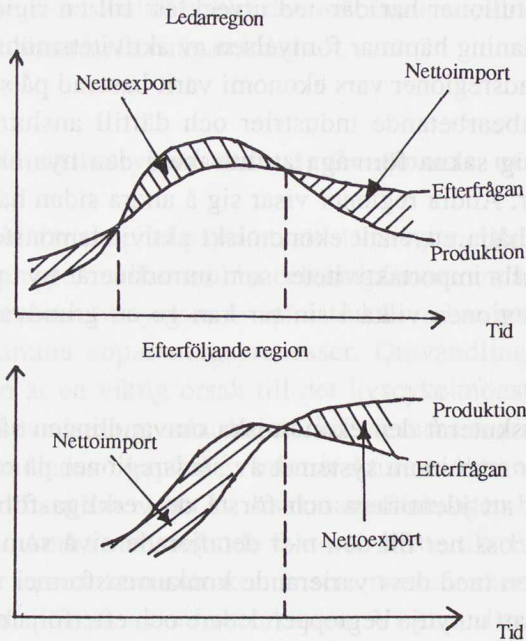
Vi har i tidigare kapitel påpekat, att stadsregioners omvandling kan förstås som ett samspel mellan snabba och långsamma anpassningsprocesser. Förändringarna och förnyelsen av infrastrukturen kan ses som typiska exempel på långsamma anpassningsprocesser. Omvandlingen av transportinfrastrukturen är en viktig orsak till det livscykelmönster för stadsregioner i form av urbanisering, suburbanisering, desurbanisering och reurbanisering som behandlades i kapitel 2. Infrastrukturens åldrande och ombyggnad är emellertid bara ena sidan av orsakssammanhangen bakom de observerade mönstren. Andra samspelande faktorer måste till. En sådan faktor är förändringar i produktionsstrukturen som normalt sker i ett snabbare tempo än förändringarna av infrastrukturen. Vi kan alltså se stadsregionernas observerade livscykelmönster som ett resultat av en ömsesidig samverkan mellan infrastrukturens långsamma anpassning och snabbare förändringar av produktionsstrukturen. Infrastrukturen kan sägas bli utsatt för fortgående påfrestningar av en ständig böljegång där produkter, produktgrupper och branscher föds, växer till, mognar och på sikt trängs tillbaka för att ersättas av nya produkter, produktgrupper och branscher.

Det är i det här sammanhanget viktigt att betona, att utvecklingen i enskilda stadsregioner inte kan ses som isolerade fenomen. De enskilda stadsregionerna utgör noder i nätverk som binder samman människor och verksamheter i nationer och regioner. Genom dessa nätverk överförs de signaler i termer av ändrade priser, efterfråge- och utbudsförhållanden, liksom ny teknik, ny kunskap, etc som med växande styrka utövar ett tryck på skilda stadsregioners näringsliv att omstrukturera de ekonomiska aktiviteterna i enlighet med förändrade konkurrensvillkor och lägesfördelar. Av erfarenhet vet vi, som påpekades i kapitel 4, att vissa stadsregioner har mindre förmåga till omstrukturering än andra. De förnyelsesvaga och anpassningströga regionerna har ofta utvecklats en extrem specialisering under tidigare

utvecklingsfaser. Den etablerade basen i form av infrastruktur, utbildningskapital och institutioner har därmed utvecklats till en rigiditet som under sekelslutets nydaning hämmar förnyelsen av aktivitetsmönstret. I all synnerhet gäller att stadsregioner vars ekonomi varit baserad på sedermera tillbakagående råvarubearbetande industrier och därtill anslutna hamnaktiviteter har visat sig sakna förmåga att attrahera den nya ekonomins expanderande sektorer. Andra regioner visar sig å andra sidan ha förmåga att långsiktigt upprätthålla ett vitalt ekonomiskt aktivitetsmönster genom livaktiga och insiktsfulla importaktiviteter som introducerar nya produkter och verksamheter i regionen vilka i sin tur kan ge en grundval för nya exportaktiviteter.

Så här långt har vi diskuterat den ekonomiska omvandlingen såväl inom enskilda stadsregioner som inom systemet av stadsregioner på en mycket aggregerad nivå. För att identifiera och förstå de verkliga förändringsagenterna måste vi ta oss ner till den mer detaljerade nivå som produktmönstret på marknaden med dess varierande konkurrensformer utgör. Ett sätt att uppnå detta är att utnyttja begreppen ledare och efterföljare som kan förknippas med en produktlivscykelns olika stadier på en konkurrenspräglad marknadsplats.

Produktcykelteorin, vars rumsliga version först utvecklades av Vernon (1966) och Hirsch (1967) hävdar, att industriella stadsregioner utvecklas på grundval av innovationer som ger upphov till nya industribranscher (bomullsindustrin i 1700-talets Lancashire, stål- och verkstadsindustri i Ruhrområdet på 1800-talet, bilar i det tidiga 1900-talets Oxford, etc.). Varje ny produkt, som kan vara både en vara och en tjänst, genomgår en initial utvecklingsfas under vilken den - efter en period av forsknings- och utvecklingsarbete (FoU) samt testning - introduceras i de mest avancerade stadsregionerna i världen. Produkten framställs vid den här tidpunkten primärt i en eller några få stadsregioner med komparativa fördelar i termer av en hög FoU-kapacitet och tillgång till arbetskraft med den nödvändiga kompetensprofilen (Karlsson, 1988). Dessa stadsregioner utgör produktcykelns ledare i en rumslig bemärkelse (se figur 6.1). Produkten exporteras efter hand till andra importerande, mindre avancerade stadsregioner.



Figur 6.1 Produktion och efterfrågan hos en ledande och en efterföljande region

Källa: Vernon (1966)

När en produkt sedan mognar i termer av processutveckling och marknadspenetration leder det efter hand till att arbetskraft ersätts med kapital. I denna fas observeras ökande produktionsvolym och avstannande sysselsättningstillväxt som slutligen följs av stagnerande produktion och fallande sysselsättning (Rothwell och Zegveld, 1981). Under en produkts mognadsfas är det produktions- istället för utvecklingskostnaderna som har störst betydelse för lokaliseringvalet. De regioner som varit "ledare" förlorar därför sina komparativa fördelar under den här processen. I all synnerhet gäller detta, som vi visar i kapitel 4, de funktionella stadsregionernas kärnor, vars höga lokalhyror driver ut standardiserad produktion som bara kan överleva i lågkostnadsmiljöer. Vad som nu inleds är en dubbel decentraliseringsprocess av det slag som vi diskuterat i tidigare kapitel. Den

baseras på såväl en direkt omlokalisering av produktion som på att produktionen växer olika snabbt i skilda delar av den ekonomiska geografien. Den första decentraliseringsprocessen följer kontiguitetsprincipen, som innebär att produktion decentraliseras från kärna till ring men också till närliggande, mer perifera stadsregioner. Den andra decentraliseringsprocessen följer nätverksprincipen där produktionen omlokaliseras till allt mindre avancerade stadsregioner och även till tätorter på landsorten, dvs efterföljande regioner på längre avstånd. Förr eller senare börjar de senare regionerna att exportera produkter till de regioner som tidigare tagit initiativ till produktionen.

Drivkrafterna bakom den beskrivna decentraliseringsprocessen är flera. Vi vill här främst peka på att företagen börjar söka efter lokaliseringar som erbjuder bättre tillgänglighet och/eller lägre arbetskrafts-, mark- och lokalkostnader när produktionens omfattning ökar, och kostnadskänsligheten blir större. Genom att produkt- och processtekniken fortlöpande standardiseras och rutiniseras över produktcykeln kan även sent industrialiserade och mindre avancerade stadsregioner likaväl som tätorter på landsbygden efter hand konkurrera framgångsrikt med tidigare ledande regioner om tillverkningen av mognande produkter. I detta skede är efterföljarnas lägre FoU-kapacitet och sämre tillgång på kvalificerad arbetskraft inte något hinder.

Produktcykelns förlopp och utvecklingstakt är för en specifik produkt beroende på huruvida kunderna är engångskunder eller repetitiva kunder, samt om och när substitut börjar uppträda på marknaden. Generellt gäller att en produktcykel omfattar både en substitution mellan gamla och nya produkter och en rumslig substitution. Den senare består i en gradvis omflyttning av standardiserad produktion till regioner med fördelaktiga lägeskostnader. Förloppet fortskrider som en kombinerad och ömsesidigt beroende process. Den rumsliga eller geografiska delen av förloppet har följande kännetecken:

1. När teknologin förbättras (genom processutveckling) och kunskaperna om teknologin sprids blir det successivt lättare att replikera den i andra
2. lokaliseringar. Med ökande skala och en härtill hörande teknologisk

mognad reduceras produktionskostnaderna. Produkten har nu blivit standardiserad och nya produktionsenheter kan därför placeras närmare avlägsna marknader. På det här stadiet, när produktionstekniken har blivit automatiserad och standardiserad, blir det lönsamt att flytta ut produktionen till tidigare mindre gynnsamma lokaliseringar.

På detta sätt förutsäger teorin en hierarki av komparativa fördelar i tiden och i rummet och en sekventiell omlokalisering för en given typ av produkt (Andersson och Johansson, 1984). Teorin ger också ett övertygande resonemang kring en process där specifika delar av näringslivet i en stadsregion utvecklas från innovativ ungdom till borttynande ålderdom. Via en eller flera långa utvecklingsvägar kan stadsregioner som helhet genomlöpa sådana föråldringsprocesser (van Duijn, 1983; Freeman, 1984, ed.).

Den process som startats av den ursprungliga, innovationsledda tillväxten tenderar att leda till en successiv decentralisering - först av människor och sedan av arbetstillfällen. En sådan utveckling förutsätter, att den nödvändiga infrastrukturen finns till hands. Det välstånd som följer med de höga vinsterna och lönerna under expansionsfaser, när en region åtnjuter monopolliknande försteg vad gäller produktionskunskaperna, har visat sig leda till en snabb suburbanisering. En annan följd av expansionen är uppbygandet av centrala, kommersiella komplex med både producent- och konsumenttjänster som tränger ut befolkningen från centrala bostadsområden. Sålunda gäller, att en innovativ, växande stadsregion också är en stadsregion stadd i decentralisering. Om denna stadsregion dessutom är omgiven av mindre orter i ett större system av näranslutna områden, utgör detta en förklaring till varför decentraliseringen efterhand går in i ett stadium med befolkningsminskning. Detta stadium kan mycket väl inträffa när förloppet nått så långt att den ursprungligen innovativa stadsregionens konkurrenskraft börjat urholkas.

6.2 En modell för att analysera strukturella förändringar

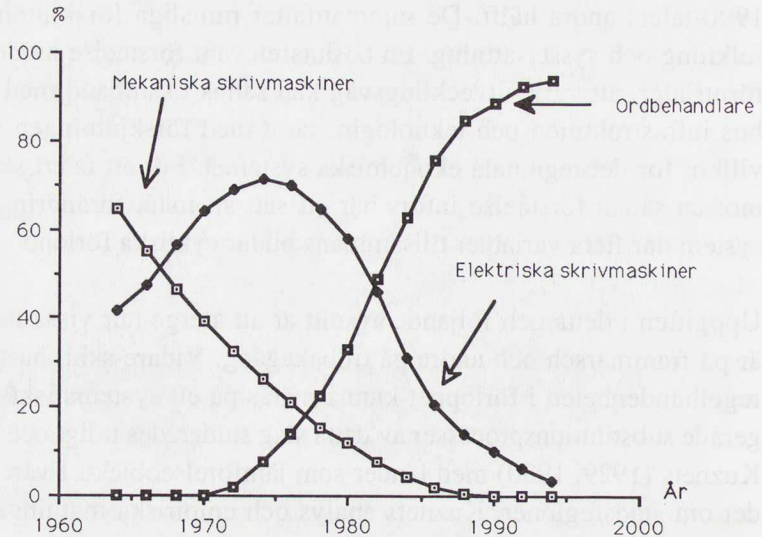
De populära livscykelbegreppen urbanisering, avurbanisering och återurbanisering som presenterats i tidigare kapitel utgör främst en ram för att

ordna och generalisera observationer av stadsutvecklingen i Europa under 1900-talets andra hälft. De sammanfattar rumsliga förskjutningar av befolkning och sysselsättning. En beslutsrelevant förståelse av dessa förlopp förutsätter, att varje utvecklingsväg kan sättas i samband med egenskaper hos infrastrukturen och teknologin, samt med förskjutningen i dessa basvillkor för det regionala ekonomiska systemet. För att ta ett steg på vägen mot en sådan förståelse införs här ett sätt att mäta förändringstakten hos system där flera variabler tillsammans bildar cykliska förlopp.

Uppgiften i detta och följande avsnitt är att återge hur vissa näringsgrenar är på frammarsch och andra på tillbakagång. Vidare skall hastigheten och regelbundenheten i förloppet kunna mätas på ett systematiskt sätt. Aggregerade substitutionsprocesser av detta slag studerades tidigt och ingående av Kuznets (1929, 1930) med länder som jämförelseobjekt. I vårt fall handlar det om stadsregioner. Kuznets analys och empiriska mätningar har under senare årtionden kommit att uppfattas som aggregerade produktcykler, dvs en sammanslagning av många enskilda introduktionsförlopp som äger rum i samspel med ett likaledes stort antal utfasningsprocesser för produkter.

Ovanstående utgångspunkt har ett särskilt intresse. Den mätmetod som används i det följande för aggregerade och relativt långsamma substitutionsprocesser avseende sektorer, är identisk med den metod som ger bäst anpassning för de cykliska förloppen, när enskilda produktgrupper är observationsenheter. I figur 6.2. illustreras ett sådant sekventiellt förlopp i Sverige, där mekaniska skrivmaskiner ersätts av elektriska som i sin tur substitueras bort av ordbehandlingsmaskiner. De observerade förloppen illustrerar den typiska S-formen för de processer vi avser att mäta.

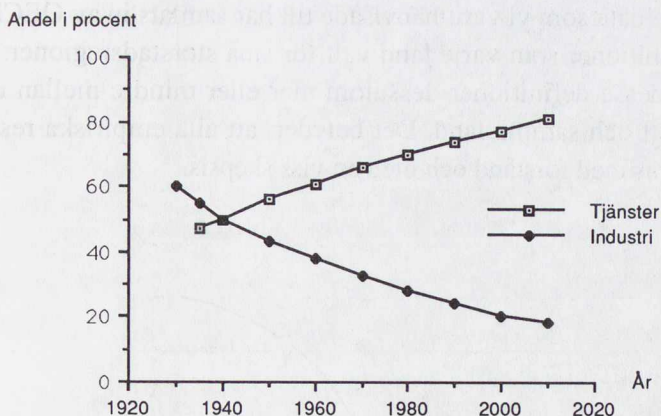
Ett exempel på hur ovanstående modell kan tillämpas för att beskriva den ekonomiska utvecklingen i städer ges i figur 6.3. Där återges för storstadsregionen Melbourne hur andelen sysselsatta i tjänste- och informationsaktiviteter gradvis har vuxit på bekostnad av den arbetskraft som är verksam inom industri och annan varuhantering. Vid analys av detta slag kan man med fördel ställa frågor av följande slag:



Figur 6.2 Produktcykler för skrivutrustning

Källa: (Larsson, 1985)

- o Vid vilken tidpunkt har den växande sektorn uppnått eller kommer att uppnå nivån femtio procent? Denna tidpunkt kallas ofta dominansnivå. I figur 6.3 utgör 1940 dominansår för tjänsteaktiviteterna i Melbourne.
- o Hur snabb är öknings-, respektive nedgångstakten i ett förlopp där vissa sektorer får ökad andel och därmed substituerar bort andra tillbakagående sektorer?
- o Hur kan man rangordna stadsregioner med avseende på hur långt de kommit i en generellt giltig förändringsprocess? I figur 6.4 åskådliggörs hur olika stadsregioner i världen kan ordnas som ledare och efterföljare med avseende på andelen sysselsatta utanför de varuhanterande verksamheterna.



Figur 6.3 Andelen sysselsatta i tjänste- och industrisektorn i Melbourneregionen

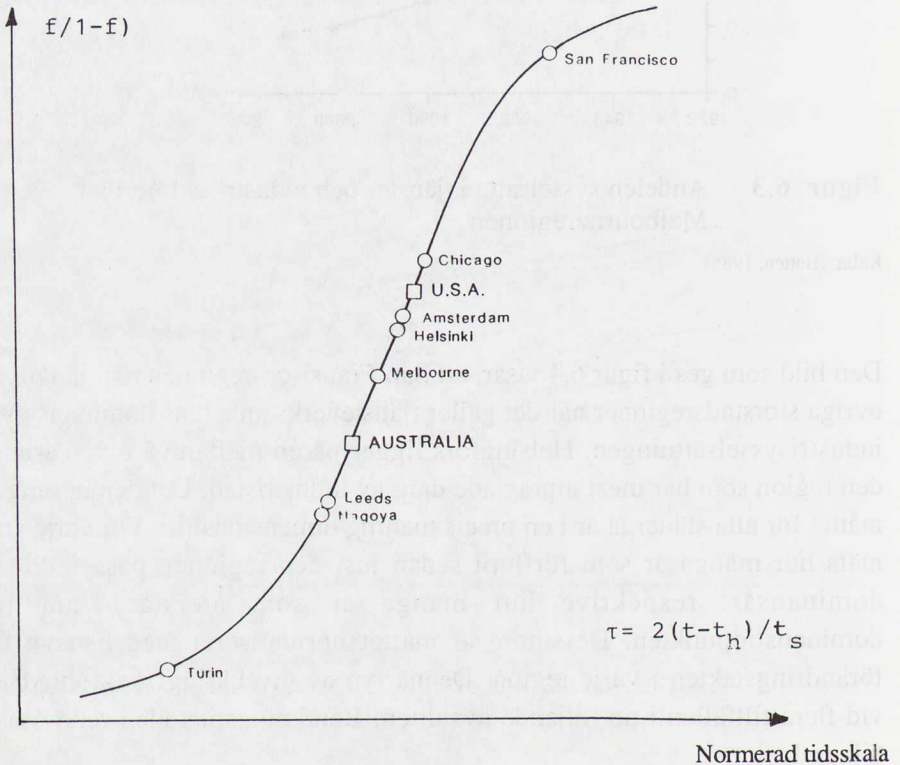
Källa: (Batten, 1985)

Den bild som ges i figur 6.4 visar, att San Fransisco-regionen nått längre än övriga storstadsregioner när det gäller tjänsteverksamhetens dominans över industrissysselsättningen. Helsingfors ligger på en mellanivå och Turin är den region som har mest utpräglade drag av industristad. Det gemensamma måttet för alla städerna är i en precis mening dimensionslöst. För varje stad mäts hur många år som förflutit sedan just den regionen passerade sitt dominansår, respektive hur många år som återstår fram till dominanstidpunkten. Dessutom är måttet normaliserat med hänsyn till förändringstakten i varje region. Denna typ av utvecklingskala utnyttjas vid flera tillfällen i de följande avsnitten. Beräkningsmetoden redovisas i bilaga 1.

6.3 Ekonomisk strukturförändring bland Europas storstadsregioner

I detta avsnitt tillämpas den beskrivningsmodell som presenterades i den närmast föregående texten. Vi gör det med en erinran om de många empiriska problem som aktualiseras vid en jämförelse av stadsregioner i

olika länder. De data som vi varit hänvisade till har samlats in av OECD på basis av de definitioner som varje land valt för sina storstadsregioner. Inte sällan varierar dessa definitioner dessutom mer eller mindre mellan olika tidpunkter för ett och samma land. Det betyder, att alla empiriska resultat måste konsumeras med förstånd och med en viss skepsis.

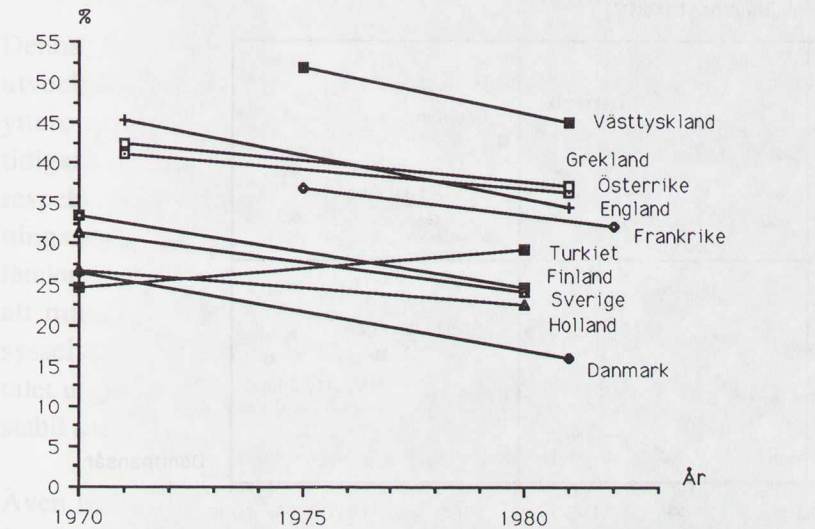


Figur 6.4 Rangordning av stadsregioner på en utvecklingsskala med avseende på tjänstesektorns relativa storlek.

Källa: (Batten och Johansson, 1989)

I detta avsnitt behandlas summan av varje lands storstadsregioner som en observationsenhet. I ett efterföljande avsnitt studeras utvecklingen i ett

urval av enskilda stadsregioner på en mer disaggregerad nivå. Figur 6.5 visar för alla storstadsregionerna i tio OECD-länder i Europa, hur andelen sysselsatta inom tillverkningsindustrin har utvecklats från tidigt 70-tal till tidigt 80-tal. Med undantag för Turkiet så har denna andel fallit under den aktuella perioden, vilket betyder att avindustrialisering har varit den dominerande trenden i Europas storstadsregioner under 1970-talet. Denna process har emellertid, som vi skall se, nått olika långt och gått olika snabbt i skilda länder. Det finns också intressanta grupperingar av länder med likartat förändringsmönster.



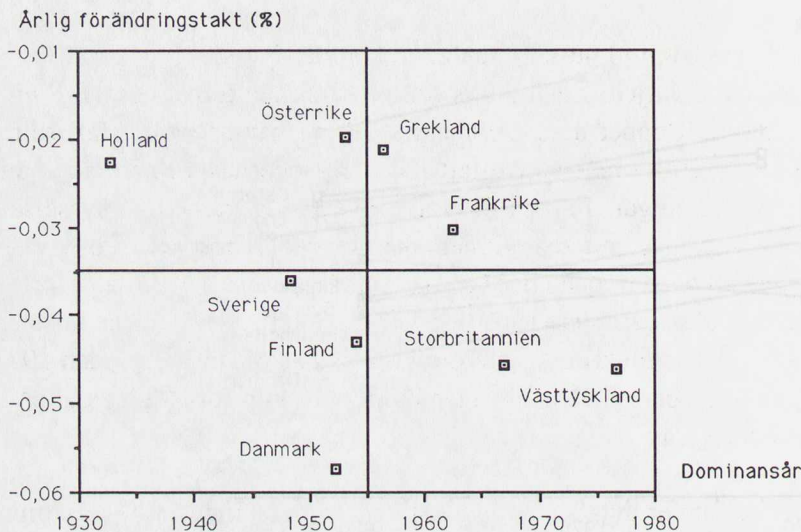
Figur 6.5 Andelen industrisysselsatta i respektive lands storstadsregioner

Källa: (OECD:1988)

Informationen i figur 6.5 kan tydliggöras med den teknik som utnyttjas i nästföljande figur. Där korstabuleras förändrings- eller omvandlingstakten mot när dominansåret inträdde för varje lands storstadsregioner. En ledande position i omvandlingen innebär att dominansåret ligger tidigt, vilket konkret betyder att industrisysselsättningen upphörde att omfatta 50 procent före 1955. Bland ledande länder i denna mening utmärker sig de tre nordiska länderna Sverige, Danmark och Finland med en snabb omvand-

lingstakt. En ledarposition intas också av de två små nationerna Österrike och Nederländerna. De senare präglas dock av en långsam omvandlingstakt för näringslivet i sina storstadsregioner.

Figur 6.6 visar, att det går en skiljelinje mellan städer i de stora länderna i förhållande till de små. De senare framträder som föregångare i storstadsregionernas avindustrialisering. De eftersläpande storstadsregionerna återfinns istället i Storbritannien, Västtyskland och Frankrike. I det sistnämnda landet har dessutom omvandlingstakten förblivit låg.



Figur 6.6 Omvandlingstakt och dominansår för avindustrialiseringen i olika länders storstadsregioner

Källa: Bearbetning av data från OECD (1988)

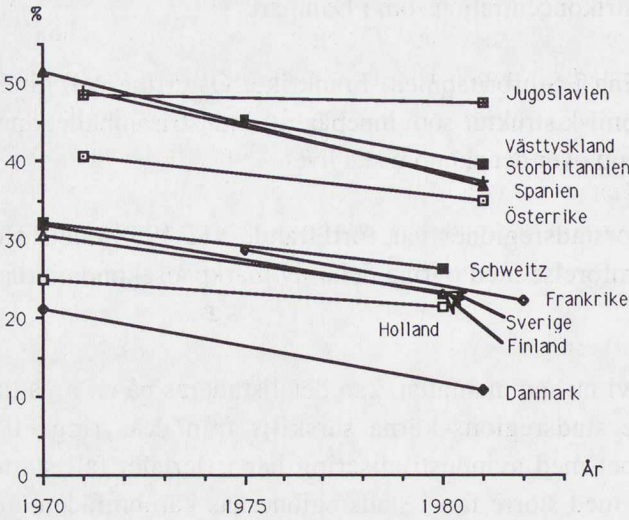
Helhetsbilden för utvecklingen av industrisysselsättningen i storstadsregionerna innebär följande:

- o I Danmark har industrikoncentrationen gått ned till en mycket låg nivå.

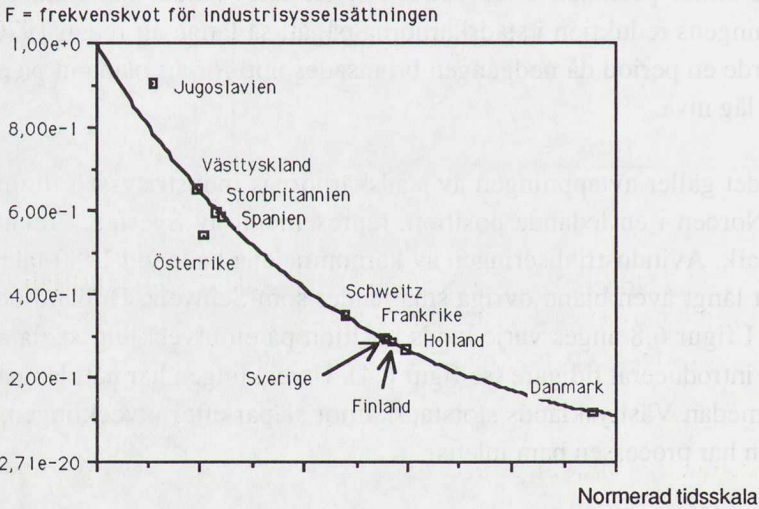
- o I Sverige, Finland och Nederländerna närmar sig storstadsregionerna samma låga industrikoncentration som i Danmark.
- o Storstadsregionerna i Storbritannien, Frankrike, Österrike och Grekland har en ekonomisk struktur som innebär, att industrisamhället ännu inte släppt sitt grepp över det ekonomiska livet.
- o Västtysklands storstadsregioner var fortfarande vid 1980-talets slut fabriksstäder i jämförelse med övriga delar av marknadsekonomierna i Europa.

Denna process, som vi nu sammanfattat, kan detaljstuderas på en nivå där utvecklingen i varje stadsregions kärna särskiljs från dess ring eller ytterområde. Förloppet med avindustrialisering har i flertalet fall startat tidigare och ägt rum med större fart i stadsregionernas kärnområden än i respektive stadsringar. Figur 6.7 visar tillverkningsindustrins sysselsättningsandel i alla storstadsregioners kärnområden för elva europeiska länder. Den allmänna trenden har varit att andelen industrissysselsatta fortsatt att minska under perioden 1969-1981. För flertalet länder har industrissysselsättningsreduktion i stadskärnorna pågått så länge att redan 1970-talet utgjorde en period då nedgången bromsades upp för att plana ut på en stabil men låg nivå.

Även när det gäller avtappningen av stadskärnornas industrissysselsättning återfinns Norden i en ledande position, representerat av Sverige, Finland och Danmark. Avindustrialiseringen av kärnområdena hade vid 1980-talets början nått långt även bland övriga små länder som Schweiz, Holland och Österrike. I figur 6.8 anges varje lands position på en utvecklingsskala av det slag vi introducerat tidigare (se figur 6.4). Utvecklingen har nått längst i Danmark medan Västtysklands storstadskärnor släpar efter utvecklingen. I Jugoslavien har processen bara inletts.



Figur 6.7 Sysselsatta inom tillverkningsindustrin i storstadskärnor
Källa: OECD (1988)

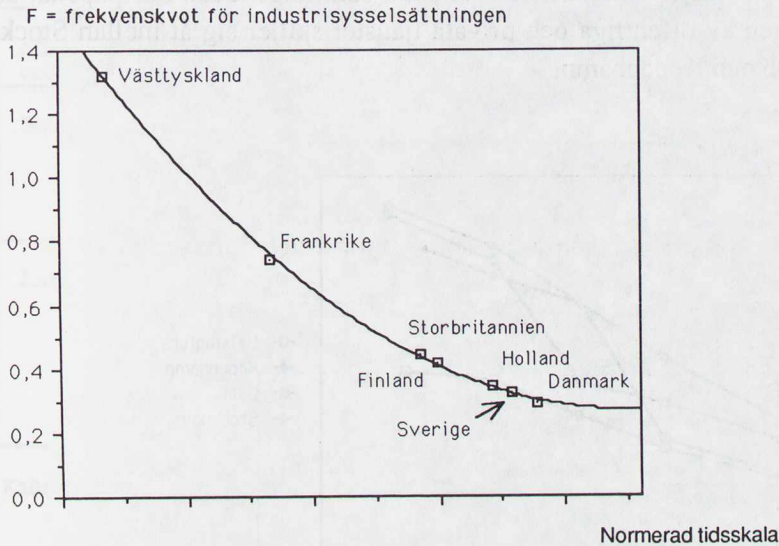


F = Andelen industrisysselsatta dividerad med andelen sysselsatta i övriga näringar

Figur 6.8 Olika länders relativa position på en skala för avindustrialisering av storstadskärnor

Källa: Bearbetning av data från OECD (1988)

Den analys av storstadskärnor som vi gjort kan upprepas för samma storstäders ringområden. En sådan upprepning visar, att avindustrialiseringen satt igång senare i stadsringarna. Processen är samtidigt snabbare i ringområdena än i storstadskärnorna. Bland de städer vi behandlat tidigare är nedgången av industrisysselsättning markerad för perioden 1970 till 1981 - med ett undantag. Det senare är Österrike. Där sker en tillväxt av andelen industrisysselsatta i ringområdena. I övrigt gäller att även i storstadsringarna har avindustrialiseringen kommit längst bland Europas mindre länder.



Figur 6.9 Olika länders relativa position på en skala för avindustrialiseringen av storstädernas ringområden

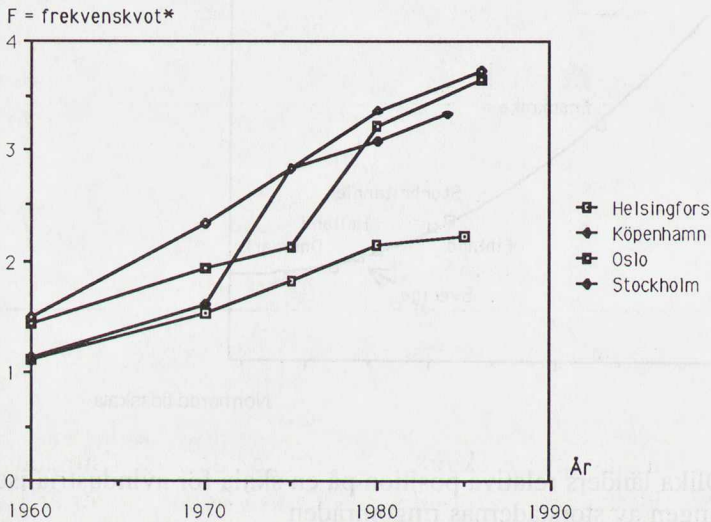
Källa: Bearbetning av data från OECD (1988)

6.4 Storstädernas omvandling till centra för tjänsteproduktion

I föregående avsnitt beskrivs avindustrialiseringens process i Europas storstadsregioner. Avindustrialiseringen i storstäderna speglar i hög grad deras omvandling till centra för tjänsteproduktion. Genom att studera utvecklin-

gen i flera storstadsregioner försöker vi i detta avsnitt ge en bild av tjänstesektorns ökade betydelse. Grundläggande samband som styr utvecklingsförloppen i stadsregionerna blir också tydligare med detta angreppssätt.

Till vårt förfogande har vi observationer från 16 stadsregioner i Europa. För flera av dessa är observationstillfällena glesa. Vi kan därför starta med det bästa vi har: Observationer från Helsingfors-, Köpenhamns-, Oslo- och Stockholmsregionerna. Tjänstesektorns penetration i de nordiska huvudstäderna åskådliggörs i figur 6.10. Helsingfors släpar tydligt efter de övriga som i sin tur följer varandra väl. Vi skall samtidigt redan här påpeka, att blandningen av offentliga och privata tjänster skiljer sig åt mellan Stockholm, Oslo och Köpenhamn.



* F = andelen sysselsatta i tjänstesektorn dividerad med andelen sysselsatta i övriga sektorer.

Figur 6.10 Tjänstesektorns penetration i Nordens huvudstadsregioner

Källa: NordREFO (1989)

Från utvecklingen i Norden förflyttar vi intresset till de 16 stadsregionerna i Europa som ingår i tabell 6.2. Tabellen klassificerar regionerna i termer av (i) tidigt och sent dominansår, och (ii) snabb respektive långsam föränd-

ringstakt. Regioner med tidigt dominansår kan ges beteckningen ledare. Det är bland de små länderna i nordvästra Europa som vi hittar ledare med snabb utvecklingstakt. Bortser vi från Helsingfors och Dublin återfinns samtliga ledare med långsam introduktionstakt för tjänstesektorn i sydvästra Europa. Vänder vi istället blicken mot typiska industriregioner som Lille och Glasgow framträder en grupp med tydlig eftersläpning kombinerad med snabb omvandlingstakt från 1970-talets början.

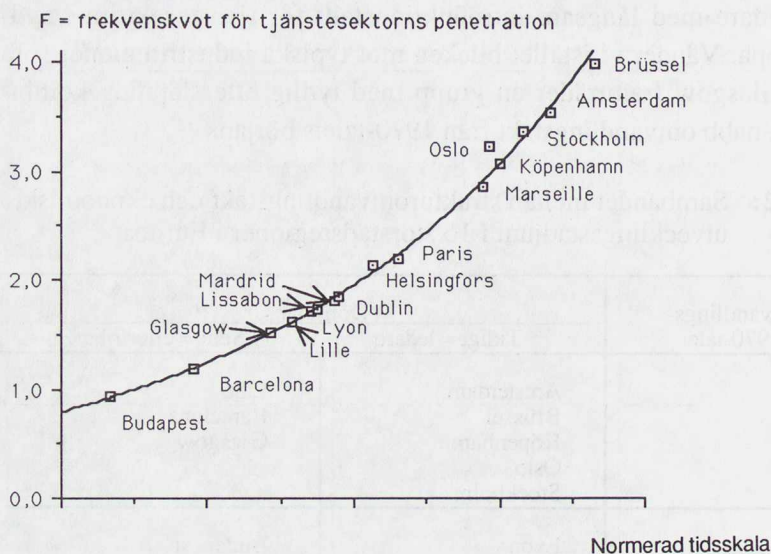
Tabell 6.2: Sambandet mellan strukturomvandlingstakt och ekonomiskt utvecklingsstadium i 16 storstadsregioner i Europa

Strukturomvandlings- takt under 1970-talet	Dominansår	
	Tidigt = ledare	Sent = efterföljare
Snabb	Amsterdam Brüssel Köpenhamn Oslo Stockholm	Lille Barcelona Glasgow
Långsam	Lyon Dublin Madrid Helsingfors Paris Marseille Lissabon	Budapest

Källa: Egna bearbetningar av data från Cities (1988) samt NordREFO (1989)

En sammanställning av tjänstesektorns inträngande i de 16 stadsregionerna på en normerad tidsskala ger den bild som återges i figur 6.11 för år 1980. Friedrichs och Kiehl (1985) har angivit 64 procents sysselsättning inom tjänstesektorn som en tröskel för vad de kallar den postindustriella staden. Detta motsvarar värdet 1.8 på F-axeln i figuren. Om vi accepterar detta tröskelvärde innehåller figuren åtta storstadsregioner (Brüssel, Amsterdam, Stockholm, Oslo, Köpenhamn, Marseille, Paris och Helsingfors) som 1980 passerat gränsen in i den postindustriella epoken. Det kan noteras, att samtliga dessa städer med undantag för Marseille och Paris är huvudstäder i små länder i nordvästeuropa. Två stadsregioner, Dublin och Madrid, stod år 1980 på gränsen till den postindustriella eran. Övriga stadsregioner låg

fortfarande under det angivna tröskelvärdet. I all synnerhet gällde detta Barcelona och Budapest.



Figur 6.11 Stadsregioners relativa position på en utvecklingskala för tjänstenäringarnas andel av sysselsättningen i varje region.

Källa: Beräkningar av data från Cities (1988) och NordREFO (1989)

I tabell 6.3 utvidgas kretsen av städer till 38 funktionella stadsregioner i Europa. Tabellen återger på nytt tjänstenäringarnas penetration i regionernas ekonomiska system. Samtliga engelska städer är tidiga i omvandlingsprocessen vilket betyder att tjänstenäringen kom att omfatta mer än hälften av respektive stadsregions sysselsättning på ett tidigt stadium. Tabellen visar också, att samtliga tyska stadsregioner haft en långsam omvandlingstakt. Vidare innehåller tabellen en stor grupp spanska städer med en eftersläpande introduktion av tjänstenäringar, där introduktionstakten fortfarande var långsam under 1970-talet. För Beneluxländerna och huvuddelen av de italienska stadsregionerna gäller det omvända: Introduktionen hade 1980 avancerat långt och fortgick i fortsatt snabb takt.

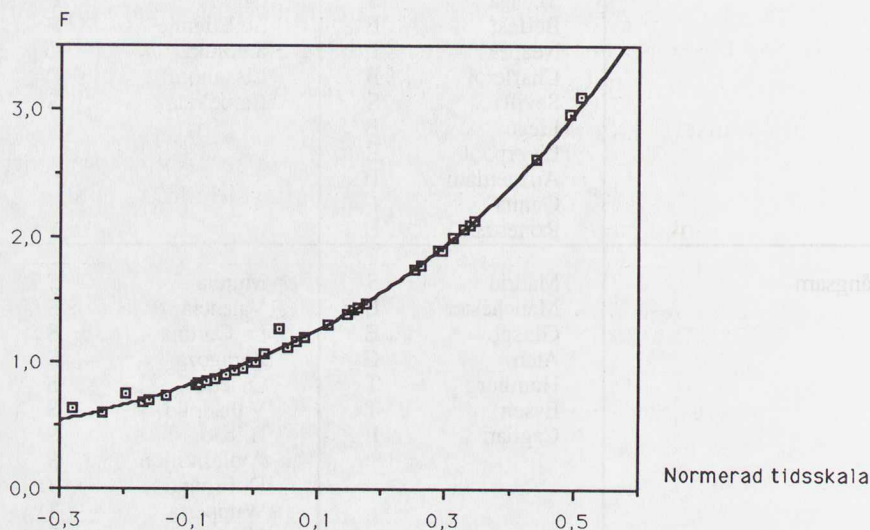
Tabell 6.3: Omvandlingstakt och dominansnivå för tjänstenäringsarna i 38 europeiska stadsregioner

Strukturomvandlings- takt under 1970-talet	Dominansår				
	Tidigt = ledare		Sent = efterföljare		
Snabb	Catania	I	Granada	S	
	Cosenza	I	Turin	I	
	Malaga	S	Oporto	P	
	Belfast	E	St. Etienne	F	
	Neapel	I	Saloniki	G	
	Charleroi	B	Lissabon	P	
	Sevilla	S	Barcelona	S	
	Liège	B			
	Liverpool	E			
	Amsterdam	H			
	Genua	I			
	Rotterdam	H			
	Långsam	Madrid	S	Murcia	S
		Manchester	E	Valencia	S
Glasgow		E	La Coruna	S	
Aten		G	Zaragoza	S	
Hamburg		T	Oviedo	S	
Essen		T	Valladolid	S	
Cagliari		I	Bilbao	S	
			Aviles/Gijon	S	
			Dortmund	T	
			Wuppertal	T	
			Vigo	S	
			Bochum	T	

Källa: Egna bearbetningar på grundval av data från en databas vid University of Reading
 B = Belgien; E = England; F = Frankrike; G = Grekland; H = Holland; I = Italien; S = Spanien,
 T = Västtyskland

Det angreppssätt som utnyttjats hittills för att återge mönster för struktur-
 omvandlingen av Europas städer förutsätter, att den grundläggande utveck-
 lingsprocessen är densamma i alla länder och i varje stadsregion med
 samma position i respektive lands ekonomiska system. Det enda som enligt
 beskrivningsmodellen skiljer sig åt är vid vilken tidpunkt processen inleds
 och hur snabbt den går. Denna typ av "enkelriktade" historiska utvecklings-
 processer brukar ofta kritiseras för att den gör våld på verkligheten och
 tillskriver historien sammanhang som egentligen inte kan beläggas. Det
 finns alltid anledning att ställa sig frågor av detta slag. Det enhetliga

mönster som utbildas för de 38 europeiska funktionella stadsregionerna är emellertid ett starkt argument för att återge stadsutvecklingen i Europas marknadsekonomier på det sätt vi gjort. I stort sett ligger alla observationer i figur 6.12 på samma utvecklingsbana. Det betyder att vår beskrivningsmodell fångar in hela förändringsprocessen och förklarar en avgörande del av spridningen i den utnyttjade datamängden.



Figur 6.12 Utvecklingsbana för tjänstesektorns penetration i 38 europeiska stadsregioners ekonomiska system

Källa: Se tabell 6.3

6.5 Observerade samband i omvandlingsprocessen

I vilken grad sammanhänger stadsregionernas omvandling med deras befolkningsutveckling? I tabell 6.4 belyses denna fråga med hjälp av två estimerade ekvationer. Den första beskriver sambandet mellan varje regions position på skalan för befolkningsutveckling och på skalan för tjänstesektorns utveckling. Den positiva koefficienten för detta samband i tabellen betyder, att de stadsregioner som varit ledande i processen att introducera tjänstenärings har haft en starkare befolkningsminskning

under perioden 1971-1981 än övriga stadsregioner. Skattningar visar att tjänstesektorns utveckling haft ett signifikant inflytande på befolkningsutvecklingen. Det låga R²-värdet visar samtidigt att andra faktorer också har betydelse.

Det andra sambandet gäller andelen sysselsatta i tjänstenäringsar 1981 och befolkningsutvecklingen. Ekvationen anger hur befolkningstillväxten tenderar att vara lägre ju högre andelen sysselsatta i tjänstenäringsar var. Detta fenomen kan formuleras på följande sätt: Stadsregioner som vid 1980-talets inledning hade inlett sin postindustriella fas hade samtidigt genomgått en period med minskad befolkningsstorlek.

Tabell 6.4: Ekonomisk omvandling och befolkningsförändring i 40 funktionella stadsregioner i Europa

VARIABEL SOM FÖRKLARAR BEFOLKNINGSUTVECKLINGEN	PARAMETER	t-VÄRDE	R ² (adj)
Dominansår för sysselsättningen i tjänstenäringsar	0,05	3,9	0,3
Andelen sysselsatta i tjänsteverksamhet	-1,2	3,4	0,2

Källa: Se tabell 6.3

Arbetslösheten har förblivit hög i större delen av Europa sedan 1970-talets början. Den har därtill uppvisat stora regionala variationer. I tabell 6.4 behandlas arbetslöshetens ökning under perioden 1971-1981. I vilken grad har den ekonomiska omvandlingen lyckats dämpa ökningen av antalet arbetslösa? Har snabb omvandling betytt att arbetslösheten kunnat hållas tillbaka, jämfört med de fall där omvandlingen ägt rum i ett stillsammare tempo? Resultatet av den statistiska analysen framgår av tabell 6.5. Skattningen är gjord med ett förhållandevis litet antal observationer. De estimate sambanden bör med andra ord tolkas med försiktighet. Med denna varning i bakhuvudet kan vi avläsa sambandet i tabellen. Det är ett tydligt mönster som gäller för de 16 stadsregionerna: Ju snabbare tillverkningsindustrins sysselsättningsandel har minskat, desto mindre har ökningen av

arbetslösheten varit. Läger man samman informationen i tabellerna 6.4 och 6.5 framträder följande intressanta mönster:

- o I stadsregioner där tjänstenäringarna har ökat på tillverkningsindustrins bekostnad kan man observera (i) en minskad befolkning, och (ii) en lägre arbetslöshetsökning eller minskad arbetslöshet.
- o I stadsregioner där tjänstenäringarna har växt till i ett långsamt tempo har befolkningen inte visat samma befolkningsminskning som genomsnittet. Samtidigt har arbetslösheten stigit snabbare än för genomsnittet.

Tabell 6.5: Arbetslöshetens ökning och ekonomisk omvandling i 16 europeiska stadsregioner

ARBETSLÖSHETENS FÖRÄNDRING SOM FUNKTION AV
TILLVERKNINGSINDUSTRINS SYSSÄTTNINGSREDUKTION

Parametervärde	93,5
t-värde	2,7
R ² (adj)	0,4

Källa: Se tabell 6.3

Arbetslösheten är bara en indikator på en stadsregions tillstånd eller hälsa. Cheshire och Hay (1989) har experimenterat med olika sammanvägningar av variabler för att kunna formulera ett problemindex som sammanfattar tillståndet i en stadsregion. De viktigaste faktorerna i detta index utgörs av nivå och ändringstakt hos variablerna

- arbetslöshet,
- nettomigration,
- attraktionsindex som sammanfattar kvaliteten hos hotellrum mm.

Tabell 6.6 sammanfattar problemindexets samvariation med befolkningsutvecklingen 1971-1981 för 113 funktionella stadsregioner i Europa. I tabellen anges för varje land hur många stadsregioner som uppfyller de olika kombinationerna av problemnivå och demografiska förändringar.

Tabell 6.6: Befolkningsförändring 1971-1981 korstabulerad mot problemindex i 113 europeiska stadsregioner

Befolkningsutveckling 1971-1981	Problemindex			
	Låga värden	Höga värden		
Ökning	Frankrike	12	Spanien	11
	Spanien	5	Frankrike	5
	Västtyskland	5	Italien	4
	England	1	Holland	2
	Belgien	1	Irland	1
	Portugal	1	Portugal	1
Minskning	Västtyskland	15	England	18
	Italien	5	Västtyskland	8
	England	2	Italien	5
	Frankrike	1	Frankrike	4
	Belgien	1	Belgien	2
	Danmark	1	Holland	1
	Holland	1		

Källa: Bearbetning av Cheshire och Hay (1989)

Redan en snabb besiktning av tabell 6.6 visar, att för varje fält i fyrfältsdiagrammet finns ett dominerande land, som utan jämförelse visar upp flest observationer i just det fältet, se tabell 6.7. Innan vi skärskådar det fenomenet är följande observationer särskilt intressanta att göra:

- o Västtyskland är det land som har särklassigt flest stadsregioner med ett lågt värde på sina respektive problemindex.
- o För Englands del har nästan alla stadsregioner ett högt värde på sitt problemindex. Det gäller hela 18 engelska städer.

En kombination av ett problemindex med högt värde och befolkningsökning återfinns för Spanien. Samma anhopning av städer med högt problemindex kännetecknar England, men där i kombination med befolkningsminskning. Låga värden på problemindikatorn präglar tyska och franska städer. I det första fallet är indexvärdena låga i kombination med befolkningsminskning. För Frankrike kombineras de låga indexvärdena med tillväxt i befolkningen. De italienska stadsregionerna liksom regionerna i

Beneluxområdet har ett mönster där städerna fördelar sig jämnt mellan de fyra kategorierna.

Tabell 6.7: Fyra nationella profiler bland Europas stadsregioner 1971-1981

	LÅGT PROBLEMINDEX	HÖGT PROBLEMINDEX
BEFOLKNINGSÖKNING	Frankrike (55%)	Spanien (69%)
BEFOLKNINGSMINSKN.	Västtyskland (54%)	England (86%)

Anm.: Inom parentes anges hur stor andel av respektive lands stadsregioner som tillhör den angivna kategorin.

Källa: Se tabell 6.6

Ytterligare en sammanfattande observation är möjlig att göra. Kategorin med höga värden på problemindexet i kombination med befolkningsminskning har en påfallande stor representation av städer med historisk förankring i kolindustri och hamnaktiviteter. Kategorin som har lågt problemindex samtidigt som befolkningen minskar omfattar främst huvudstäder i småländer samt regionala huvudstäder.

7. STADSREGIONERS EKONOMISKA VITALITET - FÖRKLARINGSMÖNSTER

En stor del av den internationella litteraturen i stadsekonomi, stadsgeografi och stadsplanering har under de senaste årtiondena ägnats åt frågor om städernas tillbakagång och andra former av urbana problem. Vi har i tidigare kapitel endast i begränsad omfattning refererat till denna litteratur, bl.a. av det skälet att den ofta tenderar att ge en ganska ensidig bild av stadsregionernas utveckling i Europa. Helt går det dock inte att undvika denna diskussion och vi skall i detta kapitel anknyta till en del arbeten som gjorts för att ta fram och testa indikatorer för vad som skulle kunna kallas stadsregioners "hälsa".

Syftet med detta avslutande kapitel är att belysa utvecklingstendenserna hos Europas stadsregioner ur en synvinkel som delvis förmår sammanfatta flera tidigare observationer. Vi presenterar först en bild av städernas ekonomiska aktivitet och utvecklingsriktning och diskuterar vad denna bild implicerar. Kapitlet fortsätter med en diskussion av några drivkrafter bakom det förändringsmönster som kan registreras.

Att finna lämpliga indikatorer för stadsregioners hälsa eller vitalitet är naturligtvis ingen enkel uppgift. I praktiken hämmas den dessutom av bristen på internationellt jämförbar statistik. Om man önskar arbeta med en sammanvägd huvudindikator så tillkommer problemet om vilka vikter som de olika delindikatorerna skall tilldelas. Försök med att väga samman olika delindikatorer till en gemensam indikator har, som vi redovisade i kapitel 6, gjorts i Cheshire och Hay (1989). En styrka med deras arbete är att de utgår från konsistent definierade funktionella stadsregioner. Cheshire och Hay laborerar bl.a. med följande delindikatorer som tillsammans anger en stadsregions ekonomiska tillstånd:

- o nettomigration
- o arbetslöshetskvoten
- o attraktionsgraden (mätt som tillgången på kvalitetsviktade hotellrum)
- o förändringen i attraktionsgraden
- o regional BNP/capita

I den analys som gjordes av Cheshire och Hay visade det sig, att experimenter med olika kombinationer av ovanstående variabler och variationer i viktningen av dem gav relativt konsistenta och robusta resultat. Den huvudindikator som är utgångspunkt för den fortsatta diskussionen i detta kapitel bygger på en sammanvägning av de tre första variablerna. De resultat som redovisas skall betraktas som tentativa. Vidare är materialet inte helt konsistent. Därför bör resultaten tolkas med försiktighet. Samtidigt gäller emellertid, att observationerna i hög grad är tankeväckande och därmed en fruktbar utgångspunkt för fortsatta analyser och politikdiskussioner.

7.1 Tillstånd och utveckling i Europas stadsregioner

I detta avsnitt utnyttjas den av Cheshire och Hay (1989) utvecklade huvudindikator för att beskriva det ekonomiska tillståndet och vitaliteten hos 117 stadsregioner inom EG. Vi börjar med att studera utvecklingen under 1970-talet och fortsätter därefter med utvecklingen under 1980-talet. Därmed blir det möjligt att belysa en rad intressanta förskjutningar i utvecklingsmönstren som skett mellan de båda decennierna. Tabell 7.1 ställer förändringarna av stadsregionernas vitalitet under 1970-talet i relation till deras tillstånd 1981. Resultaten redovisas i sammanfattad form i tabell 7.2 där intresset riktas mot skillnader mellan olika länder.

Tabellerna 7.1 och 7.2 återspeglar vissa rumsliga mönster som kan vara värda att observera. I det följande ges en kommentar till var och en av tabellernas fyra grupper. Den första gruppen rymmer de stadsregioner vars tillstånd mellan 1971 och 1981 utvecklades bättre än medianen och som 1981 därtill hade ett bättre läge än medianen. Hela 75 procent av städerna i denna grupp återfinns i Frankrike, Belgien, Holland samt södra och mellersta Västtyskland. Den andra gruppen omfattar de stadsregioner vars tillstånd utvecklades sämre än medianen under perioden 1971-1981 men som trots detta hade ett fördelaktigare tillstånd än medianregionen vid periodens slut. Städer i denna grupp ligger i Västtyskland, södra England och norra Italien. En tredje intressant grupp utgörs av de stadsregioner som utvecklades bättre än medianen men ändå hade ett sämre tillstånd än medianen när

Tabell 7.1: Utvecklingen av det ekonomiska tillståndet 1971-81 hos 117 funktionella stadsregioner inom EG

Tillstånd 1981	FÖRÄNDRING AV TILLSTÅNDSINDIKATORN MELLAN 1971-81			
	Bättre än medianen		Sämre än medianen	
Bättre än medianen	1.		2.	
	Frankfurt	Aachen	Palma de	Münster
	Brüssel	Lyon	Mallorca	Grenoble
	Düsseldorf	Orléans	Venedig	Brescia
	Wiesbaden	Antwerpen	München	Padova
	Amsterdam	Paris	Bonn	Bristol
	Stuttgart	Mönchengladbach	Florens	Braunschweig
	Strassbourg	Bari	Alicante	Krefeld
	La Coruna	Clermont	Augsburg	Southampton
	Hannover	Rennes	Hamburg	
	Bologna	Verona	Milano	
	Kassel	Utrecht	London	
	Karlsruhe	Nantes	Nürnberg	
	Dijon	Essen	Köln	
	Norwich	Dortmund	Bielefeld	
	Nice	Rom	Mannheim	
	Berlin	Montpellier	Leicester	
Vigo	Haag	Brighton		
Mulhouse	Nottingham	Bremen		
Sämre än medianen	3.		4.	
	Wuppertal	Sheffield	Toulouse	Coventry
	Bochum	Hull	Portsmouth	Marseille
	Nancy	Teeside	Edinburgh	Dublin
	Saarbrücken	Newcastle	Turin	Bilbao
	Stoke	Cordoba	Zaragoza	Taranto
	Duisburg	Sevilla	Valenzia	Palermo
	Bordeaux	Glasgow	St. Etienne	Liège
	Granada		Aviles/Gijon	Messina
	Catania		Genua	Belfast
	Murcia		Leeds	Neapel
	Toulon		Plymouth	Valenciennes
	Derby		Rotterdam	Charleroi
	Rouen		Barcelona	Malaga
	Cardiff		Lille	Cagliari
	Birmingham		Valladolid	Liverpool
	Le Havre		Manchester	Sunderland

Källa: Bearbetning av Cheshire (1990)

perioden nått sitt slut. Den här gruppen domineras av stadsregioner i mellersta och norra England men innehåller också regioner i södra Spanien och i ett bälte genom norra Frankrike från Le Havre till Saarbrücken. Den fjärde gruppen av stadsregioner utvecklades sämre än medianen mellan

1971 och 1981 och stannade på en nivå som var sämre än medianen. I detta fall finns tre geografiska koncentrationer. Den första finner vi i nordvästra och norra England, Skottland och Irland; den andra utgörs av ett bälte i öst-västlig riktning genom nordligaste Frankrike och södra Belgien och den tredje formar ett bälte i öst-västlig riktning som omfattar norra och nordöstra Spanien, södra Frankrike samt nordvästra och södra Italien.

Tabell 7.2: Tillståndsförändring 1971-81 hos 117 funktionella stadsregioner inom EG - länderfördelning

Tillstånd 1981	TILLSTÅNDSFÖRÄNDRING MELLAN 1971 och 1981			
	Bättre än medianen		Sämre än medianen	
Bättre än medianen	1.			2.
	Västtyskland	12 stadsregioner	Västtyskland	12 stadsregioner
	Frankrike	11 -"	England	5 -"
	Italien	4 -"	Italien	5 -"
	Holland	3 -"	Spanien	3 -"
	Belgien	2 -"	Frankrike	1 stadsregion
	England	2 -"		
	Spanien	2 -"		
Sämre än medianen	3.		4.	
	England	9 stadsregioner	England	9 stadsregioner
	Frankrike	5 -"	Italien	7 -"
	Västtyskland	4 -"	Spanien	7 -"
	Spanien	4 -"	Frankrike	5 -"
	Italien	1 stadsregion	Belgien	2 -"
			Holland	1 stadsregion
		Irland	1 -"	

Källa: Tabell 7.1

Utvecklingen på 1980-talet medförde en på vissa punkter drastisk brytning med 1970-talets mönster. Tillståndsvariabeln 1981 och dess utveckling mellan 1981 och 1988 redovisas i tabellerna 7.3 och 7.4. Låt oss börja med de västtyska stadsregionerna. För Västtyskland gäller, att den andel av stadsregionerna som utvecklats sämre än medianen nu nästan halverats och utgjorde under 1980-talet endast 25 procent av det totala antalet stadsregioner i Västtyskland. För de franska stadsregionerna har utvecklingen gått i rakt motsatt riktning och man kan här tala om en dramatisk försämring. Hela 90 procent av de franska stadsregionerna hade under perioden 1981-1988 en sämre utveckling än medianen. För de engelska stadsregionerna gick förändringen åt motsatt håll. Nästan 70 procent av de engelska

Tabell 7.3: Utvecklingen av det ekonomiska tillståndet 1981-88 hos 117 funktionella stadsregioner inom EG

Tillstånd 1981	TILLSTÅNDSFÖRÄNDRING MELLAN 1981 OCH 1988			
	Bättre än medianen		Sämre än medianen	
Bättre än medianen	1. Frankfurt Palma de Mallorca München Brüssel Amsterdam Florens Stuttgart Hannover Bologna Kassel Karlsruhe Augsburg Milano London Nice Nürnberg Berlin Aachen	Köln Bielefeld Mannheim Leicester Brighton Bremen Münster Brescia Antwerpen Padova Mönchengladbach Bari Bristol Verona Utrecht Braunschweig Dortmund Krefeld	2. Venedig Bonn Düsseldorf Wiesbaden Strasbourg La Coruna Alicante Hamburg Dijon Norwich Vigo Mulhouse Lyon Orleans Grenoble Paris Clermont-Ferrand Rennes Nantes	Essen Rom Montpellier
Sämre än medianen	3. Haag Madrid Wuppertal Bochum Toulouse Edinburgh Zaragoza Derby Genua Leeds Plymouth Rotterdam Barcelona Valladolid Cardiff Manchester Coventry Birmingham	Hull Newcastle Glasgow Liverpool Sunderland	4. Southampton Nottingham Nancy Portsmouth Saarbrücken Stoke Duisburg Bordeaux Turin Granada Valencia Catania St. Etienne Murcia Toulon Aviles/Gijon Rouen Lille	Marseille Dublin Le Havre Bilbao Sheffield Taranto Palermo Teeside Liège Messina Belfast Cordoba Sevilla Neapel Valenciennes Charleroi Malaga Cagliari

Källa: Bearbetning av Cheshire (1990)

stadsregionerna fick under perioden 1981-1988 en bättre utveckling än medianen. Även de italienska stadsregionerna hade en bättre relativ utveckling under perioden 1981-1988 än under perioden 1971-1981. Hela

47 procent av de italienska stadsregionerna hade under 1980-talet en fördelaktigare utveckling än medianen, vilket kan jämföras med 30 procent under den tidigare perioden.

De italienska stadsregionerna har vidare en intressant fördelning med två helt motsatta koncentrationer. Den ena tyngdpunkten finner vi i gruppen som startat med ett bättre läge än medianen och därefter förbättrat sin position ytterligare. Den gruppen består med undantag för Bari endast av stadsregioner i norra Italien. Den motsatta tyngdpunkten i Italien finner vi i gruppen som startade med ett sämre läge än medianen för att under 1980-talet fortsätta att försämrade sin relativa position. Den gruppen består med undantag för Turin enbart av städer i södra Italien.

Tabell 7.4: Tillståndsförändring 1981-88 hos 117 funktionella stadsregioner inom EG - länderfördelning

Tillstånd 1981	TILLSTÅNSFÖRÄNDRING MELLAN 1981 OCH 1988			
	Bättre än medianen		Sämre än medianen	
Bättre än medianen	1.		2.	
	Västtyskland	19 stadsregioner	Frankrike	11 stadsregioner
	Italien	7 "-	Västtyskland	5 "-
	England	4 "-	Spanien	3 "-
	Holland	2 "-	Italien	2 "-
	Belgien	2 "-	England	1 stadsregion
	Frankrike	1 stadsregion		
Spanien	1 "-			
Sämre än medianen	3.		4.	
	England	19 stadsregioner	Frankrike	9 stadsregioner
	Spanien	3 "-	Spanien	8 "-
	Holland	2 "-	Italien	7 "-
	Tyskland	2 "-	England	7 "-
	Italien	1 stadsregion	Belgien	2 "-
	Frankrike	1 "-	Tyskland	2 "-
		Irland	1 stadsregion	

Källa: Tabell 7.3

De spanska stadsregionerna förbättrade inte sin situation under 1980-talet. Deras utveckling var sämre än under den tidigare perioden, vilket betyder att den förblev fortsatt allvarlig. Ungefär 70 procent av de spanska stadsregionerna uppvisade under 1980-talet en sämre utveckling än medianregionen.

Precis som i fallet med tabellerna 7.1 och 7.2 så rymmer tabellerna 7.3 och 7.4 intressanta rumsliga mönster. Vad gäller de stadsregioner som ingår i gruppen bättre startläge och bättre utveckling, kan vi notera, att de nästan undantagslöst ligger samlade kring en nord-sydlig axel från norditalien genom Västtyskland. Gruppen som startade bättre än medianen men som därefter kom utvecklas sämre består av stadsregioner som breder ut sig i ett öst-västligt band genom mellersta Frankrike. Den grupp av städer som startade i en underlägsen position för att därefter utvecklas bättre än medianen bildar ett band från sydvästra England, via mellersta England och upp till Skottland. Samma grupp är också representerad av ett öst-västligt fält genom mellersta Spanien. Denna grupp är spridd över tre områden. Det första sträcker sig från Irland över England till norra Frankrike och Belgien. De två andra områdena utgörs dels av ett fält från norra Spanien via södra Frankrike till Turin, dels ett band som går i öst-västlig riktning från södra Spanien till södra Italien.

En enkel statistisk bearbetning av tabell 7.3 visar, att det finns ett klart samband mellan startläge 1981 och utveckling under perioden 1981-1988. Nära två tredjedelar av gruppen med det bästa startläget fick också den bästa utvecklingen. På motsvarande sätt fick två tredjedelar av den grupp som hade det sämsta utgångsläget också den sämsta utvecklingen under 1980-talet.

Det kan nu vara på sin plats att undersöka stabiliteten i olika stadsregioners utveckling under hela perioden 1971-1988. Information om denna återfinns i tabellerna 7.5 och 7.6. Ser vi först till den grupp av stadsregioner som utvecklats bättre än medianen under båda perioderna, visar sig denna grupp vara dominerad av västtyska och engelska stadsregioner. Den grupp av stadsregioner som under båda delperioderna haft en sämre utveckling än medianen domineras å andra sidan av italienska, spanska och franska stadsregioner.

Tabellerna 7.5 och 7.6 belyser också de dramatiska förskjutningar som ägt rum mellan de båda delperioderna. Mest slående är här i hur hög utsträckning de franska stadsregionerna gått från en utveckling som var bättre än till en utveckling sämre än medianen. För de västtyska, engelska och

italienska stadsregionerna gäller istället, att det varit ungefär dubbelt så vanligt med en övergång från sämre än medianen till bättre än medianen, jämfört med den omvända rörelsen. Bland de spanska stadsregionerna har de båda förändringsmönstren i stort sett tagit ut varandra.

Tabell 7.5: Utvecklingen av det ekonomiska tillståndet hos 117 funktionella stadsregioner inom EG under två perioder

Tillstånds- förändring 1971-81	TILLSTÅNDSFÖRÄNDRING MELLAN 1981-88			
	Bättre än medianen		Sämre än medianen	
Bättre än medianen	1. Frankfurt Brüssel Amsterdam Stuttgart Bologna Kassel Karlsruhe Nice Berlin Aachen Brescia Antwerpen Mönchenglad- bach Bari Bristol Verona	Utrecht Dortmund Haag Wuppertal Bochum Derby Cardiff Birmingham Hull Newcastle Glasgow	2. Düsseldorf Wiesbaden Strassbourg La Coruña Hannover Dijon Norwich Vigo Mulhouse Lyon Orleans Paris Clermont-Ferrand Rennes Nantes Essen Rom	Montpellier Nottingham Nancy Saarbrücken Stoke Duisburg Bordeaux Granada Catania Murcia Toulon Rouen Le Havre Sheffield Teeside Cordoba Sevilla
Sämre än medianen	3. Palma de Mallorca München Florens Augsburg Milano London Nürnberg Bielefeld Mannheim Leicester Brighton Bremen Münster Padova Braun- schweig	Krefeld Madrid Toulouse Edinburgh Zaragoza Genua Leeds Plymouth Rotterdam Barcelona Valladolid Manchester Coventry Liverpool Sunderland Köln	4. Venedig Bonn Alicante Hamburg Grenoble Southampton Portsmouth Turin Valencia St. Etienne Aviles/Gijon Lille Marseille Dublin Bilbao Taranto Palermo	Liège Messina Belfast Neapel Valenciennes Charleroi Malaga Cagliari

Källa: Bearbetning av Cheshire (1990)

Det finns också anledning att säga något om den geografiska fördelningen av de olika grupperna av stadsregioner i tabellerna 7.5 och 7.6. Den första gruppen av stadsregioner, som under båda delperioderna klarat sig bättre än medianen, finner vi dels i ett bälte från mellersta England över norra Belgien och Holland till mellersta och södra Västtyskland, dels i norditalien. Den andra gruppen av stadsregioner har under den första perioden utvecklats bättre än medianen men under den andra sämre än medianen. Denna grupp finner vi främst i Frankrike men också i mellersta England, Ruhrområdet i Västtyskland och södra Spanien. Den tredje gruppen av stadsregioner är den som under den första perioden utvecklats sämre än medianen och som därefter kommit att utvecklas bättre. Den gruppen av stadsregioner är lokaliserad till England, Västtyskland, norra Italien samt mellersta och östra Spanien. Den fjärde gruppen av stadsregioner, som under båda perioderna utvecklats sämre än medianen, formar ett bälte som sträcker sig från södra England via norra Frankrike och södra Belgien till Bonn i Västtyskland. Stadsregioner i samma grupp fyller också områden i sydöstra Frankrike och nordvästra Italien samt i södra Italien.

Tabell 7.6: Tillståndsförändring 1971-81 respektive 1981-88 i 117 funktionella stadsregioner inom EG - länderfördelning

Tillståndsförändring 1971-81	TILLSTÅNDSFÖRÄNDRING MELLAN 1981 OCH 1988			
	Bättre än medianen		Sämre än medianen	
Bättre än medianen	1.		2.	
	Västtyskland	11 stadsregioner	Frankrike	15 stadsregioner
	England	7 "-	Västtyskland	6 "-
	Italien	4 "-	Spanien	6 "-
	Holland	3 "-	England	5 "-
	Belgien	2 "-	Italien	2 "-
	Frankrike	1 stadsregion		
Sämre än medianen	3.		4.	
	Västtyskland	10 stadsregioner	Italien	7 stadsregioner
	England	10 "-	Spanien	5 "-
	Spanien	5 "-	Frankrike	5 "-
	Italien	4 "-	England	3 "-
	Frankrike	1 stadsregion	Västtyskland	2 "-
	Holland	1 "-	Belgien	2 "-
		Irland	1 stadsregion	

Källa: Tabell 7.5

Som en avslutande kommentar till förändringsmönstren under perioden 1971-1988 kan konstateras, att endast två av de städer som under perioden uppvisade en absolut förbättring - Bordeaux och Birmingham - tillhörde de 30 procent av de stadsregioner som hade det sämsta tillståndet år 1971. Det var vidare endast 5 städer i denna grupp - Lille, Rotterdam, Genua, Taranto och Glasgow - som uppvisade en signifikant relativ förbättring under den aktuella perioden. I kontrast härtill gäller, att bland den tredjedel av stadsregionerna som uppvisade det sämsta tillståndet finns en grupp som därefter fick uppleva den allvarligaste nettoförsämringen. Denna grupp inkluderar följande stadsregioner: Cordoba, Sevilla, Malaga, Barcelona, Granada, Cagliari, Neapel, Liverpool, Palermo, Messina, Valenciennes, Teeside, Sunderland, Sheffield och Murcia.

7.2 Stadsregioners ekonomiska tillstånd - förklaringsmönster

Vi ställer nu följande fråga: Kan förändringar av stadsregionernas tillstånd under perioden 1971-1988 förklaras i termer av karakteristika (statistiska egenskaper) hos de olika stadsregionerna. En sådan förklaring baserad på statistisk analys kan bekräfta eller förkasta diverse mer eller mindre spekulativa resonemang. Ambitionen är att översiktligt belysa de orsaksmekanismer som är inblandade. Därigenom riktas uppmärksamheten mot faktorer som bidrar till att problembilden utvecklats så pass olika som den har gjort för skilda stadsregioner under en tjugoårsperiod. Ett annat mål är att ge en skiss av sannolika framtida utvecklingsmönstren för Europas stadsregioner.

Det ekonomiska tillståndet hos en stadsregion kan ses som ett symptom på regionens anpassning till förändrade villkor i den egna och den omgivande ekonomin. Vitala regioner med stark anpassningsförmåga kan då antas erhålla fördelaktiga tillståndsvärden. Vid en systematisk analys gäller det att finna bra mått på de krafter som genererar förändringar liksom på stadsregionernas adaptiva kapacitet. Valet av sådana variabler är emellertid med nödvändighet begränsat av befintliga datamängder. Cheshire (1990) erbjuder exempel på försök att med hjälp av multipel regressionsanalys testa inflytandet från några relevanta förklaringsvariabler. Det bör observeras

att modellen förklarar så mycket som 80 procent av variationerna i olika stadsregioners tillståndsförändring. I det följande redovisas några av hans viktigaste resultat.

Ett av Cheshires resultat är klassiskt. Stora stadsregioner har klarat sig bättre än små under perioden mellan 1971 och 1988. Det tycks vara en allmän föreställning, att stora tjänstecentra utvecklats gynnsamt sedan början av 1970-talet, och denna föreställning är helt konsistent med det generella samband mellan storlek och förbättring av ekonomiskt tillstånd som Cheshire (1990) demonstrerat. Vi behöver för övrigt bara studera den komparativa utvecklingen hos paren Sunderland och Newcastle, Valenciennes och Lille, St. Etienne och Lyon eller Wiesbaden och Frankfurt för att förstå, att det ligger något i argumentet. Resultaten är konsistenta med den kontroversiella ståndpunkten, att större stadsregioners adaptiva kapacitet eller förmåga till omställning är överlägsen den hos mindre. Möjligen beror skillnaden i anpassningsförmåga snarare på skillnader i stadsregioners infrastruktur än i deras befolkningstal.

En andra starkt signifikant förklaringsvariabel speglar den förändring i ekonomisk potential som genereras av (i) effekter från den ekonomiska integrationen i Västeuropa, kombinerad med (ii) fallande transportkostnader. Denna variabel bekräftar antagandet, att den ekonomiska integrationen i Europa är till betydligt större fördel för Europas centrala stadsbildningar än för de mer perifera regionerna. Dessa perifera regioner inom EG finner man inte bara i södra Europa utan också i nordöstra EG och framför allt i nordvästra delen av EG med Irland, västra Skottland och nordvästra England som de de minst gynnade regionerna. I kontrast härtill kan stadsregioner som Brüssel och Strassbourg registrera förbättringar i det ekonomiska tillståndet som är betydligt större än vad deras karakteristika ger anledning att förvänta. Det kan ses som en ytterligare bekräftelse av, att den ökade integrationen inom EG ger upphov till en positiv stimulans av de centrala stadsregionerna.

Vi skall nu precisera fyra förklaringsvariabler som beskriver stadsregionernas ekonomiska struktur. De två första variablerna är andelen sysselsatta inom industrin och inom jordbruket 1975 i den större region som omger

den aktuella stadsregionen; den tredje variabeln är en dummyvariabel som mäter i vilken utsträckning en stadsregion inneslutes i ett kolfält; den fjärde variabeln mäter omfattningen på regionens hamnaktiviteter år 1966. Dessa variabler anknyter till vår tidigare diskussion om avindustrialiseringen och sambandet mellan avindustrialisering och stadsregioners utvecklingsproblem. Eftersom jordbrukets tillbakagång är mycket viktigare än avindustrialiseringen inom stora delar av EG, blir jordbrukets omfattning 1975 en indikator på en fördröjd nedgångsprocess. Variabeln som mäter kolindustrins betydelse speglar inte bara en stadsregions beroende av kolindustrin vid periodens början utan även samma industris inflytande på miljön i regionen. Studier under 1980-talet har, som vi diskuterade i kapitel 4, pekat på att miljöns kvalitet är en faktor som i allt större grad tycks påverka arbetskraftens och därmed näringslivets lokaliseringsbeteende (Fothergill och Gudgin, 1982; Quigley, 1990). Härtill kommer kunskapen, att kolindustrins direkta ekonomiska betydelse redan 1971 hade gått ned betydligt eller helt försvunnit för många av de stadsregioner som uppvisade den största positiva förändringen under perioden 1971-1988.

Förhållandevis litet uppmärksamhet har ägnats de problem som de traditionella hamnstäderna har upplevt sedan containertekniken infördes och kombinerades med system av typen "roll-on/roll-off". De resultat som Cheshire (1990) presenterar tyder på, att ett beroende av hamnaktiviteter har haft ett starkare samband med en försämrad ekonomi än vad en specialisering på industri eller jordbruk har haft. Hamnarnas teknikomvandling - och detta gäller även framgångsrika hamnar som Rotterdam - har medfört att arbetskraften substituerats bort av kapitalutrustning. Därmed har hamnstäderna direkt förlorat arbetstillfällen. Samtidigt har hamnstäderna på grund av containertekniken tappat sina lokaliseringsfördelar vad gäller tillverkningsindustrin. En container kan fyllas eller tömmas "var som helst". Dess innehåll kan spridas till och bli föremål för vidarebearbetning på valfri plats.

De estimerade sambanden mellan specialisering på tillverkningsindustri och förändringar i ekonomiskt tillstånd är ej stabila. Enligt en skattning samvarierar stor andel tillverkningsindustri med ofördelaktig utveckling av indikatorn för regionens ekonomiska tillstånd. Införandet av en dummy-

variabel för Västtyskland ledde emellertid till att variabeln industri-specialisering förlorade sin insignifikans. Det är således främst i de väst-tyska stadsregionerna som en hög specialisering på tillverkningsindustri har medfört ett försämrat värde på indikatorn för ekonomiskt tillstånd. Resultaten indikerar, att försämringar av stadsregioners tillstånd generellt är förknippade med avindustrialiseringsprocessen, och att de särskilt hänger samman med avindustrialiseringens problem för de stadsregioner vars industriella tillväxt varit baserad på resurser som kolfält och naturliga hamnar snarare än på arbetskraftens kompetens och företagens kunskaps-försprång. Resultaten ger också visst stöd för ståndpunkten att jordbrukets omvandling under vissa omständigheter är en källa för negativ utveckling av stadsregioners ekonomiska tillstånd. Här handlar det främst om den inflyttning till städerna med åtföljande stegring av arbetslösheten som rationaliseringarna inom jordbruket i sydeuropa genererar.

Ovanstående tolkningar är konsistenta med idéer om att bristande vitalitet hos stadsregioner i grund och botten är ett uttryck för anpassningsproblem, som blir tydligare när behovet av förändringar i en stadsregion kommit i otakt med förmågan till näringslivsomvandling och förnyelse av infrastrukturen. Kraven på ekonomisk anpassning uppkommer vid förskjutningar i en regions komparativa fördelar och i efterfrågans rumsliga utbredning och fördelning mellan industrisektorer. Implikationen av detta resonemang är, att stadsregioner vars industri är kompetensbaserad - här är kanske Stuttgart det mest tydliga exemplet - har större anpassningsförmåga än stadsregioner vars industri är resursbaserad som i fallet med Liverpool och Valenciennes.

De faktorer som diskuterats ovan hänför sig främst till den lokala ekonomins förmåga att anpassa sig till förändrad efterfrågan i den nationella och internationella ekonomin. Påverkan av den regionala ekonomins utbudssida är emellertid också av betydelse, i synnerhet som förändringar i arbetslösheten är ett av de element som bestämmer värdet på den beroende variabeln i den ekvation som skattats. Resultaten i analysen tyder på att en exogen ökning av arbetskraftsutbudet ger upphov till ett anpassningsproblem som tenderar att försämra stadsregioners tillståndsindikator.

En sista grupp av förklaringsfaktorer representeras av dummyvariabler för enskilda länder. Här visar det sig, att när hänsyn tas till övriga förklaringsfaktorer, så framstår utvecklingen i spanska och västtyska stadsregioner sämre än man skulle väntat, medan de italienska, franska och brittiska stadsregionerna får ett bättre värde än vad som kunde förväntas av förutsättningarna. Dessa länders variabler bör emellertid tolkas som fasförskjutningar i nationernas BNP-tillväxt. De speglar att konjunkturcyklerna ej träffar alla EG-länder samtidigt. Stadsregioner existerar inom en nationell kontext och det betyder, att ett väsentligt inflytande på deras ekonomiska tillstånd kommer från aktivitetsnivån i den nationella ekonomin som helhet.

7.3 Andra faktorer som påverkar stadsregioners ekonomiska vitalitet

Den statistiska analys vars resultat vi redovisade i föregående avsnitt var inte uttömmande på alla punkter. Det visar sig, att den oförklarade variationen från den statistiska analysen (residualerna) inte var slumpmässig. Det antyder, att det finns ytterligare betydelsefulla variabler som påverkar utvecklingen av stadsregionernas ekonomiska tillstånd. Vi skall i detta avsnitt diskutera några sådana förklaringsvariabler.

En första sådan variabel är varje regions lokala utvecklingspolitik. Här kan noteras, att följande städer har fullföljt en relativt distinkt och relativt konsistent lokal urban utvecklingspolitik:

- o Bologna och Lyon har sedan lång tid tillbaka följt en lokal urban utvecklingspolitik som varit grundad i ett offensivt tänkande och inte formulerad som en reaktion på allvarliga problem.
- o Som en relativt tidig reaktion på upplevda problem formades i Glasgow en utvecklingspolitik med en genomgripande förnyelse av stadsregionens infrastruktur.

- o Det regionala utvecklingsarbetet i Birmingham och Rotterdam sattes igång som en relativt sen reaktion på upplevda problem. Utvecklingsstrategin har omfattat en väsentlig omdaning av stadsinfrastrukturen.

Man kan här också göra en jämförelse mellan London och Paris, där den senare staden fullföljt en sammanhängande strategisk plan för utveckling och modernisering av sin transportinfrastruktur sedan det sena 1960-talet. En sådan politik har i stort sett saknats i London.

Med hänsyn tagen till de faktorer som enligt analysen i föregående avsnitt påverkat utvecklingen av stadsregioners tillstånd sedan 1971, visar det sig att Glasgow framstår som den sjätte mest framgångsrika stadsregionen inom EG under perioden 1971-1988. Den följs tätt av Bologna (nionde plats) och Lyon (fjortonde plats). En mindre men trots allt signifikant förbättring kan noteras för Rotterdam (nittonde plats) och Birmingham (tjugosjätte plats). Intressant att notera är att förbättringarna i Rotterdam och Birmingham är koncentrerade till den senare halvan av perioden, efter det att den nya lokala urbana utvecklingspolitiken hade initierats.

Fallet Rotterdam är kanske det senaste och det mest slående. Det skedde en mycket medveten förändring av den lokala utvecklingspolitiken i Rotterdam år 1983. Ett nytt politiskt ledarskap trädde fram och svepte bort en sedan länge etablerad politik som varit fokuserade på social bostadspolitik och ett stöd till de traditionella hamnrelaterade aktiviteter. Den nya lokala utvecklingspolitiken försökte att diversifiera den lokala ekonomin och i synnerhet att uppmuntra affärstjänster och kommunikationer. Den gav prioritet till förbättringar av stadens interna och externa transporter och kommunikationer. Vidare strävade man att tillhandahålla mark till privata intressenter för bostadsbyggande. En ytterligare förändring var, att en mer bevarandeorienterad ansats utvecklades med avseende på äldre bostadshus och historiska områden. Med början 1986 kom avsevärda ekonomiska resurser att ställas till förfogande från den nationella nivån för att stödja den nya politiken. Det generella mönstret hos Rotterdams stadspolitik överensstämde i grova drag med den strategi som utformats i Glasgow och något senare i Birmingham. Betydelsen av en systematisk förnyelse av en stadsregions infrastruktur kan också belysas genom att vi återvänder till den

tidigare jämförelsen mellan Paris och London. Kontrasten mellan Paris och London är intressant, eftersom man i Paris i motsats till London fortgående bearbetat utformningen av stadens möjlighetslandskap. Paris ekonomiska vitalitet har utvecklats i stort på det sätt som dess karakteristika ger anledning att förvänta. London, å andra sidan, upplevde en försämring av sitt tillstånd under perioden 1971-1988 som var större än vad dess statistiska egenskaper gav anledning att förvänta. Endast tre stadsregioner inom EG - Turin, Cordoba och Liège uppvisade en större försämring än London när hänsyn tagits till stadsregionernas respektive karakteristika. För att avsluta jämförelsen mellan London och Paris, noterar vi att den senare regionens försteg gäller 1970-talet. Under påföljande årtionde knappade London-regionen in på avståndet.

Den statistiska analysens residualmönster antyder förekomsten av regionala effekter. Stadsregioner i sydvästra Frankrike, som Bordeaux och Toulouse, har förbättrat värdet på sina respektive tillståndsvariabler jämfört med det värde som deras karakteristika förutsäger. Det gäller också vissa stadsregioner i de södra och sydöstra delarna av Västtyskland, dock med München som slående undantag. Ett intressant fenomen i Västtyskland är att det i och för sig är sant, att det är stadsregioner i norra och mellersta Västtyskland nära Ruhrområdet som har haft den sämsta utvecklingen av sin tillståndsvariabel. Om man emellertid tar hänsyn till de förklaringsfaktorer som testades i föregående avsnitt, är det inte ovanstående gamla industri-centra som utvecklats sämst i förhållande till prognosen. Den sämsta utvecklingen i förhållande till förutsättningarna finner man istället hos servicecentra som Bonn och Düsseldorf. Tillståndet hos föråldrade industrinoder som Mönchengladbach, Duisburg och Wuppertal har faktiskt utvecklats bättre än vad som var möjligt att prognosera vid periodens början, med utgångspunkt från nodernas egenskaper i form av infrastruktur och sammansättning av näringslivet. För Spaniens del var det i synnerhet stadsregioner i Andalusien, som Cordoba, Malaga och Sevilla som fick erfara en förändring som var sämre än prognosen. Slutligen finns det en stark regional effekt i Belgien där städerna i Vallonien utvecklats sämre än prognosen, medan det motsatta gäller för städerna i Flandern.

Det finns i det undersökta materialet också ett klassiskt mönster som vi tidigare har berört. Tillståndet har utvecklats bättre än prognosen för större regionala tjänstecentra jämfört med mindre lokala centra. Denna slutsats belyses av kontrasterna mellan Frankfurt och Wiesbaden, Lille och Valenciennes, Newcastle och Sunderland, Palermo och Messina och även mellan Sevilla och Cordoba.

Avslutningsvis skall vi kommentera de stadsregioner som tidigare fått diagnosen "allvarliga tillväxtproblem". Här finns städer som de i Andalusien eller som Neapel eller Cagliari i södra Italien. Som helhet är detta en grupp vars tillstånd generellt kom att utvecklas sämre än prognosen under den aktuella tidsperioden. Detta förhållande förstärker framtidsbilden, att problemen med de fattiga och eftersläpande regionerna i sydeuropa kan komma att koncentreras i urbana snarare än rurala områden, allteftersom lågkvalificerad landsbygdsbefolkning fortsätter att flytta till städerna, där ingen märkbar ekonomisk förbättring är att förvänta under överskådlig tid. En sådan befolkningsrörelse lämnar efter sig ett alltmer kapitalintensivt jordbruk men också en mindre fattig landsbygd. Denna utveckling kan ses som ett slags omvänd Kaldoreffekt (Kaldor, 1970), där överföringen av arbetskraft inte går från lågproduktiva till högproduktiva aktiviteter som genererar regional tillväxt, utan till arbetslöshet eller undersysselsättning som leder till växande rumsligt koncentrerad fattigdom i stadsmiljöer.

7.4 Avslutning

Det är möjligt att identifiera ett band av vitala stadsregioner vars tillstånd haft en utveckling som stadigt varit bättre än medianen sedan början av 1970-talet. Detta band sträcker sig från norditalien via södra och västra Västtyskland till norra Belgien och Holland. Det innefattar följande stadsregioner: Bologna, Verona, Nice, Stuttgart, Mannheim, Frankfurt, Aachen, Mönchengladbach, Brüssel, Antwerpen, Utrecht och Amsterdam. Sett ur ett EG-perspektiv kan man säga, att det rör sig om centralt belägna stadsregioner som haft goda förutsättningar att dra fördel av vinsterna av den ökade EG-integrationen och de sjunkande transportkostnaderna. Endast två

stadsregioner med perifer lokalisering uppvisade en jämförbar bild, nämligen Västberlin och Bari.

Vi kan på motsvarande sätt identifiera en grupp av stadsregioner med försvagad vitalitet och en tillståndsutveckling som sedan början av 1970-talet stadigt varit sämre än medianen. Denna grupp består av följande stadsregioner: Belfast, Dublin, Portsmouth, Valenciennes, Charleroi, Liège, Saint-Etienne, Marseille, Turin, Aviles/Gijon, Bilbao, Valencia, Malaga, Cagliari, Neapel, Palermo och Messina. Vid ett närmare betraktande ser man att gruppen sönderfaller i två delgrupper. Den första, som består av de 11 första stadsregionerna, karakteriseras i allmänhet av minskande befolkning och allvarliga urbana problem. Deras lokala ekonomier har i allmänhet varit baserade på de 1800-talsindustrier som under senare årtionden varit stadda i stark tillbakagång, dvs främst resursbaserade industrier som kol-, järn- och stålindustrier liksom hamnar med tillhörande skeppsvarv.

Den andra delgruppen av problemstäder består av stadsregioner i syd-europa med snabb befolkningstillväxt. Runt dessa stadsregioner finner vi en fattig och eftersläpande landsbygdsekonomi med omfattande inflyttning till städerna men också utflyttning från den större regionen som helhet.

Även om generaliseringar är vanskliga och trots att mönstret störs av den stora variationen i stadsregionernas ekonomiska tillstånd i Storbritannien så framträder trots allt en bild där vi ser ett bälte av relativt starka och utvecklingsvitala stadsregioner inom EG som sträcker sig från södra England via norra Belgien, Holland och Västtyskland till norra Italien. I relief mot detta bälte står övriga stadsregioner inom EG. Det tycks vidare ha skett en polarisering inom EG som innebär, att tillståndet för de minst vitala stadsregionerna har försämrats visavi de utvecklingsstarkaste. Det kan heller inte uteslutas, att en fortsatt integration inom EG kan förstärka denna polarisering under en period omfattande flera decennier, innan en process som återställer balansen kan komma igång.

Det bör i detta sammanhang observeras att de traditionella handelshindren för industriprodukter försvann inom EG redan under tidigt 1970-tal. Det

betyder att EG's inre marknad som inleds år 1992 främst kommer att beröra produktkonkurrerande icke standardiserad tillverkning och tjänstnäringar av alla slag. Det är dessa näringar som under senare år uppvisat den snabbaste sysselsättningstillväxten och det är också dessa näringar som inom EG kan förväntas öka sin sysselsättning snabbast fram till sekelskiftet. Vidare gäller, att tjänstesysselsättningen är relativt sett mer koncentrerad till städer. Om man mot denna bakgrund adderar fakta, kan man förvänta sig drastiska förbättringar hos tjänsteorienterade städer inom de delar av EG som vinner på den ökade integrationen, både i termer av ökad sysselsättning och förhöjd regional inkomst per capita. Den här vinsten kan dessutom komma att till viss del motsvara av förluster hos tjänstestäder inom EG's mer perifera delar.

Är då loppet kört för de perifert lokaliserade stadsregionerna? Det finns numera väl dokumenterade effekter av teknologiskiften och systemförändringar av det slag som inletts i Europas ekonomier (Williamson, 1965 samt Andersson och Mantsinen, 1980). Under en längre period ökar skillnaderna mellan perifera och centrala noder i det ekonomiska systemet. Först när processen planat ut påbörjar de perifera regionerna en inhämtning av det uppkomna försprånget. En relevant fråga gäller i vilken grad en enskild stadsregion kan påverka sin position på skalan central-perifer. Som vi har sett tycks enskilda stadsregioners utveckling kunna påverkas av en medveten och konsistent lokal urban utvecklingspolitik, som exempen Bologna, Glasgow, Birmingham, Lyon och Rotterdam antyder. Slutsatsen för de svenska stadsregionerna handlar om inomregionala nätverk som ger sammanhängande stadsregioner med större arbetsmarknad och ekonomisk potential. Slutsatserna gäller även förstärkning av stadsregioners internodala länkar. Endast starka och täta nätverk kan motverka en utveckling mot ökad periferhet.

BILAGA: 1 En modell för analys av strukturella förändringar

Ett stort antal modeller kan utnyttjas för att modellera en S-formad tillväxtkurva. Av dessa har den logistiska funktionen visat sig vara ett mycket praktiskt instrument för att analysera förändringar i relativa marknadsandelar, eftersom den kan ges en komplett karakteristik med endast två parametrar: den tidiga tillväxttakten och den tidpunkt när substitutionsprocessen har nått halvvägs. Det kan i detta sammanhang också noteras att det är omöjligt att diskriminera mellan skilda modeller på empiriska grunder (Karlsson, 1988). Det visar sig emellertid att de flesta evolutionära födelse- och dödsprocesser förefaller att överensstämma väl med den logistiska modellen (Batten, 1985).

Matematiskt kan den enkla substitutionsprocessen modelleras som differentialformen av den logistiska funktionen med två parametrar:

- (1) $\dot{f}(t) = bf(t)[1-f(t)]$, där
 $f(t)$ är den andel av marknaden som den nya teknologin, den nya aktiviteten, den nya sektorn, etc har kapat åt sig vid tidpunkten t ,
 $[1-f(t)]$ är den andel av marknaden som den gamla teknologin, den gamla aktiviteten, den gamla sektorn, etc fortfarande håller vid tidpunkten t , och
 b är strukturomvandlingstakten.

Ekvation (1) har både egenskapen exponentiell tillväxt, dvs proportionalitet till den tillväxtnivå som redan uppnåtts, genom $bf(t)$ och egenskapen begränsad tillväxt, dvs proportionalitet mot den tillväxtnivå som fortfarande återstår att uppnå, genom $b[1-f(t)]$. Denna differentialekvation kan lösas genom att ordna om termerna och integrera på båda sidor. Med slopad tidsindexering kan vi skriva

$$(2) \quad f/(1-f) = \exp [b(t-t_h)], \text{ eller}$$

$$(3) \quad \ln[f/(1-f)] = b(t-t_h),$$

där

t_h är den tidpunkt, när substitutionsprocessen nått halvvägs, dvs $f = 1/2$ när $t=t_h$ och den maximala tillväxttakten uppnås. Vi döper här t_h till dominansåret.

Värdet på t_h kan tas som en indikation på substitutionsprocessens utvecklingsstadium. I linje med Batten (1985) kan vi spekulera över det möjliga sambandet mellan substitutionsprocessens utvecklingsstadium och strukturomvandlingstakten. Man kan exempelvis använda värdet på t_h för att klassificera skilda marknader, sektorer, regioner, etc, där substitutionsprocessen äger rum på grundval av deras stadium i den generella infrastrukturella och teknologiska utvecklingscykeln som ledare (låga t_h -värden) och efterföljare (höga t_h -värden). Sedan kan de skilda marknaderna, sektorerna, regionerna, etc grupperas i en kontingenstabell av det slag som illustreras i figur 6.6 i kapitel 6.

Det är häruöver lämpligt att karakterisera substitutionsprocessen efter dess "övertagandetid", som definieras som den tid det tar att gå från $f=0,1$ till $f=0,9$ (Fisher och Pry, 1971). Övertagandetiden, t_s , är inverst proportionell till strukturomvandlingstakten b , dvs

$$(4) \quad t_s = 2 \ln 9/b.$$

Om den dimensionslösa eller "normaliserade" tiden, t , definieras som

$$(5) \quad t = 2(t-t_h)/t_s,$$

kan formel 6.3 skrivas i dimensionslös tid, vilket gör det möjligt att plotta skilda substitutionsprocesser i samma graf, se figur 6.4 i kapitel 6.

När vi på detta sätt plottar varje marknads, sektors eller regions relativa position i en hierarkisk mening kan vi förhoppningsvis uppnå en bättre förståelse av den infrastrukturella och teknologiska utvecklingens livscyklar därför att resultatet är en global ögonblicksbild av den infrastrukturella och teknologiska utvecklingen i termer av det stadium som varje marknad, sektor eller region har uppnått. Detta livscykelmönster är den empiriska manifestationen av den livscykelteori som presenterats ovan i kapitel 6.

Det är väsentligt att inse, att den "normala" situationen ofta inte är två produkter, två teknologier eller två sektorer i ekonomin som konkurrerar mot varandra, utan en situation där flera produkter, flera teknologier, eller flera sektorer av ekonomin konkurrerar mot varandra. Evolutionära mönster av detta slag kan analyseras med hjälp av en multivariat version av den logistiska modellen (Peterka, 1977), nämligen

$$(6) \quad \ln[f_j(t)/f_i(t)] = k_{ji} - b_{ji}(t-t_h), \quad j \neq i, \text{ där}$$

$f_i(t)$ är den andel av "marknaden" som produkt, teknologi eller sektor i har vid tidpunkten t , och

$$k_{ji} = \ln[f_j(t_h)/f_i(t_h)].$$

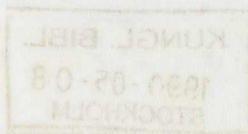
I kapitel 6 används de analytiska redskap som presenteras i denna bilaga för att analysera strukturomvandlingsprocessen i västeuropeiska stadsregioner. För att förenkla analysen och underlätta jämförelsen och på grund av begränsad datatillgång har vi där begränsat vår uppmärksamhet till det bivariata fallet (3) och främst studerat hur tjänstesektorn vunnit sysselsättningsandelar på andra sektorerers bekostnad och hur tillverkningsindustrin i samma process förlorat sysselsättningsandelar.

REFERENSER

- Andersson, Å.E. och Johansson, B., (1984), Knowledge Intensity and Product Cycles in Metropolitan Regions, IIASA WP-84-13, International Institute for Applied Systems Analysis, Laxenburg, Austria
- Andersson, Å.E. och Mantsinen, J., (1980), Mobility of Resources; Accessibility of Knowledge, and Economic Growth, Behavioural Science 25, 353-66
- Artle, R. (1972), Staden som kollektivfenomen - städer betraktade som "public goods" och "public bads", i ERU (1972), 299-324
- Bailey, E.E. och Friedlaender, A.F. (1982), Market Structure and Multiproduct Industries, Journal of Economic Literature XX, 1024-48.
- Batten, D.F. (1985), The Changing Economic Structure of Metropolitan Regions, Scandinavian Housing and Planning Research, 2, 207-23
- Batten, D.F. (1988), Studies of Metropolitan Development: An Overview, The Annals of Regional Science, 22, 1-10
- Batten, D.F. och Johansson, B. (1987), The Dynamics of Metropolitan Change, Geographical Analysis 19, 189-199
- Batten, D.F. och Johansson, B. (1989), Comparative Structural Change in the Urban Economies of Australia and the United States: Techniques for Assessment and Policy Formulation, i Gibson och Stimson (1989) (eds.)
- Baumol, W.J. (1982), Contestable Markets: An Uprising in the Theory of Industry, American Economic Review 72, 1-15.
- Berg, van den, L., et al., Urban Europe: A Study of Growth and Decline, Pergamon Press, Oxford
- Bos, H.C. (1965), Spatial Dispersion of Economic Activity, Rotterdam
- Braudel, F. (1979), Le Temps du Monde, Librairie Armand Colin, Paris
- Brotchie, J. et al. (1985), (eds.), The Future of Urban Form. The Impact of New Technology, Croom Helm, London & Sidney
- Brunet, R., (1989), La France dans l'espace européen, RECLUS, Montpellier
- Cassone, A. och Targian, A. (1988) Growth and Decline of a Metropolitan Area: The Case of Torino, The Annals of Regional Science 22, 34-47
- Cheshire, P.C. (1990), Causal Factors in European Urban Change 1971-1988, Discussion Papers in Urban and Regional Economics, Department of Economics, University of Reading, Reading
- Cheshire, P.C och Hay, D.G. (1989), Urban Problems in Western Europe. An Economic Analysis, Unwin Hyman, London
- Cheshire, P.C., Hay, D.G. och Carbonaro, G. (1983), A Survey of Urban Areas in the EEC: Problems of Decline and Growth 1971-75-81, Regional Policy and Urban Decline: The Community's Role in Tackling Urban Decline, Interim Report no.3.i., Reading, England: Joint Centre for Land Development Studies, Faculty of Urban and Regional Studies, University of Reading
- Cities (1988), Cities. Statistical, Administrative and Graphical Information on the Major Urban Areas of the World. Institut d'Estudies Metropolitans de Barcelona, Barcelona
- Claval, P. (1990), The Spatial Evolution of France, i SOU 1990:33
- Dogan, M. och Kasarda, J.D. (1988) (eds.), The Metropolis Era. Volume 1. A World of Giant Cities, Sage Publications, Newbury Park

- Drewett, R. och Schubert, U. (1983), *The Macro-Dynamics of Urban Population Change and the Micro-Decision Background*, i Matthiessen (1983), (ed.)
- Drewett, R., et al. (1983), Settlement Structure and Urban Change, Urban Europe Series No. 1, Gower Publishing Co., Aldershot
- ERU (1972), Regioner att leva i, Allmänna förlaget, Stockholm
- Fisher, J.-C. och Pry, R.F. (1971), A Simple Substitution Model of Technological Change, Technological Forecasting and Social Change 3, 75-88
- Fothergill, S. och Gudgin, G. (1982), Unequal Growth: Urban and Regional Employment Change in the United Kingdom, Heinemann Educational, London
- Freeman, C. (1984) (ed.), Long Waves in the World Economy, Frances Pinter, London
- Friedrichs, J. (1988), Large Cities in Eastern Europe, i Dogan och Kasarda (1988) (red.), 128-54
- Friedrichs, J. och Kiehl, K. (1985), Ökonomische Phasen der Stadtentwicklung", Kölner Zeitschrift für Soziale und Socialpsychologie 37, 96-115
- Gibson, L.J. och Stimson (1989) (eds.), Regional Structural Change, Monograph Series 8, Regional Science Research Institute, Rhode Island
- Gunnarsson, J., (1977), Production Systems and Hierarchies of Centres, Martinus Nijhoff, Leiden
- Hall, P. (1984), The World Cities, 3rd ed., Weichenfeld and Nicolson, London
- Hall, P. (1988), Urban Growth and Decline in Western Europe, i Dogan och Kasarda (1988) (eds.), 111-27
- Hall, P. (1990), Urban Europe after 1992, i SOU 1990:33
- Hall, P. et al. (1973), The Containment of Urban England, 2 vol., Allen & Unwin, London
- Hall, P. och Hay, D. (1980), Growth Centers in the European Urban System, Heinemann, London
- Hawley, A.H. (1981), Urban Society: An Ecological Approach, 2nd ed., Wiley, New York
- Henderson, J.V. (1988) Urban Development. Theory, Fact and Illusion, Oxford University Press, New York
- Hicks, D.A. (1985), Advanced Industrial Development. Restructuring, Relocation and Renewal, Oelgeschlager, Gunn & Hain, Publishers, Inc., Boston
- Hirsch, S. (1967), Location of Industry and International Competitiveness, Oxford University Press, London
- Hoerter, D. och Wiseman, M. (1988), Metropolitan Development in the San Francisco Bay Area, The Annals of Regional Science, 22, 11-33
- Hohenberg, P.M. och Lees, L.H. (1985), The Making of Urban Europe 1000-1950, Harvard University Press, Cambridge, Mass.
- Jacobs, J. (1969), The Economy of Cities, Random House, New York
- Jacobs, J. (1984), Cities and the Wealth of Nations, Camden Press, New York
- Johannisson, B., Persson, L.-O. och Wiberg, U., (1989), Urbaniserad glesbygd - verklighet och vision, Arbetsmarknadsdepartementet Ds 1989:22, Allmänna förlaget, Stockholm
- Johansson, B. (1986) (ed.), Dynamics in Metropolitan Processes and Policies, IIASA RR-86-8, Laxenburg, Austria
- Johansson, B. (1988), Innovation Processes in the Swedish Network of Export and Import Nodes. Working Paper from CERUM 1985:15, Umeå University

- Johansson, B. (1989), Exportcykler och regionala innovationsnät i Norden: En analys av samspelet mellan noder i det ekonomiska nätverket, i NordREFO (1989)
- Johansson, B., (1989a), Economic Development and Networks for Spatial Interaction, Working Paper from CERUM 1989:28, CERUM, Umeå University
- Johansson, B., och Snickars, F., (1988), Modelling the Economic Dynamics of a Knowledge-Intensive Metropolis, Sistemi Urbani, 163-91
- Kaldor, N. (1970), The Case for Regional Policy, Scottish Journal of Political Economy 17, 337-47
- Karlsson, C. (1988), Innovation Adoption and the Product Life Cycle, Umeå Economic Studies, No. 185, Umeå
- Kasarda, J.D. (1980), The Implications of Contemporary Redistribution Trends for National Urban Policy, Social Science Quarterly 61, 373-400
- Kasarda, J.D. (1988), Economic Restructuring and America's Urban Dilemma, i Dogan och Kasarda (1988) (eds.), 56-84
- Keeble, D., Owens, P.L. och Thompson, C., (1983), The Urban-Rural Manufacturing Shift in the European Community, Urban Studies 20, 405-18
- Kuznets, S. (1929) Retardation in Economic Growth, Journal of Economic and Business History 1, 534-60
- Kuznets, S. (1930), Secular Movements in Production and Prices, Houghton Mifflin, Boston
- Larsson, J. (1985), Produktcykel, substitution och specialisering, Forskningsrapport 1985:3, Högskolan i Karlstad, Karlstad
- Leven, C. (1987), The History of Cities, Paper presented at the European Regional Science Congress, Athens
- Macket, R.L., (1985), Long-Term Dynamics of the Leeds Region, Scandinavian Housing and Planning Research 2, 115-251
- Martellato, D. (1990), The Appeninian Peninsula, i SOU 1990:33
- Matthiessen, C.W. (1983), (ed.), Urban Policy & Urban Development in the 80's. Danish Experience in a European Context, Rapport 16:1983. Bygeografisk skriftserie, Københavns universitet
- Mills, E.S. (1967), An Aggregative Model of Resource Allocation in a Metropolitan Area, American Economic Review, 57, 197-210
- Nijkamp, P. och Schubert, U. (1985), Urban Dynamics, i Brotchie et al. (1985), (eds.), 79-92
- nordREFO (1989), De nordiska huvudstäderna - Drivkrafter eller skapare av regional obalans? Fem studier. nordREFO, Borgå
- Norton, R.D. (1979), City Life-Cycles and American Urban Policy, Academic Press, New York.
- Noyelle, T.J. och Stanback, J.T.M. (1984), The Economic Transformation of American Cities, Rowman & Allanhead, Publishers, Totowa, N.J.
- OECD (1983), Managing Urban Change. Volume 1, Policies and Finance, OECD, Paris
- OECD (1988), Urban Statistics in OECD Countries, OECD, Urban Affairs Programme, Paris 1988
- Palen, J.J. (1975), The Urban World, McGraw-Hill, New York
- Peterka, V. (1977), Macrodynamics of Technological Change: Market Penetration by New Technologies, Research Report, RR-77-22, IIASA, Laxenburg



- Pred, A.R. (1977), City Systems in Advanced Economies, John Wiley & Sons, New York
- Quigley, J. (1990), The Quality of Housing i SOU 1990:33
- Rothwell, R. och Zegveld, W. (1981), Industrial Innovation and Public Policy: Preparing for the 1980s and 1990s, Contributions in Economics and Economic History No. 42, Greenwood, Westport, CT
- Schmenner, R.W. (1982), Making Business Location Decisions, Prentice Hall, Englewood Cliffs, NJ
- SOU 1990: 33, Urban Challenges. Infrastructure and European City Systems
- Sternlieb, G. och Hughes, J.W. (1975) (eds.), Post-Industrial America: Metropolitan Decline and Inter-Regional Job Shifts, The Center for Urban Policy Research, Rutgers-The State University of New Jersey, New Brunswick, NJ
- Street, D. et.al. (1978) (eds.), Handbook of Contemporary Urban Life: An Examination of Urbanization, Social Organization and Metropolitan Politics, The Jossey-Bass Social and Behavioural Science Series, Jossey-Bass, San Fransisco
- Suttles, G.D. (1978), Changing Priorities for the Urban Heartland i Street, et. al. (1978) (eds.)
- Tinbergen, J., (1967), The Hierarchy Model of the Size Distribution of Centres, Papers of the Regional Science Association 20, 65-8
- van Duijn, J.J. (1983), The Long Wave in Economic Life, Allen & Unwin, London
- Vernon, R. (1966), International Investment and International Trade in the Product Cycle, Quarterly Journal of Economics 80, 190-207
- Williamson, J.G., (1965), Regular Inequality and the Process of National Development; A Description of the Patterns, Economic Development and Cultural Change 13,1-84
- Williamson, O.E. (1975), Markets and Hierarchies: Analysis and Anti-Trust Implications, The Free Press, New York, NY



Statens offentliga utredningar 1990

Systematisk förteckning

Statsrådsberedningen

- Strömrogatan 18 - Sveriges statsministerbostad. [10]
Välfärd och segregation i storstadsregionerna. [20]
Staden. [32]
Urban Challenges. [33]
Stadsregioner i Europa. [34]
Storstädernas ekonomi 1982-1996. [35]
Storstadsliv. Rika möjligheter- hårda villkor. [36]

Justitiedepartementet

- Meddelarrätt. [12]
Översyn av sjölagen 2. [13]
Översyn av upphovsrättslagstiftningen. [30]

Utrikesdepartementet

- Förbud mot tjänstehandel med Sydafrika m.m. [6]
Organisation och arbetsformer inom bilateralt utvecklingsbistånd. [17]

Försvarsdepartementet

- Svensk säkerhetspolitik i en föränderlig värld. [5]
Beredskapen mot oljeutsläpp till sjöss. [15]
Förmånssystemet för värnpliktiga m. fl. [26]

Socialdepartementet

- Överklagningsrätt och ekonomisk behovsprövning inom socialtjänsten. [2]
Samhällsstöd till underhållsbidragsberättigade barn. Idéskisser och bakgrundsmaterial. [8]
Handikapp och välfärd? - En lägesrapport. [19]
Tobakslag. [29]

Kommunikationsdepartementet

- Transportrådet. [4]
Storstads trafik 5 - ett samlat underlag. [16]
Post & Tele - Affärsverk med regionalt och socialt ansvar. [27]

Finansdepartementet

- Långtidsutredningen 1990. [14]
Lag om folkbokföringsregister m.m. [18]

Utbildningsdepartementet

- En idrottshögskola i Stockholm - struktur, organisation och resurser för en självständig högskola på idrottens område. [3]
Lagstiftning för reklam i svensk TV. [7]
Vidgad vuxenutbildning för utvecklingsstörda. [11]

Arbetsmarknadsdepartementet

- Perspektiv på arbetsförmedlingen. [31]

Bostadsdepartementet

- Kostnader för fastighetsbildning m. m. [9]
Tomträttsavgäld. [23]

Industridepartementet

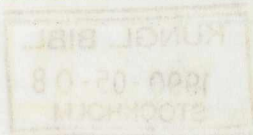
- Företagsförvärv i svenskt näringsliv. [1]

Civildepartementet

- Ny kommunallag. [24]
Konkurrensen inom livsmedelssektorn. [25]
Att följa upp kommunal verksamhet - En internationell utblick. [28]

Miljö- och energidepartementet

- Den elintensiva industrin under kärnkraftsavvecklingen. [21]
Den elintensiva industrin under kärnkraftsavvecklingen. Bilagedel. [22]



Statens offentliga utredningar 1990

Kronologisk förteckning

1. Företagsförvärv i svenskt näringsliv. I.
2. Överklagningsrätt och ekonomisk behovsprövning inom socialtjänsten. S.
3. En idrottshögskola i Stockholm - struktur, organisation och resurser för en självständig högskola på idrottens område. U.
4. Transportrådet. K.
5. Svensk säkerhetspolitik i en föränderlig värld. Fö.
6. Förbud mot tjänstehandel med Sydafrika m.m. UD.
7. Lagstiftning för reklam i svensk TV. U.
8. Samhällsstöd till underhållsbidragsberättigade barn. Idéskisser och bakgrundsmaterial. S.
9. Kostnader för fastighetsbildning m. m. Bo.
10. Strömgatan 18 - Sveriges statsministerbostad. SB.
11. Vidgad vuxenutbildning för utvecklingsstörda. U.
12. Meddelarrätt. Ju.
13. Översyn av sjölagen 2. Ju.
14. Långtidsutredningen 1990. Fi.
15. Beredskapen mot oljeutsläpp till sjöss. Fö.
16. Storstadstrafik 5 - ett samlat underlag. K.
17. Organisation och arbetsformer inom bilateral utvecklingsbistånd. UD.
18. Lag om folkbokföringsregister m.m. Fi.
19. Handikapp och välfärd? - En lägesrapport. S.
20. Välfärd och segregation i storstadsregionerna. SB.
21. Den elintensiva industrin under kärnkraftsavvecklingen. ME.
22. Den elintensiva industrin under kärnkraftsavvecklingen. Bilagedel. ME.
23. Tomrättsavgäld. Bo.
24. Ny kommunallag. C.
25. Konkurrensen inom livsmedelssektorn. C.
26. Förmånssystemet för värnpliktiga m. fl. Fö.
27. Post & Tele - Affärsverk med regionalt och socialt ansvar. K.
28. Att följa upp kommunal verksamhet - En internationell utblick. C.
29. Tobakslag. S.
30. Översyn av upphovsrättslagstiftningen. Ju.
31. Perspektiv på arbetsförmedlingen. A.
32. Staden. SB.
33. Urban Challenges. SB.
34. Stadsregioner i Europa. SB.
35. Storstädernas ekonomi 1982-1996. SB.
36. Storstadsliv. Rika möjligheter- hårda villkor. SB.

