

Underudvalget vedr.
Den regionale udviklingsplan

REGION MIDTJYLLAND
Under dannelse

Tingvej 15
8800 Viborg

Dato: 27. november 2006

Sagsbehandler: mpl
Tlf.:
E-mail:

Journalnr.: 1-00-12-06

Byer som drivkraft

Baggrund

Det er i stigende grad hovedstæder og storby-metropoler, der er katalysatorer for den enkelte nations eller regions vidensøkonomi (dvs. en økonomi der i stigende omfang baseres på de nye erhverv fx indenfor forretningsservice, design mv. frem for de mere traditionelle erhverv indenfor landbrug og industri). Det er i storbyen, at væksten er koncentreret og de centrale forudsætninger for nationers fremtidige globale konkurrenceevne skabes. Det er i storbyerne man finder kritisk masse, vækst-erhverv og diversitet – faktorer, som blandt andre OECD med sin vækstmodel har udpeget som helt afgørende, når det handler om at vinde kapløbet i den globale økonomi (Mandag Morgen 6. juni 2006). Storbyer som fx Barcelona i Spanien og Melbourne i Australien, der systematisk og bevidst satser på at udvikle byen til en vidensby og vækstmotor, har særligt gode forudsætninger for at klare sig godt i den globale vidensøkonomi.

Den traditionelle storby er et produkt af industrisamfundet, hvor et væsentligt kendetegn var opsplittningen af byens funktioner i adskilte enheder (fx ved at holde industriproduktion adskilt fra boligområder) bl.a. for at minimere problemer forurening. I disse år er byerne stillet overfor helt andre udfordringer, hvor ikke mindst "viden" er et afgørende konkurrenceparameter. Der er et voksende behov for viden – og for at kunne dele og udvikle viden på tværs af personer, sektorer og brancher. Viden-delning og udvikling forudsætter fysiske møder, og for at styrke det fysiske møde mennesker imellem, er en vis grad af geografisk nærhed også nødvendig.

Vidensbyen er karakteriseret ved at være :

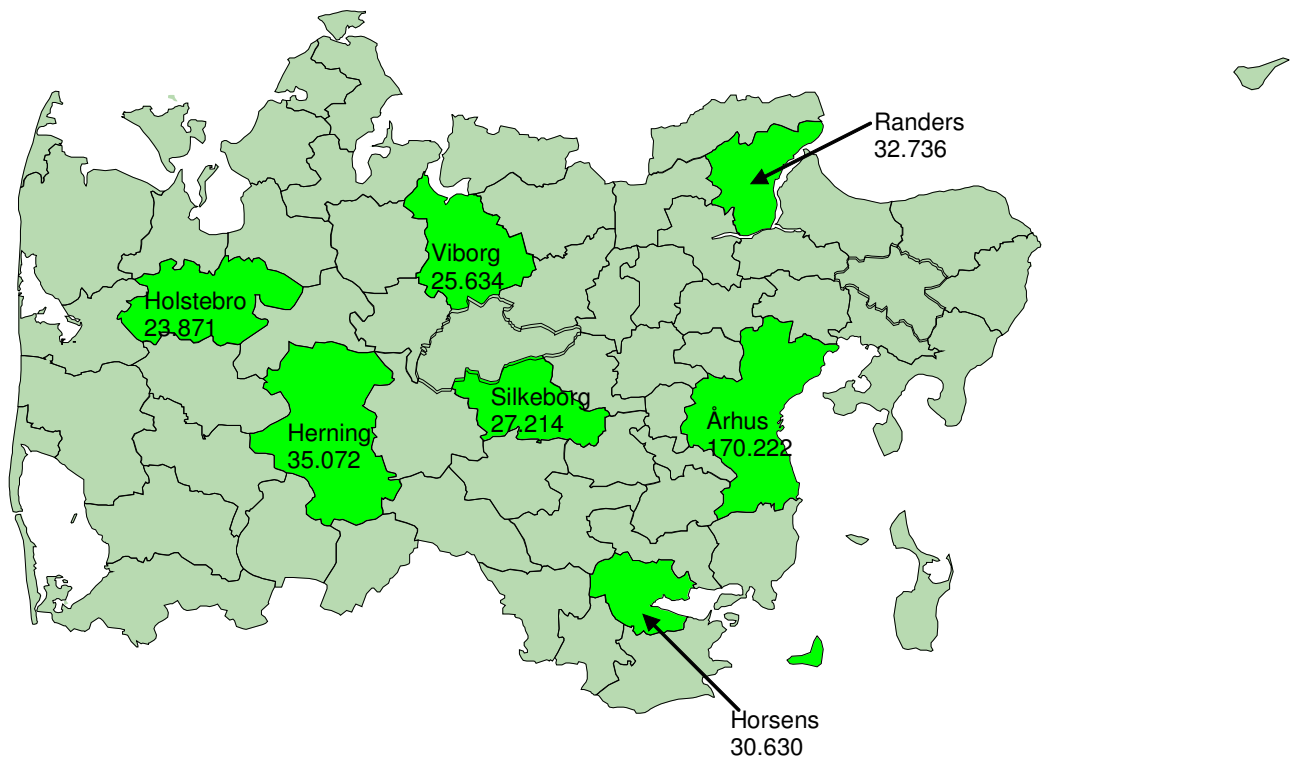
- 1. Attraktiv:** Vidensbyen kan tiltrække den nødvendige kritiske masse.
- 2. Innovativ:** Vidensbyen kan fungere som katalysator for udvikling af ny viden.
- 3. Stærk på kultur:** Vidensbyen kan forløse det kreative potentiale

I juni 2006 nedsatte Region Midtjyllands vækstforum 8 tænketanke, hvor én af otte beskæftigede sig med emnet "byerne som drivkraft". Tænketanken afleverede en af-rapportering til vækstforum primo oktober, og nærværende notat tager udgangspunkt i tænketankens arbejde.

Region Midtjylland indeholder ikke umiddelbart storbyer i millionklassen. Den største by i regionen er Århus Kommune, som med sine godt 170.000 arbejdspladser (tallet er beregnet på baggrund af de gamle bykommunetal fra 2005) er regionens største potentielle drivkraft. Århus rummer ca. fem gange flere arbejdspladser, end det antal der er i de næststørste byer i regionen jf. nedenstående geografiske kort over antal arbejdspladser i udvalget bykommuner. Der er bevidst taget udgangspunkt i an-

tallet af arbejdspladser i byerne frem for befolkningstallet, da det tal siger langt mere om byens driftighed i en erhvervmæssig sammenhæng.

Figur 1: . Antal arbejdspladser i udvalgte bykommuner i Region Midtjylland. 2005



Samspelet mellem byer og øvrige områder i regionen

Millionbyer som Göteborg, Hamburg og København fungerer uden tvivl som drivkraft for den regionale udvikling. I Københavnsområdet kommer det helt konkret til udtryk ved, at hele Sjælland de seneste 10 år har udviklet sig til én pendlingsregion.

Der findes ikke noget entydigt svar på, hvor mange indbyggere eller arbejdspladser en by skal rumme, for at den kan udvikle sig til en regional eller national drivkraft.

Tænk tanken opererede med en kvalitativ definition af, hvad der karakteriserer en større by. Fx skal der være en vis "kritisk masse" af mennesker og muligheder til stede, for overhovedet at kunne tale om en by. En by kan konkret defineres og rubriceres ud fra faktorer som koncentration/nærhed, lave transportomkostninger, mangfoldige forbrugsmuligheder, stor videnuudveksling og et varieret arbejdsmarked. Forbrugsmuligheder skal opfattes som en bred kategori bestående af kulturudbud, udeliv, boliger, indkøbsmuligheder etc.

Der er en tendens til, at virksomheder efterspørger og lokaliserer sig i nærheden af rigeligt udbud af veluddannet arbejdskraft, veludbygget infrastruktur samt attraktive miljøer i forhold til bosætning. Denne lokaliseringstendens ses også internationalt og må betegnes som et grundvilkår.

Byerne er i økonomisk forstand (handelsmæssigt, jobmæssigt, kulturmæssigt) en slags servicefunktion for såvel byens borgere som byens opland. Byers image er også væsentligt for besætning og fastholdelse. Byer skal være bevidste om at op- og udbygge et godt "people climate", som yderligere tiltrækker og fastholder kompetencestærke borgere i regionen.

Ligeledes er det vigtigt, at byer og oplande ikke anskues som adskilte (byer eller landdistrikter), men derimod samlet (som byer og landdistrikter) i forhold til resten af Danmark, og ikke mindst andre regioner internationalt. De er hinandens fælles ressourcepuljer eller pendlingsregioner, hvor borgere, arbejdskraft og forbrugere udveksles. Jo større interaktion der er mellem land og by, jo stærkere bliver regionen.

Dette gensidighedsforhold mellem by og land går igen, når det gælder integrationsforhold. Manglende integration og social marginalisering, hvor grupper af mennesker står uden for arbejdsmarkedet, er en udfordring der er særlig stor i de større byer. Faktorer, der virker ind på byernes udvikling og hæmmer væksten regionalt, hvis de ikke håndteres.

Betydningen af en veludbygget infrastruktur – såvel fysisk som digital

Tænk tanken understregede, at en stærk region forudsætter en effektiv infrastruktur. Der skal arbejdes på at etablere en optimal og understøttende fysisk infrastruktur mellem regionens større byer/vækstcentre. Samtidig skal regionen kobles bedre på det internationale lufthavnsnet, end den er i dag, da det vil forøge dens internationale attraktivitet.

Tænketanken påpegede desuden et behov for øget viden og metodeudvikling vedr. pendlingsudvikling og pendlingsmønstre mellem de større byer i regionen.

Den digitale infrastruktur – herunder bredbåndsforbindelser mv. – bør også udbygges i regionen, da det på en relativ billig måde kan bidrage til at binde byer og den øvrige region endnu bedre sammen. Den digitale infrastruktur er et supplement til den fysiske, men kan ikke erstatte den.

Udviklingstræk i pendlingsmønstre i Region Midtjylland

I den østlige ende af regionen kan man fra nord til syd observere en stigende pendling mellem Randers, Århus og helt ned til Kolding, hvilket naturligt hænger sammen med et forholdsvis udbygget transportsystem (E45 og jernbaneføringen), som giver adgang til både hovedstaden og en række andre centrale områder som fx Hamborg. I landsplanredegørelsen taler man om ansatser til et østjysk bybånd eller en korridor, der på langt sigt, hvis udviklingen fortsætter, vil "bortrodere" hvad der tidligere var selvstændige byer med eget opland og arbejdsmarked.. Den østjyske motorvej tilskrives en betydelig rolle i den begyndende udvikling af bybåndet. Der tyder med andre ord på, at der i den østlige del af regionen er en stigende koncentration af mennesker og jobs ("kritisk masse").

Pendlingen på tværs af regionen – specielt fra Silkeborg til Århus – er steget. På længere sigt, når man har færdigetableret motorvejen fra Herning til Århus, og ved en udbygning af motortrafikvejen mellem Århus-Viborg-Skive, forventes pendlingen at stige yderligere på tværs af regionen.

Pendlingen er med andre ord stærkest mellem byerne Randers, Århus og Horsens, hvor den fysiske infrastruktur er stærk og understøtter pendlingen optimalt. Omvendt er pendlingen betydelig svagere mellem Herning-Århus samt Viborg og Århus, hvor den fysiske infrastruktur er mindre veludviklet.

Betydningen af stærke netværk og videndeling mellem regionens kommuner

Region Midtjylland konkurrerer på europæisk og globalt plan med flere tusinde regioner med lignende karakteristika. Region Midtjylland, eller Danmark for den sags skyld, må altså betegnes som "små" spillere på den globale scene, og det er i det lys man bør tænke strategisk byudvikling. Hvordan sikrer man, at regionen og byerne fastholder en stærk position internationalt, selvom byerne i regionen - i en international målestok - er af en beskeden størrelse?

Fraværet af store millionbyer i Region Midtjylland gør samarbejdet på tværs af byer og regioner bidende nødvendigt, hvis regionens byer skal gøre sig forhåbninger om, samlet set at udvikle sig til konkurrencedygtige vidensbyer. Der er fx etableret et "Nordic City Network" på tværs af de nordiske storbyregioner med henblik på at realisere drømmen om "den nordiske udgave" af vidensbyer (Mandag Morgen).

For at byerne i regionen kan bevare og udvikle en stærk international konkurrencekraft, skal der søsættes initiativer der bidrager til udviklingen af et endnu tættere

samarbejde på tværs af kommune- og regionsgrænser indenfor områder, hvor samarbejde lønner sig. Dette ændrer ikke ved – og det skal det heller ikke – at der også fortsat vil være en sund konkurrence internt mellem regionens byer. Der er mange eksempler på, at samarbejde og konkurrence sagtens kan forenes, hvis man blot fra begyndelse får identificeret byernes fælles interesser og potentielle samarbejdsområder. Eksempler kunne være igangsætning af analyser og metodeudvikling fx i forhold til at afdække styrkepositioner og fælles erhvervsklynger.

Byerne bør være yderst bevidste om, hvilken strategi de vil satse på i forhold til at tiltrække indbyggere og virksomheder.

Det gælder i sær om at være bevidste om:

- Hvilken rolle byen realistisk set kan og vil spille lokalt, regionalt, nationalt og internationalt, når den fastlægger dens strategi.
- Hvad er byens unikke styrker og værdier, og hvordan kan og skal de understøttes?
- Skal der være en rollefordeling byerne imellem – og i givet fald hvordan skal den være?

En række kommuner satser på at skabe sig en identitet, eksempelvis som den "levende by" eller "der hvor ting sker" eller "stedet, hvor det er godt at bo". En bestemt satsning har også nogle bestemt konsekvenser, som gør at nogle kommuner er mere oplagte end andre til at enten at udgøre et erhvervscentrum eller en bosætningskommune. Den øgede mobilitet – og tendens til at acceptere en længere pendlingsafstand til arbejde betyder, at det rent faktisk også kan være økonomisk bæredygtigt for nogle byer, at satse på at være en attraktiv bosætningskommune frem for at ville begge dele (landsplanredegørelsen 2006).

Ambitionen må være, at kommunestrategierne kommer til at spille sammen på et overordnet plan – og at de større byer og resten af regionen også i dette arbejde ser sig, som ligeværdige partnere.

Udviklingen af et nyt bymønster efter kommunalreformens implementering begynder at trænge sig på. Det er en kendsgerning, at kommunerne er blevet betydelig større og rummer ofte flere byer. Relationerne mellem byerne har også langsomt ændret sig, og denne proces vil blive yderligere accelereret af det nye danmarkskort. Tiden er løbet fra den eksisterende hierarkiske opdeling af byerne. Det er vigtigt at man i denne udviklingsproces basere sig på nogle overordnede strategiske overvejelser i forhold til at sikre en afbalanceret regional udvikling samt fremtidige samarbejdsmuligheder og netværksdannelse mellem byer (landsplanredegørelsen 2006)

Tænketanken foreslog, at regionen understøtter, at der etableres netværk mv. på tværs af kommunerne i regionen fx organiseret efter en Triple Helix model. Triple helix er et kvalificerende og forpligtende samspil mellem vidensinstitutioner, virksomheder og offentlige myndigheder på lokalt, regionalt eller nationalt niveau.

Byer er "hot stuff" i EU

At udvikle økonomisk konkurrencedygtige og socialt sammenhængende og bæredygtige byer er en nærværende udfordring for alle de europæiske lande. Derfor debatteres byernes betydning for såvel nationernes som EU's succes kraftigt i øjeblikket. Det tyder på, at byerne er tilbage på toppen af den europæiske dagsorden. EU-Kommissionen arbejder bl.a. på et notat vedr. "Cohesion Policy and Cities: the urban contribution to growth and jobs in the regions, 2006" , hvor der peges på fire brede målsætninger for byer:

- 1) At skabe attraktive byer (transport, offentlig service, kulturudbud)
- 2) At øge byernes bidrag til innovation, entrepreneurship og videnøkonomi (uddannelse)
- 3) At øge antallet af flere og bedre jobs (uddannelse og kompetenceudvikling)
- 4) At reducere sociale skel

Målsætningerne er brede og fleksible nok til, at de kan tilpasses en regional og lokal kontekst, samtidig med at beskrivelserne er tilpas specifikke til at kunne understøtte byernes valg af strategier og instrumenter i fremtiden (Inforegion no. 19 side 7)..

Region Midtjylland bør også orientere sig i dette arbejde, og det er vigtigt at man forsøger at koordinere sin indsats på dette område med det arbejde der i øvrigt udføres i bl.a. EU, men også i endnu bredere international kontekst.