

FoU-rapport nr. 4/2005

# **Samspill i fem norske byregioner**

**Sluttrapport**

Knut Hidle, Hans Kjetil Lysgård, Jørn Cruickshank, Arild Aurvåg  
Farsund, Jens Kristian Fosse, Einar Leknes, Liv Mari Nesje og  
Arne Rydningen

Tittel Samspill i fem norske byregioner

Forfattere Knut Hidle, Hans Kjetil Lysgård, Jørn Cruickshank, Arild Aurvåg Farsund, Jens Kristian Fosse, Einar Leknes, Liv Mari Nesje og Arne Rydningen

Rapport FoU-rapport nr. 4/2005

ISBN-nummer 82-7602-103-4

ISSN-nummer 0808-5544

Trykkeri Edgar Høgføldt, 4626 Kristiansand

Utgiver Agderforskning  
Serviceboks 415,  
N-4604 Kristiansand

Telefon 480 10 520  
Telefax 38 14 22 01  
E-post [post@agderforskning.no](mailto:post@agderforskning.no)

Hjemmeside <http://agderforskning.no>





## Forord

Proessen bak dette prosjektet startet i 2002 hvor Agderforskning tok initiativ overfor Kommunal- og regionaldepartementet (KRD), bykommunene Bergen, Stavanger, Kristiansand, Trondheim og Tromsø og fylkeskommunene Vest-Agder, Rogaland, Hordaland, Sør-Trøndelag og Troms. Målet var å realisere et prosjekt som skulle følge opp den kartleggingen som ble innledet i forbindelse med KRDs arbeid med storbymeldingen. På oppdrag fra disse aktørene inngikk Agderforskning et samarbeid med Rogalandsforskning og forsker Arne Rydningen ved NORUT om gjennomføringen av prosjektet som skulle analysere samspillet i fem norske storbyregioner. Prosjektet ble utviklet med empirisk basis i de nevnte fem byregionene, og hadde oppstart rundt årsskiftet 2002/2003. Agderforskning har hatt koordineringsansvaret og stått som prosjektleder. Prosjektet har videre vært organisert i tre ulike deler hvor Rogalandsforskning har hatt ansvaret for næringspolitikk, Arne Rydningen ved NORUT for næringsstruktur og Agderforskning har i tillegg til å stå som prosjektkoordinator med hovedansvar for hele prosjektet også hatt ansvar for å analysere hverdagsmobilitet i de fem byregionene.

Forskningsteamet har i prosjektperioden bestått av seniorforskerne Arild Farsund og Einar Leknes fra Rogalandsforskning, forsker Arne Rydningen, NORUT. Fra Agderforskning har seniorforskerne Hans Kjetil Lysgård og Knut Hidle, samt forskerne Jørn Cruickshank, Jens Kristian Fosse, May-Linda Magnussen, Trond Stalsberg Mydland og Liv Mari Nesje vært med i prosjektteamet. Hans Kjetil Lysgård var prosjektleder fram til januar 2005 da Knut Hidle overtok.

Gjennom prosjektperioden har forskerteamet drøftet resultater og perspektiver med en styringsgruppe bestående av Morten Gulsrud og Endre Rudolfson fra Kommunal- og regionaldepartementet, Jan Einar Reiersen, Tromsø kommune, Kari Mette Aaseth, Troms fylkeskommune, Sigmund Knutsen, Trondheim kommune, Bjørn Engh, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Vidar Totland, Bergen kommune, Gudrun Møthisen, Hordaland fylkeskommune, Svein Holmen, Stavanger kommune, Victoria Hartland Gramstad, Rogaland fylkeskommune, Are Østmo, Kristiansand kommune og Johan Pensgård, Vest-Agder fylkeskommune.

Vi i prosjektteamet ønsker å takke våre oppdragsgivere for oppdraget, for gode diskusjoner, for verdifulle og konstruktive innspill vi har hatt sammen med prosjektets styringsgruppe. Rapportens innhold og konklusjoner står for forskerteamets regning.



## Innholdsfortegnelse

FORORD.....	V
INNHALDSFORTEGNELSE.....	VII
TABELLOVERSIKT .....	IX
FIGURLISTE.....	IX
SAMMENDRAG .....	XI
1 INNLEDNING, MOTIVASJON OG PROBLEMSTILLINGER.....	1
1.1 Empirisk bakgrunn .....	2
1.2 Hverdagsmobilitet, næring og næringspolitikk .....	4
1.3 Rapportens oppbygging og problemstillinger – en leserveiledning .....	5
2 BY, REGION OG SAMSPILL – TEORETISKE TILNÆRMINGER OG STUDIENS RELEVANS.....	9
2.1 Hvordan forstå by? .....	9
2.2 Byregion som teoretisk og empirisk begrep .....	14
2.3 Norske byregioner – byenes geografiske utbredelse og studiens politiske relevans .....	25
3 HVERDAGSMOBILITET I FEM BYREGIONER.....	33
3.1 Bakgrunn .....	33
3.2 Problemstilling, metodisk gjennomføring og analytisk ramme ..	35
3.3 Samspillet innhold og form.....	49
3.4 Samspillet omfang og rekkevidde .....	57
3.5 Samspill i fem byregioner .....	63
3.6 Fra beskrivelse til forståelse – drivkrefter i samspillet .....	68
3.7 Samspillet formål, betydning og motivasjoner .....	69
3.8 Avsluttende kommentarer .....	89
4 BYENE SOM MOTORER I REGIONAL UTVIKLING.....	93
4.1 Innledning.....	93
4.2 Spesialiserte næringsklynger i fem byregioner .....	98
4.3 Framveksten av den kreative klassen i Norge .....	108
4.4 Drivkrefter og forklaringsmodell .....	121
4.5 Analyse av byregionene .....	137
4.6 Næringsmessig samspill mellom by og omland.....	148
5 SAMSPILL OM NÆRINGSPOLITIKKEN .....	159
5.1 Innledning.....	159
5.2 Teoretisk og metodisk tilnærming .....	161
5.3 Næringspolitikk i fem norske byregioner .....	164
5.4 Sammenligning .....	175
5.5 Avslutning .....	197

6	SAMMENFATTENDE KOMMENTARER.....	201
6.1	Samspill i fem byregioner .....	201
6.2	Noen generelle kommentarer om hverdagsmobilitet, næring og næringspolitikk.....	207
6.3	Er metaforene motor og flyt gyldige?.....	210
	LITTERATURLISTE.....	215
	FOU INFORMASJON.....	219



## Tabelloversikt

Tabell 3.5-1: Gjennomsnittlig reiselengde i kilometer etter kategori.....	65
Tabell 4.2-1: Tromsøregionens mest spesialiserte bransjer (Kilde: SSB) ....	99
Tabell 4.2-2: Trondheimregionens mest spesialiserte bransjer (Kilde: SSB) .....	100
Tabell 4.2-3: Bergensregionens mest spesialiserte bransjer (Kilde: SSB)..	101
Tabell 4.2-4: Stavangerregionens mest spesialiserte bransjer (Kilde: SSB) .....	103
Tabell 4.2-5: Kristiansand-regionens mest spesialiserte bransjer (Kilde: SSB) .....	104
Tabell 4.2-6: Andel spesialiserte bransjer i byregionene (NACE > 3).....	106
Tabell 4.4-1: Medianinntekt per innbygger 1993-2002 SSB spesialutkjøring .....	129
Tabell 4.4-2: Vekst i medianinntekt 1993 - 2002 .....	129
Tabell 4.4-3: Fylkenes inntektsforskjeller .....	129
Tabell 4.4-4: Toleranse målt med interesse eller enighet .....	132
Tabell 4.4-5: Usikkerhet ved måling av toleranse .....	133
Tabell 4.4-6: Andelen med høyere utdanning i storbyregionene.....	134
Tabell 4.4-7: Rangering av byregionene på drivkrefter.....	135
Tabell 4.4-8: Kreativitet, talent og innovasjon i Europa.....	136
Tabell 4.4-9: Kreativitet, talent og innovasjon i norske byregioner.....	137
Tabell 4.6-1: De største pendlerkommunene inn til storbyene .....	149
Tabell 4.6-2: Innpendlingsprosent inn til storbyene .....	149
Tabell 4.6-3: Signifikante forskjeller mellom byer og omland .....	150
Tabell 5.4-1: Fellestrekk og forskjeller i byregionenes næringspolitiske arbeid.....	179
Tabell 5.4-2: Kulturbasert næringsutvikling (status utgangen av 2004) ....	180
Tabell 5.4-3: Kunnskapsbasert næringsutvikling (status utgangen av 2004) .....	183

## Figurliste

Figur 3.2-1: Tre faser i studien av hverdagsmobilitet i byregioner.....	36
Figur 3.4-1: Formålet med reisen.....	58
Figur 3.4-2: Reiselengde i intervaller.....	59
Figur 3.4-3: Reiselengde i km .....	60
Figur 3.4-4: Reiselengde i minutter .....	61
Figur 3.4-5: Reiselengde i intervaller etter formål.....	62
Figur 3.5-1: Formål fordelt på byregioner .....	63
Figur 3.5-2: Reiselengde fordelt på byregioner.....	64

Figur 3.5-3: Reiselengde fordelt på byregioner.....	65
Figur 4.2-1: Differensiering og sysselsatte i næringslivet.....	107
Figur 4.3-1: Ulike klasser i Norge .....	109
Figur 4.3-2: Klasser i byregionene .....	110
Figur 4.3-3: Klasser i omlandskommunene .....	111
Figur 4.3-4: Klasser i Kristiansand .....	112
Figur 4.3-5: Klasser i Kristiansands omland .....	112
Figur 4.3-6: Klasser i Stavanger/Sandnes.....	113
Figur 4.3-7: Klasser i Stavanger/Sandnes' omland .....	114
Figur 4.3-8: Klasser i Bergen.....	115
Figur 4.3-9: Klasser i Bergens omland.....	115
Figur 4.3-10: Klasser i Trondheim.....	116
Figur 4.3-11: Klasser i Trondheims omland .....	117
Figur 4.3-12: Klasser i Tromsø.....	118
Figur 4.3-13: Klasser i Tromsø omland.....	118
Figur 4.3-14: Kreative yrker i fem byregioner (inkl. omlandskommunene) .....	119
Figur 4.4-1: Modell for økonomisk utvikling i en region, etter Florida (2004) .....	122
Figur 4.4-2: Gjennomsnittlig inntekt.....	124
Figur 4.4-3: Medianinntekt .....	125
Figur 4.4-4: Sammensetning av hushold .....	126
Figur 4.4-5: Inntektsnivå 2002 .....	127
Figur 4.4-6: Vekst i inntekt i storbyene .....	128
Figur 4.4-7: Utvikling i inntekt i storbyene .....	128
Figur 4.4-8: Inntektsvekst i by og omland .....	130
Figur 4.5-1: Økonomisk modell for Bergen.....	140
Figur 4.5-2: Byfaktor for næringer. Bergen.....	141
Figur 4.5-3: Økonomisk modell for Trondheim .....	141
Figur 4.5-4: Byfaktor for næringer. Trondheim .....	142
Figur 4.5-5: Økonomisk modell for Stavanger/ Sandnes.....	143
Figur 4.5-6: Byfaktor for næringer. Stavanger/ Sandnes.....	143
Figur 4.5-7: Økonomisk modell for Kristiansand.....	144
Figur 4.5-8: Byfaktor for næringer. Kristiansand .....	145
Figur 4.5-9: Økonomisk modell for Tromsø.....	145
Figur 4.5-10: Byfaktor for næringer. Tromsø .....	146
Figur 4.5-11: Byfaktor for næringer. Byregionene samlet.....	147
Figur 4.6-1: Inntektsvekst i kommuner med høy og lav integrasjon med byen .....	151
Figur 4.6-2: Vekst i høyere utdanning. By og omland .....	152
Figur 5.4-1: Utviklingstrekk i byregionenes næringspolitikk .....	192

## Sammendrag

Internasjonal forskning har gjennom flere år påpekt at et funksjonelt trekk ved den moderne byen er at den flyter sammen med sitt omland. Byen og omlandet har i en historisk kontekst fått endret betydning, noe som særlig kan sees i sammenheng med en sterkere global integrasjon. Det blir ofte sagt at grenser er blitt mer flytende. Fysisk, mental og sosial mobilitet flytter og utfordrer skillelinjer og skaper nye relasjoner i komplekse nettverk. Disse relasjonene defineres og redefineres stadig på tvers av tradisjonelle geografiske grenser. Dette har vært det teoretiske så vel som det empirisk observerbare utgangspunktet for denne undersøkelsen av samspillet mellom by og omland i fem norske byregioner. Prosjektet har vært tuftet på en erkjennelse av at det er behov for ny kunnskap om samspillet mellom by og omland i Norge. Skillet mellom det urbane og det rurale har ikke vært vektlagt i dette prosjektet slik det tradisjonelt har vært i norsk regionalforskning og regionalpolitikk, men snarere har samspill og integrasjon mellom by og omland vært det sentrale fokus.

Til sammen står samspillprosjektet for grunnleggende ny og unik kunnskap om samspillet mellom by og omland i en norsk kontekst. Dette samspillet belyses med omfattende analyser av hverdagsmobilitet, analyser av næringspolitikken og analyse av det næringsmessige samspillet i alle de fem byregionene Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø. De empiriske analysene er blitt satt inn i ulike teoretiske forståelser som fokuserer på hvordan moderne byregioner kan forstås, med særlig vekt på endringene som har skjedd i forholdet mellom produksjon og forbruk i dagens byregioner.

Prosjektet viser at utviklingen innen både hverdagsmobilitet, næring og politikk for regionalt samspill er forskjellig i de ulike byregionene. Videre viser prosjektet at det er stor variasjon og et stort mangfold i hvordan samspillet fungerer og utvikler seg. Næringspolitikk, hverdagsmobilitet og næringsstruktur er felter som er sterkt integrert med hverandre, men prosjektet viser at disse feltene likevel utvikler seg og kan karakteriseres ulikt. Ulike strukturer og politiske og organisatoriske forordninger gjør seg gjeldende, og vi finner ulike praksismønstre. Hverdagsmobiliteten i regionene er mangfoldig og differensiert. Imidlertid synes formålet med reisene å være relativt likt i de ulike regionene. Næringsstrukturen og det næringsmessige samspillet er også differensiert i de ulike byregionene, men felles er at utdanningsnivået og inntektsnivået i omlandskommunene vokser raskere enn i byene og at de eneste næringene som vokser i antall sysselsatte i byene er de såkalte kreati-

ve yrkene. Næringspolitikken er også differensiert i de ulike byene. Felles for de fem storbyene er at de har en sentralt plassert administrativ enhet som har ansvar for utforming og utøvelse av kommunal næringspolitikk. Innholdet i denne politikken og utøvelsen av den varierer imidlertid mellom de ulike bykommunene.

På et grunnleggende plan tar prosjektet opp hvordan dagens norske storbyregioner kan forstås. Mange beskriver dagens byer i termer relatert til motor- og flytmetaforer. Som sagt blir det hevdet at grensene mellom by og omland ikke lenger er så klare som før. Både sosial, mental og fysisk mobilitet flytter og utfordrer de kjente skillelinjene, noe som skaper nye relasjoner og nettverk uavhengig av tradisjonelle geografiske grenser. Vi kan bare delvis si at denne teorien er bekreftet i denne studien. Flyt indikerer nettopp det grenseløse. Slik det ser ut er menneskene i byregionene i flyt mellom ulike erfaringsverdener, og trives med det. Byenes næringspolitikk er med visse unntak mer opptatt av grenser. Interaksjonsstrukturen harmonerer med andre ord ikke helt med styringsstrukturen, og motsatt. Samtidig motiveres hverdagsmobiliteten nettopp av grenser og forskjellighet. Prosjektet viser at hverdagsmobilitet i byregionene i mange tilfeller er en reise i forskjellighet hvor begjæret etter noe annet er noe av drivkraften. Dette er momenter en næringspolitisk strategi må ta hensyn til fordi den så sterkt involverer spørsmål om identitet og tilhørighet. I slike spørsmål har ikke flyt i denne studien vært det dominerende, men snarere grenser, grenseoverskridelser og forskjellighet. Ikke nødvendigvis som problem og hinder, men snarere som drivkraft for det regionale samspillet.

Vi finner ulike forståelse av grenser og grensers betydning innenfor de ulike feltene hverdagsmobilitet, næring og næringspolitikk. Det i seg selv indikerer at grensene ikke er absolutte, men at de likevel er der. Dette prosjektet har vist behovet for mer nyanserte bilder av byenes betydning for det regionale samspillet, enn hva som er mulig innenfor motor- og flytmetaforenes forestillingsverdener, og representerer således et svært viktig kunnskapsgrunnlag for norsk regionalpolitikk. Det regionale samspillet mellom by og omland i Norge handler fremdeles om grenseoverskridelser og grensedefinisjoner om det skal lykkes. Samtidig kan vi si at grensene og forskjelligheten er der som en potensiell kraft for et regionalt samspill dersom de ulike aktørene, særlig innen politikk og næringsutvikling, evner å se nettopp denne samspilldimensjonen.

## 1 Innledning, motivasjon og problemstillinger

Internasjonal forskning har gjennom flere år påpekt at et funksjonelt trekk ved den moderne byen er at den flyter sammen med sitt omland (se f.eks. Bengs og Schmidt-Thomé 2005). Byen og omlandet har i en historisk kontekst fått endret betydning som særlig kan sees i sammenheng med en sterkere global integrasjon. Det fremholdes at grenser er blitt mer flytende og at fysisk, mental og sosial mobilitet flytter og utfordrer skillelinjer og skaper nye relasjoner i komplekse nettverk som stadig defineres og redefineres på tvers av tradisjonelle geografiske grenser. I Norge har det imidlertid vært lite forskning på omfanget av slike relasjoner, hvilke geografiske implikasjoner de har og hva relasjonene mellom byene og omlandet består i. Den internasjonale forskningen på de geografisk sett grenseoverskridende relasjonene har med andre ord tilsynelatende hatt mindre innvirkning i by- og regionalforskningen i Norge. Dette forskningsprosjektet har drøftet nærmere det internasjonale teoritilfanget ved å sette det inn i en norsk regional virkelighet. Måsetningen for dette prosjektet har vært å kartlegge og analysere omfang og beskaffenhet i geografiske relasjoner mellom byer og omland ved å fokusere på samspillet mellom byen og omlandet i henholdsvis Tromsø Trondheim, Bergen, Stavanger og Kristiansand.

Innretningen på by- og regionalforskningen har i Norge de senere år vært at byforskning og regionalforskning har vært organisert som to ulike forskningsfelt. Norges Forskningsråd har således hatt ett program for byforskning og ett for regionalforskning. Byens regionale betydning har i liten grad blitt belyst innenfor de ulike programmene. Regionalpolitikken har i lang tid vært strukturert på samme måte ved at distrikts- og regionalpolitikken har hatt et sterkt fokus på distriktene. Bypolitikken har ikke vært like eksplisitt formulert, og har stort sett vært forstått som sosialpolitikk. Byene har i varierende grad vært en integrert del av regionalmeldingene og samspillet mellom by og region har kommet og gått som tema i meldingene. Selv om byer og tettsteders funksjon i forhold til deres omland har vært politisk tema helt siden vekstsentertankene på midten av 1960-tallet, er et hovedinntrykk fra alle regionalmeldingene siden 1972 (også "By og land – hand i hand" fra 1993) at distriktene får langt større oppmerksomhet enn byene når det gjelder regional utvikling.

Her har det skjedd en endring de siste årene, ikke minst når det gjelder samfunnsforskningen, som har fått øynene opp for storbyenes regionale rolle. Den siste Storbymeldingen (Stortingsmelding nr. 31 (2002-2003)) markerer også et politisk skille ved at storbyenes regionale betydning tas inn som eks-

plisitt perspektiv i meldingen. Her legges det til grunn at storbyene i økende grad knyttes sammen med sitt omland i både økonomisk og sosial forstand. Storbyene og deres omland utgjør dermed deler av samme funksjonelle storbyregion, som det heter i meldingen. Dette forskningsprosjektet har i så måte en høy politisk aktualitet ved at det sammenfaller med et politisk skifte i retning av å tenke storbyene inn i en større regional sammenheng. Det betyr at det for politikken legges til grunn at storbyene er viktige for nasjonal og regional utvikling og endring.

## 1.1 Empirisk bakgrunn

Den *empiriske* begrunnelsen for å gjøre en studie av de fem byregionene er at det tidligere ikke er gjort intensive forskningsbaserte studier av Tromsø, Stavanger, Trondheim, Bergen og Kristiansand og deres rolle i et regionalt samspill. Til nå har det eksistert lite systematisert empirisk kunnskap om disse byregionene innen dette problemfeltet, og om hvordan de bidrar til utvikling i sine respektive regioner.

Et fellestrekk for disse fem byregionene er at de historisk har funksjoner i det regionale Norge. Tromsø er en av landets største bykommuner i areal og har funksjon som landsdelssenter for hele Nord-Norge. Stavanger<sup>1</sup> har funksjon som knutepunkt for hele Rogaland. Trondheim er landets tredje største by, og fungerer som landsdelshovedstad, handelsknutepunkt og kunnskapsby. Det samme kan sies om Bergens betydning for Hordaland og delvis Sogn og Fjordane. Kristiansandsregionen består av bykommunen Kristiansand og fem omkringliggende kommuner, hvorav to ligger i et annet fylke<sup>2</sup>. Kristiansand har en landsdelfunksjon på Sørlandet<sup>3</sup>.

Et annet fellestrekk er at de fem byregionene har hatt en kraftig befolkningsvekst både absolutt og relativt de siste 30 årene. I Tromsø bor i dag om lag 65.000, i Bergen om lag 340 000, i Trondheim om lag 225 000, i Kristiansandsregionen om lag 138 000 og i Stavangerregionen 270 000 innbyggere. I tillegg har disse byene en stor gruppe uregistrerte innbyggere ved at alle har en stor elev- og studentbefolkning. Befolkningsveksten skyldes både fødselsoverskudd og netto innflytting, og kan derfor sees som et uttrykk for at

---

<sup>1</sup> Kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg definerer seg selv som Stavangerregionen. (Strategisk næringsplan 2000-2003.)

<sup>2</sup> Birkenes og Lillesand ligger i Aust-Agder fylke og Søgne, Songdalen og Vennesla ligger i Vest-Agder fylke.

<sup>3</sup> I regionalmeldingen (Stortingsmelding 34) fra Kommunal- og regionaldepartementet er Sørlandet (Aust og Vest-Agder) definert som en egen landsdel.

disse byene er attraktive. Et tredje fellestrekk er at de har universitet eller høyskole, samt andre utdannings- og forskningsinstitusjoner, og store helseforetak lokalisert hos seg. En viktig delmålsetning for etablering av forskningsinstitusjonene var at de skulle bidra med kvalifisert personell til posisjoner i den ekspanderende velferdsstaten. Dette har bidratt til at disse byene har styrket sin rolle som administrative sentre, mens UoH-/FoU-institusjonene også skulle bidra til utvikling av næringslivet i sine respektive landsdeler.

Næringsmessig har disse byene hatt et forskjellig utgangspunkt. Tromsø er en gammel handels- og fiskeriby, men med framvekst av nye virksomheter innen havbruk, marin bioteknologi og romvirksomhet. Trondheim har i lang tid stått frem som teknologibyen. Stavanger har tradisjonelt hatt en funksjon som knutepunkt for fisk, industri og handel, og er i dag et internasjonalt tyngdepunkt for olje- og gassindustri. Bergen er fortsatt et senter for skipsfart og fiskeri, men har vokst frem som en sentral kunnskapsby for blant annet miljø- og havforskning. Bergen har internasjonalt anerkjente utdannings- og forskningsinstitusjoner, og er et sentrum for maritim, teknisk og medisinsk forskning. Kristiansand har en fortid som garnisonsby, handelssenter og industriby, men der blir også de tradisjonelle bedriftene mer og mer FoU orienterte og kunnskapsbaserte. Det skjer med andre ord en omdanning innen tradisjonelle næringer og samtidig en vekst i nye næringer i alle de fem regionene.

Oppbyggingen av institusjoner for høyere utdanning har også bidratt til - i en regional målestokk - en stor sektor av kunnskapsintensiv forretningsmessig tjenesteyting (KIFT), selv om hovedtyngden av slik virksomhet finnes i hovedstadsområdet. Næringsmessig likner byene mer og mer på hverandre når det gjelder tertiærnæringene. Disse næringene (KIFT) er i hovedsak basert på stedsuavhengig kunnskap og antas for øvrig å utgjøre sentrale koblingspunkter til ulike noder i den globale økonomien.

Disse byregionenes utvikling kan sees i sammenheng med i alle fall to viktige generelle trekk ved vestlig kapitalisme og samfunnsform. For det første gjelder dette omdanning av produksjon. Med dette menes at byene, eller byregionene, innehar en sentral rolle i den romlige organiseringen av produksjonen. Denne rollen har vært og er i stadig endring. Overgangen fra en industriell til en postindustriell epoke og utviklingen av en "ny økonomi", har ført til at byen inntar en sentral posisjon i en regional arbeidsdeling (Massey 1994). Viktige deler av virksomheten knyttet til administrasjon, ledelse, forskning, utvikling og kultur sentraliseres i svært sterk grad til byene, noe som også har skjedd i alle de fem storbyene som analyseres i dette prosjek-

tet. Det utvikles et spesialisert tjenestetilbud rettet mot byens produksjonssystem (Sassen 2000), men hvor også samspillet mellom aktiviteter i byen og aktiviteter i den øvrige region finner nye former. I en naturressursbasert økonomi som den norske, med ikke bare spredt bosetting, men også spredte byer, gir dette opphav til interessante koblinger mellom by og omland, kultur og natur. Skal vi forstå byens rolle for den regionale utviklingen, må vi kjenne de funksjonene som finnes i byen og vite på hvilken måte disse er sentrale for den økonomiske utviklingen i byen selv og i regionen for øvrig.

Det andre utviklingstrekket gjelder omdanning av konsumpsjon eller forbruk. Det er ikke tilstrekkelig å forstå byens regionale rolle bare som del av et produksjonssystem. Byen er også en arena for konsumpsjon. Med konsumpsjon vises det her til veksten innen konsumøkonomien, som varehandel og det rekreative konsumet (restaurant, kafé), opplevelsesøkonomien, som sport, teater, kunst, festivaler m.m., og nattøkonomien (vertshus, nattklubber m.m.) (Lash og Urry 1994, Brevik, Halvorsen og Pløger 1998). Veksten i slike servicenæringer indikerer at byen blir en arena hvor produksjon og konsumpsjon veves sterkere inn i hverandre. Opplevelsesaspektet trekkes inn i selve arbeidslivet/produksjonen og blir en viktig del av dette. Samtidig fører denne utviklingen til at tradisjonelle skillelinjer mellom omlandet (produksjon) og byen (konsumpsjon) endres. I byen skapes nye verdikjeder basert på ikke-materielle innsatsfaktorer, og i omlandet skapes nye former for forbruk både for lokalbefolkning og besøkende fra byen. Dette gjør det nødvendig å fokusere på samspillet og avhengighetsforholdet mellom byen og omlandet på nye måter.

## 1.2 Hverdagsmobilitet, næring og næringspolitikk

Analysen av samspillet mellom byene og deres omland er i dette prosjektet operasjonalisert gjennom studier av samspill innenfor feltene næring, politikk og hverdagsmobilitet. Tatt i betraktning perspektivene om byenes endrede rolle, og de empirisk observerbare endringene som har skjedd i forholdet mellom produksjon og forbruk, er næring og hverdagsmobilitet svært aktuelle felt som inntak til samspill mellom by og omland. Hverdagsmobilitet, næring og næringspolitikk er ikke uavhengige av hverandre, men inngår i en kompleks interaksjon hvor produksjon og konsumpsjon er viktige bestanddeler, og hvor næringspolitikken i prinsippet kan fungere som organisator og tilrettelegger for interaksjon og samspill.

Den produksjon som skjer i næringslivet og den konsumpsjon som skjer i hverdagslivet er viktige bestanddeler i et regionalt samspill, samtidig som



disse feltene står i et gjensidig avhengighetsforhold til hverandre. Teknologiske endringer i produksjonen virker som en sentral økonomisk drivkraft, og har nesten alltid romlige konsekvenser. Veksten og endringene i forbruk fører på sin side til vekst i servicenæringer, fornøyelsesøkonomi og tjenesteytende sektor. Byen som arena blir mer og mer sentral i dette. En opphevelse av skillet mellom produksjon og konsumpsjon vil derfor også påvirke relasjonene mellom by og omland. Gjennom at konsumpsjon og produksjon veves sterkere inn i hverandre oppstår et avhengighetsforhold og samspill mellom byen og omlandet. Dette samspillet bør fokuseres - ikke atskillelsen mellom byene og omlandet. Samtidig med at byregionen dermed blir aktualisert som en arena for produksjon og forbruk, aktualiseres også næringspolitikken for dette samspillet. Spørsmålet er i hvilken grad styringsstrukturen passer interaksjonsstrukturen, og motsatt. Hvordan samspillet mellom by og omland foregår og utvikles er med andre ord også et spørsmål om politiske initiativ, tilrettelegging og politisk-administrative forordninger og vilje til et slikt samspill. For å studere omfang og beskaffenhet i samspillet mellom byer og omland, må derfor også den politiske dimensjonen med. Målet for dette prosjektet har vært å undersøke omfanget av det regionale samspillet innenfor de ulike temaområdene, dette samspillet beskaffenhet og forholdet mellom disse ulike feltene. Et aktuelt spørsmål som reiser seg er om styringsstrukturen passer interaksjonsstrukturen. Det er på denne bakgrunn vi har valgt å analysere det regionale samspillet mellom byer og omland opp mot områder som næring, hverdagsmobilitet og politikk.

### **1.3 Rapportens oppbygging og problemstillinger – en leserveiledning**

Denne rapporten har seks hovedkapitler. Dette innledningskapitlet har gitt en kort innføring i tematikken, hovedproblemstillingen og innretningen på studien og skal kort si litt om hvert kapittel. Kapittel 2 er en teorijennomgang og kapitlene 3, 4 og 5 er empiriske analyser av henholdsvis hverdagsmobilitet, næring og næringspolitikk i et samspillperspektiv. Disse tre kapitlene kan leses hver for seg som selvstendige analyser av samspillet innen hvert av de tre områdene. Kapittel 6 er en sammenfatning hvor de ulike områdene sees i sammenheng i et mer overordnet teoretisk perspektiv. Prosjektet bygger på en rekke metodiske innretninger og hvert av de empiriske kapitlene tar i bruk ulike metoder. I starten av hvert kapittel har vi derfor redegjort for det metodiske grunnlaget for den aktuelle analysen.

Til grunn for tema og problemstillinger vi har arbeidet med i dette prosjektet ligger det en rekke teoretiske perspektiver. Det har vært viktig å klargjøre og

drøfte disse, samt gjøre dette eksplisitt i rapporten, slik at grunnlaget for de analytiske betraktningene vi gjør skal tre klarere fram. Kapittel 2 er en drøfting av dette teoritilfanget. Dette kapitlet tar opp sentrale teoretiske perspektiver i den internasjonale og nasjonale forskningen på byer og byregionenes endrede betydning, og på byer og byregioner som internasjonale forskningsfelt. I forlengelsen av disse teoretiske drøftelsene tar kapitlet opp en drøfting og beskrivelse av de norske byregionene som er gjenstand for oppmerksomhet i dette prosjektet, og videre denne studiens politiske relevans.

Hverdagsmobilitet analyseres i kapittel 3. Hovedmålet for denne analysen er å kartlegge, forklare og forstå utviklingen av interaksjonsmønstre i de fem byregionene på individnivå. Analysen av disse interaksjonsmønstrene har hatt ulike metodiske innretninger og problemstillinger. For det første analyseres her relasjonenes innhold, og hvordan samhandling og interaksjon foregår. Problemstillingen for denne delen av analysen har vært hvilke interaksjonsmønstre som bidrar til å knytte byene sammen med sitt omland, og hvordan og hvorfor disse mønstrene har utviklet seg. Den neste problemstillingen har fokusert på omfang, hyppighet og rekkevidde av konkret interaksjon mellom by og omland, med andre ord *formen* på interaksjonen. Denne delen av analysen av hverdagsmobiliteten viser likheter og ulikheter mellom byregionene. Den tredje og siste problemstillingen knyttet til hverdagsmobilitet har fokusert på motivasjoner, intensjoner og meningsinnhold for den hverdagslige mobiliteten og interaksjonen mellom by og omland i de ulike byregionene. Her er problemstillingene hvordan interaksjonen mellom by og omland i hver byregion evalueres og forstås og på hvilken måte by-omland-interaksjon inngår i den hverdagslige erfaringen. Det er en rekke dimensjoner vi ikke har hatt anledning til å berøre innenfor feltet hverdagsmobilitet. Kjønn, etnisitet og alder er antakelig viktige dimensjoner både i forklaringen og forståelsen av hverdagsmobilitet og samspill mellom by og omland. For å avgrense studien har vi med få unntak ikke gjort egne eksplisitte analyser av disse dimensjonene, men de er ikke desto mindre viktige. Vi har gjort analysen av den geografiske mobiliteten i byregionene med et mer generelt perspektiv som fokuserer på samspillet i seg selv. Dette er viktig å ha med seg i lesingen av kapitlet.

I kapittel 4 analyseres det regionale samspillet med utgangspunkt i næringsliv og næringslivsrelasjoner. Vi har særlig fokus på byenes rolle som motorer for vekst i byregionene og går nærmere inn på teorier for hva som driver veksten i byene. En av dem som har kommet med innflytelsesrike bidrag i så måte, er den amerikanske geografen Richard Florida (2002). Dette bidraget har også hatt politisk appell fordi det peker på flere muligheter og større handlingsrom for hva man kan påvirke gjennom politiske virkemidler og til-

tak. Vi vil presentere en modell basert på Floridas tanker om sammenhengene mellom kulturen og næringslivet på et sted og sammenligne de fem byregionene langs disse dimensjonene. Videre vet vi at vekst i by ikke nødvendigvis medfører at man får vekst i byenes omland eller den større regionen byene er en del av. Steder og omland utenfor byene opplever stagnasjon og tilbakegang heller enn vekst, men samtidig opplever regioner uten større byer større tilbakegang enn regioner som har større byer. Det vil si at byenes egenvekst er viktig, og at det vil være viktig å få grep om de forhold som driver byenes vekst. Vi vil ut fra dette se nærmere på omlandenes og byenes bidrag til regional vekst, ut fra Floridas tanker om regional utvikling.

Kapittel 5 er en analyse av samspillet mellom by og omland i næringspolitikken i de fem storbyregionene. Dette kapitlet tar som et viktig premiss Storbymeldingens fremheving av storbyenes rolle i den regionale utvikling. I en slik sammenheng er næringspolitikk og næringsutvikling utpekt som et viktig satsingsområde. De politiske rammebetingelsene for lokalt og regionalt næringsutviklingsarbeid er her et viktig utgangspunkt for analysen. I dette kapitlet analyseres næringspolitikken og de ulike aktørene knyttet til feltet i de ulike storbyene ut fra samspilldimensjonen. Fokus er på de aktørene som tradisjonelt har vært med på å utvikle de ulike byregionene. Kapitlet analyserer aktørenes aktiviteter innenfor det næringspolitiske feltet, og gir en oversikt over eventuelle samarbeidsrelasjoner og problemområder i disse. I dette kapitlet er de offentlige aktørene knyttet til bykommunene, fylkeskommunene og andre offentlige aktører som arbeider med næringsutvikling i fokus. I tillegg trekkes arbeidet til næringsforeningene inn i analysene.

Det siste kapitlet, kapittel 6, inneholder sammenfattende konklusjoner av de foregående analysene. De tre samspillfeltene hverdagsmobilitet, næring og næringspolitikk sees i sammenheng og drøftes mer inngående i lys av teori-grunnlaget for denne studien. Kapitlet trekker opp likheter og forskjeller mellom de ulike byregionene, og ser nærmere på hvilke politiske implikasjoner denne studien kan ha.



## 2 By, region og samspill – teoretiske tilnærminger og studiens relevans

Flere har pekt på at et funksjonelt trekk ved den moderne byen er at den flytter sammen med sitt omland og at grensene mellom byen og omlandet blir stadig mer utflytende og diffuse (se f. eks. Bengs og Schmidt-Thomé 2005). En sterkere global integrasjon og økt mobilitet både fysisk, sosialt og mentalt sprenger grenser og nye relasjoner utvikles. Byen blir en node og et møtepunkt mellom mange nettverk med ulik utbredelse. Samtidig gjenspeiler begrepet "byregion" en økende integrasjon mellom byen og dens omland. I byregionene flytter byen sammen med sitt omland og grensene mellom dem blir stadig mer utflytende og diffuse.

Vi vil i dette kapitlet redegjøre for noen av de teoretiske grundebattene som ligger til grunn for vårt perspektiv når vi studerer samspillet mellom by og omland. Først går vi inn i teori omkring hvordan byens rolle er endret og hvordan vi kan forstå byen som et økonomisk, sosialt og kulturelt system i vår tid. Deretter diskuterer og redegjør vi for hvordan vi kan forske på disse endringene og hvilke teoretiske perspektiver knyttet til by, region og regionaliseringsprosesser som ligger til grunn for dette prosjektets analytiske tilnærming. Til sist gir vi noen refleksjoner til relevansen av denne studien ut fra kunnskap om konkrete utfordringer som norske byregioner står overfor.

### 2.1 Hvordan forstå by?

I historisk perspektiv har vi alltid hatt fokus på byen som vår mest sentrale sivilisasjonsform. På tross av at utviklingsrekken i konvensjonell teori som oftest beskrives som *jakt/fangst – jordbruk – landsbyer – byer – stater*, hevder andre at byen var en forutsetning for jordbrukssamfunnet og derfor er vår eldste form for organisert bosetting (Jacobs 1969, Soja 2000). Utviklingen av byenes rolle har selvsagt endret seg radikalt opp gjennom historien fra de greske bystatenes politiske maktbaser, via middelalderens merkantile markedsbyer, til 1800-tallets industrielle tyngdepunkter og våre dagers service- og fornøysessentra.

Det er vanskelig å omtale og forklare endringer i dagens byer og regioner uten å se det i sammenheng med og som konsekvenser av globalisering. I tidlige analyser av globaliseringsprosesser i det 20. århundre hevdet mange at den massive utviklingen av telekommunikasjon og næringer tilknyttet in-

formasjonsflyt ville føre til en undergang for byenes rolle i verdensøkonomien. De fleste studier av byers rolle og betydning i verdensøkonomien viser imidlertid den motsatte tendensen: Byer får stadig mer betydning som arena for økonomisk, politisk, sosial og kulturell aktivitet.

Saskia Sassen (2000) mener at byer (særlig det som kalles de globale byene) med fordel kan inngå i forståelsen av hva som skjer med den internasjonale og globaliserte økonomien. På den ene siden representerer byer en arena for lokalisering av det som ser ut til å være sentrale vekstområder innenfor de vestlige landenes økonomi; Kunnskap/informasjon, service og fornøyelse. På den andre siden er byene sentrale markeds plasser der kjøp og salg av produktene tilknyttet disse næringene er på sitt mest intense. Byene har derfor inntatt en mer sentral posisjon etter at globaliseringen mer eller mindre har tvunget nasjonalstatenes hegemoni på retrett.

Globaliseringen har imidlertid også ført til endringer i hva byene er, hvilken rolle de har og hvordan det planlegges for videre utvikling. Vestlige byer var opp til 1960-70-tallet sterkt preget av industriell produksjon som den viktigste drivkraften for utvikling og vekst. Den globaliserte økonomien endret på dette gjennom at verken kapital eller produksjon lenger behøver å være knyttet til ett sted og heller ikke til det samme stedet. Produksjon flyttes i stadig større grad til lavkostland, mens kapital flyter på tvers av landegrenser på en måte som verken knytter den spesifikt til en stat eller til en konkret by/region. Konsekvensen av denne endringen er at mange byer i både Europa og USA har endt opp i en alvorlig krise preget av deindustrialisering, arbeidsløshet, fattigdom og kriminalitet.

Samtidig har vi også sett en kulturell endring i det vestlige samfunnet med en overgang fra et fokus på produksjon til et fokus på forbruk som også har bidratt til å endre byenes funksjon og rolle. Byene blir som nevnt etter hvert dominert av en service og fornøylesøkonomi der kultur og økonomia spekket flyter mer og mer over i hverandre. Vi kan observere denne sammensmeltningen på flere måter:

- Den tradisjonelle materielle produksjonen av varer er i ferd med å bli underordnet en sterkt kulturelt influert produksjon av tjenester
- De materielle varene skifter status fra å være orientert mot et funksjonelt formål til å få en symbolsk og estetisk verdi som igjen blir viktig i individers og gruppers identitetsproduksjon
- Det er etter hvert vanskelig å skille mellom produksjon og konsumpsjon. Produksjon av tjenester foregår i langt større grad både tidsmessig og

geografisk i umiddelbar nærhet av der den konsumeres – noe som gir byen en utvidet dimensjon som produksjonsarena.

- Samfunnets kulturelle prosesser blir stadig mer produktorientert, men nå med et tydelig symbolsk innhold og ikke et funksjonelt aspekt
- Veksten i kulturelt forbruk er formidabel og stadig akselererende. Dette kan knyttes til en vekst i personlig inntekt (velstand i samfunnet) og økt fritid (tid tilgjengelig til å forbruke kultur).

Forholdet mellom produksjon og konsumpsjon er et helt sentralt aspekt i den rollen som byer har fått i en globalisert økonomi. Massey (1994) beskriver en *romlig arbeidsdeling mellom by og land* som et hierarkisk oppbygd system. Med bakgrunn i en endring av produksjonen (fra fordisme til fleksibel akkumulasjon) har den postindustrielle epoken gjort bedrifter i stand til å utnytte fordelene ved en romlig differensiering av sin aktivitet. Denne differensieringen har ført til at byen og omlandet gjerne tiltrekker seg ulike former for produksjon og fyller ulike roller i produksjonssystemet.

Massey gjør videre en tredeling av denne organiseringen, der det rødeste trinnet omhandler *masseproduksjon*. Lokaliseringen skjer først og fremst ut fra behovet for billig arbeidskraft for å gjennomføre standardiserte oppgaver. Kravet til kompetanse er også lavt. Denne produksjonsformen lokaliseres gjerne til områder hvor ensidig og tradisjonell industri er lagt ned og tilgangen på arbeidskraft er stor. Det neste trinnet omfatter den delen av *produksjonen som ikke er automatisert eller standardisert*. Behovet for kompetanse er noe større og det kvantitative aspektet er minkende. Dette er altså produksjon som krever tilgang på kompetanse og som dermed er noe mer fristilt fra et ensidig kostnadsfokus. Dette finnes gjerne i byer som har en lang industriell tradisjon. Toppen av hierarkiet er relatert til *eierskap, sentral ledelse og FoU-aktiviteter*. Disse er i hovedsak lokalisert i store byer hvor kontroll- og maktfunksjonene konsentreres. Godt kvalifisert arbeidskraft med høy kompetanse innehar disse rollene.

Lash og Urry (1994) bruker begrepet *refleksiv akkumulasjon* som et uttrykk for den viktigste faktor for økonomisk vekst og organisering av kapitalismen. Begrepet er et alternativ til begreper som fleksibel spesialisering, fleksibel akkumulasjon og postfordisme (Brevik, Halvorsen og Pløger 1998). Begrepet retter særlig fokus på at dagens økonomi og økonomiske vekst er basert på

- Service (vekst i produsentservice, helse/utdanning/velferd og opplevelsesservice)

- Kunnskap og informasjon er fundamental for den økonomiske veksten
- Sosiale og sosio-kulturelle prosesser og kompetanser er blitt viktigere i produksjonen

Dagens byer er sentrale i denne utviklingen og fremveksten av byene som service- og fornøylesbyer for både byens egen befolkning og befolkningen i omlandet. (Lash og Urry 1994). Sentrale karakteristika i utviklingen av servicebyen er:

- Offentlig service er betydelig (offentlig tjenesteyting i velferdsstaten)
- Omfang av den finansielle service/serviceøkonomi øker raskt (FIRE: Finance, Insurance and Real Estate)
- Kunnskaps- og informasjonssamfunnet har et fotfeste i byene (informasjonsteknologibransjen)
- Forskning og innovasjon blir et stadig viktigere middel i produksjon og salg av varer og skjer hovedsakelig i byene
- Kulturindustrien vokser sterkt i byene
- Konsum og fritidssamfunnet blir mer differensiert og spesialisert

Dette viser at lokalisering av bedrifter i byene ikke bare er begrunnet ut fra markedsfordeler knyttet til kostnad på arbeidskraft eller nærhet til markedet, men også omfatter en rekke andre ikke-markedsrelaterte faktorer som gir byen en sentral rolle både for byen selv, men også for byens omland. Fordelen av en viss institusjonell tetthet i byene som en form for noder/klynger i en regions økonomiske utvikling er vektlagt av flere forskere (Porter 1990, Amin og Thrift 1994).

Byen kan derfor fylle en viktig rolle for regional næringsutvikling dersom den blir oppfattet som å være i samspill med omlandet og ikke en konkurrent. Amin og Thrift (1994) peker på tre viktige dimensjoner for en næringspolitikk der byen fyller en sentral rolle i en regional sammenheng.

- Byen må få nexuskvaliteter: Byen må bli bindeledd mellom globale og lokale strømmer av kapital, varer og sosiale og kulturelle relasjoner. Byen må bli det nødvendige bindeledd mellom produksjon og innovasjon, og den må bli bindeleddet for kommunikasjon og interaksjon. Poenget er at byen må utvikle arenaer, fora og nettverk som er i stand til å fange opp disse strømmer og omsette denne posisjonen til å bli et regionalt, nasjonalt og internasjonalt kraftsenter.



- Byen må få unike kvaliteter mht. det stedsbundne kontaktnettverk. Byen har en rolle som node i nettverkene som er sentral i all næringsvirksomhet. Dette gjelder finansielle nettverk, relasjonelle nettverk (mellom ”clusters” eller agglomerasjoner, produksjon og innovasjon, distribusjon og ”kulturell kreativitet”), samt forskning og utvikling.
- Byen må få særlige kvaliteter for kommunikasjon: Det nevnes både formelle og uformelle arenaer innen flere områder (eks. faglige og næringspolitiske konferanser, kulturarrangement som festivaler, konserter, teater, kunst, sport, og møtesteder som kafeer, restauranter osv.).

Utviklingen som det pekes på her har konkrete konsekvenser for den romlige organiseringen av byer. Byene er i ferd med å få en ny og mer sentral rolle i en globalisert verden og hverdag, der de tidligere hierarkiske avhengighetsforholdene og makt-/styringsforholdene oppløses til fordel for et mer nettverksbasert mønster, som innebærer en mer direkte relasjon mellom byer både innenfor og over landegrensene. Dette har som konsekvens at vi må tenke forholdet mellom byer og mellom by og omland på nytt. Utviklingen kan tyde på at det både er behov for nye teoretiske tilnærminger som fokuserer sterkere på byen som nettverkssystem og konkrete metoder som er egnet til å samle materiale om det konkrete samspillet mellom byer og mellom by og omland.

Den internasjonale litteraturen viser endringer i byenes roller og funksjon på en rekke områder som har betydning for hvordan vi oppfatter byen og hvordan vi oppfatter byens forhold til sitt omland. Dette forskningsprosjektet tar utgangspunkt i at det har vært gjort *lite* forskning omkring interaksjon og samspill mellom byer og deres omland i Norge. Prosjektet har derfor som mål å samle og analysere empiri som kan synliggjøre hva samspillet handler om, hvordan det foregår og hvilke mekanismer det er som virker inn på og skaper samspillet. For å gjøre dette har vi valgt å organisere prosjektet etter ulike aktørers samspill i byregionene. For det første er det de økonomiske aktørene, næringslivet, som studeres ut fra hvordan næringslivet organiseres i en regional dimensjon omkring de aktuelle byene. For det andre studeres det politiske samspillet mellom de ulike politiske aktørene i det regionale samspillet. Og for det tredje studeres det samspillet som skapes av folk flest gjennom den hverdagslige interaksjonen mellom by og omland i byregionen.

Som vi har vist i dette delkapitlet er det imidlertid vanskelig å skille mellom de ulike aktørenes samspill, ettersom de ulike sfærene og praksisene henger så tett sammen. Skillet mellom hvem som er produsent og hvem som er konsument er uklart, skillet mellom offentlig og privat virksomhet er uklart, skil-

let mellom det kommersielle næringslivet og frivillig kulturliv er uklart og skillett mellom offentlig politikk og privat næringsliv er uklart. Dette gir oss en analytisk utfordring. Vi har av praktiske grunner valgt å organisere den empiriske studien etter de tre aktørgruppene og virksomhetsområdene, men vil i den avsluttende analysen ta utgangspunkt i den kunnskapen som viser at sfærene i stadig større grad løper inn i hverandre.

## 2.2 Byregion som teoretisk og empirisk begrep

### 2.2.1 Det urbane og rurale som forskningstradisjoner

I flere fag, for eksempel geografi, sosiologi, sosialantropologi og økonomi, finner man en gruppe studier som på engelsk klassifiseres ved begrepene "rural" og "urban": "rural geography" og "urban geography" osv. Dessuten finner vi de flerfaglige feltene: "rural studies" og "urban studies" som samler studier med utgangspunkt i ulike fag som har det til felles at de er opptatt av rurale eller urbane områder. Geografifaget er plassert sentralt i dette forskningsfeltet, og det kan derfor være hensiktsmessig å bruke dette faget som eksempel på endringer innenfor "urban studies". En av dem er å skille mellom *hvor* man driver forskning og for eksempel skille mellom urban geografi og rural geografi (eller bygeografi og bygdegeografi).<sup>4</sup>

Internasjonal bygeografi vokste for alvor fram rett etter 2. verdenskrig og var en meget sentral underdisiplin fram til midt på 1970-tallet. Mange kaller seg fremdeles bygeografer og bygeografien er fremdeles et viktig forskningsfelt, men mange av de temaene som tidligere falt inn under feltet, blir nå studert under andre overskrifter (Johnston 2000). Bygeografiens fragmentering forklares gjerne med at det er så store andeler av befolkningen, i hvert fall i vestlige land, som bor i urbane områder at:

*"[...] almost any empirical analysis, and much theoretical conjecture, must in some way touch upon the realities of urban life" (Marston m.fl. 1989: 651, ref. i Johnston 200: 877).*

I Norge er bildet noe annerledes, særlig hva gjelder hvordan geografisk forskning kategoriseres og underdisipliner benevnes. Her står nok "bygeo-

---

<sup>4</sup> Andre måter er å dele inn faget etter *hva* som studeres, og for eksempel skille mellom økonomisk geografi og sosialgeografi, eller etter *hvordan* noe studeres, og for eksempel skille mellom humanistisk og marxistisk geografi.

grafi” som begrep, både i forskning og undervisning, sterkere enn for eksempel ”bygdegeografi” (Berg og Lysgård 2004). Sistnevnte og det tilhørende ”bygdegeograf” er relativt sjeldent i bruk. Ser man imidlertid på innholdet i geografisk forskning og undervisning, står rurale områder sentralt. Svært mye forskning (også utenfor geografi) som sorterer under benevnelsen ”regionalforskning”, dreier seg om rurale områder (Berg og Lysgård 2002). I stortingsmeldinger om regional utvikling (”regionalmeldinger”) har Distrikts-Norge tradisjonelt vært hovedfokus, mens byenes situasjon har blitt drøftet i egne ”bymeldinger”.

Både internasjonalt og nasjonalt, i forskning, undervisning og politikk opererer vi altså med et skille mellom rurale og urbane områder. Hvorvidt fundamentet for et slikt skille smuldrer bort fordi rurale og urbane områder blir mer like, kan klart debatteres, men det er først og fremst avhengig av hva vi forstår med ”ruralitet” og ”urbanitet”. Cloke (1999: 260), som diskuterer ruralitet, hevder at “[...] in contemporary society the social and cultural views which are *thought* to be attached to rurality provide clearer grounds for differentiating between urban and rural than do the differences manifest in geographic space” (utheving i original). Berg og Lysgård (2004) argumenterer for en forståelse av ruralitet og urbanitet i tråd med dette, som sosialt og kulturelt konstruerte kategorier.

### 2.2.2 Forskning på by

Studier av det urbane kan på mer eller mindre samme måte som studier av det rurale kategoriseres og analyseres i spennet fra deskriptive studier med vekt på funksjonelle og materielle aspekter, til sosialkonstruktivistiske forståelser som vektlegger betydningen av forestillinger om det urbane. I historisk perspektiv har mer deskriptivt orienterte studier av hvordan byen og det urbane skal defineres og avgrenses, vært dominerende ifølge Pløger (1997). Slike studier etterspørres imidlertid stadig som grunnlag for politikktutforming, og det finnes mange eksempler på denne typen studier i norsk by- og regionalforskning (se f.eks. Fosse m. fl. 2003). Det er viktig å betrakte denne typen studier som problematiserer avgrensningskriterier og definisjoner, som kunnskapsgrunnlag for politikktutforming. De fleste som gjør denne type arbeid på oppdrag fra departementer og andre politikktutformende organer, pretenderer ikke å utforme endelige og definitive avgrensninger og definisjoner av norske byer. Flertallet av dagens by- og regionforskere tar utgangspunkt i at byer er å forstå som sosialt konstruerte steder/regioner. Følgelig ser man definisjon og avgrensning av en byregion som noe som alltid avhenger av den hensikt/det formål som danner grunnlaget for avgrensningen og/eller definisjonen (Lysgård 2001).

Internasjonal byforskning har en lang historie, og det var i første rekke bysosiologien representert ved Chicago-skolen som allerede på 1920-tallet utviklet den funksjonalistiske forklaringsmodellen (også kalt økologisk determinisme). Her ble den strukturelle differensieringen av byrommet og tilhørende livsformer i hovedsak forklart med økonomi og arbeidsdeling. Et klassisk eksempel på en deskriptiv og funksjonalistisk tilnærming er Ernest Burgess' konsentriske sonemodell for byvekst og romlig differensiering, der konkurranse ble ansett som den viktigste forklaringsfaktoren for sosial differensiering og lokalisering i byrommet (Burgess 2002).

En annen klassiker er Louis Wirths (1938) forståelse av urbanisme som livsform. Urbanismen ble her oppfattet som den avhengige variabelen som ble forklart ut fra befolkningsstørrelse, tetthet og sosial heterogenitet. En tilsvarende forståelse kunne man finne hos Simmel som argumenterte for at byens sosioromlige karakter skapte særegne bymessige kulturelle former og sosiale holdninger (Pløger 1997). Dette er tanker omkring urbanitet/urbanisme som vi også kjenner igjen i deler av dagens forskning på urbanitet. Sosiologen Østerberg hevder f.eks. at urbanitet er en "[...] følge av en kulturell forming av mennesker og omgivelser" (Østerberg 1993: 28, ref. i Pløger og Aspen 1997: 18). Innenfor filosofi har *urbanitet* med dannelse å gjøre, herunder visse sosiale ferdigheter som bl.a. høflighet og samtalekunst. Et lignende innhold har begrepet *urbanisme*, som innenfor bysosiologien har med bl.a. kulturelle forhold, symboler og hverdagslivets mønstre å gjøre (Pløger 1997).

Chicago-skolen ble på begynnelsen av 1970-tallet kritisert for at den i for stor grad så på byen og det urbane som autonome fenomener uten sammenheng med samfunnets økonomiske, politiske og ideologiske forhold. På dette grunnlaget ble en ny byteori proklamert med bakgrunn i nymarxistisk teori, der kjernen var at byutvikling måtte forstås i sammenheng med samfunnets strukturelle forhold. F.eks. ble flere opptatt av å forklare sosiale konflikter og problemer i urbane områder gjennom en forståelse av samfunnets kapitalistiske system. Sentrale teoretikere på 1970-tallet var Ray Pahl (1970), David Harvey (1973) og Manuel Castells (1977).

1980-tallet startet for byteoriens del med at den ble erklært i krise (Castells 1980, Simonsen 1993). 1970-tallets byteori ble kritisert for å være funksjonalistisk og reduksjonistisk, fordi forklaringsfaktorene for byutviklingen ble redusert til strukturelle faktorer, økonomiske mekanismer og klasserelasjoner. Den ble videre kritisert for å ha tapt subjektet av syne i forståelsen og analysen av det urbane, fordi livsform og hverdagspraksis som studieobjekt

ble satt til side da den økologiske determinismen fra Chicago-skolen ble erstattet av en strukturell-økonomisk determinisme. Og sist, men ikke minst, ble den kritisert for å være kjønnsblind (Simonsen 1993).

*”Hva imidlertid ingen af byteoriens ”fædre” – uanset tilgang – var opmærksomme på var betydningen af kønsarbejdsdelingen og den patriarkalske form for familieorganisation som nødvendige betingelser, der har været medansvarlig for den specifikke udformning af den nuværende bystruktur og dens problemer” (Simonsen 1993: 48)*

80-tallets byforskning beskrives av Simonsen (1993) som en differensiering og søken etter mellomløsninger. Fokuset på subjektet kom tilbake gjennom begrepene livsform og hverdagsliv. Samtidig ble forskningen også mer fokusert på det lokale, på det tid- og romspesifikke, og på kontekstualitet som et viktig aspekt i forståelsen av urbanitet. Også feministiske arbeider ble mer og mer tydelige, der flere forsøkte å skape en sammenheng mellom bystudier og kjønnsforskning. Det er vanskelig å definere byen ut fra klare sosiale og romlige avgrensninger. I stedet er det gjort forsøk på å forstå byen som kontekst. Byen som fenomen kan oppfattes som en kontekst som oppstår i møte mellom det materielle og det immaterielle (Simonsen 1993).

*”Det urbane kan verken defineras som knutet til en materiell morfologi [...] eller som om det kan lösgröra sig derifrån. Det er verken ett tidlöst väsen eller et system bland andra system eller överför andra system. Det er en mental og social form, samtidighetens, samlingene, sammanstråandets, mötets [...] form. Det är en kvalitet som uppstår ur kvantiteter [...] Det är en olikhet dler snarare en mängd av olikheter” (Lefebvre 1982: 110 ref. i Simonsen 1993: 276).*

Simonsen (1993) fokuserer på forskjell. Et bysamfunn er bygd opp av forskjellige kontekster knyttet til forskjellige sosiale gruppers organisering av forskjellige praksiser. Videre er det en forskjell mellom byer basert på deres spesifikke konstellasjon av økonomiske, politiske og sosiokulturelle praksisformer og kontekster. Byen kan dessuten betraktes som en møteplass mellom fortid, nåtid og fremtid og mellom det regionale, nasjonale og globale. Byen skapes i møtet mellom ulike aktørens handlinger og strukturelle forhold. Byutvikling kjennetegnes av at mange slags ulike prosesser skjer i ulik takt. Kompleksiteten som følger av dette har ført til at litteraturen om byen har svingt mellom pessimistiske og optimistiske konklusjoner; byene uttrykker samfunnets undergang eller samfunnets sivilisering. Peter Hall (1998) plasserer f.eks. byen som den sentrale faktoren i menneskehetens sivilisering,

mens andre deler av den internasjonale byforskningen har lagt vekt på byen som opphavssted for kreativitet, innovasjon og nyskaping (Storper 1997, Florida 2002).

Pløger (1997) mente mot slutten av 1990-tallet at det kanskje mest karakteristiske trekket ved nyere byteori er at det ikke finnes en god og samlende romlig og sosial definisjon av byen. Det er nesten umulig å definere byers avgrensning i annet enn administrativ og politisk forstand, både når det gjelder funksjonalitet og materialitet, og når vi snakker om det urbane og urbanitet som sosiokulturelle uttrykk og forestillinger. I stedet ble andre begreper konstruert for å forstå utviklingen, f.eks. "Byregioner", "Edge Cities", "Cyberbia", "Urban Sprawl" og "Urban Fringe" osv. Disse begrepene er å forstå som alternativer til den *absolutte* avgrensning og definisjon av byen, og de antyder gjennom begrepsbruken ulike prosesser som former og skaper det urbane. I likhet med Simonsen og Lefebvre peker flere andre byforskere også på at vi har behov for å skifte fokus fra en ensidig forståelse av byen som definitivt avgrenset og definert, til en mer åpen definisjon av det urbane og urbaniteten som romlige forestillinger. Den samme tendens til dematerialisering finner vi i teori omkring ruralitet.

Det finnes imidlertid tilløp til at tendensen til dematerialisering er i ferd med å snu, og at det materielle på ny er i ferd med å bli inkorporert i forståelsen av det urbane og urbanitet. Pile (1999) peker på tre aspekter som særpreger vår opplevelse av byen som romlig system. De er delvis materielle og delvis immaterielle. For det første har byen en tetthet i konsentrasjon av ting, institusjoner og arkitektoniske former. For det andre har byen en heterogen samling av livsformer som foregår tett på hverandre og stadig støter på hverandre. Og for det tredje er byen utgangspunkt og node for nettverk, kommunikasjon og spredning både i og ut over det som blir oppfattet som byens avgrensning. Byen definert som tetthet, intensitet og aggregert sosial aktivitet finner vi igjen også hos andre. Soja (2000) anvender begrepet *synekisme* for å beskrive noenlunde det samme, og Amin og Thrift (2002) har en tilnærming til å forstå urbanisme/urbanitet som livsstil og livsform skapt ut fra byens *komplekse og innholdsrike* hverdagsliv. I dette kan det se ut til at byforskningen utvikler seg teoretisk på samme måte som forskning på ruralitet, der vi finner en likevekt mellom å studere det materielle/strukturelle, det immaterielle gjennom representasjoner, og den sosiale praksisen som skapes i spenningsfeltet mellom de to første.

Det mest sentrale utviklingstrekket i studier av by er dermed hvordan man forstår grenser og avgrensninger. Den vanlige måten å forstå byer på er ut fra at det er mulig å avgrense byen og bykulturen fra det omkringliggende. Byen

oppfattes som noe som er avgrenset og forskjellig fra landsbygda både i økonomisk, sosial og ikke minst i kulturell forstand. I klassisk byteori finner vi dette igjen, ikke minst gjennom arven fra Chicago-skolen. Her tok man utgangspunkt i at byen var en geografisk avgrenset enhet med sin egen distinkte livsform og kultur. Byen hadde en egen økonomisk funksjon med en sosial arbeidsdeling som ga den en bestemt rolle i forhold til landsbygda og som del av statsdannelsen. I forskningen jaktet man på byens unikheter, dens homogenitet og de særtrekk som skilte den konkrete byen økonomisk, sosialt og kulturelt fra sitt omland og fra andre byer.

Nyere byteori har forsøkt å ta opp i seg denne endringen gjennom at byen forstås som et langt mer åpent økonomisk, sosialt og kulturelt system. Byen er *møtesteder* for sosial, økonomisk, politisk og kulturell aktivitet. I byen møtes fjern og nær, det globale og det lokale og smelter sammen i nye prosesser. Byer er ikke homogene enheter, men kjennetegnes av å være sosialt og kulturelt heterogene med et stort mangfold på alle plan. I byen oppleves puls, rytme, intensitet og mangfold i stadig endring. Utvikling skjer ikke ut fra harmoni og systematikk, men er utpreget polyrytmisk. I det ligger det at planlegging og styring av byer og byregioner er en svært kompleks aktivitet.

Selv om grenser og avgrensning i funksjonell forstand får stadig mindre betydning, grensene en betydning både som mentale forestillinger og som administrative inndelinger. Dette er med på å styre og forme aktiviteten og har derfor betydning for hvordan samspillet mellom byen og omlandet struktureres. Spesielt i forhold til politikkområdet har grenser en betydelig rolle, fordi de er med på å definere de ulike beslutningsenhetenes ansvarsområde. Det innebærer at i studien av det politiske samspillet vil mye handle om samspill over definerte grenser og de utfordringer som grensene mellom de politiske institusjonenes ansvarsområde gir for konkret samarbeid.

### 2.2.3 Byregionen som forskningsfelt

Byens rolle i samfunnet har endret seg betydelig som et resultat av modernisering og globalisering. Og ikke minst har forholdet mellom by og land forandret seg. På den ene siden kan vi si at landsbygda blir stadig mer urbanisert gjennom spredning av urbane verdier og praksisformer. På den andre siden hevder mange at dette også er en prosess som bidrar til å ruralisere byen; stadig nye boligområder tas i bruk i overgangen mellom byen og den omkringliggende landsbygda, og boligområder i byer formes ut fra et bilde av ruralitet.

*"A clear-cut visual divide is simply gone, being replaced by rurbanisation, a process where the physical environment loses qualities that were traditionally associated with urban and rural settings". (Bengs og Schmidt-Thomé 2005: 12)*

Begrepet byregion får dermed en ny betydning og rolle og det oppstår et behov for å avklare hva som er innholdet i begrepet og hvordan begrepet kan operasjonaliseres i konkrete studier av samspillet i regionene.

Som nevnt ovenfor bruker Soja (2000) begrepet *synekisme* for prosessen som stimulerer til urban agglomerasjon. Begrepet har sin opprinnelse i den greske bystaten der det var en betegnelse for et urbant system som i praksis var en beskrivelse av en union av flere mindre bysamfunn og en regjerende by. Begrepet region har også sin opprinnelse i samme periode og i samme område, og det er derfor ikke noe nytt som ligger i koblingen mellom de to begrepene.

Begrepet kan overføres til og tillegges dagens teorier omkring agglomerasjoners betydning for vekst og utvikling. Klynge, innovasjonssystem og institusjonell tykkhet er begreper som er brukt for å karakterisere geografiske resultater av agglomerasjon for økonomisk utvikling (Porter 1990, Amin og Thrift 1994, Storper 1997). Ifølge Soja (2000) er begrepet synekisme et forsøk på å begrepssette den betydning og makt som ligger i urban agglomerasjon av mennesker, aktivitet, økonomi og politikk. I dette ligger det at det også har en implisitt regional dimensjon.

*"...the concept of synekism is implicitly regional in scope. It applies not just to a singular, peak density, city centre but more emphatically to a larger polycentric system of interacting nodal settlement, a city region". (Soja 2000: 16)*

Den urbane agglomerasjonen spiller m.a.o. en rolle for og har en maktrelasjon til et regionalt omland på ulike måter og på ulike nivåer. En byregion kan enten være som et eget internt system i byregionen, eller det kan være et større romlig system der den regionale sammenhengen dannes mellom byer. Kraften og dynamikken i byregionen kan minst ha tre ulike retninger. *For det første* kan det handle om forholdet mellom bysentrum og det umiddelbare omlandet (intra-urban relasjon), slik det studeres i dette prosjektet. *For det andre* kan det omhandle forholdet mellom byer på relativt lik størrelse (inter-urban relasjon), slik vi delvis også gjør i dette prosjektet, ettersom vi sammenligner de fem involverte byene med hverandre. *For det tredje* kan det



vare forholdet mellom byer av ulik størrelse i et regionalt hierarkisk system som står i et størrelsesforhold til hverandre. Dette siste er den mer klassiske geografiske analysen vi kjenner under betegnelsen "sentralstedsteori", men som i våre dager kanskje må tillegges nye dimensjoner og geografiske nivåer, ettersom globalisering har fornyet forholdet mellom byer uavhengig av tidligere grenser og systemer (ref. Knox og Taylor 1995, Clark 1996, Sassen 2000).

Selv om mange oppfatter dette som en måte å beskrive sentraliseringens og urbaniseringens krefter og dynamikk, der byer vokser på bekostning av omland og rurale områder, er det ikke nødvendigvis slik det fungerer. Agglomerasjon er ifølge Soja (2000) ikke bare en prosess som handler om tiltrekning inn mot et senter. Det fungerer også motsatt vei, gjennom desentralisering og spredning.

*"There thus exists in every regional cityspace a complex and dynamic relation between the forces of agglomeration and centralization (centripetal forces) and disagglomeration and decentralization (centrifugal forces)..". (Soja 2000: 17)*

Vi har ut fra dette et behov for et teoretisk utgangspunkt som kan bidra til å analysere hvordan forholdet mellom byen og omlandet skapes og hvordan vi skal forstå og studere flyten internt i dette systemet. Forskningsnettverket ESPON har på oppdrag fra EU-kommisjonen gjort et større arbeid med å definere og typologisere urban-rurale relasjoner i Europa. Fokus i dette prosjektet har imidlertid vært på å bestemme sentrale karakteristika med tanke på å utarbeide en typologi og et begrepsapparat som kan bestemme hva som særpreger en byregion. Det har gitt et relativt statisk begrepsapparat for å typebestemme regioner og regionenes størrelse (Bengs og Schmidt-Thomé 2005). Det belyser imidlertid i liten grad regionen som et dynamisk felt der mennesker, varer og ideer flyter frem og tilbake og danner regionenes strukturer og institusjoner. En annen angrepsvinkel er å ta utgangspunkt i regionbegrepet og stille spørsmål omkring hva en region er konstruert av og hvordan konstruksjonsprosessen foregår.

Ønsket om å definere en avgrenset region ut fra en funksjonell eller homogen egenart, har preget regionale studier og regional politikktutforming. Nye regionale forskninger har imidlertid sterkt kritisert et slikt perspektiv og påpekt at regioner skapes gjennom sosiale, økonomiske, politiske og kulturelle prosesser. De er ikke å forstå som ferdig definerte, statiske og essensielle geografiske inndelinger. Til å utforske den prosessen som ligger bak konst-

ruksjonen av regionale inndelinger og prosesser har flere anvendt begrepet regionalisering (Lysgård 2001).

I konstruktivistisk orientert regionalgeografi kan det observeres to ulike posisjoner til fenomenet region. Den mest vanlige er at regionen som avgrensning og form (dvs. som kategori) skyves i bakgrunnen, mens fokus er på de sosiale prosessenes romlige utbredelse og variasjon. Det betyr at det ikke nødvendigvis er kategorien *region* som studeres, men *regionalisering* i betydning av romlighet i sosial praksis og sosiale prosesser; dvs. sosiale prosessers strukturering i tid og rom. Studiene knyttes dermed ikke til en konkret region eller til regionkategorien, men kan omfatte alle geografiske nivåer og kategorier (Sayer 1989).

En annen posisjon til regioner og regionalisering stiller grunnleggende spørsmål ved fenomenet og kategorien region, ut fra en tydeligere bevissthet om hvilken empirisk betydning romlige kategorier har for strukturering av hverdagsliv og politikk. Også her går man ut fra at regionalisering er et aspekt ved og resultat av sosial praksis og sosiale prosesser, men region oppfattes som et fenomen og en kategori som inngår som en konkret del av folks sosiale virkelighet. Regionen blir med andre ord en konkretisering av den sosiale romlighet og oppfattes som en empirisk realitet. Dette gjør studiet av regionens opprinnelse, eksistensgrunnlag, utvikling og endring relevant, gjennom at det fokuseres på hvordan fenomenet region som en konkret kategori er konstruert gjennom en sosial prosess. Det samme kan selvfølgelig gjøres i forhold til andre romlige kategorier og metaforer som f.eks. sted, by, land, nasjon, landskap, territorium, koloni osv. Det sentrale er imidlertid at region (eller andre romlige kategorier) som fenomen defineres som en konkret tilstedeværelse *i*, og *med betydning for* samfunnsliv.

Paasi (1986, 1991) har, formulert en teori om hvordan regioner institusjonaliseres gjennom en historisk prosess. Paasi (1986) skiller mellom sted og region og knytter *stedet* til det enkelte individs livsløp, mens *region* er en institusjonell konstruksjon med et lengre tidsspenn. Region defineres som en gruppes kollektive historie, representert ved forestillingen om samfunnets institusjonaliserte sosiale praksiser knyttet til et område. Mens stedet som en subjektiv sfære vil forsvinne med det konkrete individ, kan regionen føres videre gjennom generasjoner i en kollektiv videreføring av den regionale enhetens innebygde mening og symbolikk. Innbyggernes kollektive historie, skapt og utøvd gjennom sosial praksis, danner institusjonaliserte praksiser som skaper meningsinnhold og felles symboler for innbyggerne i regionen.

Ifølge Löfgren (1995, 1997) kan en regions *substans* ut fra en slik tankegang beskrives som relativt varige mønstre på en samhandlingsarena. Regionen fremstår da i en relativt konkret form som resultat av institusjonalisering av samhandlingsmønstre og opprettholdes og videreføres i den grad mennesker oppfatter eller er bevisst på at dette representerer en identifiserbar regional enhet.

En konkret region representerer en spesifikk kulturell og historisk fase i samfunnets utvikling. Som en konsekvens av dette blir det viktigste målet for en studie av en konkret region et spørsmål om dens opprinnelse, forandring, opprettholdelse og forsvinning; m.a.o. regionens transformering (Paasi 1986). Sentralt i dette ligger spørsmålet om dannelse og endring av institusjoner og institusjonaliserte samhandlingsmønstre, fordi det er den institusjonaliserte sosiale praksis som representerer det substansielle innholdet i en region.

Ulike holdninger til regionens teoretiske status, nytte og bruk har resultert i en rekke ulike typologiseringer av begrepet. Som vitenskapelig redskap har regionen blitt tillagt en mengde beskrivende navn med grunnlag i hvilke karakteristika ved samfunn/natur man ønsker å studere, klassifisere og systematisere, og hvilke kriterier som ligger til grunn for en empirisk avgrensning av den regionale kategorien. Dette har resultert i at det forekommer en mengde regionstyper som betegner differensierende og/eller integrerende karakteristika ved geografiske områder; f.eks. formelle regioner, homogene regioner, funksjonelle regioner, administrative regioner, naturregioner, kulturregioner, nasjonalitetsregioner, identitetsregioner, produksjonsregioner, økonomiske regioner, pendlingsregioner, politiske regioner.

Regioner kan ha ulike betydninger i ulike situasjoner, og en og samme region kan i ulike sammenhenger og for ulike aktører anta flere ulike roller og representere ulike formål/intensjoner. Det har liten hensikt å forsøke å definere eller typologisere regioner som *absolutte* eksistenser; f.eks. ved å definere en region som homogen identitetsregion eller funksjonell pendlingsregion. En slik beskrivende klassifisering kan i hovedsak bare fungere som en *pre*vitenskapelig ordning av fenomener. Mer fruktbart er det å forsøke å identifisere hvilke *formål/intensjoner* som ligger til grunn for en regional inndeling og på hvilken måte dette har betydning for og innvirker på den romlige organiseringen av samfunnet. Spørsmålet er ikke om et territorium berettiget kan kalles en region eller ikke, men i hvilken forstand det kan kalles en region, noe som egentlig er et spørsmål om hvilke intensjoner og formål som ligger bak ideen om en region (Lysgård 1997).

Vi kan identifisere minst tre former for regioner dersom vi sorterer etter hvilken rolle og intensjon regionen har som samfunnsfenomen (Lysgård 2001, 2004). For det første fyller regionen en rolle som ramme for å systematisere, klassifisere og analysere ulike samfunnsfenomener; *den metodiske region*. En slik klassifisering og generalisering av regioner har en funksjon i samfunnet gjennom at folk flest har behov for å ordne og systematisere sin tilværelse i kategorier. Dette har betydning både for å skape kunnskap om samfunnet og for å kunne formidle kunnskapen mellom mennesker; m.a.o. et redskap som kan brukes til å kommunisere kunnskap om samfunnet. Regionen som redskap og metode har derfor en sentral rolle i folks hverdagsliv. Imidlertid er dette ikke å forstå som det endelige målet eller resultatet av geografisk forskning slik det hovedsakelig har fungert i den geografiske tradisjonen. Regioner (og andre romlige kategorier) brukes til å relatere oss selv som individer til samfunnets organisering og til å sette oss i stand til å kommunisere kunnskap og skape felles forståelser av det samfunnet vi lever i. Eksempler på denne type regioner er mange både fra forskning og andre former for produksjon av kunnskap. I norsk regionalforskning har vi f.eks. i stor grad vært preget av det regimet som Statistisk sentralbyrå (SSB) har skapt med sine standarder for geografisk inndeling etter sentralitet, pendlingsomland og administrative grenser (Hushoft m. fl. 1999) Men også andre anvendte forskningsmiljøer har produsert regioner av denne typen til bruk i planlegging og politikktutforming (Juvkam 2000).

En annen rolle som regionen som fenomen fyller, er som politisk redskap; *den politiske region*. Et viktig hjelpemiddel i forbindelse med politikktutøvelse er å bruke regionen som en geografisk avgrensning for politikktutforming. På den måten kan man i geografisk forstand både definere hvilket område som behøver endring og krever planlegging (bl.a. ved å kontrastere andre områder), hvilket område en målformulering skal rettes mot og hvilket område konkrete tiltak skal settes i verk i. Slike regioner er m.a.o. målområder i geografisk forstand for regionalpolitikk og -planlegging. Det er flere måter å lage slike regionale inndelinger på som vi kjenner fra norsk virkelighet. En form er den politisk-administrative inndelingen av landet i kommuner og fylker, der vi finner et sammenfall mellom forvaltningsoppgaver, planleggingsoppgaver og politisk representasjon.

Den tredje rollen som regioner kan fylle i samfunnet, er som aspekter i folks identitetsforming; *den identifiserende region*. Gjennom å relatere seg til det geografiske området man føler man hører hjemme i, settes man i stand til å fortelle andre hvem man er eller ikke er. På samme måte som man bruker stedet, nasjonen, eller andre geografiske kategorier, kan man også bruke regioner i sin identifisering overfor andre individer og grupper. Eksempler fra

norsk sammenheng er bevisstheten som folk flest har av regioner som ikke lenger er sammenfallende med politiske regioner, men som brukes som grunnlag for å fortelle hvor man kommer fra og hvem man er, f.eks. Sørlandet, Vestlandet, Nord-Norge, Trøndelag, Ryfylke eller Lofoten.

Disse tre rollene må ikke betraktes som gjensidig utelukkende kategorier, men fungerer mest som hjelpemidler for å sortere den regionale kategoriens hensikt og intensjon i sosiale praksiser og sosiale prosesser. På ulike måter og i ulike situasjoner sklir de tre rollene inn i hverandre, alt ettersom hva som er intensjonen bak den sosiale praksis man studerer. F.eks. vil regioner definert ut fra en metodisk intensjon kunne danne kunnskapsgrunnlag både for politikktutforming og for identitetsforming, mens det også finnes en klar sammenheng mellom den identifiserende regionens intensjon og politisk og ideologisk basert regionalisme og separatisme.

Nøkkelen til å forstå både utbredelsen av, aktiviteten i og den symbolske betydningen av de fem norske byregionene i denne studien, finner vi i forståelsen av regionen som konstruert av institusjonaliserte praksiser. *Praksiser i næringslivet* som omhandler hva som produseres hvor og til hvilket marked, *Praksiser i regional politikk* som omhandler hvem som beslutter hva, for hvem og ikke minst i samarbeid med hvem. Og ikke minst, *praksiser knyttet til hverdagslivet* som omhandler den konkrete interaksjonen mellom mennesker som bor i byregionen.

### **2.3 Norske byregioner – byenes geografiske utbredelse og studiens politiske relevans**

I rapporten *Norske byregioner – En drøfting av byenes geografiske utbredelse* drøfter Fosse m. fl. (2003) det empiriske utgangspunktet for byregioner i en norsk kontekst. Ut fra tilgjengelig statistikk fra Statistisk Sentralbyrå drøftes avgrensingskriterier for norske byregioner som funksjonelle regioner som ofte strekker seg utover de etablerte administrative grensene. Drøftingen baserer seg på kjente interaksjonsdata (ikke flytting), samt kartlegging av likheter og forskjeller på utvalgte områder (befolkningsendringer, inntekts- og utdanningsnivå boligpriser og levekårsdata) mellom kommuner innenfor det som kan betegnes som felles bo- og arbeidsmarkedsregioner. Rapporten er laget på oppdrag fra Kommunal- og regionaldepartementet som en betenkning og et innspill til arbeidet med Stortingsmelding nr. 31 (2002-2003) *Storbymeldingen*. I denne meldingen sto spørsmål knyttet til definisjon og avgrensning av storbyregioner sentralt.

### 2.3.1 Norske byregioner

Fosse m.fl. (2003) mener at beskrivelser av byenes utbredelse månyanseres i forhold til viktige distinksjoner mellom materielle strukturer og samhandlingsmønstre på den ene siden, og spredningen av det som kan kalles urbane kulturer og identiteter på den andre siden. Videre konkluderer rapporten med at definisjoner av norske byregioner og avgrensning av disse må være en politisk oppgave med bakgrunn i slike definisjoners normative karakter. Det vil si at byregioner er konstruerte regioner i den forstand at en definisjon og avgrensning til enhver tid er avhengig av den hensikt/formål som danner grunnlaget for regionen. Videre må avgrensningsdiskusjonen knyttes til de ulike funksjonenes rekkevidde på ulike geografiske nivå. En region etableres alltid med en bestemt hensikt. I rapporten drøftes derfor hensikten med etableringen av byregioner som målområde for en ny bypolitikk, og det understrekes at det er det faktiske innholdet i politikken som må danne grunnlaget for en diskusjon om byenes utbredelse og byregioners avgrensning.

En regions substans består av sosiale samhandlingsmønstre. Disse samhandlingsmønstrene strekker seg ofte utover de administrative inndelingene som landet er delt i. Viktige sider ved denne samhandlingen er fysiske bevegelser som pendling og flytting. Slike bevegelser er godt dokumentert gjennom statistikk fra SSB. I tillegg består samhandlingen i en region også av andre former for sosial interaksjon. Det er lagt vekt på regionavisenes sendeflate som en viktig side ved den samhandlingen som finnes. Regionavisene, med sine hovedkontor i de større byene, har en betydelig geografisk sendeflate langt utover byen og byens nærområder.

Byregioner beskrives gjerne som bo- og arbeidsmarkedsregioner. Det er først og fremst pendlingstall som legges til grunn for inndelinger i bo- og arbeidsmarkedsregioner. Kommuner rundt en senterkommune (eller bykommunen) deles gjerne inn i forstadskommuner og pendlingskommuner. Fosse m.fl. (2003) finner det hensiktsmessig å benytte *pendlingsprosent*, *nettopendling* og *reiseavstand* som kriterier i avgrensningsdiskusjonen. Disse størrelsene bør imidlertid sees i sammenheng med andre indikatorer ved avgrensning av byregionene. Det vil være nyttig å analysere pendlingsprosenten over tid, for å få frem dynamikken i urbaniseringen rundt hver enkelt byregion og for å få frem at grensene for det urbane stadig utvides. Definisjonen av yttergrensene for hver region må vurderes innenfor hver region, og ikke ut fra på forhånd gitte kriterier.

Kartleggingen viser til dels klare mønstre i de største byregionene der kommunene i regionen kan deles inn i tre ulike kategorier:

- *senterkommune* med høy positiv netto innpendling, med relativt svak befolkningsvekst, et høyt lønns- og utdanningsnivå, høye boligpriser og bestemte levekårsproblemer
- *forstadskommuner* hvor en stor andel av arbeidsstyrken pendler til senterkommunen (høy negativ netto innpendling), med relativt sterk befolkningsvekst (gjelder særlig noen av forstadskommunene), et høyt lønns- og utdanningsnivå, høye boligpriser og relativt små levekårsproblemer (sett i forhold til senterkommune)
- *randsonerommunene* (i ytre del av byregionen) hvor deler av arbeidsstyrken pendler til senterkommunen (negativ netto innpendling), med en svak (eller negativ) befolkningsvekst, lavest lønns- og utdanningsnivå i regionene, lave boligpriser og bestemte levekårsproblemer (ofte andre problemer enn i senterkommunen)

Denne inndelingen er en differensiering av begrepet "omland". Kommunene i de ulike kategoriene opplever til dels ulike utfordringer med bakgrunn i den beskrivelsen som er gitt over. Det er derfor grunnlag for en differensiert diskusjon om det geografiske målområdet for bypolitikken, avhengig av det konkrete bypolitiske tema og innhold. Det kan for eksempel settes spørsmål om ved hvorvidt randsonerommunene er en del av byregionen med utgangspunkt i både hvor integrert de er (i en felles bo- og arbeidsmarkedsregion) og forskjeller i demografiske, sosiale og økonomiske utviklingstrekk. Vi vil her presentere hovedpunkter fra de fem byregionene som denne studien omfatter, i tillegg til Oslo, som tas med ettersom dette ofte brukes som grunnlag for sammenligning.

*Osloregionen* er typisk ut fra de tre kategoriene ovenfor. Senterkommunen har hatt en betydelig lavere befolkningsvekst de siste 30 årene (gjelder også for 1995-2000) enn kommunen i byens omland. Særlig sterk er befolkningsveksten i byens forstadskommuner, men dette gjelder også for kommuner som ikke grenser direkte til senterkommunen. Befolkningsveksten avtar igjen når avstanden til byen øker og er forholdsvis beskjeden i periferikommunene, særlig (sør)østover. For de siste årene ser vi også at områdene nordover mot Gardermoen (særlig kommunene Ullensaker og Gjerdrum) har hatt en økende befolkningsvekst. Statistikken viser også på flere områder (inntekts- og utdanningsnivå, boligpriser) hvordan kommunene i det som omtales "forstadskommune" har et nivå som tilsvarer eller overstiger senterkommunen. Samtidig er det et tett samspill mellom det nære omlandet og senterkommunen som pendlingstallene viser. Kommunene i "randsonerommunene" viser derimot andre trekk. Disse kommunene er i mindre grad knyttet til senterkommunene ved at en lavere andel av arbeidsstyrken i disse

kommunene pendler til senterkommunen. Samtidig viser tallene at flere av disse kommunene ligger lavere på statistikken enn de mer sentrale kommunene. Men mønsteret er ikke entydig, og det er store variasjoner mellom kommunene i randsonen av bo- og arbeidsmarkedsregionen.

I et polysentrisk bysystem, slik Østlandsområdet fremstår, vil det alltid være diskusjoner om hvorvidt de ulike byene i dette området skal behandles som en del av en større Oslo-region eller som selvstendige byregioner. Særlig aktuelt er dette for byene Drammen og Moss pga. deres nærhet til Oslo. Det kan selvsagt gjøres på begge måter, avhengig av det formålet inndelingen har. *Det er vanskelig å konkludere med hva som er mest riktig i denne sammenhengen. På den ene siden* er det liten tvil om at det foregår et betydelig samspill innenfor storregionen Oslo, gjennom bl.a. pendling fra både Drammen og Moss og deres respektive omlandskommuner, orienteringen mot Oslo by kan dermed virke sterk. Dette gir seg selvsagt konkrete utslag som press på transportsystemer og infrastruktur. Med andre ord er det liten grunn til å tvile på at Oslo by på mange måter har en utbredelse som strekker seg både til Moss og Drammen. *På den andre siden* er disse byene (Moss og Drammen) et selvstendig arbeidsmarked, og som senterkommuner for et eget omland, har de en positiv netto innpendling. I tillegg har Drammen en betydelig regional funksjon som fylkessenter i Buskerud, mens begge byene er knutepunkt og sosiale møteplasser for sine regioner. Sett i fra disse byenes ståsted er det liten tvil om at det er de sist nevnte forhold som det fokuseres på den lokale (og regionale) utviklingen.

*Bergensregionen* er befolkningsmessig landets nest største byregion. Etter kommunesammenslåing i 1972 ble Bergen kommune utvidet betraktelig og er i dag også arealmessig en stor kommune. Statistikken viser at det er betydelig pendling inn til senterkommunen, særlig fra noen forstadskommuner, men det er også slik at innpendling bare utgjør 14 % av de sysselsatte i senterkommunen. Samtidig pendler opp mot halvparten av arbeidsstyrken fra flere av omlandskommunene til senterkommunen. Ser vi på sendeflaten til regionavisen Bergens Tidende, viser den at hele Hordaland fylke og kommuner i Sogn og Fjordane dekkes. Dette kan tyde på at byens utbredelse er stor, noe som altså gjenspeiles i folks orientering mot byen. Også i denne byregionen er det flere av forstadskommunene som har den sterkeste befolkningsveksten, mens kommuner som ligger mest perifert i bo- og arbeidsmarkedsregionen har en svak og til dels negativ befolkningsvekst. Mønsteret beskrevet over er også gjeldende i Bergensregionen med klare sentrum – periferi forskjeller innenfor byregionen både når det gjelder utdannings- og inntektsnivå, boligpriser, og som nevnt befolkningsutvikling. Størrelsen på byregionen er knyttet til den hensikt en avgrensning skal tjene. Bo- og ar-



beidsmarkedsregionen gjenspeiler også i dette tilfelle det geografiske arbeidsmarkedet, men viser i mindre grad byens utbredelse og betydning som regionsenter for kultur og samfunnsliv og forskjeller mellom kommunene innenfor bo- og arbeidsmarkedsregionen.

*Stavanger-Sandnesregionen* er landets tredje største byregion befolkningsmessig. Byregionen karakteriseres av at de to byene Stavanger og Sandnes beskrives som senterkommuner i regionen (duosentrisk bystruktur). Nærheten mellom de to byene og nabokommunene, samt tette forbindelser for begge byene til den felles nabokommunen Sola (som har en høy positiv netto innpendling), gir en tett integrasjon og et betydelig samspill mellom de sentrale kommunene i regionen. Pendlingstallene viser videre at flere kommuner har en betydelig pendling til Stavanger (også Sola der 40 % av arbeidsstyrken pendler til Stavanger). Stavanger Aftenblad har som regionavis også en stor sendeflate. Hele Rogaland fylke og noen grensekommuner i Vest-Agder (Sirdal og Flekkefjord) orienterer seg slik sett mot Stavanger/Sandnes. Befolkningsmessig er veksten de siste 30 årene sterkest i forstadskommuner til både Sandnes (Gjesdal) og Stavanger (Randaberg), men også Sandnes kommune har hatt betydelig befolkningsvekst. Ser vi på lønns- og utdanningsnivået er det nok en gang lavere i bo- og arbeidsmarkedsregionens ytre områder. Et viktig element i diskusjonen om størrelsen på byregionen er hvordan flere planlagte investeringer i infrastruktur som vei og bane kan inkludere stadig nye områder i byregionen. Dette understreker dynamikken i dette og dermed vanskelighetene med å fastslå størrelsen på regionen.

*Trondheimsregionen* er landets fjerde største byregion etter befolkningsstørrelse. Trondheims utbredelse og byregionens størrelse er også her sterkt avhengig av hva som legges til grunn for diskusjonen. Bo- og arbeidsmarkedsregionen karakteriseres også av at den ikke bare overskrider kommunegrensene, men også fylkesgrensene mellom Sør- og Nord-Trøndelag. Regionavisen Adresseavisa har en svært stor sendeflate. Den omfatter hele 65 kommuner og strekker seg fra Nordlandskommunen Vefsn i nord til Kristiansund og Tolga (i Østerdalen) i henholdsvis sørvest og sørøst. Hele landsdelen (Midt-Norge) orienterer seg dermed til en viss grad mot Trondheim. Pendlingstallene viser videre at det er noen nære forstadskommuner som har den største pendlingen til senterkommunen (med over 50 % av arbeidsstyrken). Befolkningsmessig har forstadskommunene økt mest, mens randsoneskommunene (bl.a. Selbu og Midtre-Gauldal) har stagnasjon eller nedgang i befolkningen. Det samme mønsteret som er omtalt for de andre byene gjelder også her for inntekts- og utdanningsnivå og boligpriser. Det høyeste nivået finner vi i senterkommunen, deretter følger forstadskommunene, mens periferikommunene har det laveste nivået av kommunene i bo- og arbeidsmarkedsregionen.

Byen strekker seg altså på ulikt vis utover, som arbeidsmarked, som politisk og administrativt region- og landsdelssenter og som handels- og kultursenter for landsdelen.

*Kristiansandsregionen* er befolkningsmessig langt mindre enn regionene omtalt over, men har i kraft av sin funksjon som landsdelssenter for Sørlandet en rolle i det nasjonale bysystemet. Bo- og arbeidsmarkedsregionen overskrider også her både kommune- og fylkesgrenser (mellom Vest- og Aust-Agder). Forstadskommunene er også her betydelig integrert i det felles arbeidsmarkedet ved at det fra flere av disse kommunene er omlag halvparten av arbeidsstyrken som pendler til senterkommunen. Pendlingstallene viser også at det er et klart skille østover mellom kommunene Lillesand og Grimstad i Aust-Agder. Dette skillet kommer også til uttrykk i sendeflaten til regionavisen *Fædrelandsvennen*. Dette kan tyde på at byregionen møter en slags grense her hvor samhandlingen mellom senterkommunen (Kristiansand) og omlandet avtar. *Fædrelandsvennen* har ellers en sterk posisjon særlig nord- og vestover. Befolkningsmessig har Kristiansand kommune hatt en sterk og stabil vekst over en lang periode. Denne veksten har vært blant de sterkeste i byregionen. Dermed skiller Kristiansand seg noe fra de større byene. For de siste fem-seks årene har bare Søgne (som er en forstadskommune) hatt en sterkere vekst. Når det gjelder inntekts- og utdanningsnivå er det også denne byregionen et sentrum – periferi mønster. For boligprisene viser derimot tallene at eneboliger har hatt en betydelig sterkere prisstigning de siste ti årene i flere omlandskommuner (Songdalen og Lillesand) enn i senterkommunen. I Lillesand var også kvadratmeterprisen for eneboliger i 2001 (for brukte selveierboliger) høyere enn i senterkommunen.

*Tromsøregionen* er spesiell fordi Tromsø i stor grad mangler et omland i betydningen pendlingsomland. Det er en liten andel pendlere fra flere kommuner i omlandet, men det er snakk om få personer. Tromsø kommune er også svært stor arealmessig. Det er samtidig slik at byen som landsdelssenter har et betydelig omland. Utdanningsmessig, kommunikasjonsmessig, sosialt og kulturelt er byen et knutepunkt i landsdelen, og mange orienterer seg mot Tromsø slik sendeflaten til avisa *Nordlys* viser. En diskusjon om byens utbredelse og byregionens avgrensning må som tidligere nevnt relateres til den sammenhengen og det formålet regionen plasseres inn i.

### **2.3.2 Relevans for en ny bypolitikk**

Hva er så relevansen av denne kunnskapen og hvilke implikasjoner har dette for utformingen av politikk? Vi har sett at det for de største byregionene er betydelig interaksjon mellom senterkommuner og det nære omlandet. Det er

derfor nærliggende å hevde at dagens administrative grenser ikke gjenspeiler klare geografiske utviklingstrekk i bosetningsmønster og arbeidsmarked i de største byregionene. Det vil de kanskje heller aldri gjøre fordi de statiske administrative grensene ikke kan sammenlignes direkte med dynamikken i utviklingsprosessene. Men det er i senterkommuner med tett integrerte forstadskommuner at behovet for endringer i kommunestrukturene kan virke mest hensiktsmessig. Det kan videre settes spørsmålstejn ved om løsninger basert på interkommunalt samarbeid i disse områdene er tilstrekkelig forpliktende i vanskelige saker som for eksempel en samordning av arealplanleggingen. Videre er det nødvendig å skille mellom ulike tema innenfor det komplekse området bypolitikk. En kompleksitet som er forsterket parallelt med at bypolitikken er utvidet til også å behandle regional utvikling og byenes rolle i denne utviklingen. Politikkenes målområde (og nivå for intervensjon) vil derfor være ulik avhengig av tema.

Fosse m. fl. (2003) trekker frem følgende tema som utgangspunkt for drøftelser i bypolitikken:

- En bypolitikk for områder med store belastninger som følge av befolknings tetthet og konsentrasjon av sosiale forskjeller/problemer.
  - Helse og sosialpolitikk
  - Kriminalpolitikk
  - Miljø (forurensning, støy osv.)
  - Trafikk/transport
  - Innvandringspolitikk
  
- En bypolitikk for utviklingen av robuste regioner, der byene er en sentral drivkraft med regionale, nasjonale og internasjonale roller
  - Kompetanse (utdanning og forskning)
  - Kultur
  - Kommunikasjon (knutepunktfunksjoner)

Et annet poeng i den regionale utviklingen er betydningen det har for kommuner i randsonen (ytterkantene) å være tilknyttet det regionale arbeidsmarkedet (byregionen). Deres mulighet til en positiv befolkningsutvikling og økonomisk vekst for det lokale næringslivet forbedres trolig av denne tilknytningen, uten at dette nødvendigvis skjer i alle kommuner med slik tilknytning. Variasjonene i utviklingsmønster er store for kommuner i byregionens ytre områder.

Begrenset forskning og kunnskap om samspillet mellom by og omland i et moderne samfunn generelt og en norsk kontekst spesielt, har vært problematisk i den forstand at funksjonalitet ofte begrenses til å dreie seg om pendlingstall og bo- og arbeidsmarkedsregionenes utbredelse. På den ene siden er det behov for kunnskap om flere (sentralsteds)funksjoners rekkevidde slik at kompleksiteten i samspillet kan forstås bedre. På den andre siden er det behov for en differensiert beskrivelse av kommunene innenfor den funksjonelle regionen for å forstå likheter og forskjeller i utviklingstrekk. Prosjektet *Samspill by – region* har som formål å bidra med denne type kunnskap relatert til de fem største byregionene i Norge, utenom Oslo.

## 3 Hverdagsmobilitet i fem byregioner

### 3.1 Bakgrunn

Flere forskningsarbeider har påpekt at et funksjonelt trekk ved den moderne byen er at den flyter sammen med sitt omland og at grensene mellom dem blir stadig mer utflytende og diffuse. En sterkere global integrasjon og økt mobilitet både fysisk, sosialt og mentalt sprenger grenser og nye relasjoner utvikles. Byen blir en node og et møtepunkt mellom mange nettverk med ulik utbredelse. Samtidig gjenspeiler begrepet ”byregion” en økende integrasjon mellom byen og dens omland.

En helhetlig regionalpolitikk må basere seg på kunnskap om interaksjonen mellom byen og omlandet slik det utspiller seg i et moderne samfunn. Vi har i et forprosjekt (Rydningen m. fl. 2002) vist at det er behov for mer forskning og kunnskap om samspillet som binder byen sammen med regionen rundt. Et etablert skille mellom byen på den ene siden og regionen forstått som utkant eller distrikt på den andre siden har befestet seg i norsk forskning og politikk. Dette skillet fremstår som kunstig med tanke på den betydning byene har i sine regioner. Enkle observasjoner avdekker et betydelig samspill mellom byen og områdene rundt, et samspill som går begge veier, og som kan knyttes til aktiviteter i mange ulike sammenhenger.

Vi har i forprosjektet gjort rede for byenes endrede betydning i samfunnet i en historisk sammenheng. Betydningen av byen som arena for service, opplevelser og konsumpsjon, og omlandet som områder for boliger, fritid og rekreasjon, står sentralt i dette prosjektet. Problemet er at vi vet lite om byenes nye vekstområder og betydningen disse har for byens rolle som motor i den regionale utviklingen. Det er derfor først nødvendig med kunnskap om hva som karakteriserer samspillet mellom by og omland, og videre kunnskap om hvorfor det utvikles et samspill mellom byen og området rundt:

*Delprosjektets hovedmål er å kartlegge og forklare utviklingen av interaksjonsmønstre på individnivå i fem byregioner.*

Forskning på samspillet mellom norske byer og deres omland er begrenset. Det finnes for eksempel ikke tilgjengelig statistikk (regionale interaksjonsdata) utover pendlingstabeller (SSB 1999). Dette har bl.a. ført til at SSB har etablert såkalte økonomiske regioner (et nivå mellom kommune og fylkes-

kommune) knyttet til økonomiske forhold som arbeidsmarked og varehandel, men som ikke går utover de eksisterende fylkesgrensene. Et forsøk på å etablere det som omtales som funksjonelle regioner strander fordi det ikke finnes data på interaksjon over fylkesgrensene. Eksempel fra Agder (f. eks. mellom Kristiansand i Vest-Agder og Lillesand i Aust-Agder) og Trøndelag (f. eks. Trondheim i Sør-Trøndelag og Stjørdal i Nord-Trøndelag) viser problemet, og de sier noe om hvor lite vi vet om disse relasjonene.

Transportøkonomisk Institutt (TØI) har fra midten av 1980-tallet og frem til 2001 gjennomført fire utvalgsundersøkelser for å kartlegge norske reisevaner (1984/85, 1991/92, 1998 og 2001). I de første tre undersøkelsene var behovet for geografiske data i liten grad fokusert og det er derfor lite å hente her i forhold til interaksjon mellom byene og deres nære omland. I undersøkelsen for 2001 er reisene som registreres stedfestet til grunnkrets (Engebretsen 2003), noe som gir nye muligheter for å studere reisevaner i de fem byregionene. Vi har brukt disse dataene i prosjektet og kommer tilbake til funnene senere.

Det er med andre ord vanskelig å si noe sikkert om hvilke relasjoner som finnes mellom byene og omlandet og omfanget av disse. For å generere kunnskap om dette velger vi å rette fokuset mot samspillet som oppstår gjennom at *aktører i omlandet bruker byen* og *aktører i byen bruker omlandet*. Dette kan fortelle oss noe om den betydningen og rolle byene har i en regional sammenheng og hvordan byene og omlandet gjensidig påvirker hverandre. Skal man studere relasjonene mellom byen og omlandet (eller regionen) må man i første omgang anerkjenne kompleksiteten i temaet. Vi vil argumentere for at det på dette stadiet ikke vil bringe oss videre å lete etter definisjoner på klart avgrensede romlige enheter som kan begrense byen eller regionens utbredelse (for eksempel definerte "byregioner"). Det vil ta fokuset vekk fra det som er selve substansen i disse forbindelsene mellom byen og området rundt, nemlig de sosiale relasjonene og den romlige artikkuleringen av disse.

Vi vil derfor utvikle kunnskap om relasjoner som tidligere er lite dokumentert. Vi argumenterer for at det som knytter byen sammen med et større omland og som til sammen utgjør det vi kan kalle en byregion, er konkrete samhandlingsmønstre. Gjennom ulike handlinger etablerer aktører et samspill mellom byen og områder utenfor byen. Et *samhandlingsmønster* eller *institusjonalisert interaksjonsmønster*, er relativt varige mønstre for interaksjon som har eller får betydning for hvordan vi organiserer den romlige dimensjonen i samfunnet. Det er den konkrete interaksjonen og mønstrene den følger som er den reelle substansen i det vi oppfatter som en regional sam-

menheng, og for vår forestilling om regional tilhørighet til et regionalt område (Lysgård 2001).

I denne studien ønsker vi derfor å kartlegge viktige sider ved det individbaserte interaksjonsmønsteret mellom byen og regionen rundt, og studere formålet med, motivasjonen bak og forestillingene som ligger til grunn for de enkelte aktørenes handlinger. Dette vil gi oss kunnskap om interaksjonsmønsteret og drivkreftene som former dette samspillet.

### **3.2 Problemstilling, metodisk gjennomføring og analytisk ramme**

#### **Hovedproblemstilling:**

*Hvilke interaksjonsmønstre bidrar til å knytte byene sammen med sitt omland, og hvordan og hvorfor har disse mønstrene utviklet seg?*

I denne problemstillingen ligger en rekke dimensjoner som gjør at vi har behov for en ytterligere presisering av hvilke dimensjoner vi til enhver tid adresserer i studien. Dette har også sammenheng med og overlapper stort sett med delprosjektets tre faser og kan defineres som spørsmål knyttet til relasjonenes *innhold, form og formål/betydning*.

#### **Delproblemstillinger:**

##### *A) Innhold*

- Hvilke relasjoner mellom by og omland har utviklet seg til institusjonaliserte interaksjonsmønstre?
- Hvem investerer i og involveres i interaksjonen?

##### *B) Form*

- Hvordan foregår samhandling/interaksjon?
- Direkte kontakt mellom individ-funksjon/individ-individ osv.
- Indirekte kontakt mellom individ-funksjon/individ-individ osv.
- Hvilken rekkevidde og orientering har interaksjonsmønstrene?

- Hvilken styrke/intensitet finnes i interaksjonsmønstrene?

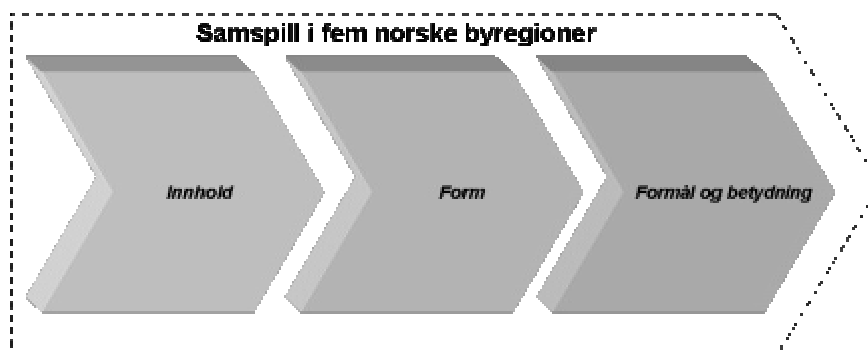
C) *Formål og betydning*

- Hva er aktørenes formål og motivasjon med å etablere og/eller delta i samhandlingen?
- Hvilken betydning har interaksjonsmønstrene for byenes rolle som formidler mellom lokale og globale utviklingstrender?

I første fase av prosjektet står problemstillingene knyttet til relasjonenes innhold i sentrum, i tillegg til at vi også har behov for å ta i betraktning spørsmålet om hvordan samhandling/interaksjon foregår. Problemstillingene angående rekkevidde, orientering, styrke og intensitet vil bli studert gjennom en utvalgsundersøkelse i prosjektets andre fase. Formål og motivasjon bak interaksjonsmønstrene og byenes betydning som formidlingsledd mellom lokale og globale utviklingstrender vil bli fokus for prosjektets tredje fase (se figur 3.2-1).

### 3.2.1 Metodisk innretning og fokus

Tredelingen av delproblemstillingene gjenspeiler som sagt prosjektets faser. Over en periode på vel to år har prosjektet hatt en progresjon som svarer til denne tredelingen (se figur 3.2-1). Denne rapporten presenterer prosjektet samlet. Under presenteres problemstillinger, den metodiske innretningen og den analytiske rammen for hver enkelt fase, innholdsfasen (fase I), formfasen (fase II) og formålsfasen (fase III).



Figur 3.2-1: Tre faser i studien av hverdagsmobilitet i byregioner



### 3.2.2 Innhold

For å operasjonalisere problemstillingene inn i et metodisk design er det behov for å gjøre presiseringer og avgrensninger som svar på to sentrale teoretiske og metodiske spørsmål.

- Hvilke relasjoner søker vi i prosjektet, og hvordan definerer vi disse?
- Hvordan innhenter vi informasjon/empiri om disse relasjonene?

Vi ønsker å finne data om hvordan individer gjennom sin aktivitet i rommet mellom by og omland bidrar til å skape det vi har definert som institusjonaliserte interaksjonsmønstre. Før vi går ut og spør individene selv om deres aktivitet, har vi behov for å vite mer om hva denne aktiviteten – relasjonene – faktisk består i.

For å konkretisere hva en relasjon består av, knytter vi to egenskaper til den. På den ene siden kan den bestå av fysisk mobilitet og møte mellom individer, det vi kaller *direkte kontakt mellom individ-funksjon eller individ-individ*. Dette omhandler mobilitet preget av stor grad av regularitet. På den andre siden har vi relasjoner som vi beskriver som indirekte kontakt mellom individ-funksjon eller individ-individ. Denne formen for relasjoner kan vi konkretisere og avgrense som *utveksling av informasjon og kunnskap*. Også i forhold til denne siste relasjonstypen er hovedfokus på utveksling av informasjon og kunnskap med en viss grad av regularitet.

Mangelen på kunnskap om interaksjonen mellom by og omland gjør at vi ikke kan støtte oss direkte til kunnskap eller erfaring om hva disse relasjonene faktisk består i. Dette gir oss en metodisk utfordring, siden vi ikke kjenner hvilke inngangskategorier vi kan benytte i et eventuelt metodisk design. Den metodiske utfordringen blir dermed å fremskaffe kunnskap som vi i neste omgang kan benytte som utgangspunkt for å definere og studere relasjonene mellom by og omland.

Som en alternativ metodisk inngang, har vi derfor ikke valgt å fokusere på selve aktiviteten og individene som utfører den, men på de funksjonene, institusjonene og organisasjonene som er konkrete mål for aktiviteten eller som aktivitetene dreier seg om. Vi ønsker mao. å få en vurdering av hvilke funksjoner, institusjoner og organisasjoner som er mest aktuelle som mål og hensikt for interaksjonen, enten som en form for hverdagslig mobilitet eller som en mer indirekte hverdagslig kontakt i form av informasjonsformidling og -utveksling.

For å gjøre denne vurderingen har vi valgt å gjøre en telefonisk intervjuundersøkelse med et utvalg representanter for disse funksjonene, institusjonene og organisasjonene i hver by. Målet for undersøkelsen er å kunne definere hvilke typer relasjoner som er de viktigste og mest sentrale i samspillet mellom by og omland; med andre ord hvilke typer relasjoner som danner substansen i det vi kan oppfatte som de fem byregionene.

### **Avgrensninger og utvalgskategorier**

Selv om vi ikke sitter med konkret kunnskap om hvilke typer relasjoner som danner grunnlaget for interaksjonen mellom den moderne byen og omlandet, har vi kunnskap som kan benyttes som en avgrensning av et utvalg. Studier av moderne vestlige byer viser at det er visse ting som særpreger den moderne byen. Vi har valgt å ta utgangspunkt i disse sætrekkene for å lage utvalgskategorier for intervjuundersøkelsen.

For å tydeliggjøre noen sentrale områder hvor samspillet mellom byen og omlandet utvikles, tar vi utgangspunkt i noen sentrale karakteristika som preger utviklingstrekk i moderne byer. Dagens byer er sentrale gjennom utvikling og fremvekst som servicebyer for både byens egen befolkning og ikke minst for befolkningen i omlandet. Disse utviklingsaspektene er derfor et viktig perspektiv i forståelsen av samspillet mellom by og omland (Lash og Urry 1994).

Sentrale karakteristika i utviklingen av servicebyen er:

- Offentlig service er betydelig (offentlig tjenesteyting i velferdsstaten)
- Omfang av finansiell service/serviceøkonomi øker raskt (FIRE: Finance, Insurance and Real Estate)
- Kunnskap og informasjonssamfunnet har et fotfeste i byene (informasjonsteknologibransjen)
- Forskning og innovasjon blir et stadig viktigere middel i produksjon og salg av varer og skjer hovedsakelig i byene
- Kulturindustrien vokser sterkt i byene
- Konsum og fritidssamfunnet blir mer differensiert og spesialisert

Basert på denne kunnskapen har vi utviklet følgende kategorier som vi benytter som en ramme for det empiriske og analytiske arbeidet i prosjektet:

### *1. Offentlig service*

Dette omfatter kommunale, fylkeskommunale og statlige serviceinstitusjoner som har som oppgave å levere tjenester til befolkningen i en by og til et regionalt omland til byen.

### *2. Privat tjenesteyting – konsum*

Dette omfatter private aktører som tilbyr tjenester eller salg av produkter til et markedsområde som ikke bare dekker ølve byen, men også byens omland. Dette må m.a.o. være varer og tjenester som er spesialiserte i den grad at de har en regional etterspørsel og der tilbudet er lokalisert til byen og ikke finnes tilgjengelig på alle småsteder.

### *3. Opplevelser – kulturtilbud*

Byene har en rolle som arena for opplevelser, selvrealisering og identitetsforming. I dette feltet ligger en rekke aktiviteter i spenningsfeltet mellom kultur og økonomi. Det handler om forbruk både av kommersielle tjenester og mer ikke-kommersielle tilbud og opplevelser. Det kan for eksempel være alt fra bruk av kulturinstitusjoner, deltakelse i frivillige organisasjoner og foreningsliv, kulturfestivaler, forlystelsesøkonomien i form av restauranter, barer, kafeer osv., til besøk i fornøyelsesparker. Dette siste eksemplet er i flere av byene eksempler på at det ikke bare er sentrum av byene som er interessante interaksjonsdrivere, men også byenes omland.

### *4. Kunnskap, informasjon og media*

Institusjoner knyttet til kunnskapsproduksjon, informasjonsutveksling og media finnes først og fremst i byene. De har en rolle som formidlere av kunnskap og informasjon mellom byene og omlandet, i tillegg til at de gjennom kunnskap og informasjonsfokus bidrar til å binde sammen oppmerksomhet, tilhørighet og identitet til en regional sammenheng. De viktigste individbaserte funksjonene i denne sammenheng vil være medias ulike nyhetsformidlere og utdanningsinstitusjonene som definerer sitt regionale omland som en form for markedsområde.

### *5. Friluftaktiviteter og rekreasjon*

Mens aktiviteten i de fire første kategoriene i hovedsak antas å omhandle reiser inn mot byen, vil reisene i den siste kategorien i første rekke ha den omvente orienteringen. I denne kategorien plasserer vi reiser som har naturbaserte friluftaktiviteter og rekreasjon som mål. Det gjelder for eksempel bruk av egen hytte, ski- og fotturer, båtturer osv. Det kan også være mulig å benytte byrommet som arena for rekreasjon. Vi holder derfor perspektivet i denne kategorien åpen for interaksjon i begge retninger, på samme måte som i de fire første kategoriene.

Basert på disse kategoriene har vi foretatt et utvalg av institusjoner, funksjoner og organisasjoner ut fra følgende kriterier:

- Interaksjonen knyttet til institusjonene, funksjonene og organisasjonene skal være *individbasert* og ikke omhandle interaksjon mellom f.eks. institusjoner (f. eks. bedrifter, kommuner, statlige etater eller lignende).
- Vi tar ikke med interaksjon knyttet til arbeidsreiser, ettersom det allerede finnes gode data tilgjengelig på dette feltet.
- Funksjonene, institusjonene og organisasjonene skal ha en regional funksjon med en geografisk utstrekning enten ut over bykommunen eller med relativt stor utstrekning fra bysentrum.
- Funksjonene, institusjonene og organisasjonene skal ha en høy grad av spesialisering
- Interaksjonen vi fokuserer på i denne fasen skal helst innebære en valg-situasjon for individet (dvs. at individet skal kunne velge sitt geografiske mål og sin geografiske mobilitet). Interaksjon som ikke innebærer individuelle valg, men som likevel er viktige interaksjonsstrømmer, vil bli tatt med i prosjektets andre fase.
- Interaksjonen vi fokuserer på skal i hovedsak baseres på kontakt, mobilitet og utveksling som foregår med en viss grad av regularitet (sier noe om avstand/rekkevidde).
- Fokus skal være på interaksjon som er beskrevet som *særtrekk* for dagens byer og som er ansett som de *mest sentrale utviklingstendenser* for byene. Særegenheter for de studerte regionene skal kunne fanges opp gjennom undersøkelsen.

### **Utvalg og innsamling av data**

Selve trekkingen av utvalg og datainnsamlingen ble organisert i tre faser:

1. *En registrering av sentrale institusjoner, funksjoner og organisasjoner i de fem byene*
2. *Et utvalg av kilder basert på registreringsarbeidet*
3. *Intervjuundersøkelser pr. telefon og e-post*

Svakhetene med denne metodiske innretningen har sammenheng med at vi setter mer eller mindre etablerte, formaliserte og synlige institusjoner i sentrum for den empiriske innsamlingen. Det betyr at vi gjennom vår avgrensning også definerer en del begrensende rammer for hvem vi får tak i og hvil-

ken type interaksjon vi får kunnskap om. Dette kommer til syne på to ulike måter i materialet. På den ene siden ser vi at vi kanskje i for liten grad har tatt hensyn til ulike livsfaser gjennom at vi har tenkt litt for mye ut fra vår egen forståelse og livssituasjon. Det kan derfor være at vi ikke har fått tak i spesielle ting knyttet til ungdomsgruppen og i forhold til de eldste i samfunnet. På den andre siden har institusjonsperspektivet gjort at vi har fokusert på arenaer i og omkring byen som på en eller annen måte er knyttet til institusjoner. Det er derfor mulig at vi i materialet ikke har klart å omfatte arenaer av uformell art som kan være viktige interaksjonsdrivere. Vi er imidlertid fullt klar over begrensningene og vil inkludere denne type vurderinger i det videre arbeidet i de to siste fasene.

### 3.2.3 Form

#### Reisevaneundersøkelsen, bakgrunn for valg

Kartleggingen av samspill i byregionene er i den andre fasen av prosjektet basert på et datagrunnlag fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001<sup>5</sup> utført av Statistisk Sentralbyrå og Transportøkonomisk Institutt<sup>6</sup>. Formålet med denne undersøkelsen er å kartlegge befolkningens reiseaktiviteter og reisemønstre. Undersøkelsen skal fortelle om omfanget av folks reiser, hvorfor folk reiser, hvordan folk reiser, hvilke befolkningsgrupper som foretar ulike typer reiser, og variasjoner av reisevaner etter bosted. Undersøkelsen ble gjennomført fra januar 2001 til januar 2002.

Bakgrunnen for å velge dette datamaterialet er for det første muligheten den utvidete undersøkelsen fra 2001 gir. Her ble det gjennomført intervjuer med drøyt 20 000 personer fordelt over hele landet. For det andre registreres også reisene geografisk (fra/til). Vi har dermed hatt tall på kommunenivå tilgjengelig. Det er imidlertid begrensninger på publisering av data på kommunenivå med grunnlag i krav om anonymisering og personsikkerhet, og vi presenterer derfor kun data på byregion-nivå og totalt for de fem byregionene i undersøkelsen. For det tredje gjentas reisevaneundersøkelsen hvert tredje år. Forutsatt at størrelsen på utvalget opprettholdes og fordeles geografisk som i 2001, vil det være mulig å registrere endringer over tid i samspillet mellom

---

<sup>5</sup> Høgen, H. C. (2001): Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001. Dokumentasjonsrapport. Statistisk sentralbyrå Notater 2002/62

<sup>6</sup> Data fra Reisevaneundersøkelsen er levert av Norsk Samfunnsvitenskapelig Datatjeneste (NSD). Alle figurer og tabeller i dette delprosjektet er basert på disse tallene. Undersøkelsen er gjennomført av Statistisk Sentralbyrå Se også <http://www.ssb.no/emner/10/12/reisevaner/>

by og omland. Muligheten for tidsserier er dermed større enn om det ble gjennomført en enkeltstående kartlegging i dette prosjektet.

### **Presentasjon av regioninndeling**

For å kunne trekke et utvalg fra reisevaneundersøkelsen er det nødvendig å definere de fem byregionene som inngår i prosjektet. Inndelingen er gjort på bakgrunn av kartleggingen i fase I og gjennom diskusjoner med representanter fra oppdragsgiverne i prosjektet. De fem byene Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø har fått følge av disse kommunene i regioninndelingen:

Kristiansand: Songdalen, Søgne, Vennesla, Lillesand, Iveland, Birkenes, Marnardal, Mandal, Lindesnes, Grimstad, Lyngdal, Farsund, Kvinesdal, Åseral, Hægebostad, Audnedal, Bygland, Tvedestrand, Åmli, Arendal, Froland, Evje og Hornnes.

Stavanger (omfatter også Sandnes): Randaberg, Sola, Rennesøy, Gjesdal, Klepp, Time, Kvitsøy, Strand, Finnøy, Forsand, Hå, Bjerkreim, Eigersund, Sokndal, Hjelmeland, Tysvær, Bokn.

Bergen: Fjell, Askøy, Meland, Samnanger, Os, Sund, Austevoll, Osterøy, Øygarden, Lindås, Vaksdal, Radøy, Fusa, Austrheim, Modalen, Masfjorden, Fedje, Voss, Tysnes, Kvam, Stord, Fitjar, Bømlo.

Trondheim: Klæbu, Malvik, Skaun, Melhus, Stjørdal, Midtre Gauldal, Selbu, Leksvik, Orkdal, Rissa, Verdal, Levanger, Meldal, Rennebu, Snillfjord, Agdenes, Frosta, Meråker, Hemne, Inderøy, Oppdal, Steinkjer.

Tromsø Karlsøy, Lyngen, Balsfjord, Storfjord.

### **Presentasjon av utvalg**

Ut fra hensikten med prosjektet har det vært nødvendig med en utsiling av data fra reisevaneundersøkelsen. Vi har tatt med reiser som skjer innenfor de på forhånd definerte byregionene Tromsø, Trondheim, Bergen, Stavanger og Kristiansand. Vi har i tillegg bare brukt reiser som krysser kommunegrensene til bykommunen i de respektive byregionene. Det innebærer at reiser internt i by- og omlandskommunene ikke er med i vårt utvalg. For Stavangerregionen betyr dette i tillegg at reiser mellom Stavanger- og Sandnes kommune ikke er med, da disse to kommunene er definert som bykommunene i denne regionen.

Vårt datamaterial i byregionen Tromsø har for få registrerte reiser mellom omlandskommunene og bykommunen til at dette kan danne grunnlaget for en presentasjon. Disse tallene går allikevel inn i det totale materialet som presenteres i rapportens hoveddel. I appendikset er også tall som inkluderer interne reiser i Tromsø kommune tatt med. Dette gjør at tallene ikke direkte er sammenlignbare med tall fra de andre byregionene.

1.789 reiser danner grunnlag for beskrivelsene. Nøyaktig antall gyldige reiser for hver krysstabell er angitt i tabelloverskriften.

### **Presentasjon av kategorisering**

Det har vært viktig å utvikle en analytisk ramme for behandling av data i delprosjektet. Følgende kategorier ble brukt i fase I<sup>7</sup>:

1. Offentlig service
2. Privat tjenesteyting – konsum
3. Opplevelser – kulturtilbud
4. Kunnskap, informasjon og media
5. Fritid og rekreasjon

Denne inndelingen tar utgangspunkt i teoretiske beskrivelser av byers rolle som noder og sentrale drivkrefter i den regionale økonomiske utviklingen. Vi baserer oss da på veksten i servicenæringene, betydningen av kunnskap og informasjon for økonomisk vekst, samt lokale sosiale og kulturelle forhold.

Kartleggingen av ulike aktørgruppers forståelse av egen regional rolle og nedslagsfelt, gjennomført i prosjektets første fase, ga et differensiert bilde for de fem ulike kategoriene. Kort kan det nevnes at for eksempel det offentlige servicetilbudet, som i hovedsak er tett koblet til den administrative geografiske inndelingen i kommuner og fylkeskommune, i liten grad genererte interaksjon på tvers av disse grensene. Et annet eksempel er kategorien kunnskap, informasjon og media, der sendeflaten for radio og fjernsyn er begrenset til bestemte konsesjonsområder.

Vårt valg av data fra Reisevaneundersøkelsen 2001 (SSB) krever en videre tilpasning av de kategoriene vi deler interaksjonen inn i. Først og fremst må

---

<sup>7</sup> Se delrapport fra fase I: Lysgård, H.K. et al (2003): Samspill by-region. Interaksjon by og omland Fase I. Prosjektrapport nr. 41/2003. Agderforskning

de tilpasses det datamaterialet vi har og de variablene som måles der. I vårt tilfelle vil dette dreie seg om formålet med de registrerte reisene. Formålet med den enkelte reisen registrert i reisevaneundersøkelsen er utgangspunktet for vår kategorisering. For det andre har vi valgt å videreføre det teoretiske utgangspunktet som lå til grunn i fase I. Dette innebærer at vi fortsatt fokuserer på individbasert interaksjon knyttet til konsumpsjon, service, fornøyelse og fritid.

De følgende kategoriene vil bli benyttet i analysen av data fra Reisevaneundersøkelsen 2001:

1. *Arbeid og skole*

- Reiser der hovedformålet er:
  - Til/fra arbeid eller skole/studier
  - Tjenestereiser
  - Hente/bringe til skole/barnehage

2. *Service og innkjøp*

- Reiser der hovedformålet er:
  - Innkjøp dagligvarer
  - Andre innkjøp
  - Service/diverse ærend
  - Medisinske tjenester

3. *Fornøyelse*

- Reiser der hovedformålet er:
  - Kafé/restaurant
  - Kino og teater, konsert
  - Museum
  - Kultur/fritid som tilskuer
  - Sportsstevner (andre stevner) som tilskuer

4. *Fritid*

- Reiser der hovedformålet er:
  - Hente/bringe barn fra sport og fritidsaktiviteter
  - Besøk (private besøk hos venner/familie og sykebesøk)
  - Organisert fritidsaktivitet som utøver
  - Gikk/syklet/jogget en tur
  - Annen fritid og rekreasjon



### 3.2.4 Formål og betydning

#### Bakgrunn og problemstillinger

Hensikten med denne siste fasen av prosjektet er å forstå nærmere *motivasjoner* som gjør seg gjeldende for interaksjonen i de ulike byregionene. For å nærme oss hvilke motivasjoner som styrer individenes interaksjon med byen og omlandet, har vi valgt å gå veien om forestillingene innbyggerne i byregionene har om både byen og omlandet. Hva byen representerer av muligheter og begrensninger, og motsatt; hva omlandet representerer av muligheter og begrensninger, vil her stå sentralt.

”Folk handlar ikkje utifrårkorleis verda er, men slik dei trur ho er”, sier Heradstveit og Bjørge (1996: 13). Dette gjelder også i forhold til våre forestillinger om ulike steder – våre geografiske forestillinger eller stedsmyter (se f. eks. Shields 1991). De er en viktig del av hvordan vi forholder oss til steder. Gjennom forestillingene vi har om et sted legger vi mening til stedet, og på denne måten rangerer vi steder i forhold til hverandre etter de forestillingene vi tillegger dem. Måten vi oppfatter et sted på virker derfor inn på hvordan vi handler i forhold til stedet.

Men selv om forestillingene vi har er avgjørende for hvordan vi handler i forhold til et sted, betyr det ikke at alle forestillinger er bevisste. Man kan med andre ord ikke alltid vite hva som er motivasjonen for å handle som man gjør i forhold til steder. Dette henger sammen med at mening også dannes i interaksjon med omverdenen. Hvordan vi og omgivelsene våre interagerer med byen og omlandet er ikke likegyldig for den mening vi tillegger stedene og regionene.

Geografiske forestillinger er også nær knyttet til begrepet *stedsidentitet*. Forskere som har jobbet mye på dette feltet, skisserer flere måter å identifisere seg på i forhold til sted. Det er først og fremst snakk om identifisere seg *med* eller identifisere seg *mot* et sted. I tillegg finnes det en tredje måte: *å ikke identifisere seg*. Det handler om en slags verken/eller-holdning til stedet det er snakk om (se f. eks. Rose, i Massey og Jess 1995).

I første fasen av Samspillprosjektet kom det fram at fire av byene hadde en sterk regionalidentitet som gjorde at byene fremstod som naturlige landsdelssentra for regionen (Lysgård m. fl. 2003). Unntaket var Kristiansand. I den pågående debatten om sammenslåing av Agder-fylkene ser man tydelige

fronter mellom dem som identifiserer seg *med* Kristiansand og dem som identifiserer seg *mot* byen.

Geografiske forestillinger er ikke konstante. Det vil si at forestillingen om Bergen og om omlandet ikke er den samme for alle, og heller ikke de samme til enhver tid. Det vil med andre ord på samme tid eksistere ulike bilder av hva et sted skal være. Forestillingene produseres, reproduseres og endres i måten vi som sosiale aktører relaterer oss til ulike geografiske områder på i vår interaksjon med hverandre. Vi ønsker å få fram en større forståelse for hvordan disse meningsskapende prosessene virker.

Forskning på feltet har for eksempel vist at byorientert ungdom på bygda, også i byers omlandskommuner, har forestillinger om byens mangfoldige kulturliv, om muligheter for større sosiale nettverk, og om spennende jobber. Samtidig ser man også hvordan den samme ungdommen holder seg internasjonalt orientert gjennom ulike former for kommunikasjons- og medieteknologi der de bor. Snur vi om på det, og tar utgangspunkt i forskning på byungdoms forestillinger om bygda, ser man at disse er stereotypisk knyttet til begreper som kjedelig og som manglende moderne teknologi og utvikling (se f. eks. Bjaarstad 2003).

Samspillprosjektet fokuserer på graden og arten av interaksjon mellom by og omland innenfor en rekke felt. Vi ønsker å gripe de mer hverdagslige og sosiale erfaringene knyttet til faktisk og potensiell interaksjon mellom by og omland. Vi skal undersøke hva slags forestillinger som gjør seg gjeldende i folks evalueringer og vurderinger av interaksjonen mellom by og omland i hver byregion. Følgende to problemstillinger er sentrale:

1. Hvordan evalueres og forstås interaksjonen mellom by og omland i hver byregion?
2. På hvilken måte inngår by-omland-interaksjon i den hverdagslige erfaringen?

Fokus er først og fremst på et kollektivt strukturerende nivå i hver byregion, men som likefullt kan ha betydning på et individuelt plan. Vi tar utgangspunkt i *forestillinger* om hva byen og omlandet representerer i den romlige interaksjonen i hver byregion.

Vi kan anta at det for hver region eksisterer flere og forskjellige forestillinger knyttet til relasjonen by-omland. Dette er forestillinger som kan ha en strukturerende betydning for det interaksjonsmønsteret vi til nå har sett i de ulike byregionene. Ulike aktører kan legge til grunn slike romlige forestil-

linger i sitt interaksjonsmønster mellom by og omland. Denne delen av analysen vil først og fremst være en nærmere klargjøring av kollektivt formulerte forestillinger og deres relevans for interaksjon i møtet med individuelle valg og preferanser. Dette skal vi gjøre ved bruk av *fokusgrupper* og *case-studier* i hver byregion.

## Metoder

Spørsmålene over krever en kvalitativt orientert metodisk tilnærming. Dette innebærer et hovedfokus på beskaffenhet, snarere enn på utbredelse og kvantitet som kartleggingen i foregående faser av prosjektet. Denne forskjellen har betydning for hvordan det metodiske designet vil bli lagt opp og for hvordan det vil bli argumentert. I dette prosjektet vil det si at vi må utvikle og anvende analytiske redskaper som kan si oss noe om *meningsinnholdet* i forestillingene og praksisene relatert til samspillet by-omland. Ofte vil ulike meningsinnhold defineres i kontrast til eller i relasjon til andre meningsinnhold gjennom et samspill mellom personer som er involvert i en kommunikasjonsituasjon. Å gripe et slikt samspill er mulig gjennom *fokusgrupper*.

Vi har valgt å bruke fokusgrupper som det viktigste metodiske inntaket til disse spørsmålene. Med fokusgrupper mener vi gruppeintervjuer hvor et avgrenset tema diskuteres. Denne type intervjuer skiller seg fra intervjuer med to deltakere, ved at vi i et gruppeintervju også vil være opptatt av interaksjonen mellom de ulike deltakerne i gruppen, og ikke bare mellom den som intervjuer og den intervjuede, som i tradisjonelle intervjuer. Fokusgruppe som metode er derfor i stor grad konsentrert om sosial interaksjon, om hvordan mening dannes, om argumentasjon og om det å belyse et sakskompleks fra ulike ståsteder. Det som sies og fortelles i fokusgruppene kan derfor også analyseres som en form for samhandling hvor like og ulike ståsteder defineres i relasjon til det som hele tiden er tematikken. Dette poenget er viktig fordi vi da kan belyse ulike og kanskje også ukjente aspekter ved samspillet mellom by og omland.

Siden vi antar eksistensen av ulike forestillinger og samspillmønstre knyttet til by-omland-interaksjon, er en variert sammensetning av fokusgruppen viktig for å kunne belyse interaksjonen fra ulike ståsteder. Vi satte sammen grupper bestående av rundt åtte til ti personer, med vekt på spredning i alder, generasjon, kjønn og livsfase. Det er umulig å dekke alle sosiale bakgrunnsvariabler, og representativitet er heller ikke avgjørende i en slik kvalitativ tilnærming. Sammensetningen vi her har valgt gir mulighet til å undersøke hvordan ulike forståelser av bestemte livssituasjoner spiller inn på dannelsen av forestillinger om by-omland-interaksjon.

Vi har intervjuet to fokusgrupper i hver byregion. Den ene gruppen har vært sammensatt av folk bosatt i en omlandskommune, og den andre av folk bosatt i bykommunen. For at kommunikasjonen i gruppen skulle fungere best mulig, la vi opp til at medlemmene kjente, eller kjente til, hverandre. Omlandskommunene i hver byregion er ikke ensartede, og følgelig er det ikke uvesentlig hvor informantene bor når samspillet mellom by og omland skal analyseres på et hverdagslivsnivå. Valg av fokusgruppens geografiske forankring i forhold til byen i regionen har derfor variert, og hver fokusgruppe vil derfor måtte betraktes som et *case*.

Målet er å lære fra de spesielt utvalgte *casene*. I de ulike *casene* har samspillet mellom by og omland blitt tatt opp, relatert til disse fokusgruppens geografiske lokalisering. Fokusgruppens relative geografiske lokalisering til henholdsvis by- og omlandskommune har variert mellom de ulike byregionene. Dette betyr at det mellom hver byregion vil være forskjeller i utvalget av fokusgrupper med hensyn til avstand til byen og grad av sentralitet i omlandskommunen. I enkelte byregioner kom fokusgruppen fra en omlandskommune nær byen, mens i enkelte andre var det lagt vekt på større avstand. Grad av sentrumsfunksjon til omlandskommunen hvor fokusgruppene velges, vil også variere mellom byregionene. *Casene* belyser hver enkelt region ut fra de kontekstuelle forutsetningene som ligger i utvalget av fokusgruppene. I tillegg kan vi ved å se kunnskapen fra de ulike *casene* samlet, få et større og mer generelt innblikk i motivasjoner for by-omland-interaksjon som fenomen i Norge.

### **Utvalg og innsamling av data**

Vi gjennomførte to fokusgrupper i hver byregion, en gruppe i byen og en i omlandet. Kommunene Balsfjord, Steinkjer, Kvam, Klepp og Søgne ble valgt ut etter avstand fra storbyen. Vi ønsket å ha noen nær og noen med litt lengre avstand til regionsenteret.

I Balsfjord kommune valgte vi Malangen, en del av kommunen som ligger noe nærmere Tromsø enn kommunesenteret Storsteinnes. Steinkjer, som ligger nesten to timers biltur unna Trondheim og med sine vel 20 000 innbyggere, er for mange "byen" i Nord-Trøndelag, med bakgrunn i at de huser fylkesadministrasjonen. Dette gjorde byen spesielt interessant i forhold til samspillet mellom sentrum i byregionen og omlandet. Kvam kommune med kommunesenteret Norheimsund er plassert en god times kjøretur fra Bergen, og avstanden til byen gjør at arbeidspendling til byen ikke er utbredt. Klepp kommune på Jæren ligger om lag en halvtimes kjøretur fra sentrum i Sta-

vanger. Søgne, som har kommunesenteret Tangvall midt mellom Mandal og Kristiansand har også ca. 30 minutters kjøretid til sentrum i Kristiansand. Deltakerne i denne fokusgruppen kom imidlertid fra Vestbygda i Søgne, som ligger nærmere Mandal enn Kristiansand.

Hovedsakelig brukte vi tre metoder for utvalg av personer til fokusgruppene. Vi kontaktet kjente der vi hadde muligheten. Der dette var vanskelig måtte vi bruke andre metoder. I en av byene kontaktet vi en avisredaksjon, to steder kontaktet vi større arbeidsplasser, bl.a. skoler, og vi gikk også via kommuneadministrasjonen for å få navn på kontaktpersoner til velforeninger og lignende. På denne måten klarte vi å få samlet rundt 7-8 personer på de fleste stedene, men grunnet sykdomsforfall ble det bare fire deltakere i Trondheim og tre i Stavanger. Vi oppnådde en god kjønnsbalanse i gruppene, bortsett fra i Trondheim og Stavanger hvor det kun var kvinner. Dette skyldes det nevnte forfallet. Alderssammensetningen varierte mellom gruppene, men alderen på deltakerne var i de fleste gruppene ca. mellom 30 og 60 år. I Balsfjord var noe eldre deltakere representert, i Kvam var to på 16 år representert og i Trondheim var aldersspredningen mellom ca. 20 og 35 år. Vi oppnådde ingen ulik etnisk sammensetning i noen av gruppene.

### **3.3 Samspillet innhold og form**

Det empiriske materialet gir oss omfattende data som kan hjelpe oss å forstå mer av hvem som deltar i interaksjonen som skaper byregionen, hva de søker og ikke minst hvordan det legges til rette for både å skape, utvikle og styre interaksjonen fra sentrale aktører i byregionen. Vi har valgt å strukturere analysen etter de fem kategoriene som er omtalt ovenfor. Grunnen er at det er behov for et felles holdepunkt i en analyse som både skal fokusere på forskjeller, likheter og sætrekk i de fem byregionene.

#### **3.3.1 Offentlig service**

De fleste funksjonene og institusjonene som tilbyr individorienterte tjenester har fått sitt brukerområde/omland definert av overordnede myndigheter. Samtidig tilbyr relativt få offentlige institusjoner tjenester som er direkte individrettet og som samtidig ikke er representert på bakalt nivå i de fleste kommuner.

Interaksjonsmønsteret i relasjon til de offentlige institusjonene bestemmes også i liten grad av den regionale/lokale enheten og er heller ikke i særlig grad basert på at individene står fritt til å velge eller velge bort tjenesten.

Offentlige forvaltningsorganer på regionalt og lokalt nivå har i liten grad strategiske diskusjoner og overveielser på et nivå når det gjelder det regionale brukerområdet og brukergrupper.

Offentlige tjenester bidrar til å skape kontakt mellom byen og omlandet, men hva som tilbys av tjenester og til hvem bestemmes på mer overordnede forvaltningsnivåer. Både når det gjelder hvem det generelle tjenestetilbudet skal gjelde for og hvilke tjenester som tilbys. For eksempel hvor spesialiserte tjenester som skal tilbys på de ulike stedene

### 3.3.2 Privat tjenesteyting – konsum

#### Funksjoner, institusjoner og organisasjoner i samspill

Vi definerer ulike typer privat tjenesteyting der det går et viktig skille mellom store og små "magneter". En del detaljhandel som ikke inngår i noen større sammenheng, gjennom for eksempel kjøpesentra, ser ikke ut til å forholde seg til sin regionale rolle på samme måte som det vi oppfatter som store magneter. De store magnetene er for eksempel store kjøpesentra som IKEA, Obs, Biltema, Elkjøp, Bohus og andre typer varehus som pga. sin størrelse og behov for et regionalt omland bare er lokalisert til relativt store steder. Flere av byene har også handelsforeninger som markedsfører sentrumshandelen på samme måte som kjøpesentraene og varehusene.

#### Hvem skaper samspillet?

Det kan skilles mellom to sentrale dimensjoner. For det første hvor mye som skal kjøpes/forbrukes per handletur. Her ser vi et skille mellom storhandel, som gjøres spesielt av småbarnsfamilier, og andre forbrukere som handler i mindre kvanta. Storhandelsmotiverte reiser beskrives som interaksjon med større rekkevidde enn handleturer med mindre kvanta. Vi kan derfor anta at interaksjon i forbindelse med storhandel har et større omland enn interaksjon for å handle/forbruke mindre kvanta. For det andre spiller det en rolle hvor lang tid handle-/forbruksturen tar. Det er forskjell mellom hverdagsmobilitet og mobilitet knyttet til en større opplevelse, der stedet/byen går fra å være en enkelttjeneste til å bli en destinasjon og pakkeløsning. Den første formen for interaksjon er knyttet til et mindre omland og til alle befolkningsgrupper. Den andre formen for interaksjon medfører overnatting og her er målgruppen i større grad kjøpesterke aktører enn i de to siste livsfasene.

Et interessant poeng er at det også er variasjon i motivasjon for å oppsøke tjenester etter årstid. Om sommeren er det opplevelsen av byen som er det primære, mens andre ting som tas på samme tur er sekundære behov. Til andre årstider er interaksjonen mer knyttet til det enkelte behov og til de enkelte funksjonene, institusjonene og organisasjonene som kan dekke det konkrete behovet. Interessant er det at Tromsø har disse trekkene, men at årstidene er byttet om i forhold til f.eks. Bergen.

### **Strategisk planlegging, tilrettelegging og tilpasning**

For kjøpesentra og store forbrukermagneter som for eksempel IKEA gjøres markedsføring i hovedsak gjennom regionavisene, og markedsområdet regnes dermed som mer eller mindre sammenfallende med regionavisenes dekningsområde. Det skilles mellom to geografiske målgrupper. Den ene er de som bor innenfor en kjøreavstand til sentrum på ca. to timer (12-15 mil). Dette er aktører som knyttes til stedet gjennom hverdagsmobilitet; dvs. at det er mulig å reise frem og tilbake samme dag. Til denne gruppen gjøres det få felles markedsføringsfremstøt – i første rekke enkeltannonsering for den enkelte virksomhet. Konkurrenten finnes i samme by. Den andre gruppen det markedsføres ovenfor er de som bor utenfor denne avstanden. Her lages det felles markedsføringsopplegg hvor byen og byens samlede tilbud markedsføres. Konkurrenten er andre byer.

Tromsø skiller seg ut fra dette ved at den første kategorien har et antatt større omland enn i de andre byene. Her snakker man om en hverdagsmobilitet innenfor tre timers kjøring. Mens de fleste byene definerer sitt markedsområde i alle naturlige retninger ut fra byen, definerer man i Kristiansand en slags vestvendt orientering. Grunnen til dette er at Arendal er en reell konkurrent i øst. Derfor har ikke Kristiansand en tydelig rolle som ”magnet” for regionens befolkning. Kristiansand er Lillesand og vestover”.

### **3.3.3 Opplevelser – kulturtilbud**

#### **Funksjoner, institusjoner og organisasjoner i samspill**

Vi har fokusert på ulike typer kulturtilbud fra typiske kommersielle til ikke-kommersielle, fra finkultur til populærkultur og fra typiske kunstformer til idrett som kulturaktivitet. Vi har vært i kontakt med følgende kategorier kulturinstitusjoner: Kino og andre former for kommersielle kulturtilbud, teater, konserter og museum, fotballklubber og store idrettshendelser, fritidsparker/temaparker og musikk- og kulturfestivaler.

### Hvem skaper samspillet?

De ulike formene for kulturtilbud har til dels ulike kunder/brukere og ulike regionale utstrekninger. *Kino* har to hovedgrupper av brukere: barn/barnefamilier og ungdom. Av disse er det barn og barnefamilier som beskrives som de med størst rekkevidde. Disse planlegger ofte kinobesøk og kan da akseptere å reise relativt langt. Ungdom bruker kinoen mer som et kulturtilbud på impuls og er derfor et mer bynært publikum. Kinoene beskriver sitt omland med en utstrekning på en times kjøretur. *Teater/konserter/museum* er et kulturtilbud med et større regionalt omland. Den typiske brukeren er kvinner fra 30 år og oppover. Det refereres også til et skille i målgruppe for ulike typer forestillinger. Forestillinger og konserter som omtales som ”smale”, har et mer bynært publikum enn forestillinger og konserter som har et mer folkelig og kommersielt preg. I tillegg har teatrene barn som en viktig brukergruppe gjennom at de lager skoleforestillinger.

I alle de fem byene finner vi eliteserielag i *football*, med en sterk identitets-skapende effekt som går ut over byen og strekker seg lenger utover i omlandet enn både kino og teater. Dette innebærer både at publikum søker til byen på kampene, og at det skapes mentale bånd av tilhørighet til byregionen gjennom støtte til eliteserielaget. Støtten avtar selvsagt med avstand, men omlandet er etter det vi kan tolke betydelig og stoppes i noen tilfeller bare av konkurrerende eliteserielag. Kristiansandslaget Start som har spilt noen år i første divisjon, hadde tidligere en tilsvarende posisjon. Den regionale tilhørigheten endret seg gjennom at Mandal de siste årene har hatt en klubb som regnes som likeverdig. Det regionale omlandet til Start har derfor blitt mindre i utstrekning. Starts comeback til eliteserien i 2005-sesongen kan imidlertid endre dette bildet.

*Fritidsparker/temaparker* finner vi i Stavanger (Kongeparken) og Kristiansand (Dyreparken). Begge har et visst regionalt publikum som ikke bor lenger unna enn at det er mulig å besøke anlegget som en dagstur. For øvrig er dette institusjoner som i sterkere grad får sine inntekter gjennom å være feriemål, eller destinasjoner, for turister og besøkende som tar turen sjeldent, gjerne kommer langveis fra og ikke kan sies å inngå som en del av den regionale interaksjonen.

*Kulturfestivaler* er også i stor grad basert på langveisfarende publikum, selv om det for de aller fleste legges vekt på at den regionale publikumsopplutningen er viktig for festivalenes legitimitet. Det er også forskjell på type festivaler i forhold til internasjonalt og nasjonalt fokus.



### **Strategisk planlegging, tilrettelegging og tilpasning**

I Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø ser vi at teateret har en strategi der de skiller klart mellom det som oppfattes som kommersielle forestillinger og mer ”smale” forestillinger. Disse forestillingene skiller seg fra hverandre i geografisk forstand ved at de første har publikum fra en regionalt omland, mens de andre har et mer bynært publikum. Strategisk ser vi derfor en tendens til at det i forbindelse med kommersielle forestillinger tenkes mer i pakkelopphold med hotellopphold og restaurantbesøk som en del av opplevelsen. På den måten nås grupper som bor utenfor det vi oppfatter som kategorien for hverdagsmobilitet.

Agder Teater i Kristiansand ser ut til å ha et mer avgrenset omland enn de andre teatrene ved at det i liten grad brukes som mål for slike opplevelsesturer. Regionavisene oppfattes av alle de ulike kulturtilbudene som viktige markedsføringskanaler, og det er derfor disse avisenes dekningsgrad som mer eller mindre definerer den regionale rekkevidden for kulturinstitusjonene.

#### **3.3.4 Kunnskap, informasjon og media**

##### **Funksjoner, institusjoner og organisasjoner i samspill**

En rekke kunnskapsproduserende og formidlende institusjoner har i liten grad funksjon som kontaktpunkt mot individer som bare representerer seg selv. Det er i første rekke institusjoner som formidler kontakt og kunnskap mellom andre organisasjoner og institusjoner. Dette gjelder f.eks. forskningsinstitusjoner og rådgivnings-/konsulentvirksomheter, som har fått betydelig oppmerksomhet i moderne byutvikling. På grunn av vår avgrensning til den individbaserte interaksjonen vil derfor en god del av denne typen institusjoner og organisasjoner falle utenfor vårt prosjekt. Vi har i første rekke fokusert på universiteter og høyskoler, regionaviser og regionale og lokale TV-stasjoner.

##### **Hvem skaper samspillet?**

Høyskolene oppfattes som mer lokale og regionale enn universitetene, som forestilles å ha et mer nasjonalt studentmarked. Grunnen til dette sies å være at høyskolene i større grad enn universitetene tilbyr typiske profesjonsutdanninger for et lokalt marked med kortere studieløp enn de universitetsbaserte studiefagene.

TV/radio får sitt regionale omland definert gjennom tildelte konsesjonsområder, men den regionale profilen på sendingene er avhengig av hvilke ressurser den enkelte kanal har til å hente nyhetsstoff fra det regionale omlandet. De fleste har en relativt presset økonomi, og produksjoner som krever store reisekostnader prioriteres ikke.

### **Strategisk planlegging, tilrettelegging og tilpasning**

Høgskolenes lokale og regionale orientering følges også opp i strategisk tenkning. Det innebærer at det bare unntaksvis gjøres profilering og markedsføring utenfor det regionale omland. Universitetene definerer i sterkere grad sin strategiske posisjon ut fra en nasjonal arena. Et vanlig trekk for organiseringen av mediebedriftene i byene er at én mediebedrift har kontroll på store deler av det regionale mediebildet gjennom eierinteresser og samarbeid mellom aviser og TV/radiokanaler. Det mest tydelige eksemplet på dette finner vi i Trondheimsregionen, der Adresseavisen har eierinteresser i så å si alle lokale/regionale aviser og TV/radiokanaler av betydning for det regionale perspektivet.

I Kristiansandsregionen er ikke TV i like stor grad ladet med regional identitet som regionavisen, Fædrelandsvennen. TV har derfor en større utstrekning i form av aksept i omlandet enn avisen. For regionavisen har dette konsekvens i den forstand at den har relativt få abonnenter øst for Lillesand, der den konkurrerende avisen Agderposten (som dekker Arendalsregionen) har sterkt fotfeste.

### **3.3.5 Friluftaktiviteter og rekreasjon**

#### **Funksjoner, institusjoner og organisasjoner i samspill**

Vi har i dette arbeidet konsentrert oss om de som er tilretteleggere for friluftaktiviteter og rekreasjon og de som er fokusert på hytteområder og utfartssteder. Den ene formen for aktører vi har vært i kontakt med er boligmeglere, som både kan si oss noe om utviklingen i hytte- og fritidsboligmarkedet og om hvor de mest populære hytteområdene finnes i hver byregion. De andre aktørene vi har vært i kontakt med er turist- og friluftforeninger som legger til rette for og organiserer friluftaktiviteter.

### Hvem skaper samspillet?

Boligmeglere beskriver hyttemarkedet som todelt. En del av markedet omsettes i liten grad, men går i arv og er en del av familiens tradisjoner og livsstil. En annen del – det nye hytte- og fritidsboligmarkedet - utbygges i stor fart og omhandler både hytter og leilighetskomplekser med høy komfort og standard. Her er omsetningen atskillig høyere enn i den første kategorien.

Mens den første formen for hyttradisjon knyttes til omlandet til alle byene, er Tromsø den eneste byen som ikke har særlig grad av den nye formen for hytte- og fritidsbolig. Det er imidlertid tegn som tyder på at dette markedet er i ferd med å vokse frem også i Tromsø. Rekkevidden for hytteområder varierer noe med hvor det finnes gode hytteområder, men de fleste meglerne vi har vært i kontakt med mener at det helst ikke bør være mer enn 1 ½ til 3 timers reiseavstand til en hytte som er tenkt brukt i helger store deler av året. Mens den tradisjonelle formen for turisme knyttet til turistforeningene var fokusert mot lengre fjellturer, har tendensen de siste tiårene vært utviklingen av nye former for bynære friluftaktivitet. Dette er aktiviteter som foregår i relativ nærhet til byen, slik at de kan nå i løpet av en vanlig ettermiddag, eller som en dagstur. Det innebærer at det er mer fokus på barn og familier i turist- og friluftsforeningenes tilrettelegging.

### Strategisk planlegging, tilrettelegging og tilpasning

Fokus for turistforeningene er endret fra den eksklusive turisten som går langt over lang tid, til barn, ungdom og barnefamilier som fokuserer mer på tilgjengelighet til aktiviteter og muligheten for hverdagsbruk. Vi ser en tdeling mellom typiske helgeaktiviteter på den ene siden og daglige friluftaktiviteter på den andre. Denne tdelingen krever ulike strategier for tilrettelegging, noe som har regional betydning fordi regionenes utstrekning er større for helgeturismen enn for den daglige aktiviteten. Flere av foreningene hevder at aktiv markedsføring av bynære aktiviteter har hatt effekt og har ført til en økning i det bynære regionale samspillet.

#### 3.3.6 Oppsummering

Det viktigste formålet med empiriinnsamlingen i fase I er å utvikle kunnskap om mulige kategorier og utvalgsalternativer til undersøkelsen i fase II av prosjektet. Dette gjelder både hvilke typer relasjoner vi bør forholde oss til og spørre etter, hvem det er vi spør og ikke minst i hvilke geografiske områder vi søker respondentene i en utvalgsundersøkelse. I forhold til det siste

spørsmålet ser vi av materialet en generell forskjell mellom de fem byene som kanskje kan fortelle oss en del om byenes rolle i sine respektive regioner. Tromsø, Trondheim, Bergen og Stavanger har en tydelig rolle som landsdelshovedstad sett ut fra de funksjonene, institusjonene og organisasjonen vi har studert. Det finnes i liten grad konkurrerende sentre/byer i umiddelbar nærhet som kan tilby tilsvarende funksjoner på samme spesialiseringsnivå og i samme bredde som i disse byene. Enten er det relativt langt til nærmeste senter/by som er tilfelle med Tromsø og Bergen, og/eller er de nærmeste sentrene/byene relativt mye mindre både i befolkning og aktivitet som for eksempel er tilfelle i Trondheim vs. Stjørdal/Levanger, og eller er de nærmeste sentraene mer eller mindre innlemmet i og regnes som en del av byen som er tilfelle med Stavanger regionen.

På denne måten skiller disse byene seg fra Kristiansand, fordi de fremstår som tydelige landsdelssentra som har en tiltrekningskraft i seg selv i form av størrelse og omfang på aktivitet. Kristiansand har et langt mindre omland i geografisk utstrekning og ligger tett opp til andre byer som i relativ størrelse er nærmere Kristiansand enn tilsvarende forhold mellom de andre byenes omlandssentra. Det innebærer at Kristiansand står i et sterkere og tydeligere konkurranseforhold til omkringliggende byer som for eksempel Arendal i øst og Mandal i vest. Dette gjelder ikke bare i forhold til næringsliv, men også gjennom for eksempel et regioneteater med begrenset aktivitet og rekkevidde og mangelen på eliteserielag i fotball med en sterk identitetsprofil. Kristiansand fyller derfor ikke den tydelige rollen som landsdelshovedstad verken i folks bevissthet eller i funksjon/aktivitet. Det vil være interessant å se i fase II om denne forskjellen også gjenspeiler seg i den faktiske interaksjonen mellom byene og deres omland i de fem byregionene.

Posisjonen som landsdelssentra er ikke bare et aspekt som vi finner gjennom å studere funksjoner, men er også et mer eller mindre tydelig aspekt i holdning til tilhørighet, samhörighet og samarbeid. Den største forskjellen i så måte finner vi mellom Stavanger og Kristiansand, selv om den tilsvarende delingen mellom de fire byene og Kristiansand også kan anes her. I Stavanger opplever vi gjennom intervjuene en holdning til at utvikling og markedsføring av byen og omlandet er en felles sak for alle sentrale funksjoner, institusjoner og organisasjoner. Ønsket om å skape en levende og attraktiv byregion ser ut til i stor grad å være en felles interesse og den kollektive tanken om et felles samfunnsansvar ser ut til å stå sterkt. Det samme kan vi ane også i Bergen og Trondheim og til dels i Tromsø. Det ligger et aspekt av stolthet, tiltro, tilhørighet og identitet i dette som ser ut til å være sentralt for arbeidet med å utvikle byens regionale rolle.

Dette aspektet finner vi i langt mindre grad i Kristiansand. Her opplever vi gjennom intervjuene i liten grad en følelse av kollektiv samhørighet og vilje til å ta felles ansvar for byens utvikling som "regional motor" blant de aktørene vi har snakket med. Det er heller ingen tegn til selvtillit på den måten at man har tro på at byen kan fylle en rolle som "regional motor" i landsdelen. Dette kan kanskje som i de eksemplene vi nevnte ovenfor, være basert på at Kristiansand fra før ikke har en så tydelig rolle som landsdelshovedstad som de andre byene. Kanskje er det et viktig kriterium for å skape en slik kollektiv interesse at det allerede finnes en trygghet på byens regionale rolle, en stolthet over å være dominerende og en selvtillit omkring evnen til å være en "regional motor".

### **3.4 Samspillet omfang og rekkevidde**

#### **3.4.1 Sentrale begrep og analyseramme**

Data fra reisevaneundersøkelsen gir oss kunnskap om egenskaper ved det samspillet som skjer innenfor byregionene i vår undersøkelse. Vi vil videre gjøre en drøfting av hvordan dette empiriske materialet kan anvendes i diskusjonen om relasjonenes rekkevidde og geografisk avgrensning av funksjonelle byregioner.

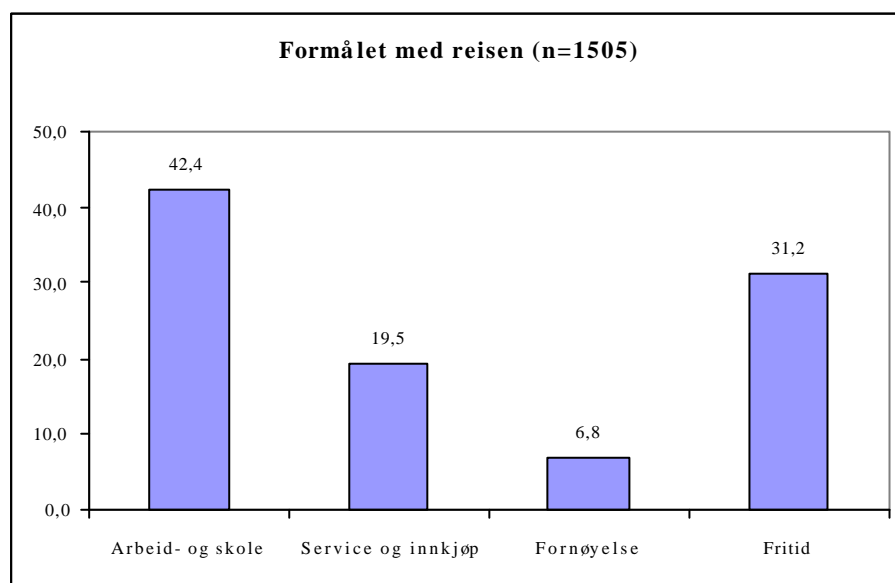
Vi har i presentasjonene av den teoretiske tilnærmingen (kapittel 2) redegjort for en forståelse av begrepet region. Det ble lagt vekt på at regioner (som romlig kategori) må forstås som en kategori konstruert av institusjonaliserte praksiser. Dette innebærer at regioner produseres og endres som et resultat av sosial samhandling og at en regions substans kan beskrives som relativt varige mønstre på en samhandlingsarena (Löfgren 1885, 1997). En slik forståelse av regionbegrepet kan danne utgangspunkt for en videre drøfting av begrepet byregion.

For å differensiere mellom den delen av omlandet som har en betydelig interaksjon med bykommunen og den delen som i mindre grad har et slikt samspill, kan vi benytte en inndeling av byregioner i senterkommune, forstadskommuner og randsonerommuner (Fosse m. fl. 2003). På bakgrunn av reisevaneundersøkelsen kan vi supplere den drøftingen som tidligere er gjort av mer strukturelle forskjeller mellom by og omland med data om flere funksjonelle koblinger mellom by og omland (ibid.).

Problemstillingene for prosjektet gir et deskriptivt utgangspunkt for analysene av reisevaneundersøkelsen. Vi spør i denne fasen av prosjektet *hvilken*

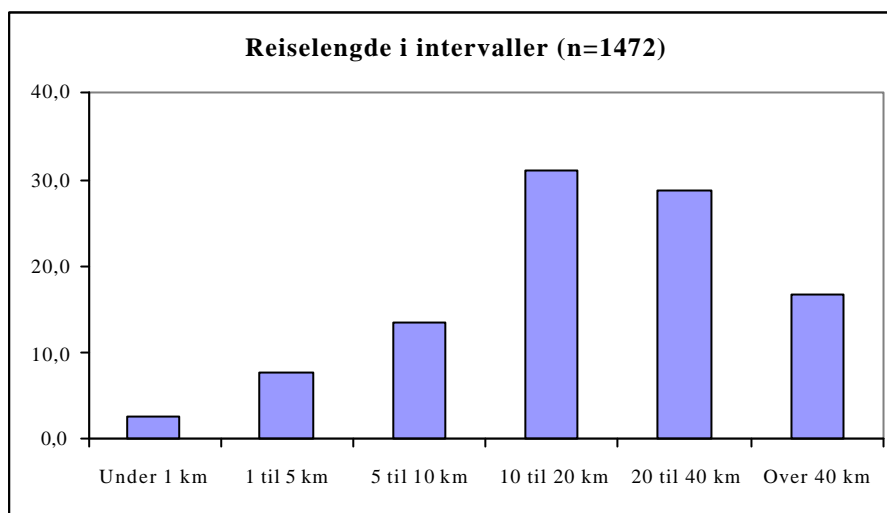
rekkevidde og orientering interaksjonsmønstrene har og hvilken styrke/intensitet som finnes i dem. Det empiriske materialet gir oss et grunnlag for å si noe om disse spørsmålene for de kategoriene (arbeid/skole, service/innkjøp, fornøyer og fritid) som er basert på formålet med reisene registrert i undersøkelsen.

Vi velger her å fokusere diskusjonen om de tre siste kategoriene, service/innkjøp, fornøyer og fritid. Bakgrunnen for dette er at disse tallene supplerer det som tidligere er godt dokumentert gjennom pendlingsstatistikk. Som vi ser av figur 3.4-1 utgjør reisene i disse kategoriene (service/innkjøp, fornøyer og fritid) 57,5 % av det totale materialet. Dette synliggjør dermed at av de reisene som skjer mellom omlandet og bykommune, utgjør arbeids- og skolereiser bare en begrenset andel. Dette understreker videre at vi kun delvis kan belyse samspillet mellom by og omland gjennom pendlings-tall slik det i hovedsak er gjort tidligere. Bare i kategorien reiser knyttet til "fritid" finner vi 31,2 % av reisene.



Figur 3.4-1: Formålet med reisen

Fordeler vi det totale antallet reiser som er med i vårt utvalg etter lengde, ser vi at hovedtyngden ligger på 10 og 20 kilometer (se figur 3.4-2). Noen færre reiser har en lengde på mellom 20 og 40 kilometer. Dette indikerer at samspillet har størst omfang innenfor en rekkevidde på inntil 40 kilometer.



Figur 3.4-2: Reiselengde i intervaller

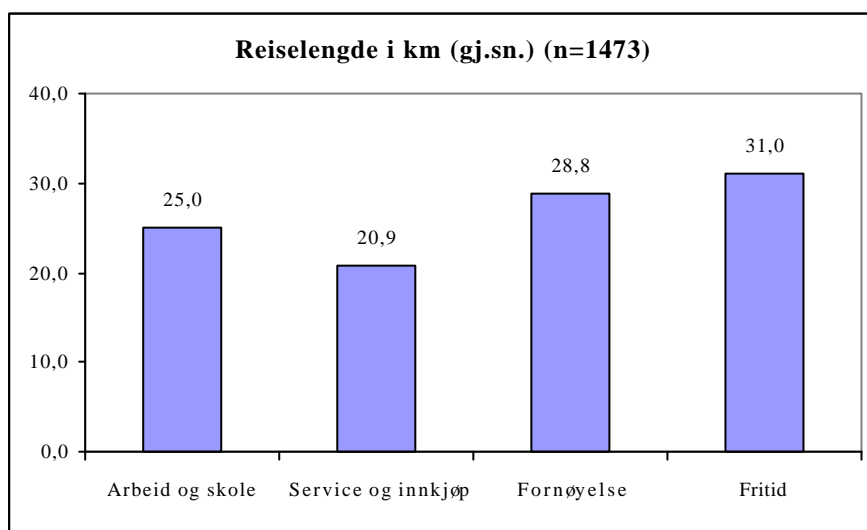
### 3.4.2 Arbeid og skole

Som vi ser av figur 3.4-1, utgjør arbeids- og skolereiser 42,4 % av de totale registrerte reisene i vårt utvalg fra Reisevaneundersøkelsen 2001. Dette er en betydelig andel og er sentralt i samspillet mellom by og omland. Begrepet "bo- og arbeidsmarkedsregion" fanger opp dette samspillet og er med sitt utgangspunkt i pendlingsstatistikk vel dokumentert. Dette prosjektet har forsøkt å supplere kunnskapen om samspillet fra pendlingstallene, og vi vil derfor ikke behandle denne kategorien reiser mer utfyllende.

### 3.4.3 Service og innkjøp

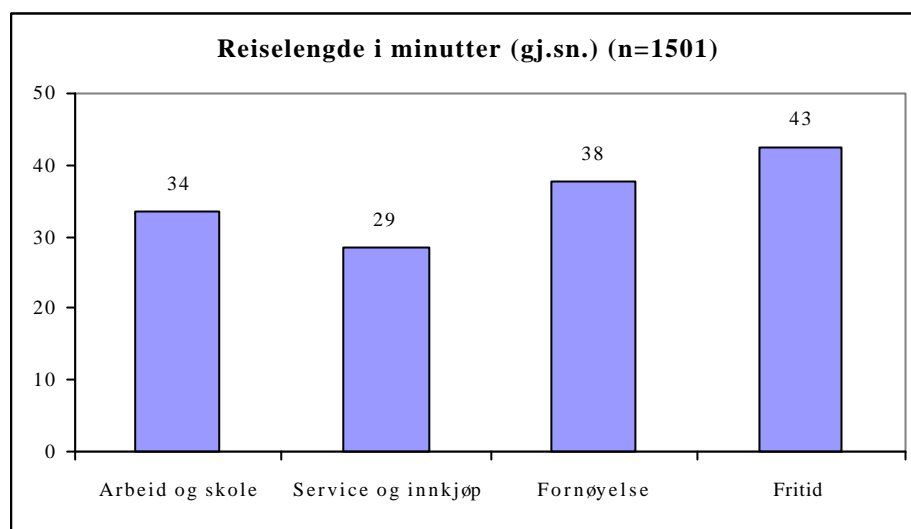
For kategorien "Service og innkjøp" finner vi en gjennomsnittlig reiselengde på 20,9 km og en gjennomsnittlig reisetid på 29 minutter (se figur 3.4-3 og 3.4-4). Materialet viser at det er spesielt dagligvareinnkjøpene som trekker ned reisetiden i kategorien service og innkjøp (14 km), mens service (21 km) og medisinske tjenester (30 km) foregår over lengre avstander. Gjennomsnittlig reiselengde gir et noe grovt anslag på rekkevidden for disse reisene. Ser vi på en inndeling av reiselengde i intervaller kommer et mer differensiert bilde frem: Reisene fordeler seg med ulik avstand, men med hovedtyngden (34 %) i intervallet 10 til 20 kilometer. Vi ser også at andelen reiser avtar sterkt fra intervallet "20 til 40 km" til "Over 40 km".

Rekkevidden av reiser i denne kategorien må dermed relateres til mer spesifikke formål. Hovedmengden av registrerte reiser skjer innenfor en avstand på fire mil, mens omfanget er størst innenfor intervallet 10 til 20 kilometer. Dette sier ikke noe om den absolutte rekkevidden av reiser i denne kategorien (som trolig i noen tilfeller kan være svært lang), men viser hvordan omfanget avtar over en hvis avstand. Dette gir grunnlag for en differensiering av begrepet "serviceregion", ofte brukt i sammenheng med inndelingen av bo- og arbeidsmarkedsregioner (såkalte BAS regioner "bo-, arbeids og serviceregioner"). Avhengig av hva slags service dette begrepet omfatter vil den geografiske utbredelsen av denne regionen variere.



**Figur 3.4-3: Reiselengde i km**





Figur 3.4-4: Reiselengde i minutter

### 3.4.4 Fornøyelser

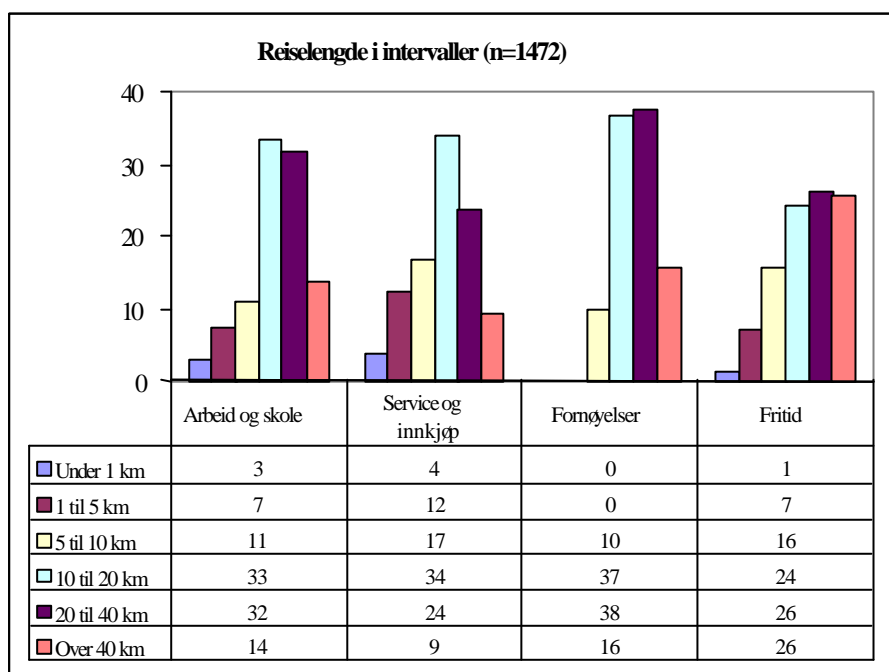
For fornøyleskategorien finner vi en gjennomsnittlig reiselengde på 28,8 km og en gjennomsnittlig reisetid på 38 minutter (se figur 3.4-3 og 3.4-4). Fordeler vi reisene over ulike avstandsintervaller (se figur 3.4-5) ser vi videre at denne kategorien har ingen registrerte reiser fra 0 til 5 km, 10 % i intervallet 5 til 10 km, og hele 75 % i de to intervallene 10 til 20 km og 20 til 40 km (henholdsvis 37 og 38 %). I intervallet over 40 km er 16 % av reisene registrert. Omfanget av interaksjonen knyttet til byens tilbud av kafé og restauranter, kulturtilbud som kino, teater, konserter og museum fremstår dermed som størst mellom 10 og 40 km. Ingen reiser i de laveste intervallene skyldes nok at utvalget som er med i vår analyse er begrenset til reiser som krysser kommunegrensen mellom by- og omlandskommunene. For lange reiser ser vi at andelen reiser over 40 km avtar sterkt og viser et avtagende omfang.

Et viktig teoretisk utgangspunkt for samspillprosjektet var at byene hadde fått en større betydning som arena for konsumpsjon og rekreasjon. Betydningen av "fornøylesnæringer" og offentlige kulturtilbud lokalisert i byen ble understreket og tillagt vekt som viktige drivkrefter for samspillet mellom by og omland. Rekkevidden til relasjoner mellom by og omland i denne kategorien kan med bakgrunn i data fra reisevaneundersøkelsen beskrives som langtrekkende og med et betydelig omfang innenfor 40 km. Det kan dermed

være grunnlag for å hevde at befolkningen i særlig nabokommunene til bykommunene i denne undersøkelsen er sterkt knyttet til tilbudet av fornøylser i bykommunen. Med avstand avtar også omfanget for denne kategorien og forsterker inntrykket fra kategorien service/handel.

### 3.4.5 Fritid

For reiser i kategoriene fritid er gjennomsnittslengden 31 km og gjennomsnittlig reisetid 43 minutter. Dette er dermed den kategorien med lengst gjennomsnittlig reiselengde og –tid (se figur 3.4-3 og 3.4-4). Fordeler vi reisene på intervaller ser vi at reisene fordeler seg jevnt med 24 % under 10 km, 24 % mellom 10 og 20 km, 26 % mellom 20 og 40 km og 26 % over 40 km (se figur 3.4-5). Denne fordelingen skiller seg noe ut fra de andre kategoriene.



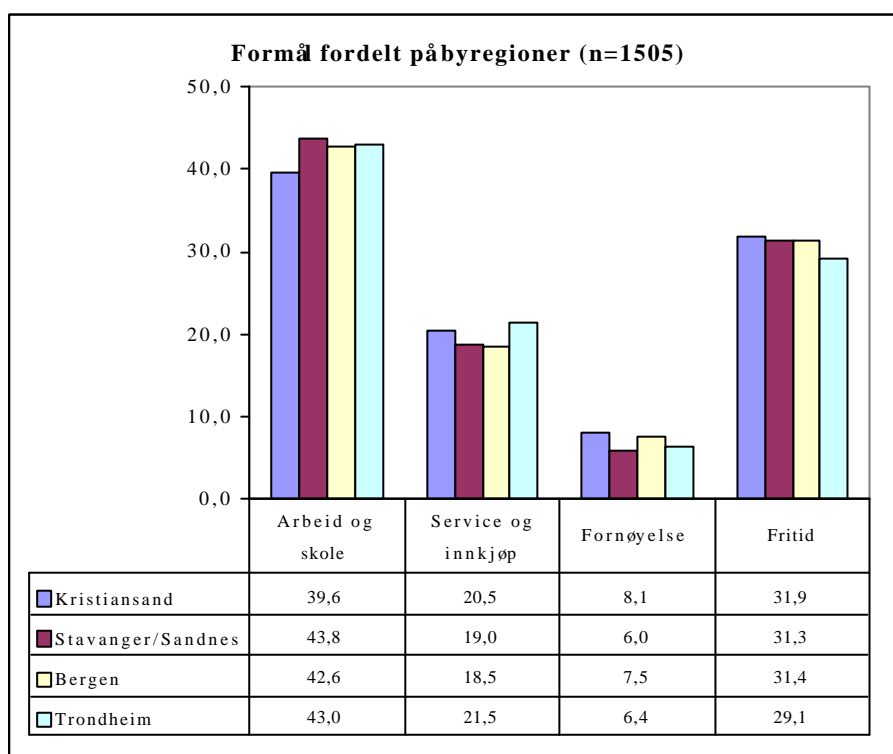
**Figur 3.4-5: Reiselengde i intervaller etter formål**

Fritidskategorien fanger kanskje best opp reiser som også går fra bykommunene og ut til omlandet, med aktiviteter som ikke utelukkende er knyttet til byområdene. Fritidsaktiviteter og rekreasjon, private besøk hos venner og

familie og andre tur- og sportsaktiviteter ser dermed ut til å ha et betydelig omfang innenfor de kategoriene vi har tatt med og samtidig ha en forholdsvis lang rekkevidde (pga. den høye gjennomsnittslengden på reisene).

### 3.5 Samspill i fem byregioner

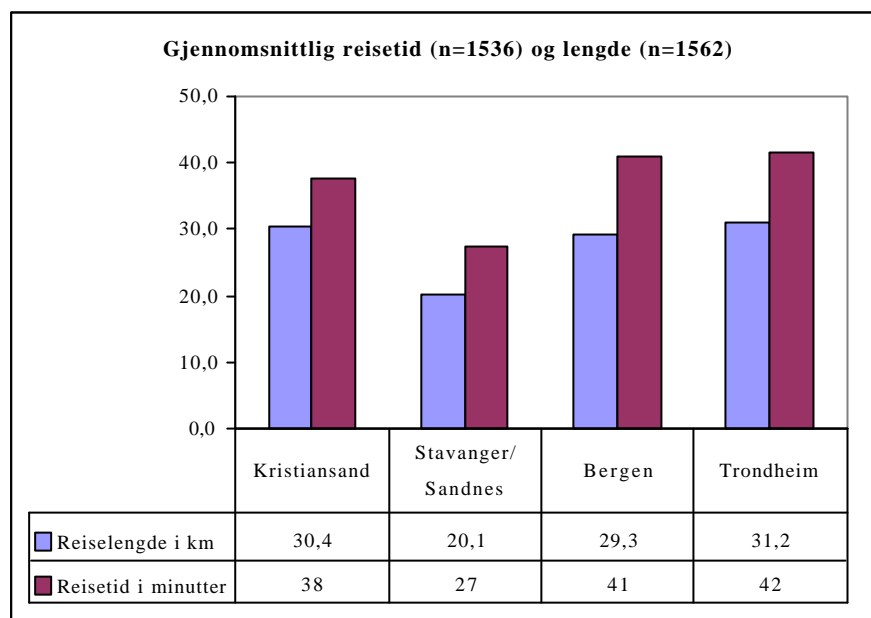
#### 3.5.1 Reiser



**Figur 3.5-1: Formål fordelt på byregioner**

Fordeler vi reisene etter formål og på byregionene, ser vi at variasjonene er små. Reisene fordeler seg jevnt for de fire byregionene etter hver kategori (se figur 3.5-1).

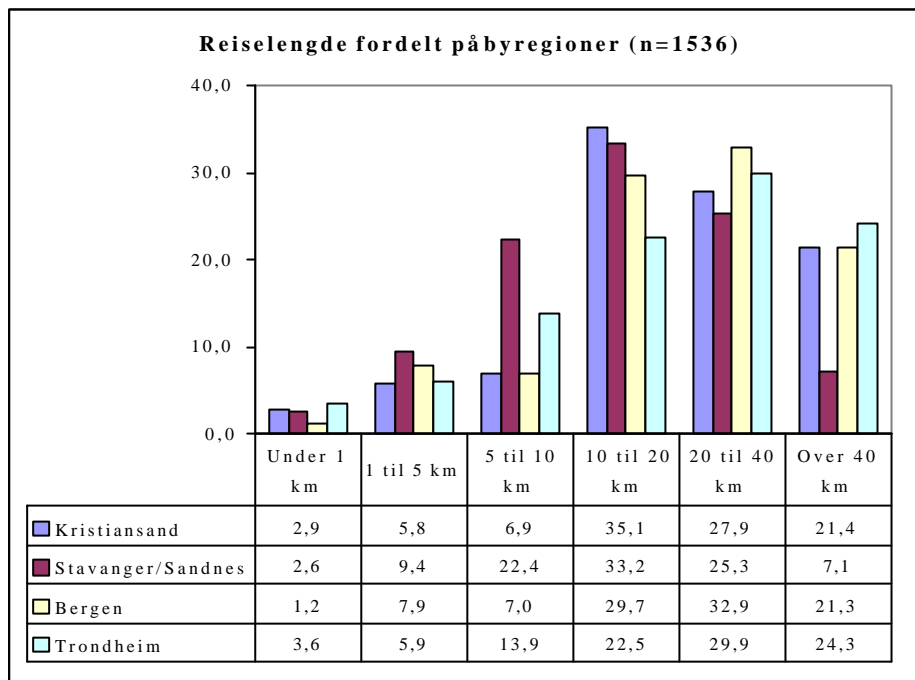
Ser vi derimot på gjennomsnittsreiselengde og –tid for det totale materialet (ikke fordelt på kategorier) for hver by, oppdager vi at variasjonene er større (se figur 3.5-2).



**Figur 3.5-2: Reiselengde fordelt på byregioner**

Trondheim har lengst gjennomsnittlig reiselengde og –tid (31,2 km og 42 minutter), mens Stavanger har kortest (20,1 km og 27 minutter). Kristiansand og Bergen ligger nær Trondheim. I materialet fra Reisevaneundersøkelsen 2001 er det dermed Stavanger/Sandnes (som her utgjør bykommunen) som utmerker seg når det gjelder samspillet gjennomsnittlige rekkevidde. Det er vanskelig å peke på noen bestemt grunn til at Stavanger/Sandnes skiller seg noe ut, men det er nærliggende å tro at et mer konsentrert bosetningsmønster spiller inn her. Generelt gjenspeiler trolig gjennomsnittstallene som er brukt her trekk ved bosetningsmønsteret i hver enkelt bykommune.

Ser vi videre på reiselengde fordelt på noen intervaller for hver byregion (se figur 3.5-3), kommer et mer differensiert bilde frem. I alle byregionene er det flest reiser i intervallene 10 til 20 km og 20 til 40 km, mens det er færrest i kategorien under 1 km. Som vi så over er det Stavanger som utmerker seg med relativt mange reiser i kategoriene 1 til 5 km og 5 til 10 km, og med relativt færre i intervallene 20 til 40 km og over 40 km. Igjen kan bosetningsmønsteret i de enkelte byregionene være årsaken til forskjellene.



**Figur 3.5-3: Reiselengde fordelt på byregioner**

Årsaken til at rekkevidden og omfanget av samspillet gjengitt over er som det er lar seg vanskelig forklare. Det er for eksempel problematisk å fastslå at rekkevidden er et resultat av kvantiteten og kvaliteten på tilbudet i de enkelte bykommunene. Til det er forskjellene kanskje for små mellom hver byregion. Et ganske sammenfallende bilde fra alle byregionene kan heller peke på folks mer generelle toleranse i forhold til reisetid og avstand. Det er heller ikke vesentlig forskjell mellom byene for den enkelte kategori av reiseformål som er analysert. Ingen by fremstår som ”fornøylesbyen” eller ”service- og handelsbyen” fremfor noen. Noen forskjeller kommer likevel frem når vi studerer hver enkelt kategori for hver byregion (se tabell 3.5-1).

**Tabell 3.5-1: Gjennomsnittlig reiselengde i kilometer etter kategori**

Byregion	Service/innkjøp	Fornøyelse	Fritid
Stavanger/Sandnes	14,0	30,8	20,0
Kristiansand	<b>30,0</b>	21,4	<b>37,6</b>
Trondheim	21,2	<b>32,8</b>	35,2
Bergen	21,9	29,7	33,7

Når det gjelder service/innkjøp, finner vi den mest markante forskjellen i Stavanger/Sandnes, der den gjennomsnittlige reiselengden er lavest (14 km) i forhold til de andre byregionene. Størst er forskjellen mellom Stavanger og Kristiansand (30 km), som utmerker seg med markert lenger reiselengde enn for de andre byregionene. I kategorien "fornøvelser" er det Kristiansand som utmerker seg med en kortere gjennomsnittlig reiselengde (21,4 km). Trondheim har her den lengste gjennomsnittlige reiselengden med 32,8 km. I kategorien "fritid" er det Stavanger som igjen utmerker seg med lavest gjennomsnittlig reiselengde, 20,0 km, og Kristiansand med den lengste på 37,6 km.

En tolkning av disse tallene kan være at Stavanger/Sandnes fremstår med en sterkere regional rolle som "fornøvelsesby" enn som "service-/handelsby", mens Kristiansand har en motsatt profil med en sterkere rolle som "service-/handelsby" enn som "fornøvelsesby". Forskjellene mellom Bergen og Trondheim er stort sett små og begge byene fremstår i hovedsak med forholdsvis lang gjennomsnittlig reiselengde for alle kategoriene.

### 3.5.2 Ikke-fysisk interaksjon

Prosjektets fokus er i hovedsak den fysiske mobiliteten og samspillet innenfor en byregion. Det er etter vår oppfatning nyttig å supplere dette med kunnskap om relasjoner mellom by og region som ikke artikuleres i et reisemønster.

*Regionavisenes sendeflate<sup>8</sup> illustrerer godt byens utbredelse utover den fysiske interaksjonen, som for eksempel dagpendling. Slik illustreres kompleksiteten i spørsmålet om byenes utbredelse eller avgrensning av byregioner. Samspill/interaksjon er langt mer enn pendling, og mediernes rolle i denne interaksjonen er svært sentral. Relasjonenes kompleksitet øker ytterligere ved at nye medier og kommunikasjonsformer utvikles, noe som igjen bidrar til å knytte personer, hendelser og kulturer sammen uavhengig av tid og rom.*

Ser vi nærmere på tallene om regionavisenes geografiske sendeflate, finner vi en betydelig rekkevidde. Det er først og fremst avisene Adresseavisen (Trondheim), Bergens Tidende (Bergen), Stavanger Aftenblad (Stavanger) og Fædrelandsvennen (Kristiansand) som har de største sendeflatene målt i antall kommuner. Det er til sammen 24 kommuner registrert i *Stavanger Aftenblads* sendeflate, noe som utgjør en region med en betydelig størrelse. Vi

---

<sup>8</sup> Alle tall er hentet fra Aviskatalogen. Se Mediebedriftenes Landsforenings aviskatalog: <http://www.aviskatalogen.no/index.asp>

ser at Stavanger Aftenblad har en til dels sterk posisjon i kommuner som ligger i Vest-Agder (særlig Sirdal, men også Flekkefjord), samt (nord)vestover mot Suldal og Sauda. Nordover møter avisen raskt konkurransen fra et nytt senter, Haugesund, og avisen Haugesunds Avis. 65 kommuner er registrert i *Adresseavisens* sendeflate og den strekker seg fra nordlandskommunen Vefsn i nord til Kristiansund og Tolga (i Østerdalen), i henholdsvis sørvest og sørøst. Hele landsdelen (Midt-Norge) orienterer seg dermed til en viss grad mot Trondheim.

Ser vi på regionavisen *Bergens Tidendes* sendeflate, viser den at hele Hordaland fylke og kommuner i Sogn og Fjordane dekkes. Dette kan tyde på at byens utbredelse er stor, noe som altså gjenspeiles i folks orientering mot byen. For *Fadrelandsvennen* ser vi at avisen i hovedsak har sitt nedslagsfelt vestover og nordover. Østover kan det tyde på at byregionen møter en slags grense hvor orienteringen mot senterkommunen Kristiansand avtar. Skillet ser ut til å gå mellom kommunene Lillesand og Grimstad, hvor avisen også møter sendeflaten til Agderposten. Avisa *Nordlys* har sitt sterkeste område i kommunene Balsfjord, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa, Storfjord, Kvæangen, Karlsøy og Skjærstad i tillegg til Tromsø. Avisa har også en betydelig utstrekning særlig nordover inn i Finnmark fylke, men også sørøstover mot Gratangen og Harstad.

For avisene *Nordlys*, *Adresseavisa*, *Bergens Tidende*, *Stavanger Aftenblad* og *Fadrelandsvennen* viser sendeflaten at byenes omland her er hele eller store deler av landsdelen de er en del av. Sterkest posisjon har kanskje *Adresseavisa* som landsdelsavis for hele Midt-Norge.

Avisenes sendeflate tilsier at det er en betydelig orientering mot en bestemt by. Hovedtyngden av reportasjene i regionavisene er gjerne fra byen hvor hovedkontoret ligger. Interessen for disse avisene langt ut over bykommunens grenser er selvsagt knyttet til at den er relevant og aktuell også for befolkningen i disse områdene. Men med et større eller mindre byfokus i avisenes spalter er det interessant at så store områder har en slik tilhørighet til en bestemt by og at de ønsker å følge med i aktuelle saker fra denne byen og andre omkringliggende områder. Dermed kan det være grunnlag for å hevde at nettopp regionavisenes sendeflate er den beste indikasjonen vi har på rekkevidden til en felles regional identitet og tilhørighet. I et slikt perspektiv er det også interessant at de nevnte avisenes sendeflate overskrider mange både lokale og regionale administrative grenser.

### 3.6 Fra beskrivelse til forståelse – drivkrefter i samspillet

I fase I var fokus rettet mot ulike institusjoner og organisasjoner i byene. Det ble gjennomført en kvalitativ kartlegging av det geografiske nedslagsfeltet (markedet) til disse institusjonene og befolkningens bruk av disse institusjonene. I fase II tar vi for oss reiser mellom omlandskommuner og bykommunene og undersøker nærmere formålet med disse reisene. Denne fasen var utelukkende kvantitativ og basert på tallmateriale fra SSBs reisevaneundersøkelse i 2001.

Mens vi i fase I og II var opptatt av institusjonene og reisene, har fase III et klarere fokus rettet inn mot individene som foretar reisene til bl.a. byinstitusjonene. Vi ønsker å gå nærmere inn på hva som er motivasjon og intensjon bak *utvalgte* aktørers reiser mellom byen og omlandskommunene.

Det teoretiske utgangspunktet vi har presentert i dette kapitlet fokuserer på byenes endrede rolle og på at en sterkere global integrasjon og økt mobilitet både fysisk, sosialt og mentalt sprenger grenser og skaper nye relasjoner. Byen blir dermed en node og et møtepunkt mellom mange nettverk med ulik utbredelse. Vi har tidligere også gjort rede for byenes endrede betydning i samfunnet i en historisk sammenheng. Betydningen av den moderne byen som arena for service, opplevelser og konsumpsjon, og omlandet som område for boliger, fritid og rekreasjon har stått sentralt i dette prosjektet. Imidlertid har rekkevidden og omfanget av det individbaserte by-omlandssamspillet knyttet til disse funksjonene stått i fokus. Basert på det datamaterialet vi har innhentet, enten gjennom egne undersøkelser eller ved bruk av data fra SSB, har vi kartlagt samspillet og beskrevet relasjonene som er studert med hensyn til rekkevidde og omfang. Denne beskrivelsen dokumenterer det som for mange kan virke selvsagt, at samspillet har ulik rekkevidde og et omfang med avtagende styrke etter avstand avhengig av hvilke funksjoner vi studerer. Beskrivelsen gir dermed et differensiert bilde av samspillet mellom by og region. Slike beskrivelser er ikke tidligere dokumentert systematisk for de byregionene som er med i denne studien.

En beskrivelse svarer imidlertid ikke på hvorfor samspillet har den rekkevidden og omfanget det har. Den svarer heller ikke på hva drivkreftene bak dette samspillet er. Det kan være grunn til sette spørsmålsteget ved det teoretiske grunnlaget som er brukt i dette prosjektet. Er det slik at byene har fått en større og endret rolle (og dermed en større tiltrekningskraft), og hvis de har det, for hvem har den fått en annen betydning og på hvilken måte? Store deler av litteraturen som peker på byenes endrede rolle i samfunnet henter sin empiri fra store europeiske eller amerikanske byer. Spørsmålet blir da om dette også gjelder i en norsk kontekst.



Et argument som ofte blir brukt er at vi i på grunn av massemedia, internett og økt fysisk mobilitet erfarer at by og omland "flyter" sammen. Såkalte "urbane identiteter" spres, og det blir vanskelig å skille mellom urbane og rurale livsformer. Vi har dermed fått et "urbant" samfunn, hevdes det. Spørsmålet blir om dette er tilfelle. Hvis det skulle være riktig, så ville det vel også være slik at de fleste har klare preferanser til fordel for byen og vurderte byen som det mest optimale oppholdsstedet tilpasset egen livsstil og identitet?

Vi har valgt å gå veien om forestillingene innbyggerne i byregionene har om både byen og omlandet for å nærme oss hvilke motivasjoner som styrer individenes by-omland-interaksjon. Dermed blir betydningen av sted og forskjeller mellom steder satt i fokus. Hva byen representerer av muligheter og begrensninger, og motsatt; hva omlandet representerer av muligheter og begrensninger, vil som vi har hevdet over stå sentralt. Hensikten er å forstå *motivasjoner* som gjør seg gjeldende for interaksjonen i de ulike byregionene.

Med utgangspunkt i ønsket om å gå fra en mer beskrivende til en mer forklarende tilnærming til samspillet mellom by og region, vil vi i det neste kapitlet presentere funnene fra et omfattende empirisk arbeid foretatt i alle de fem byregionene.

### 3.7 Samspillet formål, betydning og motivasjoner

Til nå har vi i dette kapitlet sett at Tromsø Trondheim, Bergen og Stavanger har tydelige roller som landsdelshovedsteder ut fra de funksjonene, institusjonene og organisasjonene vi har studert. Disse fire byene har en sterk regional identitet som gjør at byene fremstår som naturlige landsdelsentra for regionen (Lysgård m. fl. 2003). Kristiansand skiller seg imidlertid ut ved at denne byen har et mindre omland i geografisk utstrekning enn de andre byene, og at det ligger byer som i relativ størrelse er nærmere Kristiansand enn tilsvarende forhold mellom de andre byenes omlandssentra.

I dette underkapitlet skal vi drøfte nærmere motivasjoner som knyttes til hverdagsmobiliteten mellom by og omland. Sentralt for motivasjoner for hverdagsmobilitet er både funksjon, altså hva byen og omlandet kan tjene til, og forestillinger om hva by og omland representerer. Disse to størrelsene henger nøye sammen i form av hva byen representerer av muligheter og begrensninger, og motsatt; hva omlandet representerer av muligheter og begrensninger.

Heradstveit og Bjørge sier at *"folk handlar ikkje utifråkorleis verda er, men slik dei trur ho er"* (1996: 13). Dette gjelder også i forhold til våre forestillinger om ulike steder, også kalt geografiske forestillinger eller stedsmyter. De er en viktig del av hvordan vi forholder oss til steder. Gjennom forestillingene vi har om et sted, legger vi mening til stedet, og på denne måten rangerer vi steder i forhold til hverandre etter de forestillingene vi tillegger dem. Måten vi oppfatter et sted på virker derfor inn på hvordan vi handler i forhold til stedet. Samtidig dannes mening også i interaksjon med omverdenen. Hvordan vi og omgivelsene våre interagerer med byen og omlandet er ikke likegyldig for den mening vi tillegger stedene og regionene, samtidig som det meningsinnhold vi tillegger byen og omlandet har betydning for den faktiske interaksjonen. Vi har å gjøre med interaksjon mellom geografiske forestillinger og ulike praksismønstre. Dette betyr videre at det ikke er regionen og stedene, eller i dette tilfellet byen og omlandet, i seg selv som studeres. Snarere er det byen og omlandets betydning som et strukturerende element i hverdagslivet vi her skal studere ved hjelp av noen utvalgte case. Sentralt i et slikt strukturerende element er hvordan byen og omlandet inngår i materielle og sosiale praksiser og forestillinger.

Geografiske forestillinger er ikke konstante. Det vil si at forestillingene om byen og om omlandet ikke er de samme for alle, og heller ikke de samme til enhver tid. Det vil med andre ord eksistere ulike bilder av hva et sted skal være samtidig. Forestillingene produseres, reproduseres og endres i måten vi som sosiale aktører relaterer oss til ulike geografiske områder på i vår interaksjon med hverandre og stedene.

### **3.7.1 Noen sammenfattende kommentarer fra fokusgruppene**

I denne delen, som fokuserer på motivasjoner for hverdagsmobilitet, vektlegger vi generelle trekk i motivasjonene fremfor en analyse av særtrekkene i hver byregion. Vi skal likevel her kort skissere noen tema som var viktige i de ulike fokusgruppene, siden de ulike omlandskommunene vi har valgt ut som tidligere nevnt er svært forskjellige både i forhold til hverandre og med hensyn til reaksjonen de har til det regionale bysentret.

#### **Bergen**

Temaene i Bergen dreide seg mye om hva som geografisk sett kunne defineres som omlandet. Mens noen mente at man var i Bergens omland så snart man var utenfor bykjernen, mente andre at det dreide seg om kommunene

lenger borte. Deltakerne mente at byen var avhengig av omlandet, men kanskje ikke har vært så flinke til å ta vare på omlandet og folkene som bor der. Bruken av omlandet ble lokalisert i sammenheng med ferie og fritid, og friluftsliv og hytteliv. I tillegg så enkelte på handel som en del av mulighetene en hadde i omlandet, men da omlandet forstått som alt utenom Bergen sentrum.

### **Kvam**

I Kvam, som har fjellovergangen Kvamskogen mellom seg og byen, var deltakerne opptatt av å diskutere Kvam som bosted. Her var det ulike syn og uenighet i gruppen, men trivselen og tilfredsheten ved å bo i Kvam ble fremhevet. Det ble likevel samtidig trukket frem hvor godt det er at byen ikke er lenger borte enn den er. Det er greit å vite at man har mulighet til å reise til byen, selv om man ikke nødvendigvis gjør det.

Reisen til Bergen er på en måte en opplevelse i seg selv. Om vinteren kan Kvamskogen føles som en barriere for noen, mens andre ikke tenker på det slik. Kanskje var det mest ungdommen som ikke brydde seg om avstand, de var jo tross alt vant til at det aldri hadde vært lenger enn en times tid til Bergen. De synes heller at det var et problem å være avhengig av buss.

Ungdommene i gruppen var klare for å flytte fra stedet, selv om de likte seg godt hjemme og hadde hatt en trygg og god oppvekst der.

### **Trondheim**

Fokusgruppen i Trondheim bestod mest av innflyttere fra omlandet. Samtalen her dreide seg mye om Trondheim, og kanskje litt mindre om omlandet. Men hva omlandet var, var ulikt for deltakerne i gruppen, og heller ikke det samme i alle situasjoner. De var ellers helt enige om at omlandet representerer natur. Ellers var bruken av omlandet differensiert mellom friluftsliv, bygdefester, familiebesøk og hytteaktiviteter.

### **Steinkjer**

Deltakerne i Steinkjer var opptatt av Steinkjer-identiteten. ”Trondheim er livsstil, mens Steinkjer er identitet”, sa en av informantene. Gjøremålene i hjembyen er de samme, men de henter impulser gjennom reisene til storbyen. Mens Steinkjer tidligere var bygdens by, opplever de at den etter hvert har fått mer byidentitet.

I Steinkjer opplevde de ikke storbyen som noen trussel, selv om det var snakk om en slags enveiskommunikasjon. Det går mye mot Trondheim og ikke andre veien.

De var ikke særlig opptatt av avstanden mellom hjembyen og storbyen. Avstanden er irrelevant og oppleves som kort så lenge toget går hver time. Toget er ellers et sted for å slappe av eller forberede seg til byoppholdet. Reisen oppleves som en viktig del av det å skulle til Trondheim. Hyppige og regelmessige avganger mellom Trondheim og Steinkjer gjør det lett å komme seg til byen. De ser også byen som en mer attraktiv plass å flytte til eller tilbake til nå enn den var tidligere. Fokusgruppen i Steinkjer var særlig opptatt av Trondheim som en by for opplevelse og kulturtilbud.

### **Tromsø**

I Tromsø var avstand et tema. Folk som hadde flyttet fra sør fortalte at de hadde fått et annet forhold til avstand etter at de kom til Tromsø. Man tenkte annerledes om avstand når man kom nordover og så hvor langt det var mellom ulike steder. Ellers ble Tromsø som kulturby, det etniske mangfoldet, småskaladimensjonen og nærheten til naturen trukket fram som særlige gode kvaliteter.

Selv om deltakerne bor i byen, oppleves Tromsø også som en slags utkant. Av enkelte ble byen karakterisert som en endestasjon som ligger utenfor allfarvei, i et land med ingenting annet enn natur rundt, til tross for størrelsen på byen og byen som et regionsenter. Dette hadde særlig med kommunikasjonsforholdene og byens geografiske lokalisering i forhold til Europaveien å gjøre. Omlandet er noe som forbindes med tur, ferie, fritid og friluftsliv, og er i seg selv en kvalitet ved byen.

### **Balsfjord**

Tromsø ble av enkelte sett på som en trussel ved at byen "støvsuger" omlandet for folk, men dette var ikke et dominerende bilde av byen blant deltakerne i fokusgruppen. Nærheten til byen er verdsatt, men kommunikasjonsforholdene kunne vært bedre, og tunnel i stedet for ferje var et sterkt ønske. Trass i forholdsvis kort avstand opplevde de reisen til byen som strevsom, og syntes ikke at et pendlerliv var noe å basere seg på. Til det var ferjeforbindelsen for dårlig og usikker. Hadde forbindelsene vært bedre, visste de om mange som kunne tenke seg å pendle.

### **Kristiansand**

Deltakerne i Kristiansand hadde også delte meninger om hva som kunne defineres som omlandet, men var enige om at omlandet handler om språk, dialekt, dugnadsånd, god tid, mye plass og natur. Rekreasjon er en viktig del av betydningen som tillegges omlandet, i alle fall det fjernere omlandet som for eksempel Hovden.

Avstand var også et moment når man snakket om interaksjonen med omlandet, og særlig i forhold til hva man brukte de forskjellige stedene til.

### **Søgne**

Når det gjelder deltakerne i fokusgruppa i Søgne, kom det fram at mange i Vestbygda orienterer seg mer mot Mandal enn mot Kristiansand, og til dels også mot sentrale områder i Søgne. Dette fordi det er kortere til Mandal, og at Kvadraturen i Kristiansand oppleves som spredt og tungvint.

Å reise til Kristiansand er for eksempel handleturer i Markens og Kvadraturen, det å gå på kino eller konsert. Når de reiser til Vågsbygd, Kjevik eller Sørlandsparken/Sørlandssenteret oppleves ikke dette som å reise til Kristiansand.

### **Stavanger**

Det at det var kort vei i avstand og tid ut på landet, ble trukket frem som en god kvalitet med Stavanger. Omlandet begynte allerede ved bomringen. Som et par andre fokusgrupper var inne på nevnte også denne gruppen at det finnes to forskjellige typer "omland"; "pålandet" ved sjøen, som hovedsakelig er småbålliv og sommer, og "påhytta" på fjellet som ofte handler om vinter og skiaktiviteter. Grunner for å bruke omlandet var helst det å kunne være i aktivitet, som vil si å gå tur. Det ble ellers påpekt at omlandet, slik det her ble definert, ikke representerte handel og forbruk i form av pengebruk. Gruppen i Stavanger var ellers svært sentralt lokalisert. Dette hadde de et reflektert forhold til, og trakk fram at de nok hadde en veldig snever definisjon av hva Stavanger sentrum er, i forhold til folk som bor noe lenger ute.

### **Klepp**

På Klepp var stoltheten over hjembygda fremtredende, selv om de også mente at hjembygda er et sted mange bare kjører forbi. De var også opptatt av å formidle fordelene kommunen hadde framfor byen. Disse var samtidig glade

for at byen var så nær som den er, og de så at byen hadde sine fordeler som de dro nytte av. Stavanger ble i denne gruppen fremhevet framfor Sandnes når det gjelder handel og opplevelser. De var i den forbindelse opptatt av at Stavanger og Sandnes er to forskjellige byer. Det er ikke det samme å dra til Sandnes som til Stavanger.

Avstanden mellom Stavanger og Klepp ble ikke vurdert som stor. Økt reiseaktivitet gjør at avstanden oppleves som kortere nå enn den gjorde før.

### 3.7.2 Å praktisere byregionen

Byens funksjon er knyttet til praksiser, lokalisering av sentrale institusjoner og andre typer tilbud som vist tidligere i dette kapitlet. Vi kan kalle dette for å praktisere et sted.

*Det er som om det er ringer i forskjellige størrelser rundt Kristiansand. En ring for området der man bor og jobber, en litt større for der man kan pendle, og en tredje og fjerde ring for avstander hvor man kan reise på kveldstid eller i helgene for å komme seg bort til granne (Kristiansand).*

Å praktisere et sted, som her en byregion, henger sammen med det vi kan kalle strukturering. Struktureringen av en region knyttes til romlige egenskaper som fysiske objekter og til antallet og distribueringen av individer. Dette er fysiske forhold som er med på å dele rom inn i regioner. Alt etter hvilket geografisk nivå vi snakker om inngår for eksempel bedrifter, veier, hus, bosettinger, andre mennesker og lokaliseringen av disse, byer, steder, topografiske egenskaper, biler osv. Disse variablene er med på å strukturere interaksjon mellom mennesker ved at vi tar i bruk materielle og sosiale egenskaper ved et sted eller en region. Turner (1988) kaller dette for økologiske og demografiske variabler. Den betydning og det meningsinnhold disse variablene har for oss utgjør regionaliseringen. Gjennom sosialisering og erfaring blir meningsinnholdet til de aktuelle økologiske variablene en del av kunnsksbeholdningen til aktørene som deler en region som et felles erfaringsgrunnlag, og inngår som viktige bestanddeler i hverdagsmobiliteten og den regionale interaksjonen. Slik sett framstår hver byregion med et unikt sett av økologiske variabler som tillegges mening gjennom det å praktisere byregionen som et handlingsrom.

I forlengelsen av dette sier Shields (1991) at steder er til for noe (og for noen). Med det mener han at mennesker tilskriver steder sosial mening, og ut fra denne sosiale meningen rangerer vi stedene opp mot hverandre ut fra en rekke kriterier og hensyn. Vi har å gjøre med romlige representasjoner. Vi-

dere viser Cresswell (1996) at steder også har en rekke normative elementer knyttet til seg, og at vi så og si praktiserer ideologier på ulike steder ved at vi gjør det som forventes og aksepteres i tid og rom. Vi ser at informanten fra Kristiansand over gir de ulike områdene forskjellig mening. Mens "Ring 1" og kanskje også bykommunen, har en mening ut fra funksjon, forteller informanten at de fjernere ringene brukes til andre ting, og han gir dermed disse områdene en annen betydning enn de nærmere.

For mange av de som reiser fra omlandet og til byen, er en viktig del av disse reisene rettet mot det offentlige apparatet. Spesialisttjenester i helsevesenet og nødvendige ærender på offentlige kontorer er viktige og kjente grunner for at folk bosatt i omlandet reiser til byen. Lokaliseringen av viktige funksjoner i folk sitt hverdagsliv bidrar til å tydeliggjøre byen med en materiell dimensjon (se f. eks. Pile 1999).

Nettopp byen som materialitet kan vi videre knytte til hvilken betydning byen har som handelssentrum og arena for fornøyer og kulturopplevelser. Som vi har påpekt i kapittel 2 er et viktig kjennetegn ved dagens byer at de har beveget seg fra å være en arena for produksjon til å bli en arena for konsumpsjon. Produksjon og konsum er til dels samlokalisert i byrommet. Ifølge Sassen (2000) representerer byene, som et resultat av globaliseringen, en arena for lokalisering av sentrale vekstområder innenfor vestlige lands økonomi, dvs. kunnskap/informasjon, service og fornøyelse. Samtidig fungerer de også som sentrale markedsplasser for kjøp og salg av produkter knyttet til disse næringene.

*"Offentlige tjenester og handel er stort sett det vi bruker Bergen til."*  
(Kvam).

I sammenheng med byen som forbruksarena trer også byen frem som en mental og symbolsk størelse med betydning for identitet og livsstil. Når handel og offentlige tjenester fremheves som sentrale motivasjonsfaktorer, som i sitatet over, har vi å gjøre med to viktige, men ulike dimensjoner for hvordan byene forstås innenfor en kontekst av hverdagsmobilitet. Den ene dimensjonen er byen som en symbolsk størelse og den andre er byen som materiell realitet hvor sentrale og til dels nødvendige institusjoner er lokalisert. I samtlige av våre case har denne dimensjonen vært et sentralt underliggende tema for motivasjoner knyttet til hverdagsmobilitet. Spenningen mellom byen som en materiell, og for mange nødvendig realitet, og på den andre siden byen som en symbolsk og mental størelse, er nødvendigvis ingen motsetning da de til dels er forutsetninger for hverandre. Til den symbolske di-

mensjonen knytter det seg imidlertid flere valgmuligheter enn til den som oppfattes som nødvendig materialitet som for eksempel offentlige tjenester. Selv om det i mange tilfeller var mulig å få tak i det meste uten å reise til storbyen, forteller flere av informantene fra de ulike casene at turen til byen eller til kjøpesentrene ved bygrensa for å handle ofte er en del av byturen. I noen tilfeller er det også bakgrunnen for turen. De samme varene i en ny butikk oppleves ikke nødvendigvis som det samme som hjemme. I slike tilfeller omskapes materielle nødvendigheter og forbruksvarer til rekreative og symbolske verdier ut over sine rene materielle former. Sett fra omlandet kan vi i slike case si at fornøylesaspektet ved byens materialitet og økonomi utvides. Det samme er tilfellet når vi ser på betydningen reiser fra byen til omlandet har.

Til dette bildet av byen som forbruksarena med symbolsk betydning hører også kulturopplevelser i byrommet. Kino, teater, konserter og kafébesøk er viktige ingredienser i bybesøkene. Det er mest i denne sammenhengen at byturen blir sett på som rekreasjon, i forhold til det å kunne gjøre noe annet enn det vanlige.

At byen blir brukt til kultur er av nyere dato. Mens man før reiste til byen fordi man måtte, gjør man det nålike mye fordi man har lyst:

*Det har kommet mer i det siste, at vi bruker byen til kultur. Det var ikke sånn for generasjonene før oss. Da var det nødvendigheter som gjorde at folk tok turen til Tromsø. (Balsfjord)*

Kultur kan i denne sammenhengen best forstås som en kategori brukt av de ulike informantene. Denne kategorien inneholder visse meningsinnhold som omfatter visse praksiser, ulike tilbud som er lokalisert i byen, og den omfatter en opplevelse av byens endrede betydning. Det forbindes frivillighet med denne dimensjonen, men meningsinnholdet tolkes imidlertid ulikt og gis ulik betydning når egen hverdagsmobilitet evalueres.

I fokusgruppen i Steinkjer ble det av enkelte påpekt at de reiser til storbyen for kultur, men samtidig er de bevisste på at "kulturen har kommet til Steinkjer", mangfoldet har blitt større enn før i hjembyen. Kulturkategorien representerer således verken en statisk størrelse eller en størrelse som nødvendigvis er geografisk forankret.

*Jeg reiser til byen for å se på fotballkamper av og til, men det blir liksom ikke "å reise til Stavanger". (Klepp)*



Fotball fremstår her som et eksempel på en kulturaktivitet som er løstrevet geografisk. Fotball som kulturtilbud blir det vi kan forstå som deterritorialisert ved at Stavanger i dette tilfellet blir underordnet. Det er derfor fruktbart å skille mellom aktiviteter som mål og geografi som mål. Andre aktiviteter har sin klare referanse og får betydning nettopp fordi det foregår i byrommet.

*Sommeren i Bergen synes jeg er flott!* (Kvam)

*Jeg har ikke handla i Stavanger siden jeg holdt mor i hånda, men jeg tar gjerne båtturer inn til Vågen i sommerhalvåret.* (Klepp)

*Jeg reiser gjerne til Stavanger i helgene om sommeren. Jeg er der for å gå i gatene, oppleve byen. Gå på teater, gå ut, for kos og på kino, men jeg går også på kino i Sandnes.* (Klepp)

Når byrommet fremheves med særlig signifikans, får det en symbolsk betydning som går ut over det rent materielle og som gir aktivitetene mening i kraft av at de foregår nettopp der. Byrommet som et romlig symbol strekker seg også ut over bygrensene som en identitetsfaktor. Dette ser vi særlig når folk i fokusgruppene fra omlandet tar med gjester til byen.

*Stavanger viser vi fram når vi har besøk.* (Klepp.)

*Bergen er noe å vise fram til venner og kjente.* (Kvam.)

Byen som et symbolsk rom trer fram med signifikans utover bygrensene som noe en identifiserer seg med. Bevisstheten om at en lever i en byregion aktiveres ved at byen bringes inn som en identitetsfaktor. Slik sett innebærer det å sosialisere inn i byregionen også et kjennskap til byen som en egen romlig størrelse med et gitt meningsinnhold. Byturen kan dermed også bli en dannelsesreise: *"Jeg vil at ungene mine skal få byimpulser, selv om jeg vil at de skal vokse opp her."* (Kvam.) Sett fra omlandet inngår byen i dette tilfellet som et identitetsprosjekt en ønsker at egne barn skal ta del i, selv om valget av bosted ikke omfatter byen.

Det å praktisere byregionen er med andre ord også et spørsmål om byen som et symbolsk rom. Den inngår i ulike meningskontekster som i neste omgang gir byen fylde og mening. Med Simonsen (1993) kan vi si dette er byen som kontekst snarere enn som en romlig avgrensning. Møtet mellom materielle

og immaterielle størrelser får betydning langt utover bygrensene ved at disse relasjonene skaper byregionen.

Det å praktisere byregionen vil også si å praktisere forskjellighet, og representerer ikke noe entydig meningsinnhold, men snarere et mangfold av praksiser og kategoriseringer. Særlig gjelder dette service- og fornøyelsesøkonomiens symbolske karakter (Lash og Urry 1994). Et slikt mangfold finner vi også om vi setter byen i sentrum og ser på mobilitet ut fra byens og omlandets betydning. Kategorier som ferie, fritid og natur er alle kjente kategorier som representerer meningsinnhold som byenes omland lokaliseres i, og som i sin tur er del av motivasjonsgrunnlaget for hverdagsmobiliteten i regionen. Tolkningene av disse kategoriene er det imidlertid uenighet om, og det samme gjelder disse kategoriernes signifikans for egne praksiser.

Et annet spørsmål er også hvordan omlandet defineres. Hva som skal defineres innunder henholdsvis bybegrepet og omlandsforståelsen varierer, og er gjerne satt i sammenheng med egne praksiser. Administrative grenser er ikke alltid gyldige. Det er snarere hva byen representerer versus hva omlandet representerer som legges til grunn for forståelsene. Med andre ord eksisterer det forestillinger om hvordan det er i de områdene som ikke er byen. Disse forestillingene har ofte sin motsetning i hvordan byen oppleves. Følgende momenter er velkjente eksempler i beskrivelsene av by og omland:

### **Trygt og godt**

*"Her kjenner vi alle, i byen kjenner ikke folk naboene sine." (Kvam)*

*"Her kan vi slippe ut barna." (Klepp)*

*"Her er det lite kriminalitet, selv om det ikke er langt til byen." (Balsfjord)*

### **Fred og ro**

*"Det er der bøndene bor, og vi kan slappe av" (Kristiansand)*

*"Livet er roligere her enn i byen. Man har muligheten til friluftsliv i byen også men det er mer innvikla og mye mer folk. Her har vi det rett utenfor stuedøra." (Balsfjord)*

*"Omlandet er mer natur, mer luft" (Kristiansand)*

## Trangt, lite plass og mye folk

*"I byen er mange mennesker stuet sammen på lite areal. Det blir alltid noen man har lite med å gjøre."* (Kvam)

*"Byproblemene har kommet nærmere de siste årene."* (Klepp)

*"Byen er stress."* (Søgne)

Disse kategoriseringene, og mange til, er eksempler på velkjente stereotyper, men de er ikke desto mindre viktige. Denne typen stereotyper er viktige nettopp i praktiseringen av byregionen, den mentale forståelsen av hva byregionen kan tilføre i hverdagslivet og det å skape og opprettholde forskjellighet. Kategoriernes signifikans er med på å understreke byen og omlandet som ulike kontekster, snarere enn som klare romlige avgrensninger. Nettopp her er vi framme ved to viktige dimensjoner når vi skal forstå det å praktisere en byregion i lys av hverdagsmobilitet. For det første regionaliseres byregionen ut fra materielle og symbolske kriterier hvor by og omland glir sammen i et geografisk system av diversitet og mangfold som står i en gjensidig relasjon til hverandre. For det andre leter vi i kategoriseringene etter avgrensninger. Til nå har vi sett at grensene mellom by og omland har mindre betydning i funksjonell forstand, men fremdeles har grensene mellom by og omland betydning i mental forstand. Det vi over har kalt for stereotyper er eksempler på slik grensedragning som vi kan kalle for prototypifisering (se f. eks. Lakoff og Johnson 1999). En prototype kan vi videre se som en forestilling som passer til en konstituerende idé om hva byen i dette tilfellet er som by, og hva omlandet er som omland. Uenighet og mangfold oppstår nettopp fordi slike prototypiske kategorier ikke har absolutte, men mer flytende grenser. Grensene mellom byen og omlandet i mental forstand er altså pragmatisk definerte i forhold til kontekst og formål og er med på å skape og opprettholde mental og symbolsk forskjellighet i byregionen. I dette prosjektet er særlig forskjelligheten mellom by og omland interessant. Struktureringen og praktiseringen av byregionen preges av denne forskjelligheten, snarere enn likhet mellom by og omland. I det følgende skal vi gå nærmere inn på disse problemstillingene, ved blant annet å belyse nærmere de geografiske forestillingene nevnt over. Dette gjør vi for å få et nærmere grep om motivasjoner og intensjoner knyttet til interaksjonen i byregionene.

### 3.7.3 Hverdagsmobilitet som pendling mellom ulike erfarings- og forestillingsverdener

Til grunn for geografiske samspillrelasjoner ligger også geografiske forestillinger. Slike forestillinger, som vi også kan se som bilder på geografiske sammenhenger, er gjeldende i den regionale næringspolitikken vi har analysert, i næringslivet og ikke minst i forskningen på feltet. Dette skal vi komme noe mer inn på i siste kapittel. Her skal vi se nærmere på noen signifikante forestillinger som er viktige om vi ønsker å forstå hverdagsmobiliteten som en del av samspillet mellom by og omland i de fem byregionene vi har undersøkt.

*”Vi kjenner alle her, er like gamle. Folk som bor i byen, de kjenner ikke naboen. De er bare pånikk. Her vet vi hvem alle er. Har gått påskolen sammen med dem. Har vært kamerater med dem. Ungene er like gamle og går i samme idrettslaget. Men det er ingen bygd hvor alle vet alt om hva alle foretar seg. (Klepp)*

Når byen og omlandet skal beskrives i forhold til hverandre, trekkes en rekke temaer fram. Med ståsted i byens omland er det en gjennomgående forestilling, som i sitatet fra Klepp over, at byen representerer det fremmedgjørende, mens der en bor er preget av tette og nære relasjoner. Slektskap og relasjoner utviklet gjennom et livsløp er det som preger forståelsen av eget bosted, og slike egenskaper kontrasteres til byen. Dette, sammen med nærhet til natur og trygge oppvekstmiljø for barn og unge, er sentrale dimensjoner når positive sider ved eget bosted evalueres. I slike evalueringer fremstår byene som referanser på hva omlandet/bygda ikke er. Dette er dimensjoner vi kjenner igjen fra klassisk sosiologisk teori om skillet mellom *Gemeinschaft* og *Gesellschaft*, hvor førstnevnte er felleskap preget av nære og tette relasjoner mellom mennesker, mens *Gesellschaft* er mer abstrakte og fremmedgjørende samfunnsformer.

*Trondheim er livsstil. Identiteten ligger her. (Steinkjer)*

Fremdeles med ståsted i omlandet kan vi i forlengelsen av skillet som trekkes mellom det mer fremmedgjørende og det nære, trekke inn et mer differensiert skille mellom opplevelse av tilhørighet på den ene siden, og steder som tjener til forbruk på den andre. Når det i Steinkjer ble sagt at Trondheim er livsstil, men at identiteten ligger i Steinkjer, så henspeler det blant annet på Trondheim som en by for konsumpsjon av kultur og opplevelser (teater, kino, restauranter), mens det mer eksistensielle knyttes til hjemstedet Stein-

kjer gjennom egen biografi og sosiale nettverk. Metaforen *ligger* som brukes om identitetens relasjon til Steinkjer indikerer stabilitet og ro, mens Trondheim er et sted hvor ens mer flyktige sider får utløp. Utgangspunktet er allikevel en mer eksistensiell tilhørighet i Steinkjer.

Det er imidlertid ikke nødvendigvis enighet om hva byen og omlandet representerer, og om kvalitetene er gode eller dårlige. I Kvam var temaene blant annet kommunens ulike fritidstilbud, og nødvendigheten av Bergen i denne forbindelse. Et medlem i fokusgruppen sier følgende:

*Kvam er en liten kommune, men likevel har vi de fleste tilbudene. [...] Vi som bor her og lever her, kan godt være her i 10 år uten å reise til Bergen.*  
(Kvam)

Denne informanten har bak seg et bevisst valg om å bo i Kvam. Han foretrekker det han kaller "småkalasamfunnet", og kjenner ingen avhengighet til Bergen og det Bergen representerer. Han påpeker at det er både kino, konserter og butikker i Kvam, og reiser vel så gjerne til utlandet om han ønsker en byopplevelse. For ham var det ikke avgjørende for valg av Kvam som bosted at Bergen var omtrent en times kjøretur unna. For andre er nærheten til Bergen en helt uvurderlig kvalitet:

*Det er greit at vi har kino og en konsert i ny og ne, men... Jeg er oppvokst i Bergen, så jeg føler jeg har noen urbane behov jeg må få dekket. Så synes jeg det er en del mangler med fritidstilbudet til unger utover fotball.* (Kvam)

Et yngre medlem av fokusgruppen er enig i denne siste vurderingen, og sier:

*Det er egentlig bare sport [med referanse til fritidstilbudet i Kvam]. Det er kino, men alle har sett filmen før den kommer hit.* (Kvam)

Det sentrale i alle disse sitatene er at omlandet og byen representerer to ulike forestillingsverdener som en kan identifisere seg med, mot eller ha et mer likegyldig forhold til. Ut fra et perspektiv om geografiske forestillinger kan vi vurdere samspillet mellom by og omland som relasjoner mellom ulike forestillingsverdener. Det regionale samspillet innebærer en pendling mellom disse forestillingsverdenene både i form av reiser og i form av ulike former for identifiseringer, noe vi kan se som hybride identiteter ved at ulike felter innenfor de geografiske forestillingene danner grunnlag for identifikasjon og tilhørighet.

Slike geografiske forestillinger som grunnlag for et regionalt samspill, er også gyldige i byene. Også i byene representerer omlandet noe annet enn eget ståsted i byen.

*Omlandet er tur. Utover på Kvaløya som er turplasser. I Malangen for eksempel, det er fantastisk mange folk som har hyttene sine der. (Tromsø)*

*Å reise på innlandet... det har jeg gjort masse... på hyttetur. Der er det et annet klima, tørrere og mer vindstille. (Tromsø)*

Omlandet forstått som rekreasjon knyttet til natur er sentralt i alle fokusgruppene fra de fem byene, og særlig i Tromsø anses denne dimensjonen som dominerende. Natur og omland blir kategorier for det samme i en kontekst hvor bruk av omlandet er i fokus.

Rekreasjonselementet brukes som en referanse til hva omlandet som regel er. I Trondheim het det at ”Trøndelag er en hytteplass, alle har hytte her”, og i Kristiansand brukes begreper som rekreasjon og tur når omlandet beskrives relatert til egne praksiser. I Stavanger fremheves den enkle muligheten av å komme på tur som en kvalitet ved det å bo i byen, og i fokusgruppen i Bergen snakkes det om tradisjonen med å ha ”hytte på landet”. Graden av identifisering med slike praksiser er imidlertid ikke den samme.

*Jeg er ikke glad i åfiske, jakte eller gåpåtur, så jeg bruker det ikke så veldig mye. Men jeg spiller litt volleyball, så jeg har vært litt rundt og spilt på strender. Det begrenser seg også litt med unger. (Tromsø)*

*Finse er et urbant sted. Det er jo bare byfolk der oppe, og de har både hotell, restaurant og butikk. Jeg kunne forsøkt å reise til Finse, men jeg hører ikke fjellet lokke. Antakelig hadde jeg gått på ski også for noe skal man da gjøre der. (Bergen)*

Noen steder blir også hybridsteder. De inneholder flere og til dels i utgangspunktet motstridende meningsinnhold. Selv om Finse ligger på høyfjellet langt fra byen og er knyttet til rurale rekreasjonspraksiser, opplever en av informantene i Bergen det som et urbant sted. Om interessene eller egen livssituasjon ikke tillater friluftsliv, så er de geografiske forestillingene om hva omlandet representerer sterke. Forestillingen om hva omlandet representerer kan vi si legger hindringer for hverdagsmobiliteten, om ikke forestillingene om omlandet harmonerer med ønskede praksiser.

*Jeg bruker ikke omlandet, men av og til en ekspedisjon ut på IKEA, men nå er jo min definisjon av omlandet litt snever, og selvfølgelig til Flesland. Hvis jeg skal ut å reise, reiser jeg til København eller Berlin eller noe sånt. Jeg liker meg ikke på fjellet. Jeg liker meg ikke på ski. (Bergen)*

*Jeg er helt uenig i at IKEA tilhører omlandet. Jeg har bodd i Åsane i 30 år, og det føles ikke som å bo på landet. Drabantbyen er en del av byen, selv om de er noe for seg selv. For oss er omlandet Voss og Myrkdalen. Der har vi et sted. Det er kanskje ikke en del av omlandet direkte. (Bergen)*

Hva som er omlandet har også vært en diskusjon i de ulike fokusgruppene, og svært ofte er egen mobilitetsradius og preferanser utgangspunkt når omlandet defineres. Byen blir, kognitivt sett, en kjerne eller et sentrum, i de geografiske forestillingene, og omlandet defineres relativt til denne. Egne praksiser særlig knyttet til fritid og familiebesøk, erfaringer og preferanser, blir en del av defineringen av hva omlandet betyr og omfatter. I Bergen kommer dette blant annet fram i hvordan fokusgruppens ulike medlemmer tar utgangspunkt i både landskapet, hvor en bor og hvilke erfaringer og preferanser for fritiden en har. Noen definerer omlandet som alt bakenfor ”de syv fjell”, men ikke alle kjenner seg komfortable med en slik snever definisjon.

*Vi definerer det jo forskjellig. For meg er omlandet det som ligger nærmest rundt byen. De nærmeste kommunene utenfor. Når jeg reiser skikkelig langt vekk, da reiser jeg til Voss, og da er jeg utenfor det jeg ser som omlandet. [...] Avstand har ikke her noe å si, men jeg synes Voss er så sterk i seg selv. Den har sin egen kultur, akkurat som hele Hardanger. (Bergen)*

Når hverdagsmobiliteten og bruken av omlandet diskuteres i Bergen, defineres geografien både som en abstrakt masse utenfor byen, og som mer konkrete steder en erfarer og relaterer seg til. Det sentrale er likevel at omlandet får verdi relativt til byen, i form av for eksempel arbeidspendling eller fritidsreiser. Omlandet defineres nærmest i kraft av slike aktiviteter som skjer ut fra byens ståsted. Voss derimot konseptualiseres som noe i seg selv. I likhet med Hardanger blir Voss som et sted, en selvstendig romlig enhet uavhengig av Bergen. Å reise til Voss er i så måte det samme som å reise til et annet sted. Det er på bakgrunn av dette vi kan forstå at *styrke* trekkes inn som en metafor for de geografiske relasjonene. Omlandet regnes som relativt svakt, mens et selvstendig sted som Voss fremstår som sterkt med egen identitet. Regionforståelsen er altså ikke bare basert på funksjon og type praksiser, men også forestillinger om hva de ulike stedene representerer i seg selv. På mange måter synliggjør dette noen sentrale geografiske forestillinger som

gjør seg gjeldende i de ulike byregionene, og som danner noe av grunnlaget for motivasjonen knyttet til bruk av omlandet. Omlandet er først og fremst natur og fritid som eksisterer nærmest i kraft av bybrukeres aktiviteter.

Også i Kristiansand kommer denne dimensjonen fram. Ulikt de andre byregionene er det i denne regionen en rekke byer, og det er vanlig å se disse som *konkurrenter*. I fokusgruppen i Kristiansand er omlandet først og fremst knyttet til rurale områder, og ikke nabobyene.

*Hvis jeg skulle ha et nytt og bedre liv, hadde jeg nok brukt det mer. Jeg blir litt deprimerert når jeg kommer innover. Det er trist der. Jeg hadde fått klaustrofobi. Langt mellom husene... (Kristiansand)*

*Jeg ser det helt annerledes. Jeg er vokst opp i "omlandet" på gård, og da jeg var lita skjønte jeg ikke at det gikk an å ikke vokse opp på gård. Jeg skjønte ikke hva de hadde å gjøre. Jeg tenkte "hva bruker de menneskene tida si på?" (Kristiansand)*

*Jeg tror vi ville vært fattige uten omlandet, særlig rekreasjonsmessig. Bare det å kjøre en tur i grisgrendte strøk er en fin opplevelse. Det er ingenting som er så fint som en tur til Lista. (Kristiansand)*

Omlandet er her det rurale, og knyttes i dette tilfellet opp til natur og livsformer fra jordbruket. Bruken av omlandet betyr her en pendling mellom ulike erfarings- og forestillingsverdener som vi har sett tidligere, og som en enten kan identifisere seg med eller ikke. Men nettopp spørsmålet om identifisering og i denne sammenheng måten regionen, her omlandet og byen, forstås som to ulike komponenter, har også med sosiale identiteter og livsstiler å gjøre. Geografien tas i bruk i konstitueringen av livsstiler og sosiale identiteter. Identitet er med andre ord en viktig komponent i motivasjonen for hverdagsmobiliteten mellom by og omland, uansett om en har omlandet eller byen som ståsted.

*Det er viktig at Tromsø har filmfestivaler og lignende. Jeg er stolt av det, det er jo min by også (Balsfjord)*

Det konseptuelle skillet som gjøres mellom byen og omlandet, og mellom bygda og byen, er også viktige skiller og redskaper i det å opprettholde sosiale identiteter og *mentale* reiser. I dette bildet har selvsagt livsform og geografisk avstand avgjørende betydning for hvordan den mentale overgangen mellom by og omland fortøner seg i et identitetsperspektiv. Sosiale identite-



ter har et pragmatisk element ved at de skifter i ulike kontekster. I Malangen i Balsfjord var tilhørigheten til Tromsø som regionsenter sterk, særlig når Tromsø markerte seg nasjonalt. Det oppstår en identifiserende region (se kapittel 2). Det samme ser vi i de andre byregionene at når hendelser av et visst omfang skjer og refereres til, så aktiviseres en større regional identitet. Det forestilte fellesskapet beskrevet av Anderson (1983) som et felleskap bestående av fraværende andre uten ansikt-til-ansikt relasjoner, defineres pragmatisk i sammenhenger som dette. Regional og lokal identitet og tilhørighet er med andre ord ikke én størrelse, og for å følge Mead (1934) sitt klassiske begrep om *signifikante andre*, så kan disse *andre* til sammen utgjøre et stort mangfold i den pragmatiske identitetsdanningen. I våre undersøkelser av motivasjonen og intensjonen knyttet til hverdagsmobiliteten mellom by og omland, kan nettopp den fysiske og mentale pendlingen mellom by og omland sees som en pendling mellom ulike former for livsstiler og sosiale identiteter, i form av hvem som i ulike situasjoner og kontekster utgjør de signifikante andre. I hvilken grad vi kan si hverdagsmobilitet mellom by og omland er slike reiser mellom ulike erfaringsverdener, og graden av hvordan dette oppleves, vil imidlertid være preget av livsform og geografiske avstander. Vi ser altså at grenser betyr noe, om enn ulikt, i de mentale forestillingene og sosiale konseptualiseringene av hverdagsmobilitet mellom by og omland. Spørsmålet videre blir da om teorien som hevder at forskjeller mellom by og omland utviskes må nyanseres for at vi best mulig skal forstå interaksjon og samspill i dagens norske byregioner.

### 3.7.4 Hverdagsmobilitet og byer i flyt

I begrepet byregion ligger det en forståelse av at vi har å gjøre med en økende grad av integrasjon mellom byen og byens omland. Samspillet mellom byen og byens omland konseptualiseres ofte som *flyt*, ved at byen flyter over i sitt omland, og at grensene mellom by og omland blir stadig mer diffuse. Internasjonal forskning, særlig fra USA og Europa, viser at det har blitt mindre og mindre forskjell mellom det urbane og det rurale (se f. eks. Bengs og Schmidt-Thomé 2005). Byregioner blir omtalt som dynamiske felter, der mennesker, ideer og varer flyter fram og tilbake.

Over har vi imidlertid vist at den erfarte *forskjelligheten* som ligger i erfaringene og forestillingene om hva by og omland er, er noe av drivkraften i samspillet. Samtidig har vi vist eksempler på at denne forskjelligheten også er grunner til at samspillet uteblir på et individuelt nivå. Med andre ord kan de teoretiske forestillingene om flyt med fordel nyanseres, og vi kan stille spørsmålet om hvordan flyt på en best mulig måte kan forstås når vi har å gjøre med hverdagsmobilitet og hverdagserfaringer knyttet til samspillet

mellom by og omland. I det følgende skal vi gå nærmere inn på hva som ligger av "flyterfaringer" når egen hverdagsmobilitet vurderes og evalueres.

*Søgne er blitt veldig urbanisert. Mange fra Kristiansand bor der og preger bygda mye. Vet ikke lenger hvem som bor der. (Søgne)*

Søgnes nærhet til Kristiansand preger forståelsen av endringene som skjer i kommunen. Fokusgruppen i Søgne var som tidligere nevnt lokalisert vest i kommunen hvor tilknytningen til Mandal er sterkere enn til Kristiansand. Dette kom blant annet til uttrykk ved at Mandal foretrekkes til handel, svømmehallen i Mandal foretrekkes fremfor den i Kristiansand, rekreasjon i bymiljø går til Mandal og så videre. Likevel er det Kristiansand som oppfattes som å prege kommunen i retning mer urbane trekk, som for eksempel det at de ikke lenger så godt kjenner folkene i kommunen. Småskalaforholdene som oppleves vest i kommunen står som kontrast til de mer sentrale stedene i Søgne, som geografisk og sosialt er nærmere Kristiansand. 'Byen som flyter utover' kan her være en gyldig metafor i betydningen at byens vekst nærmest står i et kausalt forhold til endringer i Søgne. Slik sett kan vi snakke om en erfart interaksjon og samspill mellom by og omland, men som i dette tilfellet ikke knyttes direkte opp til egen hverdagsmobilitet, men står snarere som en kontrast til det livet en lever i mer perifere deler av kommunen som ikke har de urbane kjennetegnene. Kristiansand fremstår ikke som like aktuell som referanse for handling. I bykommunen Kristiansand kom den samme erfaringen fram ved at det ble sagt "Vennesla, Tveit og Søgne... det er nesten byen. Å kalle det omlandet er nesten ikke riktig. Jeg tror de er like mye med på ting som oss". (Kristiansand). I en diskusjon av hva som utgjør omlandet er altså *likhet* et element, og byens flyt innebærer likhet med omlandet.

I fokusgruppen i Kvam kom Bergens signifikante betydning for hverdagsmobiliteten fram som et begjær etter det urbane, etter kulturelle opplevelser og som lengsel etter avveksling i hverdagslivet.

*Da vi fant ut at her vil vi bo, så var det fordi det var en time til Bergen, og en time til Voss. Du kan reise til Bergen uten ferge. [...] Jeg synes det er kjekt å reise til Bergen. Veldig kjekt. Da kan du gå på kino, slenge langs Bryggen, gå på Torgallmenningen og kikke på folk. Du kan spise en god middag, og besøke noen venner, gå på teater, konsert... Vi gjør det ganske ofte... Det er så trivelig, samtidig som det er så godt å komme inn her og vite at jeg bor her inne. (Kvam)*

Også i Kvam opplever man at forskjellene mellom byen Bergen og Kvam har blitt mindre. Vi har tidligere sett at butikker og kino er elementer som trekkes frem i denne forbindelse, samtidig som det påpekes at dette tilbudet ikke er nok, og at bybesøk derfor er en nødvendighet. I fokusgruppen i Kvam kommer dette frem som et spenningsforhold, noe vi også ser i de andre omlandskommunene. Men selv om forskjellen mellom by og land oppleves som mindre, så kommer likevel behovet for det urbane også sterkt til uttrykk, som i sitatet over. I motivasjonen for hverdagsmobiliteten er det vi kan kalle urbane opplevelser sentrale elementer. Men til tross for at teorien på feltet i mange år har påpekt at byene flyter utover ved at grensene til omlandet blir mer uklare, og at det rurale og urbane glir over i hverandre, konseptualiseres fremdeles hverdagsmobiliteten i våre fokusgrupper altså som en pendling mellom ulike erfaringsverdener med geografiske dimensjoner. Opplevelsen av en selv i flyt og bevegelse fremtones, fremfor at byen er i ferd med å spre seg til Kvam. Det er godt å være i byen, og det er godt å komme hjem til Kvam og vite at det er der en bor. I Kvam er det natur og gode oppvekstvilkår for barn. Den samme erfaringen ble påpekt i Steinkjer, selv om de urbane kvalitetene ved byen Steinkjer der ble fremhevet som en lokal kvalitet.

*Bergen som en opplevelse er å reise dit på sommeren. Går rundt og ikke gjøre noe. Bare se. (Kvam)*

*Det å gå til byen på søndager for å se i butikkvinduer kan være en veldig fin opplevelse. (Kvam)*

*Vi går sammen noen venninner, pakker bilen og reiser til byen for å handle og se. (Kvam)*

*Det er kjekt med selve turen. (Kvam)*

*Jeg vil at ungene mine skal se Bergen. (Kvam)*

*Jeg liker alt det bygreiene med mye folk, asfalt, kafeer... Her fins det jo ikke en kafé. (Kvam)*

Det foregår altså en flyt mellom de ulike forestillingsverdenene med hver sine geografiske referanser. Verdenene er relativt avgrensede, om enn ikke alltid geografisk, så i alle fall i forestillingene. Selve den fysiske reisen mellom de to stedene (erfaringsverdenene) kan i seg selv være en motivasjon som et rekreasjonselement. Sett ut fra spørsmål om identitet og livsstil kan altså flyten mellom disse verdenene i seg selv ha en verdi.

*Lett adgang til natur. Du kan bare ha skiene dine i gangen, og så er det ut. Du kan sykle. Det er et hav av muligheter. Det går godt med busser til Kvåløya og enda lenger. Selv jeg som ikke har bil kommer meg fram. (Tromsø)*

*Du kommer deg fort ut på landet, ut på tur. Men vi har jo mange friområder i nærheten av byen som vi kan bruke. (Stavanger)*

*Vi er aktive brukere av fjellet, skogen, fiskevann... så vi reiser ut av byen i helgene. (Trondheim)*

Pendlingen mellom *ulike* erfaringsverdener utgjør i seg selv en livsform hvor pendling og mobilitet er en del av innholdet. Nå må vi igjen påpeke at livsform og geografiske avstander vil ha betydning for i hvilken grad en slik pendling virkelig erfares som en pendling mellom ulike erfaringsverdener. Men når vi i denne sammenhengen forstår flyt heller som geografisk hverdagsmobilitet enn som byer i flyt, så er det nettopp fordi vi fokuserer på praksiser og hvordan disse struktureres og regionaliseres. Dette perspektivet åpner for regional forskjellighet og følgelig mer inngående studier med en slik forskjellighet av mobilitetens betydning i fokus. Mobiliteten, uansett hvordan vi ser den, er i seg selv en praksis innen byregionen. Som vi så fra Kvam var det å pakke bilen med ting og mennesker for så å reise til Bergen en opplevelse av egenverdi. Over vises det til reiser hvor teknologi tas i bruk, og mobiliteten mellom ulike steder og erfaringsverdener er en tilstand av normalitet og rutiniserte praksiser (se f. eks. Turner 1988). Gjennom hverdagsmobiliteten kan vi si at byregionen stadig skifter grenser og omdefineres pragmatisk etter formålet og intensjonen med mobiliteten. I disse, hva vi kan kalle mobilitetspraksisene, er det materielle en helt vesentlig substans i form av at teknologi tas i bruk og at stedets materielle substans blir en helt selvfølgelig del av selve mobiliteten og drivkraften i interaksjonen. På denne måten vi kan se byregionen utvikle seg ved stadige nye arrangementer og sammenstillinger av ulike fenomen som de ulike aktørene tar i bruk og relaterer seg til gjennom egne praksiser.

Men den regionale flyten oppleves ikke bare som et spørsmål om individuell og kollektiv pendling hvor de ulike aktørene står fritt til å ta i bruk det regionen har å by på enten i form av arbeid eller fritidsmuligheter. Også hverdagsmobiliteten går inn i en forståelse av utfordringer innen lokal og regional utvikling.

*Jeg synes det er bra at vi ligger så nær Tromsø, og ikke er en utkantkommune som så mange andre kommuner. Når ungdommen reiser til byen for å gå på*

*skole og ta utdanning, så kan du fortsatt ha et nært forhold til dem. (Malangen, Balsfjord)*

*Det er både fordeler og ulemper med å bo nær Tromsø. Fordelen er godt kulturtilbud, kulturhuset med mange tilbud... Men samtidig føler jeg de tar ungdommen fra oss. Så hva skal vi gjøre for at strømmen skal gå andre veien? Det er jo å skape arbeidsplasser, og vi ser fram til å få tunnel slik at folk kan bo her og jobbe i Tromsø. (Malangen, Balsfjord)*

Det ligger en ambivalens i nærheten og den relativt korte distansen til byen. På den ene siden er det en erkjennelse av at utdanning er noe ungdommen trenger, og siden utdanningsinstitusjonene ligger i Tromsø er det et naturlig valg for ungdommen å reise dit. Den nære avstanden til Tromsø betyr i denne sammenhengen at kontakten med barna kan opprettholdes gjennom den fysiske hverdagsmobiliteten. Samtidig inngår byen som del av ens eget nettverk ved at byen knyttes nærmere når barna er der. Nærheten til byen gjør kommunen til mindre utkant. Men på den annen side vurderes nærheten som et problem nettopp fordi ungdommen da reiser. En mulig løsning er ny tunnel som gjør at hverdagsmobiliteten kan opprettholdes, samtidig som kommunen ikke mister ungdommen. De vil vende tilbake og bli boende, men arbeide i byen. Byregionen er ikke grenseløs, men det trekkes stadig grenser mellom by og omland, og mellom hva byregionen som et aktuelt interaksjonsfelt er. Hverdagsmobiliteten som livsform og by-omland-samspill er derfor ofte et spørsmål om å krysse og utfordre grenser som berører identitet, livsstil og tilhørighet. Ikke bare ambivalensen, eller tvisynet, men også gleden og mulighetene, ligger nettopp i disse grenseoverskridende praksisene som interaksjonen kan konseptualiseres som.

Den regionale interaksjonen og samspillet mellom by og omland som vedrører hverdagsmobilitet handler om nettverk og sosiale relasjoner som ønskes opprettholdt og vedlikeholdt, og det handler om identitet og livsstil i betydningen hva en identifiserer seg med og ikke. Hverdagsmobiliteten er grenseoverskridende i betydningen at den utgjør en pendling mellom ulike erfaringsverdener med geografiske referanser. Snarere enn at byen flyter, kan vi altså si at vi har å gjøre med regionale praksiser som er grenseoverskridende.

### **3.8 Avsluttende kommentarer**

Erfaringene fra vårt arbeid med hverdagsmobilitet fra de fem byregionene kan i hovedsak deles i tre deler. For det første har det vært en betydelig utfordring å gi en god og utfyllende beskrivelse av samspillet mellom by og

region. Dette knytter seg først og fremst til den kvantitative delen. Utfordringen gjaldt både beskrivelsen av hvilke relasjoner samspillet består i og hvilke deler som kan knyttes til interessante trekk i utviklingen av byregionene, samt den faktiske kartleggingen av relasjonenes omfang og rekkevidde. Tilgangen til data var her en hovedutfordring. Kategoriene som strukturerer ulike typer formål med reisene, i første del av prosjektet utarbeidet på bakgrunn av teori om byutvikling, og i andre del basert på formålene med reisene registrert i Reisevaneundersøkelsen 2001, sier noe om innholdet i samspillet gjennom reisens formål definert som reisens ende-punkt/bestemmelsessted.

En fullt ut tilfredsstillende registrering (tallfesting) av samspillet rekkevidde og omfang krever en systematisk tilnærming. Samtidig er det nok ikke mulig å se for seg en statistikk tilsvarende presis som for eksempel pendlingsdata. Pendlingsdata er basert på registerdata og omfatter alle som pendler mellom to kommuner. Samspill som fritidsreiser og handelsreiser vil trolig måtte baseres på utvalgsundersøkelser. Utfordringen hvis en skal belyse samspillet blir da å gjøre store nok undersøkelser i byregionen til at utvalget blir tilstrekkelig til å kunne brytes ned på regionalt nivå. Reisevaneundersøkelsen 2001 med et betydelig utvidet utvalg og regionale utvalgstillegg i de største byregionene har gitt en slik mulighet. Spørsmålet er om det er mulig og ønskelig å utvikle reisevaneundersøkelsene, som gjentas med jevne mellomrom, slik at disse kan belyse det samspillet i byregioner som vi her har fokusert på? For vår del er det naturlig å konstatere at slike omfattende nasjonale undersøkelser er for ressurskrevende til at enkelte aktører selv skal gjennomføre disse. Utfordringen sendes dermed videre til de ansvarlige for reisevaneundersøkelsene.

For vår del er det også naturlig å konstatere at de kvalitative studiene av motivasjon og forestillinger om by og omland som drivkraft i utviklingen av samspillet gir best forståelse av hvorfor mønstre av sosiale relasjoner produseres, reproduseres og endres. Dette er knyttet til bestemte kontekster og individuelle preferanser og forestillinger. Særlig interessant er det å forstå byens rolle som identitetsskapende arena for mennesker bosatt også utenfor byens sentrum. Byens betydning for mennesker i byregionen vil i stor grad være avgjørende for den videre utviklingen av samspillet og dermed også viktig for byens videre utvikling som "regional motor". For politikk og planlegging er betydningen av det faktiske samspillet naturlig nok avgjørende, slik at infrastruktur og arealbruk samordnes og tilrettelegges på en best mulig måte. Vi vil argumentere for at en forståelse av hvorfor samspillet utvikles og endres er tilsvarende viktig som grunnlag for diskusjoner om videre

regional integrasjon og styrking av samspillet. En utvikling av norske byregioner basert på tett samarbeid og samspill krever trolig slik kunnskap.





## 4 Byene som motorer i regional utvikling

### 4.1 Innledning

#### 4.1.1 Regional vekst

Regioner kan defineres på flere geografiske nivåer. Direktørene i store multinasjonale selskaper snakker om verdensdeler som regioner. EU-politikere planlegger for flere eller store sammenhengende områder i mange land som regioner. Distriktskommisjonen setter fram regioner som omfatter flere fylker som nye regioner i den pågående regionaliseringsdebatten i Norge. Denne rapporten holder seg til mer etablert oppfatning om regioner slik de har vært diskutert i Norge i lang tid; større enn kommune og mindre enn nasjon. Siden vi tar opp regioner som defineres i forhold til større byer, vil byregionene også være mindre enn fylkene. Våre byregioner består altså av en bykommune og et antall kommuner som grenser til sine respektive bykommuner. Vi vil her beskrive og analysere hvordan slike byregioner bidrar til vekst.

Vekst i regioner kan måles langs flere dimensjoner. En indikator som har vært rådende i flere tiår, har vært vekst målt i folketall. Vekst i folketall indikerer ofte at en region er attraktiv å bo i og at man finner kilder til inntekt der. Definerer man region på et lavt geografisk nivå vil forskjellene mellom regionene bli store. Utgangspunktet vårt er den observasjon at urbane regioner har større befolkningsvekst enn rurale regioner. Men siden vi her skal se på de næringsmessige forholdene bak slike forskjeller i vekst, vil vi i tillegg se på hva byregionene yter i næringsmessig forstand. Det vil si at vi søker etter regionens verdiskapningsevne. Dessverre finnes ikke statistikk som beskriver dette på nivåer under fylkeskommunene. Vi må derfor bruke et annet mål for regionenes yteevne eller *output*. Men siden det er *regionens* output vi er interessert i, må vi måle det på en måte som også gjenspeiler hvordan dette output kommer befolkningen til gode. En regions økonomiske output må da komme til uttrykk i hvilket nivå innbyggernes "kollektive" lønninger ligger på

Den indikatoren vi her bruker er medianinntekt per innbygger. Et slikt mål gjenspeiler ikke nødvendigvis forskjeller i velferdsnivå. Kostnadsnivået kan også være forskjellig mellom regioner. Høye inntekter faller ofte sammen med høye kostnader i en og samme region. Siden Norge for de fleste varer og tjenester fungerer som ett marked, finner vi små prisforskjeller mellom

regionene. De største forskjellene finner vi i eiendomsmarkedet. Til tross for mindre boliger er boutgiftene klart høyere i de største tettstedene enn i mer spredtbygde strøk. Utgiftene til husleie, renter og avdrag var dobbelt så store i storbyene som i disse strøkene, henholdsvis om lag 50 000 og 25 000 kroner. I de øvrige tettbygde strøkene var boutgiftene vel 40 000 kroner i 2001. Forskjeller mellom regioner jevner seg ut om vi også trekker inn slike forhold. Velferdsnivået er dermed jevnere enn inntektsnivået skulle tilsi.

#### 4.1.2 Politikk for regional vekst

Den økonomiske utviklingen har en romlig dimensjon: Ikke alle regioner deltar i den økonomiske veksten i like stor grad. Mange regioner blir hengende etter, og tidligere økonomisk framgangsrike regioner kan stagnere eller gå tilbake. For å få til en mer jevn utvikling mellom regioner, forsøker man å påvirke utviklingen gjennom ulike politiske tiltak. Slike tiltak er gjerne basert på modeller for økonomisk vekst. Modellene tilpasses hele tiden til den økonomiske virkeligheten. De første tiårene etter andre verdenskrig anså man kapital som kritisk faktor i utviklingen av norske regioner, og virkemidlet ble derfor *kapitalsubsidier*. Ved å øke kapitaltilgangen i distriktene, ville man skape bedre vilkår for vekst. Denne politikken varte fram til ut på 1970-tallet, da man la opp til å *subsidiere arbeidskraften* i distriktene. Denne ordningen er først i disse dager under omlegging. Fra og med 1980-tallet ble denne politikken forsterket med at det ikke lenger bare var mengden arbeid som var viktig, man måtte også utvikle arbeidskraftens kvalitet. *Humankapital* og tilgang til *teknologisk kompetanse* ble viktig. Oppbygging av institusjoner for høyere utdanning og forskningsparker i regionene var virkemidlet. Disse ble i stor grad lagt til regionale sentre. Neste modell for vekst fulgte av Michael Porters teorier om *næringsklynger* som forutsetning for vekst (Porter 1990). Her skulle man plukke ut et fåtall internasjonalt konkurransedyktige næringsklynger som skulle vies større statlig engasjement. Petroleumsnæringen og maritime og marine næringer er typiske eksempler. Selv om tiltakene ble tilpasset til norske regionale forhold – dvs. skalert ned – ble de regionale dimensjonene mer utydelige. Da næringspolitikken samtidig ble mer næringsnøytral, oppsto et lite tomrom for hvordan man skulle begrunne regionalpolitiske tiltak.

Et moment som er trukket fra de aller siste årene, er at vi i alle regioner finner vekst i de større byene. Ideen er da å finne fram til de drivkreftene som virker bak dette, og anvende slike innsikter til å utforme nye virkemidler. I politikken fremheves mulighetene og veksten som skapes gjennom samspillet mellom byene og deres omland. Det heter seg eksempelvis i Storbyemeldingen at:

*Byene utgjør kraftsenteret i større sammenhengende arbeids-, bo- og service-regioner. (St. meld 31 (2002-2003))*

Og man beskriver:

*Storbyene som drivkrefter i den regionale utviklingen. (ibid)*

I regjeringens redegjørelse om regionalpolitikken snakkes det om:

*Tett samspill med omlandet, både når det gjelder næringsrelasjoner og innpendling, forsterker byenes vekstkraft. (Redegjørelse: Vekst i hele landet. 30. april 2002)*

Regjeringen sier videre at:

*Vi vil understøtte byenes sentrale rolle som **motor** i regional utvikling. (Vår utheving) (ibid)*

Samtidig som det er en erklært politisk ambisjon å bygge opp vekstkraftige byregioner ved samarbeid eller sammensläng mellom byene og deres omland, fremheves altså samspillet mellom byene og omlandene som noe som må forsterkes og utvikles videre. Byen antas å være en motor som drar med seg omlandet og skaper vekst for hele regionen. Det er imidlertid få konkrete studier som viser på hvilken måte dette samspillet foregår, eller på hvilken måte byen virker som en motor.

#### **4.1.3 Byer som motorer for vekst.**

De norske storbyene Bergen, Stavanger, Trondheim, samt landsdeksentrene Kristiansand og Tromsø har hatt kontinuerlig befolkningsvekst i flere tiår. De har bidratt til at deres respektive regioner har kunnet beholde eller øke sitt folketall. Byene spiller på denne måten en positiv rolle for utviklingen i sine respektive regioner. Metaforisk blir dette ofte uttrykt som om at "byene er motorer for sine regioner". Hva motoren faktisk består av, og hvordan den virker, er ikke like lett å få tak på. Vi tar dette som en utfordring, og skal prøve å finne hvilke mekanismer denne "motoren" består av og hvilke effekter de har.

Dersom byene skal kunne være motor for økonomisk vekst, må man se på *hva det er som driver veksten i byene*. Vi vet at vekst i by ikke nødvendigvis medfører at man får vekst i byenes omland eller den større regionen byene er en del av. Snarere er det vel heller slik at steder og omland utenfor byene opplever stagnasjon og tilbakegang i folketallet. Samtidig opplever de fleste regioner uten større byer større tilbakegang enn regioner som har større byer. Det vil si at byenes egenvekst er viktig, og at det vil være viktig å få grep om de forhold som driver byenes vekst selv i de tilfeller der positive effekter for omlandet er fraværende. På den annen side er det ikke nødvendigvis slik at stagnasjon eller nedgang i folketall medfører at velferdsnivået går ned. Som denne rapporten vil vise, er det gjennomgående det motsatte som er tilfelle. Inntektsveksten er raskere utenfor byregionene, selv om byregionene fremdeles holder et høyere inntektsnivå enn rurale områder.

#### 4.1.4 Nye modeller for vekst

Som nevnt har Porters begrep om næringsklynger hatt stor innflytelse på den norske debatten om næringsutvikling i regionene (Porter 1990). Hovedbudskapet er at de regioner som klarer å bygge opp et næringsliv der en eller flere bestemte bransjer klarer å knytte til seg en underskog av leverandører og et sett av markedskanaler, over tid vil gjøre det bedre enn de som ikke gjør det. I tillegg har man etter hvert utvidet begrepet noe slik at man gjerne inkluderer et regionalt innovasjonssystem i slike næringsklynger. Samspillet mellom FoU-miljøene og utvalgte næringsklynger skulle da bidra til regional vekst. Siden vi vet at byregionene har god vekst, har vi forsøkt å finne fram til om byregionene utmerker seg med spesielle næringsklynger som utvikler seg i nye næringer basert på forskningsbasert kunnskap. Vi gjør også en antagelse om at slike klynger er såpass spesialiserte at de vil ha et marked utenfor byregionene. Disse næringsklyngenes viktigste rolle er å skape inntekter tilbake til byregionen og dermed være viktige for byenes økonomiske vekst. En slik tankegang kan føres tilbake til begrepet om økonomisk base (se f. eks. North 1990). En økonomisk base er de næringer som danner grunnlaget for en regions økonomi ved at de skaper inntekter til en region som igjen danner grunnlaget for avledede næringer. Over tid utgjør basisnæringene en stadig mindre andel av økonomien, noe som gjør det vanskelig å snakke om slike næringer som basis i en økonomi. Vi legger derfor heller ikke vekt på basisaspektet ved begrepet, men heller på at noen næringer eller bransjer kan være viktige fordi de bidrar med å skape inntektsstrømmer tilbake til regionen. Disse næringene vil være overrepresenterte i regionen – dvs. ha en høy lokaliseringkoeffisient. I rapporten *Spesialiserte næringsklynger i fem norske byregioner* har vi brukt dette som analytisk tilnærming for å se utvikling-

en i de frem byregionene (Rydningen 2004). Hovedresultatene presenteres i kapittel 4.2.

De siste årene har flere forsøkt å utvikle mer flerdimensjonale modeller for økonomisk vekst. En av dem som har kommet med et innflytelsesrikt bidrag, er den amerikanske geografen Richard Florida (2002) Dette bidraget har også hatt politisk appell fordi det peker på flere muligheter og større handlingsrom for hva man kan påvirke gjennom politiske virkemidler og tiltak. Eksempelvis har Trondheim og Trøndelags-fylkene gått sammen om å skape *den mest kreative region i Europa*.

Som vi har nevnt, har tidligere modeller ikke lenger samme appell når det gjelder å begrunne regionalpolitiske tiltak. Tiltak som tidligere er blitt etablert, er ikke borte. De finnes stadig, men har nok endret innretning og omfang. Man kan fortsatt søke om både kapital- og arbeidskraftsubsidier, opprette nye studietilbud, bygge næringshager og skape nettverk mellom bedrifter. Begrunnelsen for tiltakene i ulike modeller synes likevel å være svekket. Floridas teori kan være et bidrag til en ny begrunnelse. Her er det ikke bestemte næringer som er viktigst, men det at man slipper fram kreativiteten i hvilken som helst næring. Høyt utdanningsnivå er fortsatt vesentlig, men det er omfanget av kreative yrker der utdanningen tas i bruk som teller. Ideen om klynger skifter altså fokus fra næringer til yrker. De kreative yrkene samler Florida i en gruppe som han kaller "den kreative klassen". I slike yrker blir man lønnet for å tenke, og "klassens" yrker er knyttet til teknologi og innovasjon, kunst og kultur, profesjons- og ledelsesoppgaver samt utdanning og opplæring.

I et moderne vestlig samfunn utgjør denne klassen en tredel av alle sysselsatte. Det er også den eneste gruppen av yrker der sysselsettingen vokser. Både innenfor primærnæring og industri har sysselsettingen sunket de siste tiår, og etter 1990 har også serviceyrker flatet ut. En region som ønsker vekst, må altså trekke til seg den kreative klassen og tilby den gode vilkår. I Floridas egne empiriske studier, samt hos andre som har gjort analyser av europeiske forhold, er det byregioner som har best forutsetninger for å utvikle kreative klasser. En region som ønsker vekst, må altså satse på en eller flere byer der forholdene legges til rette for den kreative klassens behov.

Vektleggingen på byregioner som kreative har lang tradisjon, men dagens vekt på kreativitet skyldes at man mener det ikke lenger er tilstrekkelig å se på *næringer og bransjer* i vekst, men at man også må ta inn over seg at bedrifter og foretak i dag er mer komplekse enn før, og at jobbinnholdet har endret seg. I tillegg til å telle sysselsatte i bransjer og næringer, blir det da

viktig å se på hva de ulike sysselsatte bidrar med i verdiskapingen. Vekten legges da på den posisjon og rolle de har i bedrift og foretak, gjerne ved hvilket yrke de har. I tillegg til å se på næringsklynger, ser man nå også på *yrkesklynger*. Yrkene klassifiseres deretter gjennom hvilke ulike typer roller de har i den økonomiske utviklingen. Richard Florida har f. eks. fordelt alle sysselsatte ut fra yrke i fem hovedklasser; primærnæringsklassen, arbeiderklassen, serviceklassen og den kreative klassens to kategorier: den profesjonelt kreative og den superkreative kjernen. Disse gruppenes betydning for økonomien endrer seg over tid, og antall medlemmer vokser eller minker i takt med deres økonomiske betydning. Den historiske dimensjonen er imidlertid klar på at den relative posisjonen for klassene går fra primærnærings til de kreative klassene.

## 4.2 Spesialiserte næringsklynger i fem byregioner

Vi har her vært opptatt med å finne ut i hvilken grad byene utvikler seg som generalister eller spesialister; dvs. i hvilken grad næringslivet i byene utvikler spesialiserte virksomheter som skiller dem fra et landsgjennomsnitt. I den grad dette er tilfelle, må vi vurdere hvordan utvikling av noen bransjer og virksomheter bidrar til vekst i byregionen. Herunder må vi også gjøre sammenligninger mellom byregionene for å se om de spesialiserer seg innen forskjellige områder og i hvilket omfang. Vi ser altså på hva som eventuelt er spesifikt for hver enkelt byregion.

For det andre kan næringslivet i byregionene utvikle seg i bredden ved å trekke til seg flere typer virksomheter enn omlandet. Som kjent samles en relativt større andel tjenesteytende virksomheter i byene, men uten at vi dermed finner næringer som er spesifikke for denne byen. Vi ser altså på hva som skiller byene fra omlandet.

Verktøyet for å finne fram til disse mønstrene er en teknikk kalt *Lokaliseringskoeffisienter (LQ)*. Beregningen gjøres som følger:

$$LQ = \frac{\frac{\text{Omsetningsverdi i bransje x i region y}}{\text{Omsetningsverdi i region y}}}{\frac{\text{Omsetningsverdi i bransje x}}{\text{Omsetningsverdi i landet}}}$$

Dette er en metode for å finne ut i hvilken grad en bransje er representert i en region, dvs. om bransjen har en annen grad av konsentrasjon i en region enn den har i landet for øvrig.

#### 4.2.1 Tromsøregionen

De økonomiske aktivitetene i Tromsøregionen utenom offentlig sektor står for en samlet omsetning på 27,5 mrd kroner og sysselsetter nær 18 000 personer i 3 500 bedrifter. De femti bedriftene med høyest LQ står for 14 mrd kroner av denne omsetningen, vel 6 000 av de sysselsatte og 1.100 av bedriftene. Det er likevel få bransjer som er høyt spesialiserte. Vi finner 13 bransjer med en LQ større enn eller lik 3 (se tabell 4.2-1). Disse omfatter 588 bedrifter med 2 474 sysselsatte og en omsetning på vel 9 mrd kroner. Settes grensen til 2, øker omfanget til 33 bransjer.

Tabell 4.2-1: Tromsøregionens mest spesialiserte bransjer (Kilde: SSB)

NACE	Bransjer med LQ > 3	LQ	Bedr	Syss.	Oms. i mill.
61104	Innenlandske kyststruter	30,2	2	798	761,6
51381	Engroshandel med fisk og skalldyr	10,3	24	128	5 910,1
15411	Produksjon av råfiskeoljer og fett	6,9	1	14	14,9
15209	Bearbeiding og konservering av fisk og fiske-varer ellers	6,0	12	156	482,7
51170	Agenturhandel med nærings- og nytelsesmidler	5,8	10	30	19,4
15201	Produksjon av saltfisk, tørfisk og klippfisk	5,4	10	181	522,4
15960	Produksjon av øl	5,3	1	201	485,5
61106	Slepebåter og forsyningskip på norskekysten	5,2	4	116	129,4
52230	Butikkhandel med fisk og skalldyr	4,4	2	16	18,2
17520	Produksjon av tauverk og nett	3,7	4	49	69,4
5011	Hav- og kystfiske	3,1	502	453	428,3
55120	Drift av hoteller, pensjonater og moteller uten restaurant	3,1	3	51	27,5
73100	Forskning og utvikl.arbeid innen naturvitenskap og teknikk	3,0	13	281	216,4
	<b>I alt</b>		<b>588</b>	<b>2 474</b>	<b>9 085,9</b>

Tromsø største spesialiserte konsentrasjon av virksomheter er knyttet til sjøtransport. Virksomhetene driver med både gods- og passasjertrafikk. Hurtigruteselskapet TFDS er en stor aktør innen bransjen innenlandske kyststruter. Vi ser også at drift av turistkontor og drosjebiltransport (om enn sistnevnte med relativt lav LQ) inngår. Reiselivsvirksomheten innen sjøtransport utgjør dermed en vesentlig del av de spesialiserte aktivitetene innen sjøtransport.

## 4.2.2 Trondheimsregionen

De økonomiske aktivitetene utenom offentlig sektor i Trondheimsregionen står for en samlet omsetning på over 180 mrd kroner og sysselsetter nær 130 000 personer i 20 000 bedrifter. De femti bedriftene med høyest LQ står for nær 7 mrd kroner av denne omsetningen, vel 4.500 av de sysselsatte og 80 av bedriftene.

**Tabell 4.2-2: Trondheimregionens mest spesialiserte bransjer (Kilde: SSB)**

NACE	Bransjer med LQ > 3	LQ	Bed	Syss	Oms. i mill.
28220	Produksjon av radiatorer og kjeler til sentralvarmeanlegg	8,8	..	20	26,9
30010	Produksjon av kontormaskiner	7,1	..	11	35,6
29710	Produksjon av elektriske husholdningsmaskiner/apparater	6,9	4	334	479,3
15840	Produksjon av kakao, sjokolade og drops	6,4	..	617	1 059,8
73100	Forskning og utvikl.arbeid innen naturvitenskap og teknikk	5,1	33	1670	1 569,1
29510	Produksjon av maskiner og utstyr for metallurgisk industri	4,7	3	14	9,8
93040	Helsestudio-, massasje- og solstudiovirksomhet	4,3	..	5	2,2
92130	Filmframvisning	4,3	..	34	52,2
51531	Engroshandel med tømmer	3,9	..	108	428,9
31620	Produksjon av elektrisk utstyr ellers	3,7	16	266	382,5
15130	Produksjon av kjøtt- og fjørfearer	3,4	6	872	2.188,3
51330	Engroshandel med meierivarer, egg, matolje og -fett	3,4	3	142	79,3
29130	Produksjon av kraner og ventiler	3,3	..	99	183,7
15860	Bearbeiding av te og kaffe	3,2	..	27	110,9
25220	Produksjon av plastemballasje	3,1	3	247	233,8
36150	Produksjon av madrasser	3,0	..	65	112,8
	<b>I alt</b>		<b>80</b>	<b>4531</b>	<b>6 955,0</b>

Det er likevel få bransjer som er høyt spesialiserte. Vi finner 16 bransjer med en LQ større enn eller lik 3. Disse omfatter 80 bedrifter med 4 531 sysselsatte og en omsetning på nær 7 mrd kroner. Disse bransjene er likevel differensierte, og vi finner dem innen nesten alle hovedgrupper næringer fra bearbeiding av landbruksprodukter til tjenesteyting. Settes grensen for LQ til 2, øker omfanget til 42 bransjer.



Går vi nærmere inn på undergrupper av spesialiserte næringer gruppert etter hovednæring og fallende LQ, finner vi sju hovedkategorier av næringsspesialisering blant de femti mest spesialiserte bransjer i Trondheimsregionen.

### 4.2.3 Bergensregionen

De økonomiske aktivitetene utenom offentlig sektor i Bergensregionen står for en samlet omsetning på over 155 mrd kroner og sysselsetter nær 94 000 personer i 18 000 bedrifter. De femti bedriftene med høyest LQ står for nær 52 mrd kroner av denne omsetningen, vel 12 000 av de sysselsatte og 600 av bedriftene.

Vi finner 27 bransjer med en LQ større enn eller lik 3. Disse omfatter 184 bedrifter med 7 459 sysselsatte og en omsetning på nær 36 mrd kroner. Disse bransjene er likevel differensierte, og vi finner dem innen nesten alle hovedgrupper næringer fra bearbeiding av landbruksprodukter til tjenesteyting.

Bergen preges av spesialiseringer innenfor åtte hovedbransjer når vi tar med de femti enkeltbransjene som har høyest LQ. Disse bransjene sysselsetter ca. 12 000 personer (16 %) av totalt ca. 94 000 sysselsatte i Bergensregionen. De fleste og største bransjene er knyttet til Bergen som handelsby og til maritime virksomheter. Fiskeri og havbruk samt petroleumsaktiviteten og virksomheter knyttet til denne, er betydelige næringer. Disse står for halvparten av de spesialiserte virksomhetene med vel 6 000 ansatte. Næringsmiddelindustrien utenom fisk, samt konfeksjonsindustrien har fortsatt stor betydning. Radio- og fjernsynsproduksjon er også blitt en betydelig næring med flere bedrifter. Innenfor disse igjen finner vi ca. 800 personer sysselsatt i høyt teknologiske næringer som omsetter for ca. 2,3 mrd kroner.

**Tabell 4.2-3: Bergensregionens mest spesialiserte bransjer (Kilde: SSB)**

NACE	Bransjer med LQ > 3	LQ	Bed.	Syss.	Oms. i mill.
27210	Produksjon av røt og røtdeler av støpejern	13,4	..	25	24,3
70201	Borettslag	13,4	..	0	0,1
15850	Produksjon av pastavarer	12,4	..	32	28,6
17710	Produksjon av strømpevarer	10,8	..	60	24,3
19100	Beredning av lær	10,4	3	101	205,0
29111	Produksjon av skipsmotorer	9,5	5	550	871,3
17510	Produksjon av gulvtepper, -matter og -ryer	9,2	..	11	23,0
15890	Produksjon av næringsmidler ellers	8,9	9	901	2 150,4
17720	Produksjon av gensere, jakker og vester av trikotasje	8,9	9	323	183,3

18230	Produksjon av undertøy	7,9	3	155	85,4
23200	Produksjon av raffinerte petroleumprodukter	7,5	3	668	22 295,8
29120	Produksjon av pumper og kompressorer	5,6	13	985	1 536,5
17210	Veving av stoffer av bomullstype	5,5	..	98	121,0
15860	Bearbeiding av te og kaffe	5,0	..	85	495,4
52260	Butikkhandel med tobakksvarer	4,9	..	14	16,4
61109	Kysttrafikk i Norge ellers	4,8	15	306	194,6
17130	Bearbeiding og spinning av fibre av kamgarns-type	4,1	..	79	45,5
51370	Engroshandel med sukker, sjokolade og drops	4,0	7	46	247,5
5021	Produksjon av matfisk og skalldyr	3,8	56	399	2 903,7
52620	Torghandel	3,7	23	44	31,9
32200	Prod. av radio- og fjernsynssendere, telefoni og telegrafi	3,6	3	673	2 003,7
15203	Produksjon av fiskehermetikk	3,6	4	141	136,2
51240	Engroshandel med huder, skinn og lær	3,5	4	12	137,5
26660	Produksjon av betong-, sement- og gipsprodukter ellers	3,5	..	22	15,5
35115	Innrednings-/installasjonsarbeid på borerigger/moduler	3,4	8	1 295	1 609,8
26120	Bearbeiding av planglass	3,0	3	183	213,0
35112	Innrednings-/installasjonsarbeid på skip over 100 bruttotonn	3,0	4	251	398,1
	<b>I alt</b>		<b>184</b>	<b>7 459</b>	<b>35 997,5</b>

#### 4.2.4 Stavangerregionen

De økonomiske aktivitetene utenom offentlig sektor i Stavangerregionen står for en samlet omsetning på over 109 mrd kroner og sysselsetter over 82 000 personer i 16 000 bedrifter. De femti bedriftene med høyest LQ står for nær 28 mrd kroner av denne omsetningen, nær 15 000 av de sysselsatte og 800 av bedriftene. Tabell 4.2-4 viser de mest spesialiserte bransjene.

Vi finner 42 bransjer med en LQ større enn eller lik 3 (se tabell 4.2-4). Disse omfatter 422 bedrifter med 12 960 sysselsatte og en omsetning på over 26 mrd kroner. Disse bransjene er likevel differensierte, og vi finner dem innen nesten alle hovedgrupper næringer. Settes grensen for LQ til 2, øker omfanget til alle 76 bransjer, altså langt flere enn de 50 bransjene vi her har valgt ut.

Tabell 4.2-4: Stavangerregionens mest spesialiserte bransjer (Kilde: SSB)

NACE	Bransjer med LQ > 3	LQ	Bed	Syss	Oms. i mill
17170	Bearbeiding og spinning av andre tekstilfibre	19,1	..	..	0,1
35420	Produksjon av sykler	19,1	..	158	224,3
27520	Støping av stål	18,7	3	301	259,7
35117	Skipsopphogging	17,6	..	18	38,9
15720	Produksjon av fôr til kjæledyr	15,6	..	19	28,3
29310	Produksjon av jordbruks- og skogbrukstraktorer	15,0	10	520	688,9
35500	Produksjon av transportmidler ellers	14,2	..	24	57,1
61102	Kysttrafikk i Europa	13,9	..	4	8,7
61101	Utenriks sjøfart	13,8	5	266	5 165,2
17130	Bearbeiding og spinning av fibre av kamgarnstype	13,2	..	141	103,2
18100	Produksjon av klær av lær	13,1	..	9	23,9
17120	Bearbeiding og spinning av fibre av kardegarntype	12,2	..	113	85,6
62200	Annen flyging	10,5	3	629	1 319,5
95000	Lønnet arbeid i private husholdninger	10,5	7	54	17,3
71230	Utleie av lufttransportmateriell	9,5	..	..	84,7
29320	Produksjon av jordbruks- og skogbruksmaskiner ellers	9,0	37	723	579,3
15620	Produksjon av stivelse og stivelsesprodukter	8,0	..	27	36,7
28720	Produksjon av emballasje av lettmetall	7,5	..	81	130,5
35114	Bygging og reparasjon av oljeplattformer og moduler	7,4	19	4 745	7 212,3
29140	Produksjon av lagre, gir og andre drivordninger	7,2	..	90	113,0
71340	Utleie av maskiner og utstyr ellers	6,9	56	291	1 316,2
35430	Produksjon av invalidevogner	6,5	..	38	65,1
92520	Drift av museer og vern av historiske steder og bygninger	5,6	..	18	109,7
26210	Produksjon av keramiske husholdningsartikler og dekorasjoner	5,5	12	196	80,4
29560	Produksjon av spesialmaskiner ellers	5,4	7	287	525,3
1240	Fjæfehold og eggproduksjon	5,4	72	120	105,7
51653	Engroshandel med maskiner/utstyr for olje/gass og industri	5,0	91	1 037	3 022,8
27220	Produksjon av andre rør og rørdeler av jern og stål	4,8	7	95	191,4
20520	Produksjon av varer av kork og flettematerialer	4,7	..	..	0,3
21250	Produksjon av varer av papir og papp ellers	4,6	..	125	154,3
15710	Produksjon av fôr til husdyrhold	4,5	8	395	2 020,9
33100	Prod. av medisinsk og kirurgisk utstyr og ortopediske apparater	4,4	9	374	442,9
61109	Kysttrafikk i Norge ellers	3,8	10	129	107,6
35115	Innrednings/installasjonsarbeid utført på boreriger/moduler	3,7	8	1 602	1 242,7

52710	Reparasjon av skotøy og andre lærvarer	3,7	9	19	10,4
22330	Reproduksjon av data og programmer på EDB-media	3,6	..	15	10,5
91330	Interesseorganisasjoner ellers	3,3	..	9	11,6
63403	Flymekling	3,3	..	..	16,6
29400	Produksjon av maskinverktøy	3,3	5	86	98,5
71220	Utleie av sjøtransportmateriell	3,2	6	26	94,3
61106	Slepebåter og forsyningskip på norskekysten	3,2	5	71	312,8
29130	Produksjon av kraner og ventiler	3,0	6	101	106,4
	<b>I alt</b>		<b>395</b>	<b>12 956</b>	<b>26 223,6</b>

#### 4.2.5 Kristiansandsregionen

De økonomiske aktivitetene utenom offentlig sektor i Kristiansand-regionen står for en samlet omsetning på over 104 mrd kroner og sysselsetter vel 36 000 personer i 8 200 bedrifter. De femti bedriftene med høyest LQ står for nær 14,5 mrd kroner av denne omsetningen, vel 5 700 av de sysselsatte og 240 av bedriftene.

Vi finner 39 bransjer med en LQ større enn eller lik 3. Disse omfatter 170 bedrifter med 5 151 sysselsatte og en omsetning på 14,1 mrd kroner. Settes grensen for LQ til 2, øker omfanget til 62 bransjer, mer enn de 50 bransjene vi her har valgt ut. Disse bransjene er differensierte, og vi finner dem innen nesten alle hovedgrupper næringer.

**Tabell 4.2-5: Kristiansand-regionens mest spesialiserte bransjer (Kilde: SSB)**

NACE	Bransjer med LQ > 3	LQ	Bedr	Syss	Oms. i mill.
27440	Produksjon av kobber	39,8	..	3	0,2
92530	Drift av botaniske og zoologiske hager og naturreservater	35,5	..	39	109,4
27450	Produksjon av ikke-jernholdige metaller ellers	33,9	..	553	6 876,0
26240	Produksjon av andre keramiske produkter for teknisk bruk	32,7	..	4	4,8
27340	Trekking av tråd	32,4	..	66	93,1
28400	Smiing, stansing og valsing av metall, pulvermetallurgi	16,1	4	89	79,6
29520	Produksjon av maskiner/utstyr for bergverk/ bygge- og anlegg	16,0	7	352	972,9
17401	Produksjon av utstyrsvarer	13,3	6	144	170,4
22320	Reproduksjon av videoopptak	13,1	..	32	27,6
27510	Støping av jern	12,1	..	297	267,1
15520	Produksjon av iskrem	11,9	..	256	368,4

*Agderforskning - Rogalandforskning*

17230	Veving av stoffer av kamgarntype	11,2	..	34	16,6
29540	Produksjon av maskiner og utstyr for tekstil-, konfeksjonsindustri	10,5	..	29	20,6
24410	Produksjon av farmasøytiske råvarer	8,9	..	270	486,7
24131	Produksjon av karbider	8,0	..	171	191,0
28740	Produksjon av bolter, skruer, muttere, kjetting og fjærer	7,4	..	92	87,8
26140	Produksjon av glassfibre	7,0	..	142	205,1
29229	Produksjon av løfte- og håndteringsutstyr ellers	6,8	11	138	339,7
17540	Produksjon av tekstiler ellers	6,5	..	48	56,5
17510	Produksjon av gulvtepper, -matter og -ryer	5,9	..	9	5,0
26820	Produksjon av ikke-metallholdige mineralprodukter ellers	5,6	8	142	393,2
30010	Produksjon av kontormaskiner	5,0	..	10	7,4
20302	Produksjon av bygningsartikler	4,9	35	636	721,2
36500	Produksjon av spill og leker	4,8	..	4	2,5
29240	Produksjon av maskiner og utstyr til generell bruk ellers	4,6	25	173	309,7
29221	Produksjon av løfte/håndteringsutstyr for skip og båer	4,5	5	229	290,9
18240	Produksjon av klær og tilbehør ellers	4,4	5	45	38,5
14500	Annen bryting og utvinning	4,3	..	35	70,2
45340	Annen bygginstallasjon	4,1	3	26	29,9
36130	Produksjon av andre kjøkkenmøbler	3,8	8	130	144,4
24139	Produksjon av uorganiske kjemikalier ellers	3,8	..	140	432,8
20200	Produksjon av finer, kryssfiner, lamelltre, sponplater, fiberplater	3,8	..	155	221,1
90000	Kloakk- og renovasjonsvirksomhet	3,7	..	73	89,3
29130	Produksjon av kraner og ventiler	3,6	..	92	62,4
21120	Produksjon av papir og papp	3,1	..	410	879,7
55220	Drift av campingplasser	3,1	13	50	44,4
63403	Flymekling	3,0	..	3	7,4
92340	Underholdningsvirksomhet ellers	3,0	..	19	15,7
52487	Butikkhandel med tepper	3,0	3	11	11,7
	<b>I alt</b>		<b>170</b>	<b>5 151</b>	<b>14 150,9</b>

Går vi nærmere inn på de femti mest spesialiserte bransjene, er det industriproduksjonen som står for det meste av omsetningen. 13 av de 14,5 mrd kroner de femti bransjene samlet omsetter for. Bransjene synes relativt uavhengige av hverandre. I mange av bransjene er det også bare en til to bedrifter. Kristiansand-regionen er primært en industrialisert byregion, men uten de klyngekarakterer som vi finner i Stavangerregionen.

Vi kan oppsummere hovedtendensen i følgende tabell:

**Tabell 4.2-6: Andel spesialiserte bransjer i byregionene (NACE > 3)**

Byregion	Spesialiserte bransjer	Alle bransjer	Andel spesialiserte bransjer
Bergen	23	447	5 %
Stavanger-Sandnes	42	429	10 %
Trondheim	16	431	4 %
Kristiansand	37	389	10 %
Tromsø	13	318	4 %

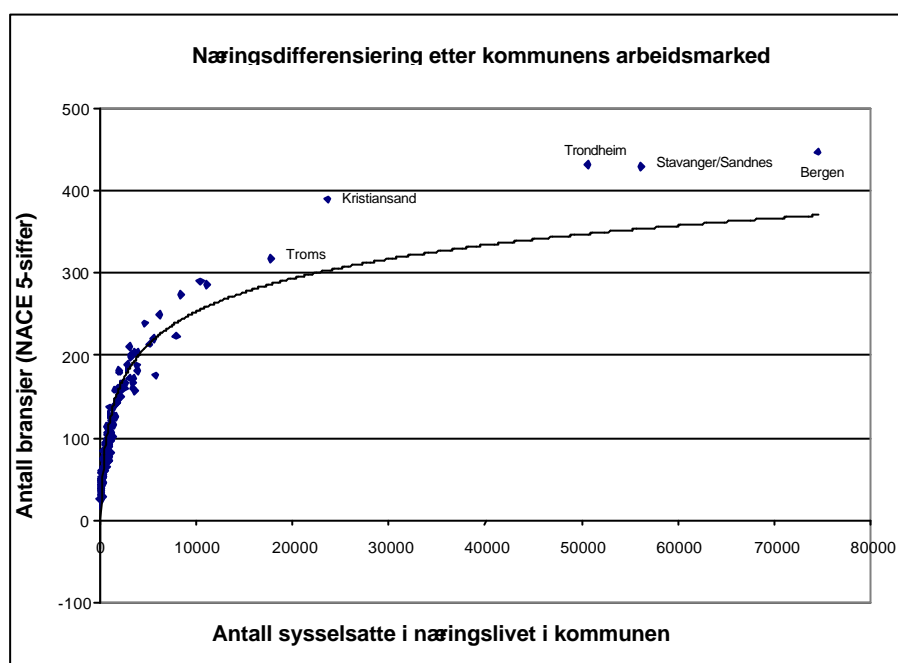
Generelt vil man kunne forvente et nært sammenfall mellom grad av størrelse og andel spesialisering. Større byer har flere spesialiserte næringer enn mindre byer, men veksten i andelen spesialiserte næringer avtar når byene vokser. Som vi ser av tabellen over, følger ikke de fem byregionene dette mønsteret direkte. Det kan være flere årsaker til dette. Enkleste forklaring kan være at vi har for få tilfeller til å kunne si noe generelt.

En annen, og mer interessant forklaring, er at Stavanger/Sandnes og Kristiansand er annerledes byregioner enn de tre øvrige. Stavanger/Sandnes og Kristiansand har begge en tyngre og bredere bransjemessig basis i industrivirksomhet.

Men selv om vi korrigerer for at bred industriell basis forklarer høyere grad av spesialisering, ser vi at grad av spesialisering ikke øker med størrelse og bredde i antall bransjer. Tromsø, Trondheim og Bergen har alle en spesialiseringsgrad på 4-5 %. Dette gir opphav til en interessant iakttagelse. Dersom norske byregioners spesialiseringsgrad er uavhengig av størrelse når de er over et visst nivå, er byregionens vekst mer avhengig av interne forhold i byregionen. Dette støtter hypotesen om at byregioner vokser i kraft av seg selv, dvs. av deres egendynamikk. Byregionene vokser fordi de gir muligheter for et differensiert regionalt næringsliv, og det er i denne delen av næringslivet vekstfaktorene ligger. Når byene vokser i størrelse på arbeidsmarkedet, er det ikke mest fordi de utvikler spesialiserte næringer som "eksporterer" ut av byregionen, men mer fordi byregionen selv utgjør en etterspørsel etter et større mangfold av produkter og tjenester.

I det mer generelle bildet viser det seg at når vi tar med omfanget i antall bransjer, blir sammenhengen mellom næringsdifferensiering og størrelse ty-

deligere. Jo større arbeidsmarkedet i privat sektor er, jo mer differensiert er næringslivet. Dette støtter også tese om at det er mulighetene for differensiering – arbeidsdeling – i selve byregionen som driver fram veksten. Samtidig er det slik at det er en form for ”avtakende grensenytte” med størrelsen på det private arbeidsmarkedet. Siden vi her bruker en inndeling basert på et endelig antall mulige næringskategorier (NACE 5-siffer) – konstruerte kategorier om man vil – så kan det godt tenkes at spesialiseringen likevel fortsetter med økende størrelse på byregionen. Det er vel også rimelig å anta at dette er resultat av markedsdrevne forhold. Virksomheter med spesialiserte produkter og tjenester krever et markedsgrunnlag over visse terskelverdier for å være lønnsomme.



Figur 4.2-1: Differensiering og sysselsatte i næringslivet<sup>9</sup>

Et lokalt arbeidsmarked i privat næringsvirksomhet må være på 8 000 – 10 000 sysselsatte for at differensieringseffekten skal være vekstdrivende. Dette tilsvarer et arbeidsmarked på 12 500 – 15 000 sysselsatte eller en region med et innbyggertall på 18 000 – 22 000 personer. I figuren nedenfor har vi plottet inn alle kommunene i de syv fylkeskommunene vi har sett på

<sup>9</sup> Kilde: Bedrifts- og foretaksregisteret 2001, SSB

I forhold til byer som motorer for regional utvikling er dette interessante indikatorer på hvordan man må forstå driverne for utvikling. Spesialiserte næringsklynger er vel og bra, men vi har sett at de utgjør en relativt liten del av byenes økonomiske grunnlag. Skal man tenke byene som motorer for utvikling, må man se på hele bredden av næringsaktivitet som skapes i byer. Byene utvikler et differensiert næringsliv med et stort mangfold i markedet uten at produktene og tjenestene dermed er høyt spesialiserte eller skal dekke et marked utenfor byregionen. Byregionenes evne til å generere sysselsetting kan altså større grad knyttes til egenskaper ved selve byregionen.

I det følgende skal vi derfor utvide perspektivet og anvende en annen tilnærming til problemstillingen. Vi skal ta utgangspunkt i Richard Floridas teori om at det er økt sysselsetting i kreative yrker som driver fram den økte økonomiske utviklingen.

### 4.3 Framveksten av den kreative klassen i Norge

Floridas analyser baserer seg på ansamlinger av yrkesgrupper, eller klasser som han selv benevner dem. Sammensettingen av yrker endrer seg over tid, og det er sammensettingen av yrkene som avgjør hvor fremgangsrik en region er. Ikke minst gjelder det å trekke til seg kreative yrker<sup>10</sup>.

Figuren nedenfor viser hvordan ulike grupper av yrker har utviklet seg siden 1960 i Norge<sup>11</sup>. Hovedtrekket er at nye næringer som har vokst fram har skapt nye yrkesgrupper og gitt folk nye oppgaver der de har hentet sine inntekter. De "gamle" oppgavene i yrker innen primærnæringene og industrien minker sine relative andeler kraftig. Arbeidsoppgavene dreier i sterk grad

---

<sup>10</sup> Vi følger her Floridas inndeling så langt SSBs Standard for yrkesklassifisering stemmer overens med den amerikanske standarden. Hovedgruppene er som følger m/eksempler (for nærmere spesifisering se appendiks):

Superkreativ kjerne: Forskere, arkitekter, designere, ingeniører, politikere, produksjonsdirektører, pedagoger

Kreative profesjonelle: Ledere, advokater, meglere, revisorer, planleggere, markedsanalytikere,

Serviceyrker: Helsearbeidere, bioingeniører, agroteknikere, polititjenestemenn, sekretærer, kundekontakter

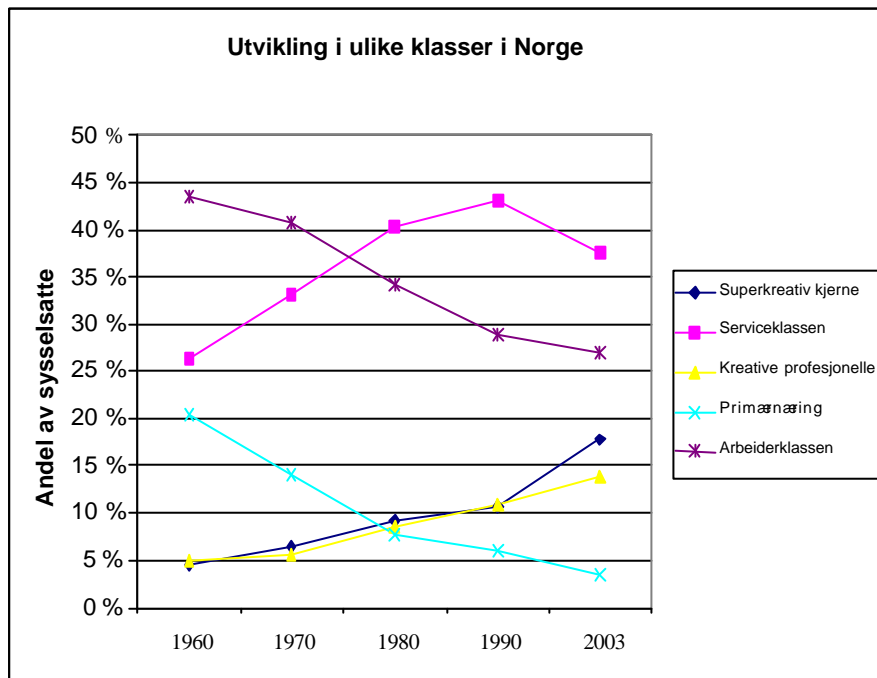
Arbeideryrker: Tømrere, sveisere, montører, grafikere, operatører, sjåførere, reingjørere, mekanikere, slaktere

Primærnæringsyrker: Bønder, fiskere, fiskeoppdrettere, skogsarbeidere, gartnere

<sup>11</sup> Data er spesialbestilt fra SSB, men bearbeidet av oss. Data på kommunenivået kunne dessverre ikke leveres for 2003.



over mot service, særlig i perioden fram til 1990. Etter 1990 synker også den relative andelen sysselsatte i servicenæringene. Det interessante er at fra et utgangspunkt i 1960 med ca. 10 % sysselsatte i kreative yrker, har andelen nåøkt til vel 31 %, og da mest for de mest kreative yrkene. Etter 1990 er det ene og alene de kreative yrkesgruppene som utvider sin andel. Drivkraften bak endringene skyldes trolig endringer i produktivitet pga. teknologisk utvikling. Primærnæringene mekaniseres, industrien automatiseres og etter 1990 rasjonaliseres også serviceyrkene gjennom bruk av informasjonsteknologi. Det åpne spørsmålet er da hvilken teknologi som – om mulig - vil rasjonalisere de kreative yrkene? Mens vi venter på svaret på dette spørsmålet, er det altså grunn til å tro at ny sysselsetting i nær framtid fortsatt vil komme i de kreative yrkene.



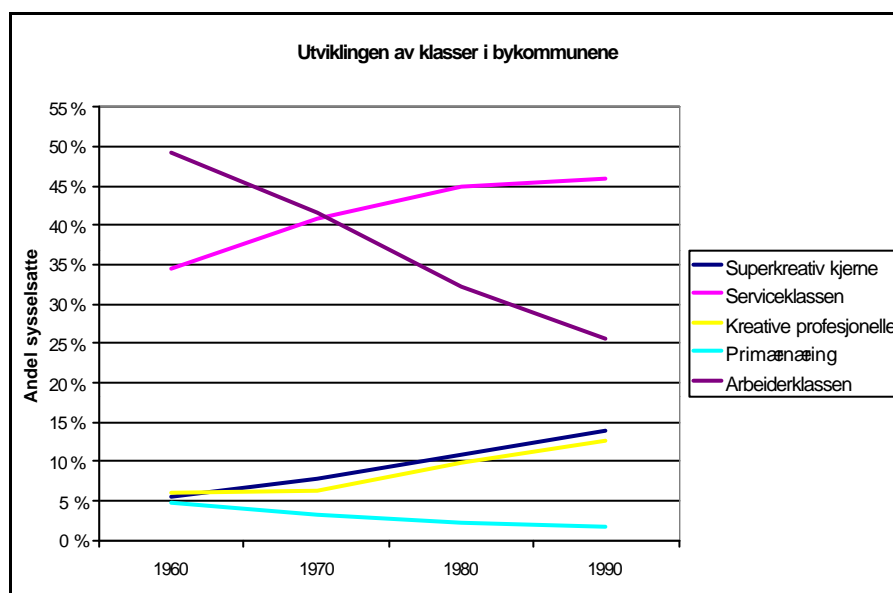
Figur 4.3-1: Ulike klasser i Norge

Og fra et regionaløkonomisk ståsted: Hvilke typer av regioner og steder er det som vil trekke til seg eller utvikle sysselsetting i disse kreative yrkene? Størelsen på den kreative klassen, både absolutt og relativt i en by eller region, vil påvirke hvordan byen eller regionen utvikler seg.

Selv om vi her kan presentere utviklingen av yrkesklasser på nasjonalt nivå finnes det for tiden ikke data på kommunenivå som kan brukes til å belyse forskjeller mellom regioner på lavere geografisk nivå lenger fram enn til 1990. Vi skal presentere utviklingen i de byregionene vi tar for oss, først bykommunene og omlandskommunene hver for seg, deretter hver enkelt byregion og dens omland. Utviklingen fram til 1990 blir da den felles historiske referanserammen. Etter 1990 gjør vi antagelser ut fra de overordnede nasjonale trendene.

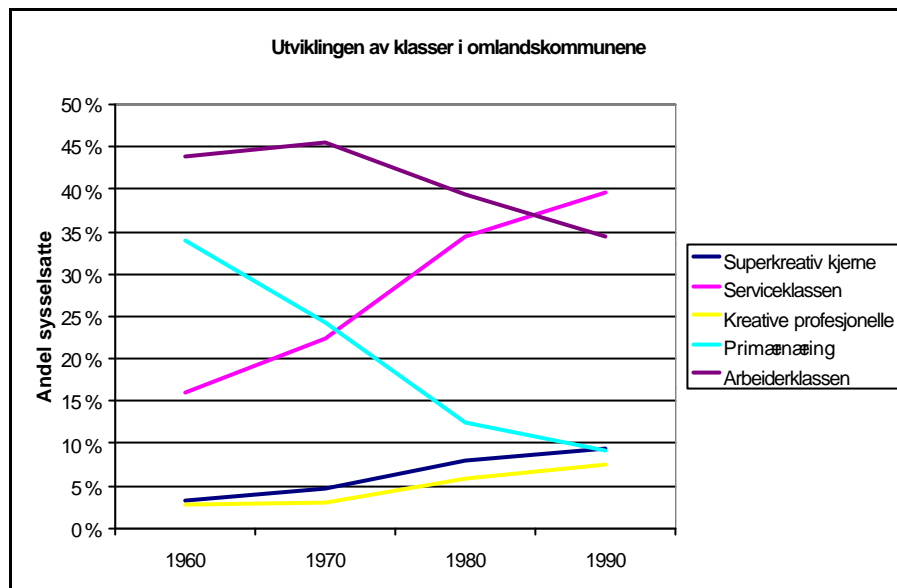
### 4.3.1 Utviklingen av klasser i byregionene

På kommunenivå kan vi kun følge utviklingen i klasser fram til 1990. Vi kan se på utviklingen innen henholdsvis bykommunene våre og deres omland.



Figur 4.3-2: Klasser i byregionene <sup>12</sup>

<sup>12</sup> Bykommunene er Kristiansand, Stavanger/Sandnes, Bergen, Trondheim og Tromsø



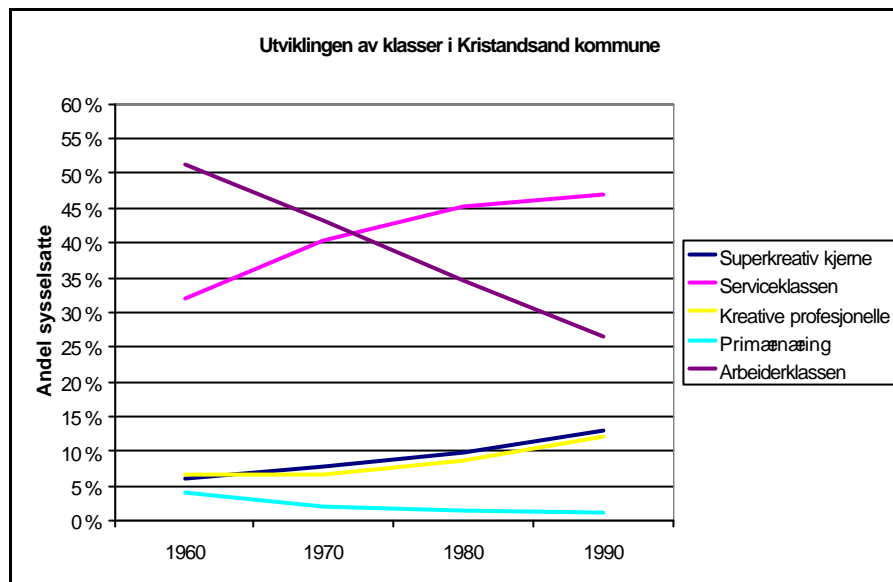
Figur 4.3-3: Klasser i omlandskommunene<sup>13</sup>

Utviklingen i omlandskommunene følger samme mønster, men noe forskjøvet i tid. Det mest dramatiske er omlandkommunenes reduksjon i andelsys-selsatte i primærnæringsyrker, som synker fra ca. 35 % til under 10 %. Industriyrkene i bykommunene reduseres kraftig i hele perioden, mens omlandskommunene følger etter i samme trend fra 1970. Serviceyrkenes andel flater ut i bykommunene i 1990, mens de øker i samme takt som tidligere i omlandskommunene. Ut fra de nasjonale tallene kan vi anta at de kreative yrkene øker sin andel etter 1990, mens omlandskommunene flater ut for serviceyrkene og har en noe lavere vekst i kreative yrkers andel av sysselsettingen. Vi skal se hvordan hver byregion utvikler seg.

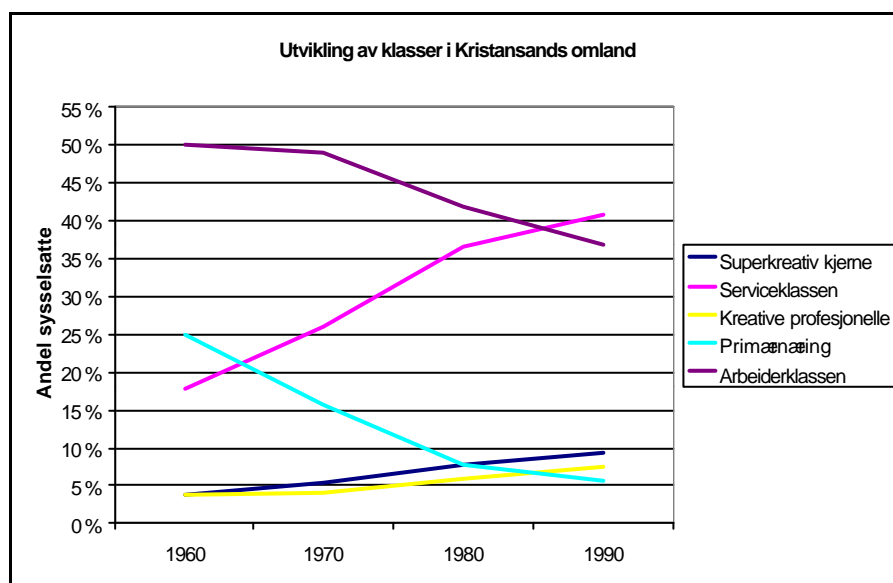
### 4.3.2 Kristiansand

Kristiansand og byens omland har en utvikling som ligger tett opp til gjennomsnittet for alle byregionene vi tar for oss.

<sup>13</sup> Omlandskommunene er Karlsøy, Rissa, Midtre Gauldal, Melhus, Skaun, Klæbu, Malvik, Selbu, Stjørdal, Leksvik, Fusa, Samnanger, Os, Sund, Fjell, Askøy, Vaksdal, Osterøy, Meland, Øygarden, Radøy, Lindås, Austrheim, Hå Klepp, Time, Gjesdal, Sola, Randaberg, Forsand, Strand, Finnøy, Rennesøy, Kvitsøy, Lillesand, Birkenes, Iveland, Mandal, Vennesla, Songdalen, Søgne, Marnardal, Lindesnes



Figur 4.3-4: Klasser i Kristiansand



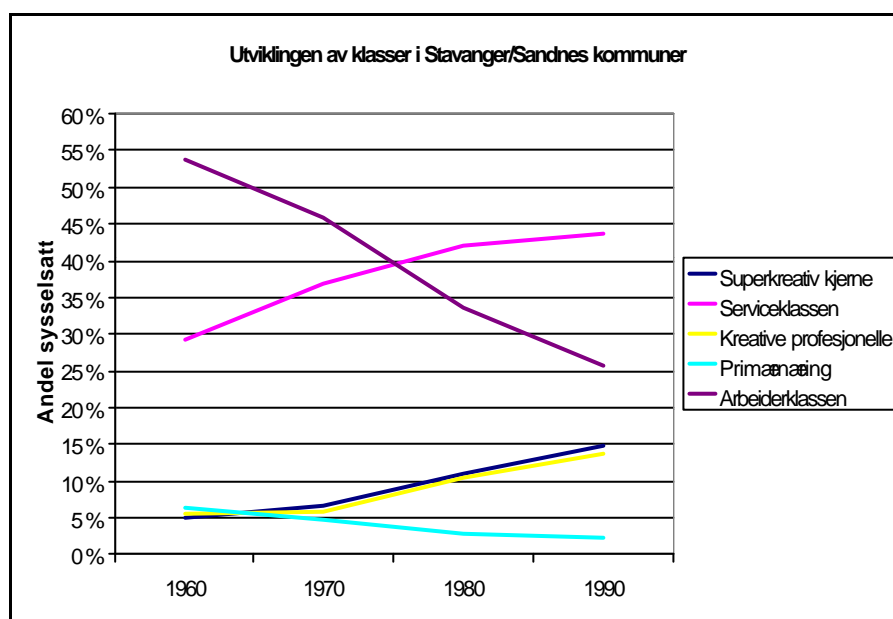
Figur 4.3-5: Klasser i Kristiansands omland<sup>14</sup>

<sup>14</sup> Lillesand, Birkenes, Iveland, Mandal, Vennesla, Songdalen, Søgne, Marnardal, Lindesnes

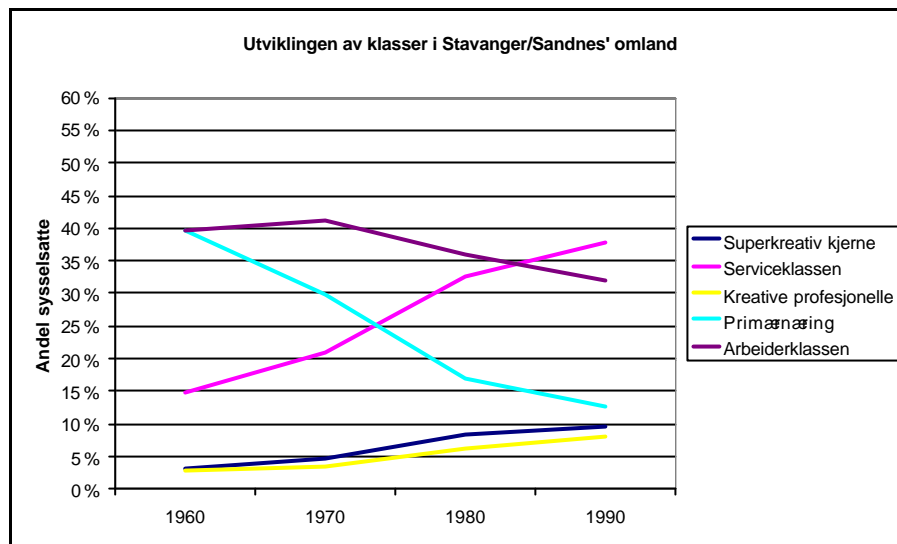
For Kristiansand gjelder imidlertid at byen har en litt svakere utvikling når det gjelder kreative klasser, samtidig som andelen sysselsatte i arbeiderklasser har gått litt mer tilbake. For omlandet gjelder at nedgangen i andel sysselsatte i yrker i primærnæringene er mindre. Utgangspunktet for primærnæringene var 10 prosentpoeng høyere i 1960 og 5 prosentpoeng lavere i 1990.

### 4.3.3 Stavanger/ Sandnes

Stavangerregionen avviker i noen grad fra de øvrige byregionene ved at omlandet fortsatt har høyere andel sysselsatte i primærnæringene. Byen (Stavanger/Sandnes) har gjennomsnittlig høy andel sysselsatte i industriarbeidere, men utgangspunktet i 1960 var noe høyere.



Figur 4.3-6: Klasser i Stavanger/Sandnes



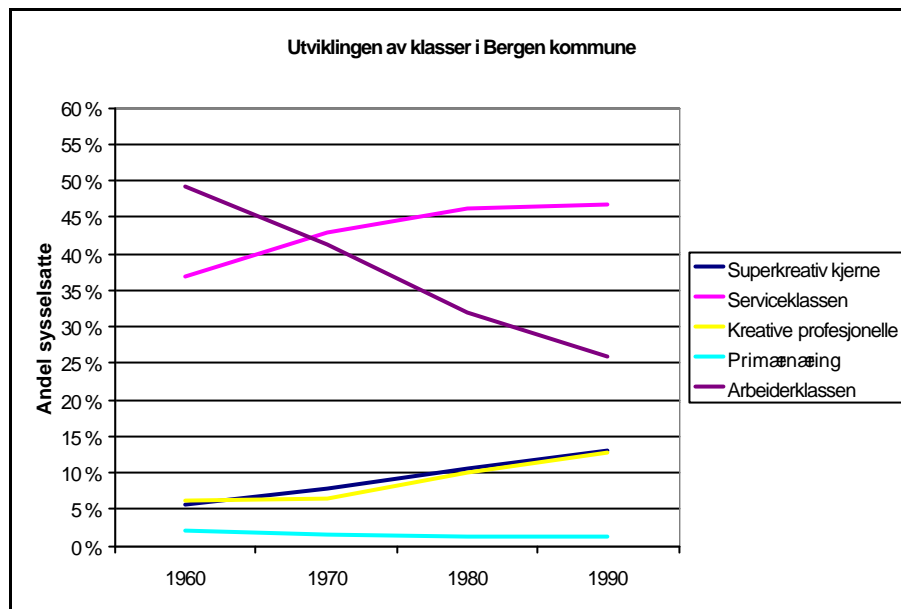
Figur 4.3-7: Klasser i Stavanger/Sandnes' omland<sup>15</sup>

Byen har den høyeste andelen sysselsatte i kreative yrker, med like stor andel i profesjonelt kreative som i superkreative grupper. I omlandet er heller ikke nedgangen i andel sysselsatte i arbeiderklassen så stor.

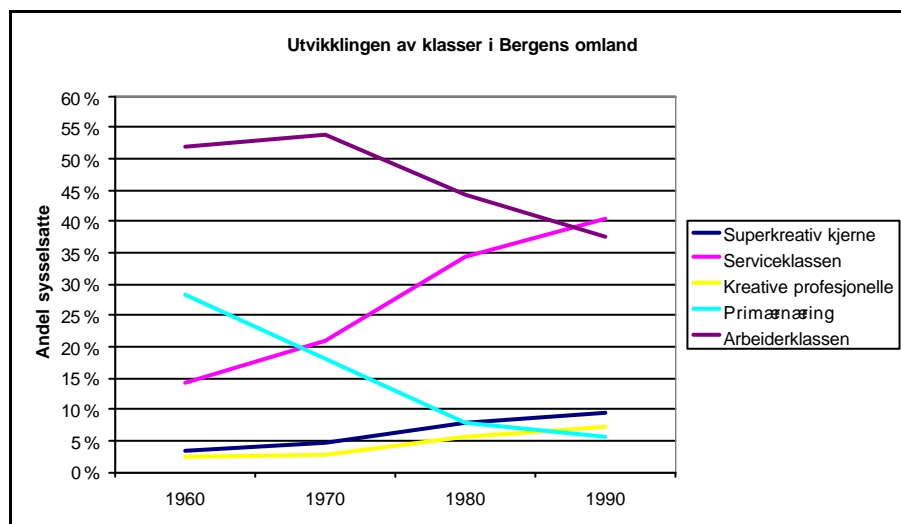
#### 4.3.4 Bergen

Bergensregionens mest markante trekk er den lave andelen sysselsatte i primærnæring både i by og omland.

<sup>15</sup> Hå, Klepp, Time, Gjesdal, Sola, Randaberg, Forsand, Strand, Finnøy, Rennesøy, Kvitsøy



Figur 4.3-8: Klasser i Bergen



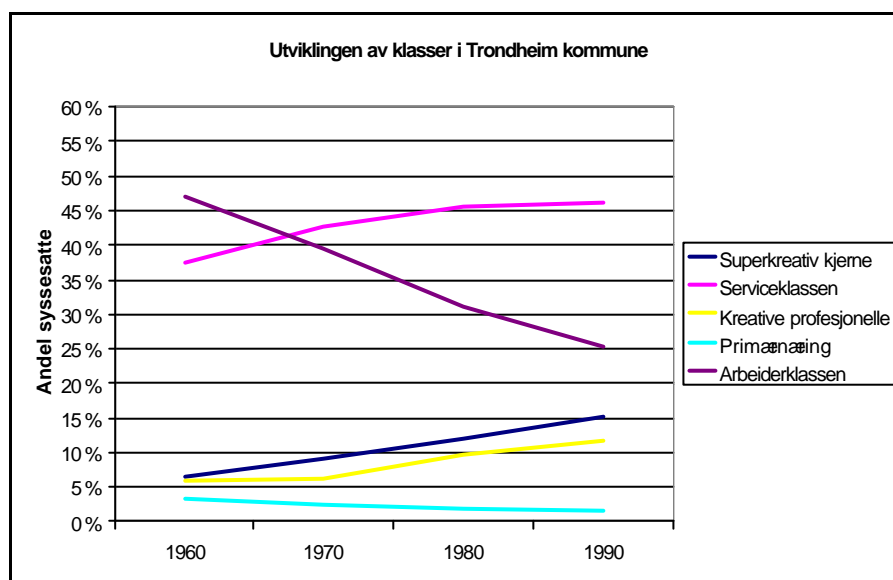
Figur 4.3-9: Klasser i Bergens omland<sup>16</sup>

<sup>16</sup> Fusa, Samnanger, Os, Sund, Fjell, Askøy, Vaksdal, Osterøy, Meland, Øygarden, Radøy, Lindås, Austrheim

Omlandet har, som i Stavangerregionen, klart å holde en høy andel sysselsatte i yrkesgrupper i arbeiderklassen. Andelen sysselsatte i serviceklassen lå allerede i 1980 på vel 45 %, et nivå som synes å være en terskel det er vanskelig å komme over. Dvs. at i tillegg til teknologien (IKT) som virker inn på deltakelsen i serviceyrker etter 1990, kan det også være skalafortrinn i serviceøkonomien som kommer til syne i Bergen, som største by i vårt utvalg.

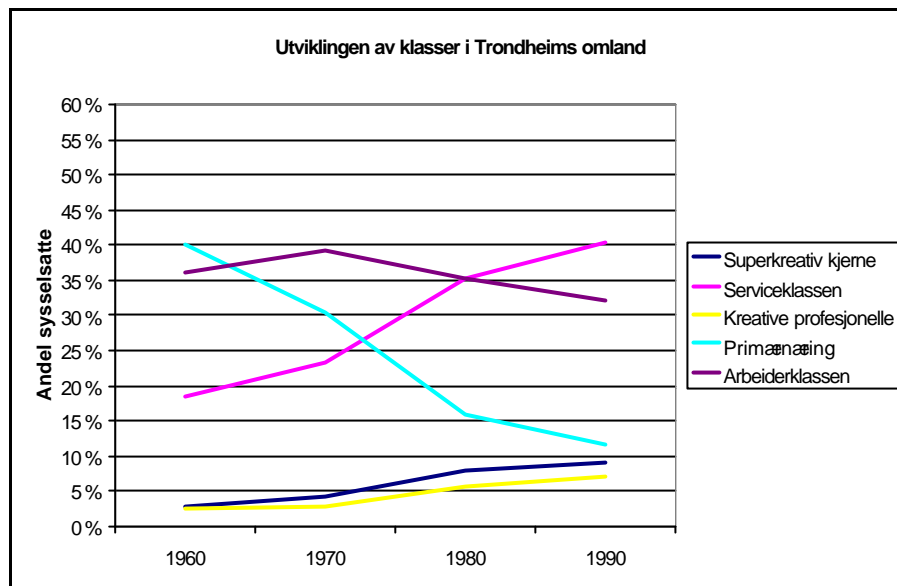
#### 4.3.5 Trondheim

Trondheim er den byen som har hatt størst andel sysselsatte i superkreative yrker i hele perioden etter 1960. På den annen side har andelen innen profesjonelt kreative yrker vært lavere enn for byer som Stavanger og Bergen.



Figur 4.3-10: Klasser i Trondheim





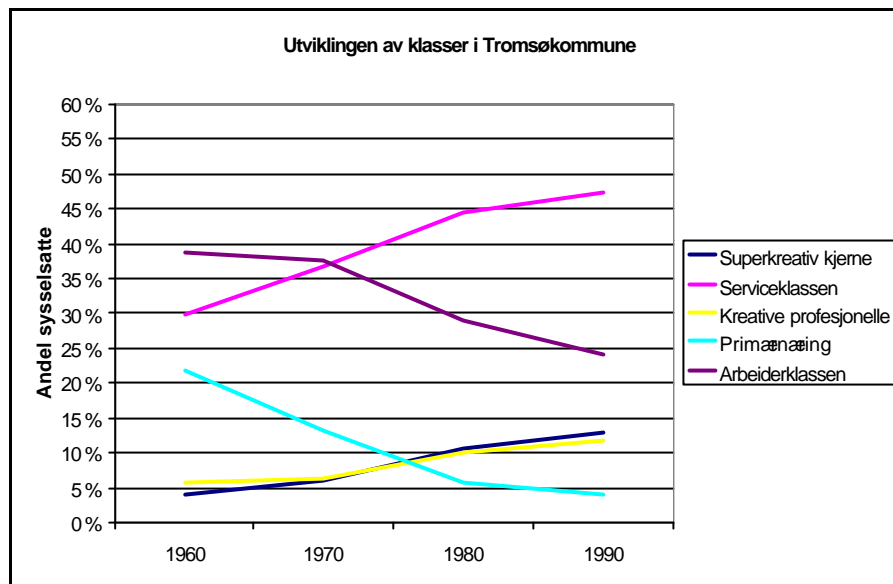
Figur 4.3-11: Klasser i Trondheims omland<sup>17</sup>

I omlandet har andelen sysselsatte i primærnæringsyrker sunket kraftig fra et nivå på 40 % til 12 %. Dette ligger likevel noe over gjennomsnittet for omlandskommuner. Andelen sysselsatte i arbeiderklassen har sunket lite i omlandet.

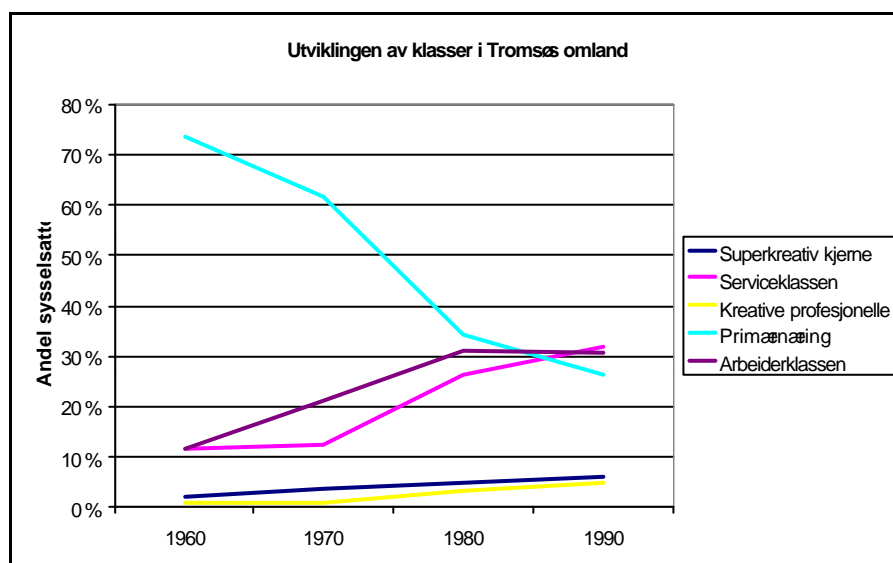
#### 4.3.6 Tromsø

Tromsø preges av at andelen sysselsatte i arbeiderklassen er den laveste for vårt utvalg av byer samtidig som andelen sysselsatte i serviceyrker er høyest. Tromsø er også den byen som i utgangspunktet hadde den høyeste andelen sysselsatte i primærnæringene. Nedgangen i disse næringene har vært stor og nærmer seg andelen for de andre byene, men er fortsatt dobbelt så stor med nær 5 % i 1990.

<sup>17</sup> Rissa, Midtre Gauldal, Melhus, Skaun, Klæbu, Malvik, Selbu, Stjørdal, Leksvik



Figur 4.3-12: Klasser i Tromsø



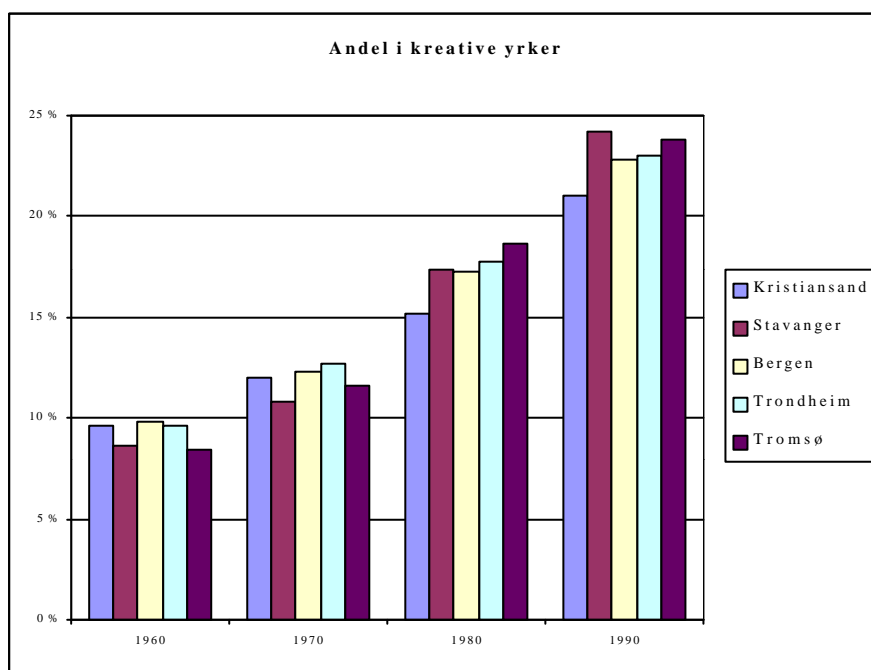
Figur 4.3-13: Klasser i Tromsøs omland<sup>18</sup>

<sup>18</sup> Karlsøy

Omlandet til Tromsø slik omlandskommunene er definert i denne studien, gjør at omlandet bare består av én kommune. Det er også en kommune som ikke er en typisk omlandskommune, og som mer har karakter av en utkantkommune. Som representant for utkantkommunene ser vi at denne har en annerledes utvikling, med sterk reduksjon i andel sysselsatte i primærnæringsyrker, og motsatt alle andre, en økning i andel sysselsatte i arbeiderklassen. Andelen sysselsatte i serviceyrker øker fra et senere tidspunkt (1980) og andelen i kreative yrker er svært lav.

#### 4.3.7 Oppsummering

Følger vi utviklingen av den kreative klassen over tid for hver by, får vi fram den raske veksten og hvordan de skiller seg fra hverandre.



Figur 4.3-14: Kreative yrker i fem byregioner (inkl. omlandskommunene)

Stavanger-/Sandnesregionen har den høyeste andelen i kreative yrker i 1990, men forskjellene er ikke store før spranget ned til Kristiansandsregionen som har færrest innenfor den kreative klassen.

De trendene vi observerer for perioden etter 1960, gjenspeiler en betydelig samfunnsendring. Vi ser også at hovedtrendene er de samme uansett region, men styrken på endringen og tidspunktene de endrer retning, varierer mellom regionene. De største forskjellene finner vi mellom bykommunene på den ene siden, og omlandskommunene på den andre siden. Andelen sysselsatte i arbeiderklassen synker raskere i byene, og selv om den også synker i omlandskommunene, synker den i mindre grad og fra et seinere tidspunkt. Andelen sysselsatte i serviceyrker lå på et høyere nivå i de største byene i 1960. Andelen økte etter hvert i de mindre byene for å komme opp på omtrent samme andel i alle bykommunene. Andelen sysselsatte i serviceyrker øker også i omlandskommunene, men ligger hele tiden under andelen i bykommunene. Når det gjelder de kreative yrkene, var andelen i gjennomsnitt for alle norske kommuner ca. 5 % for hver av gruppene (superkreative og profesjonelt kreative) i 1960. I 2003 har de kreative klassene økt til 32 % i snitt for alle norske kommuner. Byene i vårt utvalg lå noe over, mens omlandskommunene lå noe under i 1960. For omlandskommunene øker også andelen sysselsatte i kreative yrker, men veksten er lavere fram til 1990. Etter 1990 har vi dessverre ikke data på hvordan fordelingen mellom by og omland er. Data vil ifølge SSB først være tilgjengelig i 2006.

Hovedkonklusjonen er likevel at disse utviklingstrekkene gjenspeiler noen fundamentale endringer. Siden endringene manifesterer seg systematisk ulikt langs en rural-urban dimensjon, må vi forvente at de drivkreftene som ligger bak disse endringene, får ulikt utslag langs samme dimensjon. Egenskaper ved byene og omlandene spiller en avgjørende rolle for hvordan klassene av yrker (yrkesklyngene) etableres og hvilket potensial de utgjør for utviklingen i en byregion.

Men for å få et bedre grep om dette, må vi vise at endring i kreativ klasse betyr noe for den økonomiske veksten i regionen. Det må være en sammenheng mellom vekst i kreativ klasse og vekst i regionen i økonomisk forstand. I tillegg må vi etablere en sammenheng mellom drivkrefter og den kreative klassens framvekst. Hva er det som fremmer veksten i den kreative klassen, og i hvilken grad medfører vekst i kreativ klasse også økonomisk vekst?

Det har vært lansert minst to rapporter i 2004 som sammenligner norske regioner. Rogalandsforskning definerte indikatorer for verdiskapingsevne i storbyene i rapporten "Verdiskapingsevnen i norske storbyregioner" (Gjelsvik og Holmen 2004), og Østlandsforskning bidro med "Regionenes tilstand" (Selstad m. fl. 2004). Begge disse sammenligningene er av typen "benchmarking". I en *benchmarking* sammenligner man regioner med hverandre og ser hvordan de ulike regionene skårer på utvalgte indikatorer. Be-

grepene ”verdiskapingsevne” og ”vekstkraftig” uttrykker et *gjennomsnitt* av hvordan en region skårer på et sett av indikatorer. Indikatorene gis etter en skala fra lav til høy. Regionene rangeres ut fra hvordan de oppnår gjennomsnittlig skåre. Det ligger ingen eksplisitt forklaringsmodell bak en slik rangering. Man kan altså ikke trekke konklusjoner om årsakssammenhenger. Indikatorene gir ikke nødvendigvis en *forklaring* på hvorfor en region utvikler seg slik den gjør. Sammenligningene som er gjort, indikerer likevel noe om hva en region kan gjøre for å forbedre sin posisjon i forhold til de sammenlignede regionene.

Richard Floridas modell er en mellomting mellom ”benchmarking” og en forklaringsmodell. Den kan beskrives som en begrepsmodell, der sammenhengen mellom variablene forklares og sannsynliggjøres analytisk, men der kravene til statistisk samvariasjon og kausalitet er noe svakere enn i en kausalmodell. I Floridas modell er avhengige og uavhengige variabler gjort rede for og sammenhengene forklart. Den avhengige variabelen er regionens økonomiske vekst. Drivkreftene eller de uavhengige variablene er teknologi, talent og toleranse, også benevnt som de tre T-er. Stor kreativ klasse vil man finne i tolerante samfunn der produksjonen av talenter er høy, og der det finnes et godt system for teknologiutvikling og innovasjon. Modellen er likevel ikke strengt nok spesifisert til å kunne avgjøre samspill og retning mellom de uavhengige variablene. Men selv om modellen har slike svakheter, gir den et bedre grunnlag for diskusjon om sammenhenger enn en ren ”benchmarking” ved at den er mer eksplisitt på årsaker og virkninger.

#### **4.4 Drivkrefter og forklaringsmodell**

Floridas grunntese er at kreative mennesker gir kraft til regional økonomisk vekst. Evnen til å skape nye meningsfulle former er nå den avgjørende kilden til forsprang i den regionaløkonomiske konkurransen. Det er altså ikke informasjonsøkonomien eller kunnskapsøkonomien som er avgjørende, men det at en makter å tiltrekke seg mange mennesker innenfor den kreative klassen - de som er i stand til å skape og fortsette å skape.

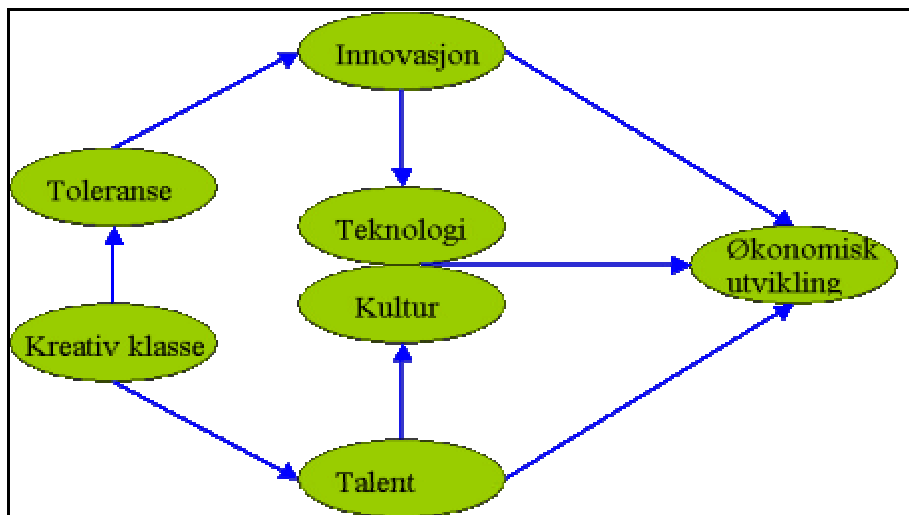
Tradisjonelle økonomiske teorier har vektlagt næringslivets rolle i regional utvikling, teoriene baserer seg på en bedriftsdreven utvikling der det å bygge klynger av industrier er veien å gå for å skape økonomisk vekst. Andre teorier vektlegger den sosiale kapitalen i en region, at vekst avhenger mye av at det er en stor andel arbeidstakere med høy utdanning i en region. Lave barrierer for tilflyttere og for nye bedrifter er viktig for å skape variasjon.

#### 4.4.1 3 T-er som forutsetning for regional vekst

Florida setter sammen tidligere teorier om så vel sosiale som næringsøkonomiske faktorer og mener at for at en region skal oppleve vekst må tre faktorer være på plass: Teknologibasen må være tilstrekkelig utbygd, arbeidsstokken må være talentfull og kulturen i regionen må være tolerant. Disse tre T-ene for økonomisk vekst jobber sammen, og steder der en bare har en eller to av disse har gjennom studier i USA vist seg å ikke makte å skape økonomisk vekst.

Konkurransen mellom regionene står om å tiltrekke seg den kreative klassen. Empiriske studier viser at regioner der toleransen er høy også tiltrekker seg kreative mennesker. Det er også her høyteknologiske bedrifter slår rot.

#### 4.4.2 Begrepsmodell



Figur 4.4-1: Modell for økonomisk utvikling i en region, etter Florida (2004)

#### 4.4.3 Drivkreftenes betydning

Toleranse er en viktig drivkraft for den kreative klassen og en forutsetning for disse yrkesgruppernes muligheter for å gjøre det de kan best og som de tjener til sitt livsopphold med; de utfører tankearbeid. Kreative yrker er avhengig av stadig tilstrømning av nye ideer, noe som lettest skjer i åpne, tolerante samfunn. Den kreative klassen vil derfor, for å utøve sine yrker, søke

mot steder som oppviser stor grad av toleranse overfor nye ideer. Et samfunns toleranseevne er den drivkraften som er minst påvirkbar politisk, og henger sammen med stedets tradisjoner og erfaringer med fremmede kulturer, ideologier og kunnskapssystemer. Etablerte varige nettverk og sterke sosiale bånd i en region kan svekke toleransen og gjøre det vanskelig for f.eks. innflyttere å slippe til i det lokale næringsmiljøet.

Selv om talent kan sies å være en medfødt evne til ett eller annet, kan talent utvikles. Dette skjer i stor grad i utdanningssystemet. I vår del av verden er det også slik at en stadig større andel av de sysselsatte arbeider i kreative yrker, noe som henger sammen med at de økonomiske fortrinnene ikke lenger ligger i naturressurser alene eller i billig arbeidskraft. De ligger i dag i det Paul Romer (1986) og andre kaller *ideenes økonomi* eller i det som mer generelt benevnes som kunnskapsøkonomi. Ideer og kunnskap kan gi opphav til *økende grensenytte* og dermed være vekstfremmende. Idéproduksjonen skjer gjerne i profesjoner som krever mye utdanning, her i modellen benevnt som talent. Andelen sysselsatte med høy utdanning kan derfor være et uttrykk for stedets talent.

Et steds innovasjonstakt avhenger altså av stedets toleransenivå av stedets åpenhet overfor å utvikle nye produkter, tjenester og prosesser, og av tilgang på talenter og god utdanningskapasitet på alle relevante nivåer. Men i tillegg legger Florida vekt på tilgangen til teknologi og evnen til å utvikle den.

Teknologi er en viktig kilde til endring av produksjonslivet. Det så vi også i figurene som beskriver sammensettingen av yrker over tid. Teknologien endrer arbeidsoppgavene i organisasjonene som tar den i bruk, og den endrer også forholdet mellom yrkesgrupper ved at behovet for arbeidskraft i de ulike yrkesgruppene endres. Teknologien øker generelt sett velferdsnivået ved at nye produkter tilbys og ved at kostnadene ved etablerte produksjonsmåter synker. Et sted som er teknologisk innovativt vil følgelig også være attraktivt ved at de vil etterspørre kreativ arbeidskraft.

#### 4.4.4 Datatilgang

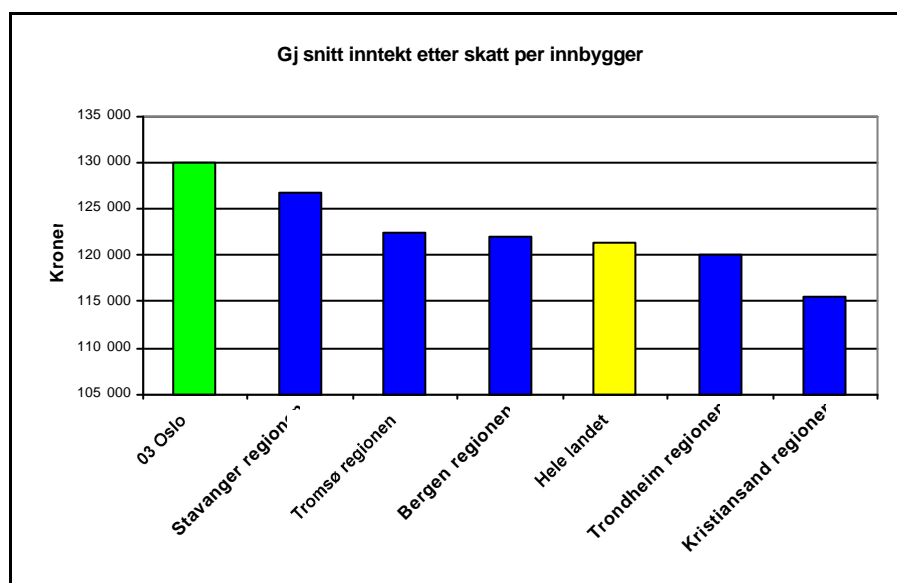
Hvilke data er tilgjengelige, og hva har vi brukt på de forskjellige uavhengige og avhengige variablene?

Den avhengige variabelen i modellen er økonomisk vekst. Det mest brukte mål er BNP per capita. Variablene forutsetter at man kan avgrense den territorielle enheten der verdiene skapes. Dette er lettest på nasjonalt nivå men i tillegg er det mulig å fordele verdiskapingen på fylkesnivå, noe som gjøres

av SSB hvert fjerde år (Fylkesfordelte nasjonalregnskap). På lavere nivå finnes det ikke slike data. Når vi her tar for oss bykommuner og byregioner, må vi derfor velge en annen indikator.

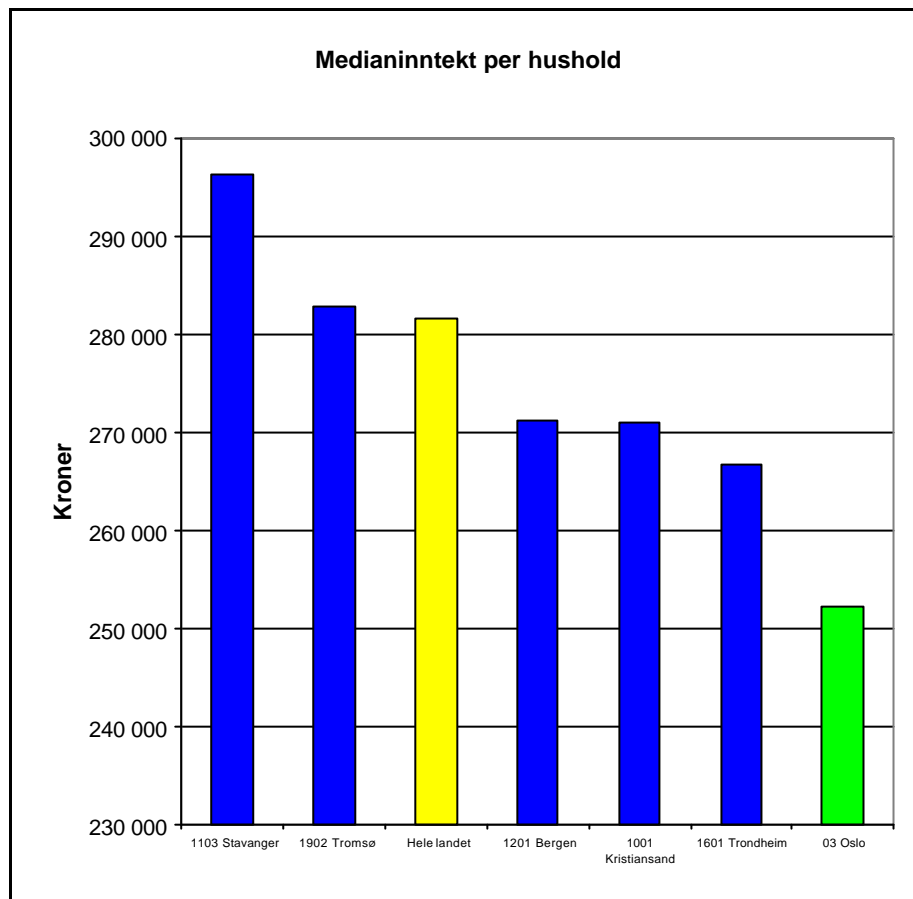
I en region som skaper økonomisk vekst, vil dette over tid gjenspeile seg i inntektsnivået for befolkningen. Siden bruttoprodukt ikke er tilgjengelig på kommunenivå velger vi å se på inntekter til personer og hushold. Vi har to mål på dette, enten *gjennomsnittsinntekt* eller *medianinntekt* etter skatt. Gjennomsnittlig inntekt sier lite om hvordan inntekten fordeler seg på ulike inntektsgrupper og er mindre egnet til å måle en region eller kommunes egenskaper. Medianinntekten sier derimot at halvparten av innbyggerne eller husholdene har inntekter under og halvparten har inntekter over medianinntekten. Medianinntekt gir derfor et bedre inntrykk av "kvaliteten" ved inntektene i kommunen eller regionen ved at den sier noe om fordelingen av inntektene. Vi har likevel valgt å ta med flere av disse målene i de følgende avsnittene.

#### 4.4.5 Velferdsnivå i storbyene



Figur 4.4-2: Gjennomsnittlig inntekt

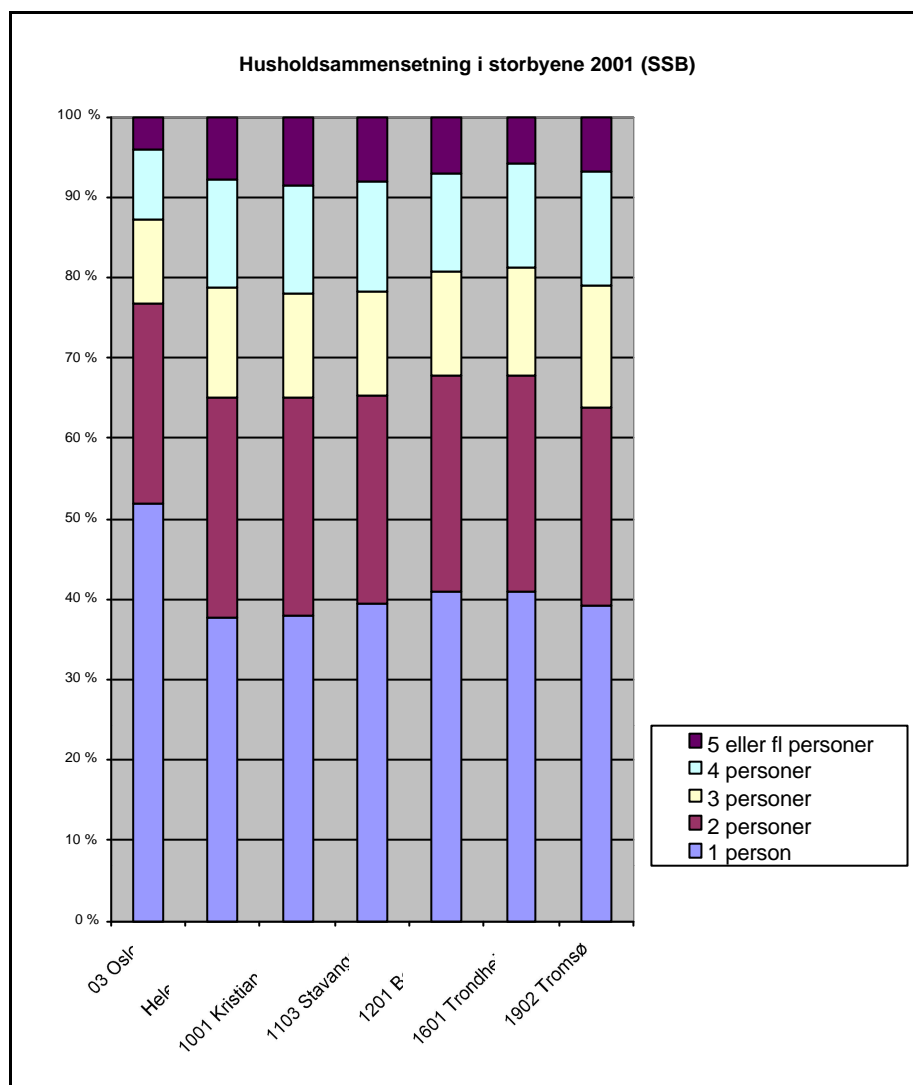




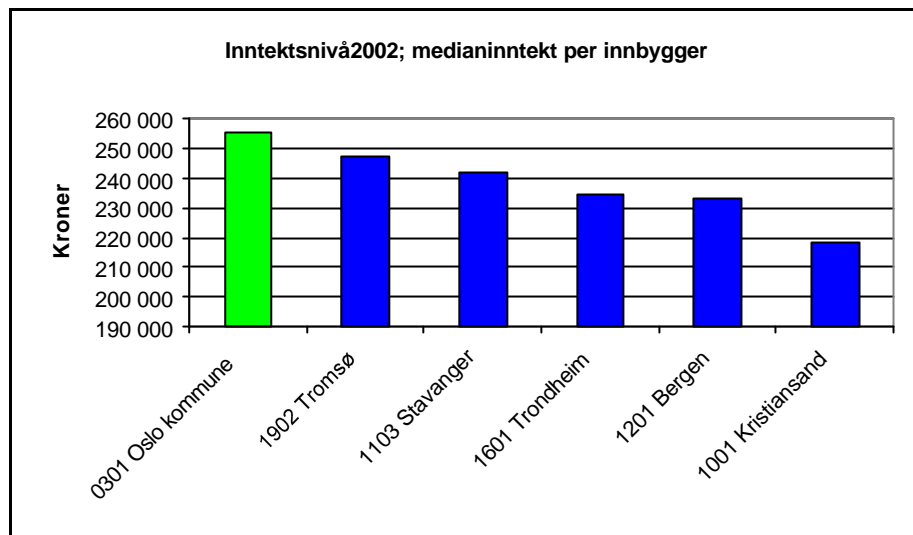
**Figur 4.4-3: Medianinntekt<sup>19</sup>**

Inntekt per hushold avhenger av husholdets sammensetning: Jo flere inntekter og høyere inntekt per sysselsatt i husholdet, jo høyere inntekt per hushold. I denne sammenhengen er det kun Oslo som skiller seg vesentlig ut med lav inntekt per hushold. Dette kan forklares med at Oslo har en vesentlig større andel hushold med én person (ca. 20 % flere).

<sup>19</sup> For medianinntekten er det ikke produsert statistikk for regioner, kun for kommuner, og vi har derfor ikke kunnet lage egne mål på medianinntekt for byregionene. Tallene kommer fra SSB Statistikkbanken, og refererer derfor kun til bykommunen i hver region.



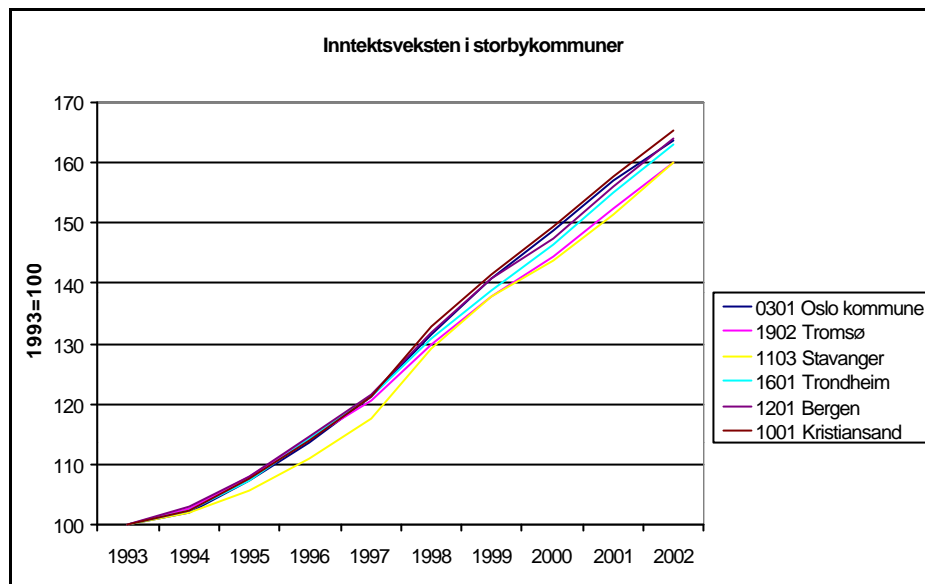
**Figur 4.4-4: Sammensetning av hushold**



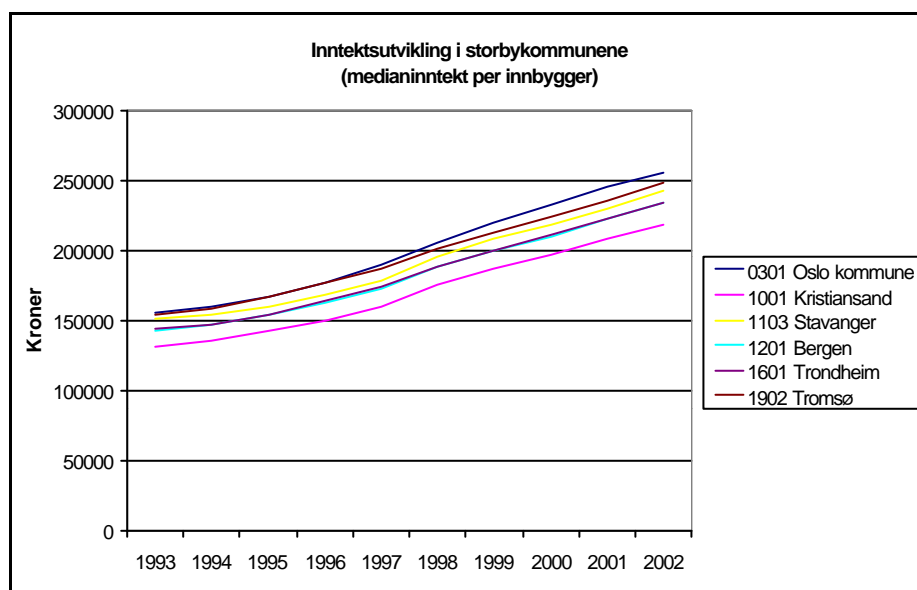
**Figur 4.4-5: Inntektsnivå2002**

Det mest overraskende ved inntektsnivået er det høye nivået i Tromsø kommune og det lave nivået i Kristiansand kommune. Tromsø har den høyeste medianinntekten utenfor Oslo. Også målt som gjennomsnittlig inntekt (etter skatt) ligger Tromsø høyt, men da etter Stavanger. Hovedforklaringen på dette er å finne i kjønns sammensetningen i arbeidsmarkedet og i høyt inntektsnivå for kvinner i Tromsø. Tromsø har en relativt høy andel offentlig sysselsatte, og mange kvinner finner sitt arbeid der. Andel kvinner sysselsatt er 73 % i Tromsø noe som er 6 prosentpoeng over landsgjennomsnittet og 10 prosentpoeng over Kristiansand, som har lavest kvinne deltakelse i arbeidslivet. Hvorvidt dette også gir høy inntekt per kvinne, gir ikke vårt tilgjengelige materiale svar på. Tromsø har klart høyest andel kvinner med høy utdanning (31,3 %), noe som skulle gi et høyere lønnsnivå. Det lave nivået for Kristiansand skyldes at kommunen demografisk avviker fra de andre byene med en mindre andel personer i de arbeidsdyktige aldersgrupper, lavest kvinne deltakelse i arbeidslivet og en noe høyere arbeidsledighet.

Utvikling over tid for hver bykommune viser stabil og jevn vekst. De innbyrdes posisjonene er stabile, men avstanden mellom byene øker til en viss grad.



Figur 4.4-6: Vekst i inntekt i storbyene



Figur 4.4-7: Utvikling i inntekt i storbyene

**Tabell 4.4-1: Medianinntekt per innbygger 1993-2002, SSB spesialutkjøring**

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Oslo	<b>156,1</b>	159,1	167,5	177,4	189,1	205,4	219,8	232,3	245,3	<b>255,4</b>
Tromsø	<b>154,6</b>	158,6	166,9	176,5	186,2	200,7	213,0	223,5	235,8	<b>247,3</b>
Stavanger	<b>151,3</b>	154,4	160,0	167,7	177,8	195,6	208,6	217,5	229,2	<b>242,2</b>
Trondheim	<b>143,9</b>	147,4	154,6	164,4	174,3	188,1	199,8	210,6	222,9	<b>234,4</b>
Bergen	<b>142,2</b>	146,6	153,6	162,9	172,9	187,6	200,2	209,8	221,8	<b>233,3</b>
Kristiansand	<b>131,9</b>	134,9	141,9	150,3	160,1	175,0	186,6	197,1	208,0	<b>218,2</b>

Tall oppgitt i 1000 kr

Forskjellene i vekst er sterkest etter 1997, og i dag er det Tromsø og Stavanger som har noe lavere vekst enn de andre.

**Tabell 4.4-2: Vekst i medianinntekt 1993 - 2002**

	2002 Inntektsnivå	1993-2002 Inntektsvekst
<b>1902 Tromsø</b>	247 300	92 700
<b>1103 Stavanger</b>	242 200	90 900
<b>1201 Bergen</b>	233 300	91 100
<b>1601 Trondheim</b>	234 400	90 500
<b>1001 Kristiansand</b>	218 200	86 300

Den innbyrdes rangeringen mellom kommunene er den samme over hele perioden, men forskjellene har økt noe. Mens forskjellen mellom høyeste og laveste medianinntekt var kr 24 200 i 1993, er den økt til kr 37 200 i 2002. Medianinntekten er 15 % lavere i Kristiansand, som ligger lavest, enn i Oslo, som ligger høyest. Etter 1997 har det imidlertid blitt en viss forskjell i inntektsveksten mellom kommunene ved at Kristiansand, men også Trondheim og Bergen, har en raskere vekst enn Stavanger og Tromsø

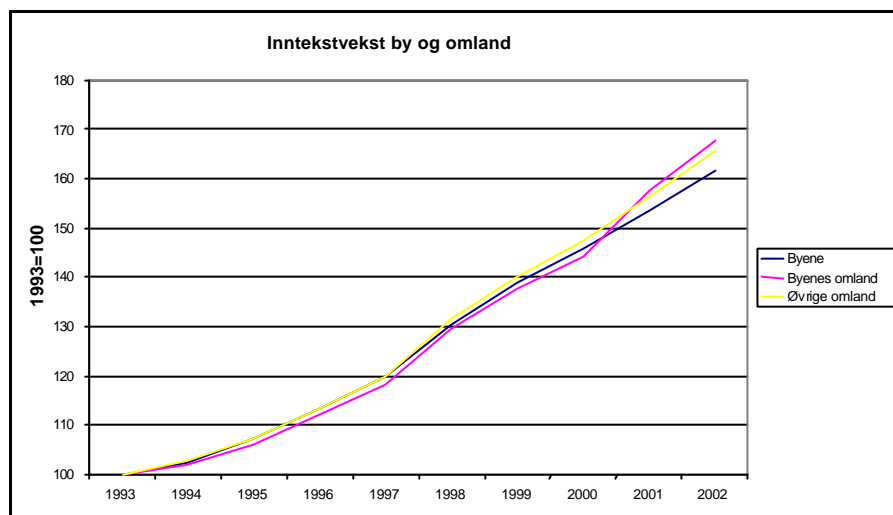
**Tabell 4.4-3: Fylkenes inntektsforskjeller**

	Fylket	Bykommunen
<b>Vest-Agder</b>	243	254
<b>Rogaland</b>	274	302
<b>Hordaland</b>	259	271
<b>Sør-Trøndelag</b>	245	261
<b>Troms</b>	238	262

(Bruttoinntekt per innbygger over 17 år i 1000 kr)

Når vi sammenligner bykommunene med inntektsnivået i fylkene, ligger alle byene på inntektsnivåer over gjennomsnittet for fylkene. Tar vi også hensyn til at bykommunenes inntekter er inkludert i fylkenes, vil tallene for fylket utenom byene våre være enda noe lavere. Det er altså et klart skille mellom bykommunene og fylket for øvrig når det gjelder inntektsnivå

Samler vi dette i en figur for inntektsvekst der vi skiller mellom bykommunene, byenes omland og fylkene for øvrig, får vi dette utviklingstrekket. Det viser at byene har en noe svakere veksttakt enn både omland og fylket for øvrig.



Figur 4.4-8: Inntektsvekst i by og omland

Tre konklusjoner:

Byenes størrelse påvirker inntektsnivået, men andre faktorer virker også inn, slik som kvinneandel av sysselsettingen, og aldersstruktur og yrkesdeltakelse.

Byene har større evne til høyere inntektsnivå enn øvrige kommuner, og veksten i bykommunenes inntektsnivå er relativt stabil over tid, men likevel noe lavere enn for de øvrige kommunene.

Spørsmålet blir da hva det er som forklarer byenes evne til økonomisk vekst (her gitt ved inntektsnivå) og hva som forklarer at omlandet og kommuner i fylkene for øvrig faktisk har høyere vekst gjennom de ti siste årene. Vi knyt-

tet oss her til Richard Floridas forklaringsmodell, der byenes vekst knyttes til teknologi, talent og toleranse, også kalt de tre T-er.

#### 4.4.6 Drivkreftene i byregionene

Vi skal i dette avsnittet ta for oss de tre T-ene og finne fram til indekser og mål for hvordan byregionen skårer på disse. Høy skår på disse skal da kunne antas å bidra til en stor andel kreativ klasse i byregionen. Det har vært vanskelig å finne data som kan brukes på omlandskommunene, så vi har her måttet avgrense oss til bykommunene. Vi vil derfor i dette avsnittet beskrive hvordan byregionene står i forhold til hverandre mht. disse indikatorene. I et senere avsnitt vil vi komme tilbake til forholdet mellom by og omland på de indikatorene der vi har fått data. Vi behandler hver drivkraft for seg; henholdsvis toleranse, teknologi og talent.

#### Toleranse

Florida bruker andelen homofile og bohemer som indikator på toleranse: Høy andel homofile og bohemer indikerer høy toleranse i en region, ikke fordi homofile og bohemer nødvendigvis er de mest kreative, men fordi medlemmer av den kreative klassen foretrekker steder som er varierte og åpne; mao. tolerante.

I Europa har vi ikke tall på antall homofile og bohemer, og Florida har derfor i studien av Europas kreative klasse brukt andre indikatorer på toleranse. Han har kartlagt holdninger, verdier og innstillingen til det å uttrykke seg selv gjennom to store surveyer i Europa.

Basert på beskrivelsen av hva som måles i disse to surveyene har vi i Norge lett oss frem til en undersøkelse blant 10 500 nordmenn der mange aspekter ved toleranse blir målt. Vi har plukket ut fem spørsmål vi har sammenlignet de fem byregionene på

#### *Åpenhet/nysgjerrighet*

1. Populærvitenskap/ forskning, interesse for å lese (meget interessert, litt interessert, litt uinteressert og meget uinteressert)

#### *Holdninger*

2. Det er spennende med fremmede kulturer i Norge (helt enig, litt enig, verken enig eller uenig, litt uenig og helt uenig)
3. Økt likestilling mellom kjønnene - grad av interesse (meget interessert, litt interessert, litt uinteressert og meget uinteressert)

*Moderne/sekulære verdier*

4. Jeg er mot selvbestemt abort (helt enig, litt enig, verken enig eller uenig, litt uenig og helt uenig)
5. Kirke/religion – grad av interesse (meget interessert, litt interessert, litt uinteressert og meget uinteressert)

På de tre første spørsmålene antar vi at en høy andel som er meget interessert/helt enig er en indikator på toleranse og variasjon i regionen. På de to siste spørsmålene antar vi at en lav andel interesserte eller enige er indikator på toleranse og åpenhet. De regionene som altså skårer høyt i forhold til forskning, andre kulturer og likestilling og tilsvarende lavt på kirke/religion og abort, antas å være attraktive for kreative mennesker.

**Tabell 4.4-4: Toleranse målt med interesse eller enighet**

Andel i den høyeste kategorien (meget interessert ev. helt enig)					
	Forskning	Andre kulturer	Kirke, religion	Abort	Likestilling
Tromsø	24,5	29,6	10,0	7,4	33,6
Trondheim	17,8	22,9	6,5	5,1	23,9
Bergen	24,5	19,7	14,1	12,8	24,4
Stavanger	19,9	17,5	14,7	18,4	19,0
Kristiansand	16,9	24,3	18,0	14,4	23,7

Som vi ser skårer Tromsø og Trondheim høyest på toleranse, mens Kristiansand og Stavanger kommer dårligst ut. Toleransen later til å synke når vi beveger oss fra nord til sør. Disse funnene vil bli satt sammen med de funnene vi har gjort innenfor våre mål på teknologi og talent.

*Usikkerhet*

Siden dette er en utvalgsundersøkelse er det feilmarginer rundt prosenttallene. Vi bør derfor strengt tatt kun forholde oss til at toleransen er forskjellig i de tilfeller der forskjellen mellom prosentene er større enn feilmarginen. Dette gjør bildet langt mer usikkert. Her er konfidensintervallene for de fem indeksene:



Tabell 4.4-5: Usikkerhet ved måling av toleranse

Andel i den høyeste kategorien (meget interessert ev. helt enig)					
Konfidensintervall (95 % sikkerhet)					
	Forskning	Andre kulturer	Kirke, religion	Abort	Likestilling
Tromsø	17-32	21,7-37,5	4,8-15,2	2,8-12	25,4-41,8
Trondheim	14,1 – 21,5	18,8 - 27	4,1 – 8,9	3 – 7,2	19,8 – 28
Bergen	18,1 – 24,9	16,4 - 23	11,2 - 17	10,1 – 15,5	20,9 – 27,9
Stavanger	16,2 – 23,6	14 - 21	11,4 - 18	14,8 - 22	15,4 – 22,6
Kristiansand	12,6 – 21,2	19,4 – 29,2	13,6 – 22,4	10,4 – 18,4	18,8 – 28,6

Det vi kan si om interessen for populærvitenskapelig forskning er dermed at den strengt tatt kan være like stor i alle byregionene (eksempelvis 20 % som ligger innenfor alle intervallene). Det samme kan sies om hvor spennende en synes det er med andre kulturer, som også statistisk sett *kan* ligge på 20 % i alle regionene. Når det gjelder interesse for kirke og religion så kan vi med 95 % sikkerhet si at Trondheim skårer lavere enn de andre regionene, med unntak av Tromsø. Usikkerheten med Tromsø tilsier at den kan ligge på samme nivå som Bergen, Stavanger og Kristiansand. Så her må vi altså si at Trondheim er mer tolerant målt med interessen for religion, mens de andre fire er mindre tolerante.

Når det gjelder forholdet til abort så ser vi at Stavanger med 95 % sikkerhet kan sies å være mindre tolerant enn Tromsø og Trondheim. Tromsø går nesten klar av Bergen og Kristiansand også men må strengt tatt sies å ligge i samme intervall som disse. Trondheim er mer tolerant enn Bergen, Stavanger og Kristiansand målt med holdningen til abort. Det vi kan konkludere med er at Trondheim er mer tolerant enn Bergen, Stavanger og Kristiansand og at Stavanger er mindre tolerant enn Tromsø og Trondheim.

På holdningen til likestilling er det eneste sikre vi kan si at Stavanger er mindre tolerant enn Tromsø. Men vi kan ikke si med sikkerhet at Stavanger er minst tolerant og at Tromsø er mest tolerant.

Med alle disse forbeholdene mener vi det er riktig å se på mønsteret i alle de fem indeksene under ett, og da må man kunne si at Trondheim og Tromsø hele tiden er best når det gjelder toleranse, selv om usikkerheten åpner for at det kan være andre regioner som er bedre på enkeltindekser. Ellers går Stavanger igjen som lite tolerant på de fleste indekser, ofte sammen med Kristiansand. Om Stavanger skal plasseres alene på den dårligste skåren eller følges av Kristiansand er vi litt usikre på Bergen er verken best eller dårligst på

noen av de fem indeksene, og vi tar derfor sjansen på å plassere Bergen midt imellom.

Rangeringen skulle ut fra dette bli: Trondheim og Tromsø (5), Bergen (3), Stavanger og Kristiansand (1). Trondheim kunne eventuelt vært alene på 5, med Tromsø på 4, og Stavanger alene på 1, med Kristiansand på 2.

### Innovasjon

Under teknologi som drivkraft, har vi talt opp antall patenter per 10 000 innbyggere, noe som er ment å si noe om innovasjonsgraden i hver region. Vi bygger her på Rogalandforsknings studie (2004/178). For de siste årene har Tromsø i snitt levert mindre enn to patentsøknader per 10.000 innbyggere, Bergen og Trondheim 2-3 søknader, Kristiansand 3 søknader, Oslo 4-5 søknader mens Stavanger har levert 5,5 – 7 søknader per 10.000 innbyggere.

### Talent

Dette målet ser på den humane kapitalen i regionen. Vi har laget talentindeksen ved å se på andelen mennesker med høyere utdanning på høyskole eller universitet.

**Tabell 4.4-6: Andelen med høyere utdanning i storbyregionene**

Andel høy utdanning					
	Kristiansand	Stavanger	Bergen	Trondheim	Tromsø
1990	16,4	16,6	18,8	17,9	19,7
2000	20,3	22,3	23,8	24,5	27,3

Tromsøregionen kommer best ut når det gjelder andelen med høyere utdanning, mens den eneste byen uten universitet (Kristiansand) havner nederst på denne listen.

#### 4.4.7 Rangering av drivkreftene

Med bare fem regioner å sammenligne blir det vanskelig å være klare på hva materialet sier totalt sett. Florida har jo med mange flere regioner, og rangeringen mellom dem blir ikke så utslagsgivende som for oss. Han kan eksempelvis si at 15 av de 20 beste på teknologi også er blant de 20 beste på kreativitet osv. Om to regioner da bytter plass i rangeringen hans så gjør ikke det så stort utslag i forhold til trenden i det omfattende materialet hans.

Vi vet ikke om det er riktig å rangere alle fem byregionene i vårt prosjekt. Vi har eksempelvis noe "gamle" tall på kreativitet, slik at noen kanskje 'byter plass' etter 1990 (f.eks. Trondheim opp et hakk og dermed blant de tre beste på samtlige indekser). På teknologi er det også uklart akkurat hvordan rangeringen er, og for toleranse kan de to beste og de to dårligste bytte om hverandre litt avhengig av hva en vektlegger. Det eneste entydige er vel egentlig talent.

Vi har rangert de fem norske byregionene langs dimensjonene toleranse, talent, kreativitet og innovasjon. Tabellen ser slik ut:

**Tabell 4.4-7: Rangering av byregionene på drivkrefter<sup>20</sup>**

	<b>Toleranse</b>	<b>Innovasjon</b>	<b>Talent</b>	<b>Kreativitet</b>
1	Trondheim	Stavanger	Tromsø	Stavanger
2	Tromsø	Kristiansand	Trondheim	Tromsø
3	Bergen	Trondheim	Bergen	Trondheim
4	Stavanger	Bergen	Stavanger	Bergen
5	Kristiansand	Tromsø	Kristiansand	Kristiansand

Både fordi en slik fremstilling ikke får frem hvor stor forskjellen er mellom byene på hver dimensjon, og fordi vi ikke her får frem hvor viktige dimensjonene er i forhold til hverandre, regnet vi om verdiene til de indikatorene som er brukt i studien: *Europe in the creative age*. (Richard Florida og Irene Tinagli (2004)). I denne studien er det laget indikatorer og regnet ut verdier for landene i Europa, og deretter er disse rangert fra verdien 1 til verdien 15, dog slik at avstanden mellom rangeringene er ivaretatt. Dette er gjort for å kunne sammenligne verdiene på tvers av dimensjonene. Det landet som skårer best på en indikator har alltid verdien 15 og den med lavest skåre har verdien 1.

Vi fant de samme indikatorene som i Europa-studien for tre av disse drivkreftene (talent, innovasjon og kreativitet (med de forbehold for årstall som er indikert over)). For målet på kreativitet har vi brukt veksttaket for hver klasse nasjonalt for å beregne en estimert fordeling mellom klassene i hver region. Tallene forutsetter altså at utviklingen i regionene ikke avviker fra landsgjennomsnittet. For talent er det i Europa-studien også brukt spørreundersøkelser, men disse er ikke direkte sammenlignbare med den TNSGallup har laget i Norge og som vi baserte oss på For nyansene i rangeringer på to-

<sup>20</sup> Se fotnote 21.

leranse ber vi derfor om at leseren ser til diskusjonen om usikkerhet i avsnittet om toleranse.

I tabellen under viser vi hvordan de norske byregionene plasserer seg i forhold til de europeiske landene på tre av de fire dimensjonene:

**Tabell 4.4-8: Kreativitet, talent og innovasjon i Europa<sup>21</sup>**

	Kreativitet			Talent			Innovasjon		
		Andel kreativ klasse	Creative class index		Andel høy utd.	Human capital index		Patent-søknad pr. mill.	Innovasjon index
1	Norge	31,6	15,78	USA	26,9	15,00	USA	312,0	15,00
2	USA	30,1	15,00	Nederland	24,5	13,65	Sverige	196,0	9,33
3	Belgia	30,0	14,95	UK	15,6	8,68	Tyskland	132,0	6,33
4	Nederland	29,5	14,73	Spania	14,1	7,89	Finland	129,0	6,14
5	Finland	28,6	14,27	Tyskland	14,1	7,89	Danmark	93,0	4,48
6	UK	26,7	13,33	Finland	12,9	7,22	Nederland	92,0	4,43
7	Irland	26,0	12,97	Sverige	12,7	7,11	Belgia	87,4	4,19
8	Hellas	22,1	11,01	Belgia	11,9	6,65	Østerrike	76,6	3,67
9	Sverige	21,2	10,56	Hellas	11,4	6,37	UK	71,6	3,43
10	Danmark	21,1	10,50	Irland	10,7	5,98	Frankrike	68,6	3,29
11	Spania	19,5	9,71	Frankrike	10,6	5,92	Irland	42,8	2,05
12	Tyskland	18,2	9,06	Italia	8,8	4,91	Italia	31,7	1,52
13	Østerrike	16,9	8,43	Portugal	6,6	3,67	Spania	7,9	0,38
14	Italia	13,2	6,58	Østerrike	6,3	3,50	Hellas	2,1	0,10
15	Portugal	13,1	6,55	Danmark	5,5	3,05	Portugal	1,0	0,05

Da landene som helhet gjennomgående har lavere skår på slike indikatorer enn landenes egne byregioner, kan vi ikke direkte sammenligne med norske byregioner. Norske byregioner skårer høyere enn landsgjennomsnittet. På følgende tabell er derfor ikke direkte sammenlignbar med neste tabell, men gi likevel en pekepinn på kreativitet, talent og innovasjon i norske byregioner.

<sup>21</sup> *Innovasjon*: antall søknader er gjennomsnitt mellom 2000 og 2003 i Norge, og for 2001 i Europa. *Talent*: andel høy utdanning er for 1998 i Europa og 2000 for Norge. *Kreativitet*: kreativ klasse er for 1990 i regioner i Norge. Det er gjort en fremskrivning til 2003 nivå

ner sett i et internasjonalt perspektiv. Vi har brukt USA = indeks verdi 15 som referanse for de norske indeksene.

**Tabell 4.4-9: Kreativitet, talent og innovasjon i norske byregioner<sup>22</sup>**

	Kreativitet			Talent			Innovasjon		
		Andel kreativ klasse	Creative class index		Andel høy utd.	Human capital index		Patent-søknad pr mill.	Innovation index
1	Stavanger	35,3	17,62	Tromsø	27,3	15,24	Stavanger	605	28,99
2	Tromsø	34,8	17,37	Trondheim	24,5	13,67	Kristiansand	310	14,86
3	Trondheim	34,1	17,02	Bergen	23,8	13,28	Trondheim	280	13,42
4	Bergen	33,5	16,69	Stavanger	22,3	12,45	Bergen	250	11,98
5	Kristiansand	31,1	15,52	Kristiansand	20,3	11,33	Tromsø	170	8,15

Norske byregioner skårer høyt på de fleste indeksene. Sammenhengen mellom indeksene er noe utydelig da f.eks. Tromsø skårer høyt på kreativitet og talent, men lavest på innovasjon. Kristiansand skårer på sin side lavt på kreativitet og talent, men høyt på innovasjon. Vi skal se på hver byregion i det følgende.

## 4.5 Analyse av byregionene

Vi skal nå sammenfatte drivkreftene og sette disse i sammenheng med størrelsen på den kreative klassen og med regionens økonomiske yteevne eller output. Til det bruker vi de indikatorene vi har kommet fram til i forrige avsnitt. Det er disse verdiene vi gjengir i modellene i neste underkapittel. Når det gjelder toleranse har vi brukt rangeringene vi presenterte tidligere og regnet disse om til en skala fra 1 til 15. Det samme er gjort for økonomisk vekst.

Som det vil framgå finner vi ingen enkle og tydelige sammenhenger. Alle byene kommer godt ut av det på indeksene, slik at vi neppe kan si at byene skiller seg fra hverandre i vesentlig grad. På enkelte indekser er det likevel merkbare forskjeller. På den annen side er det regionale output høyt for alle byene, her målt ut fra medianinntekt for bykommunen. Vi får omtrent samme verdi på den avhengige variabelen for alle byene, men større forskjeller

<sup>22</sup> Se fotnote 21

på de uavhengige variablene (de variablene som skal forklare den avhengige variabelen). Det vil si at drivkreftene vi har analysert ikke direkte forklarer det de hevdes å kunne forklare. Tromsø som kommer best ut på output med høyest indeks for inntektsnivå, skårer gjennomgående svakere enn de andre byene på drivkraftindeksene - de tre T-er - men har likevel en høy andel sysselsatte i kreative yrker. Siden modellen vi bruker best kan karakteriseres som en begrepsmodell, velger vi å holde på de sammenhenger og argumenter som modellen gir, og innfører heller tilleggsforklaringer der empirien ikke samsvarer så godt med modellen.

#### 4.5.1 Virkninger av innovasjon og teknologi

Byen hevdes ofte å være lokaliseringssted for innovative virksomheter og de institusjoner som inngår i et regionalt innovasjonssystem (forskningsparker, universitet og høyskoler med mer). En av byens viktige roller er å utvikle høyteknologiske virksomheter. Siden vi ikke finner noen klar sammenheng mellom innovasjon og økonomisk utvikling direkte, skal vi forsøke å finne ut mer om teknologikomponenten i modellen. Det vi ønske å finne ut, er om vi kan si noe om hvordan innovasjon virker inn på hva slags type teknologi som inngår i byenes virksomheter. Vi vil ut fra modellen forvente at høyt nivå på kreativitet og innovasjon materialiserer seg i produksjonsvirksomheter med relativt høyt teknologiinnhold.

Når det gjelder drivkraften teknologi, er næringsstrukturen i Norge slik at vi sammenlignet med andre land kommer svakt ut på teknologi. Vi lever i mindre grad av salg av teknologi enn bruk av teknologi til å utnytte rike naturressurser. De teknologibaserte næringene er neppe svakere på høyteknologi enn tilsvarende næringer i andre land, men vi har få næringer i høyteknologisektoren. Dette påvirker også våre data, og byene får følgelig heller ikke noen høy skåre på teknologiindeksene vi bruker. Vi har derfor valgt å "filtrere" teknologiindeksen gjennom hvilke andeler de ulike byene har av industrier på ulike teknologiske nivåer. Det er gjort på følgende måte:

Blant de femti bransjene med høyest lokaliseringskoeffisient (de næringene som i størst grad eksporterer varer og tjenester ut av byregionen), har vi tatt med de teknologibaserte produksjonsvirksomhetene og gruppert de etter teknologisk nivå Lavteknologisk, medium lavteknologisk, medium høyteknologisk og høyteknologisk virksomhet. For hver av byene har vi fordelt de sysselsatte i disse næringene etter teknologisk nivå. Dermed får vi et bedre grep på teknologikomponenten i byenes utvikling enn det de mer makroøkonomiske indeksene gir rom for. Siden vi bruker vareproduserende næringer med høy lokaliseringskoeffisient som basis, får vi fram byenes rolle på det

teknologiske området i en nasjonal sammenheng. Vi bruker den modellen vi presenterte på side 82.

#### 4.5.2 Byenes regionale rolle

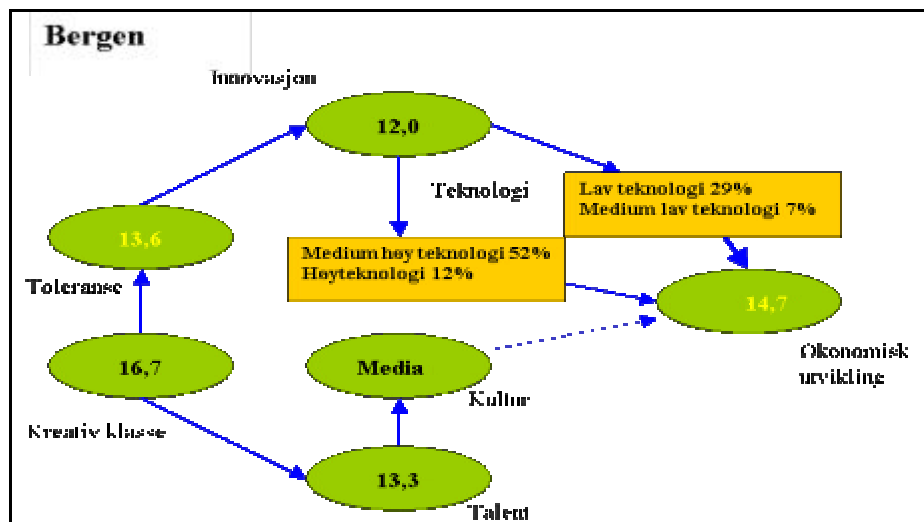
I tillegg har vi for hver byregion tatt med en figur som viser hvordan byregionene skårer på grupper av næringer. Vi har tatt for oss alle næringer i privat sektor og aggregert disse ut fra sysselsetting på 2-siffer NACE. Disse aggregerte tallene for sysselsatte er igjen gruppert i klasser av næringer. Inndelingen i næringsgrupper gjenspeiler graden av kunnskapsintensitet for hver gruppe. Vi følger her et standardoppsett for næringsinndeling fra OECD for kunnskapsintensitet i næringer. Hver byregion (by- og omlandskommuner) er sammenlignet med resten av fylket, eller med begge fylkene i Trondheim og Kristiansands tilfelle. Indeksen har vi kalt byfaktor. Denne framkommer ved å dividere andelen sysselsatte i en næringsgruppe i byregionen med andelen sysselsatte i samme næringsgruppe for fylket for øvrig. Er indeksen over 100, er næringen overrepresentert i byregionen. Er indeksen under 100, er denne næringen overrepresentert i fylket for øvrig. Vi har dermed en indeks som sier oss hvilke næringsgrupper etter kunnskapsintensitet som skiller byregionene fra resten av sine respektive fylker. Disse figurene (byfaktor) er presentert sammen med modellen for hver by. Næringsinndelingen er som følger:

I	Primær	01 – 14
II	Bygg- og anlegg	40, 41, og 45
III	Lavteknologi	15 – 23, 25 - 28, 36 - 27
IV	Høytteknologi	24, 29, 30, 31, 32, 33, 34 og 35
V	KIS	61, 62, 64, 70 – 74
VI	KIF	65, 66, 67
VII	LKI	50 – 52, 55, 60, 63, 75, 80, 85, 90 – 93, 95 og 99

KIS = Kunnskapsintensiv service

KIF = Kunnskapsintensive finanstjenester

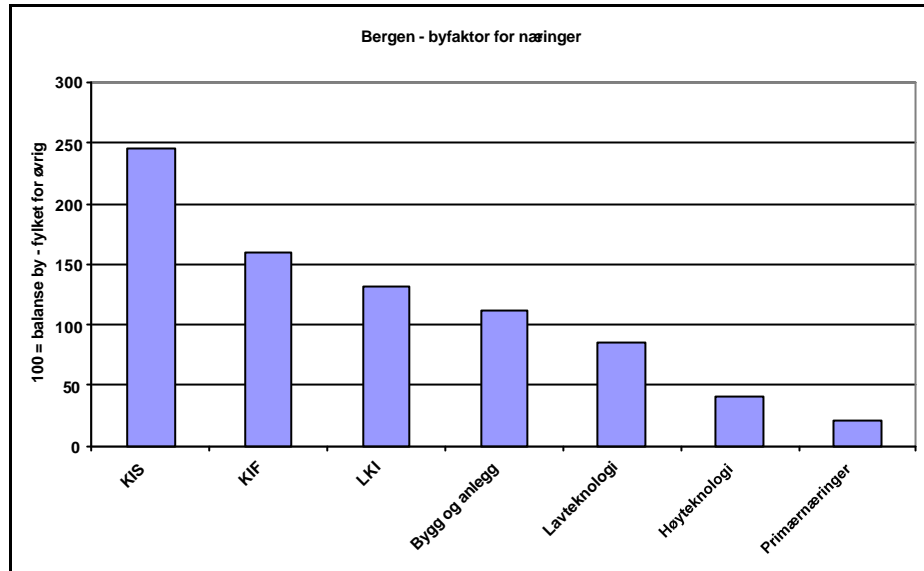
LKI= Lite kunnskapsintensive tjenester



Figur 4.5-1: Økonomisk modell for Bergen

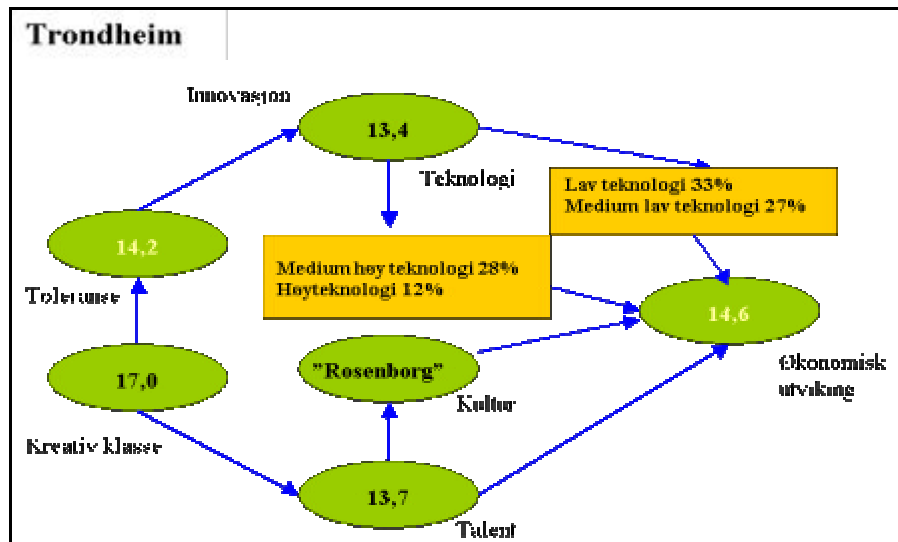
Følger vi ”pilene” fra kreativ klasse ser vi at indikatoren for toleranse er noe svakere. Dette omsettes igjen i en relativt lav skåre i indeksen for innovasjon. Dette leder likevel til en solid teknologisk næringsplattform med 64 % samlet i høy og medium høyteknologisk industri. På den annen side (som neste figur viser), er andelen teknologisk industri lavere for Bergensregionen enn for Hordaland for ørig.





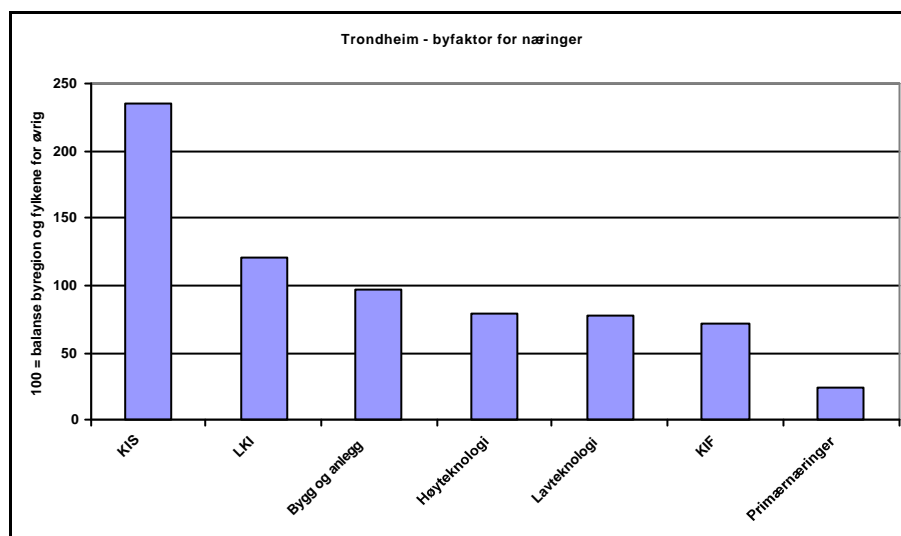
Figur 4.5-2: Byfaktor for næringer. Bergen

Næringene som dominerer i Bergensregionen er først og fremst kunnskapsintensive tjenester og finans, samt lavkunnskapstjenester.



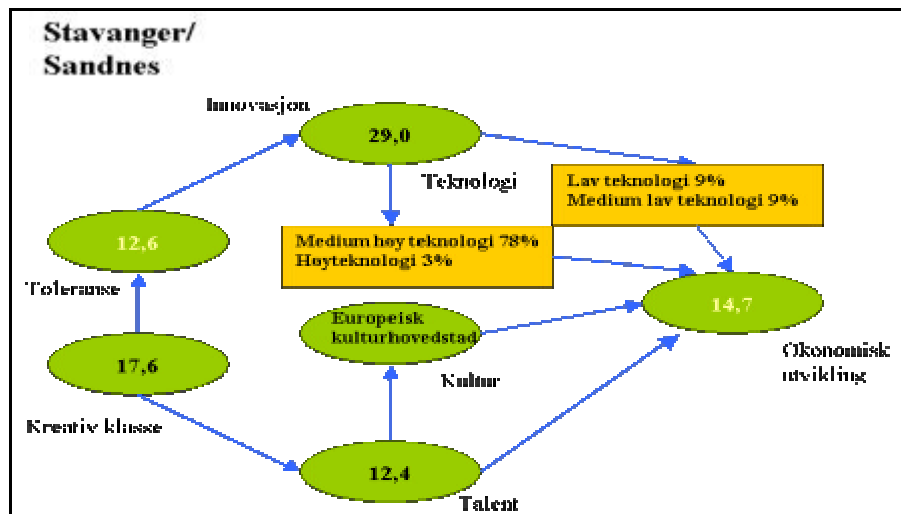
Figur 4.5-3: Økonomisk modell for Trondheim

Stor andel kreativ klasse samsvarer med høy toleranse, men gir ikke umiddelbart høy skåre på innovasjonsindeksen. Innovasjonsaktivitetene gir heller ikke utslag i stor andel høy og medium høy teknologisk industri (i alt 40 %). Som for Bergen, finner vi mer av slik industri i omlandet (fylkene for øvrig).



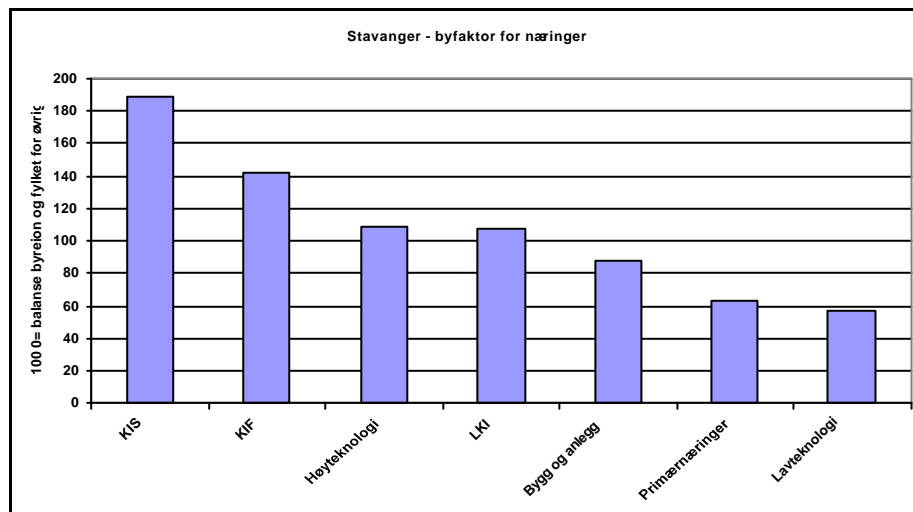
Figur 4.5-4: Byfaktor for næringer. Trondheim

Trondheims byprofil kjennetegnes næringsmessig kun av kunnskapsintensive tjenester, selv om kunnskapsintensive finanstjenester er større i omlandet.



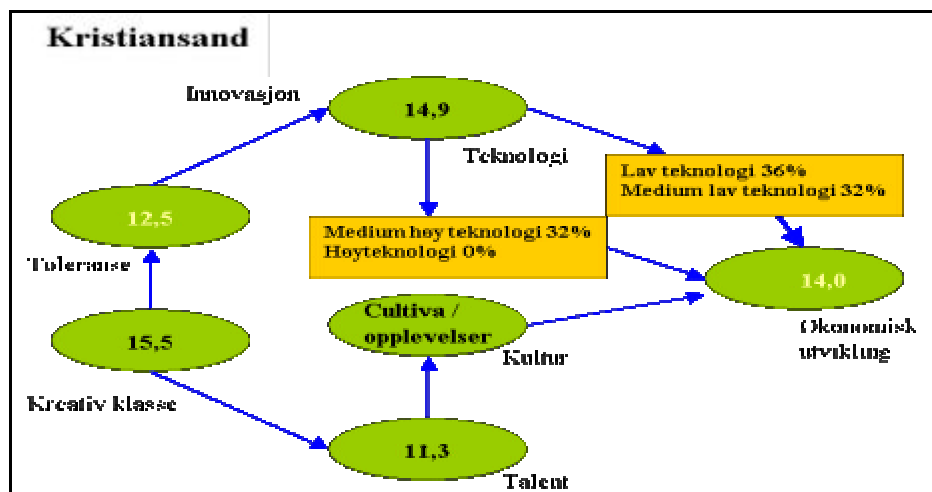
Figur 4.5-5: Økonomisk modell for Stavanger/ Sandnes

Stavanger har den høyeste andelen i kreative klasser, til tross for lav skåre på toleranseindeksen. Likevel er innovasjonsindeksen svært høy og dette gir utslag i en teknologisektor der høye og medium høye teknologiske virksomheter dominerer (81 %). Dette er også den eneste byregionen der byen har en overvekt av høyteknologiske næringer i forhold til fylket for øvrig.



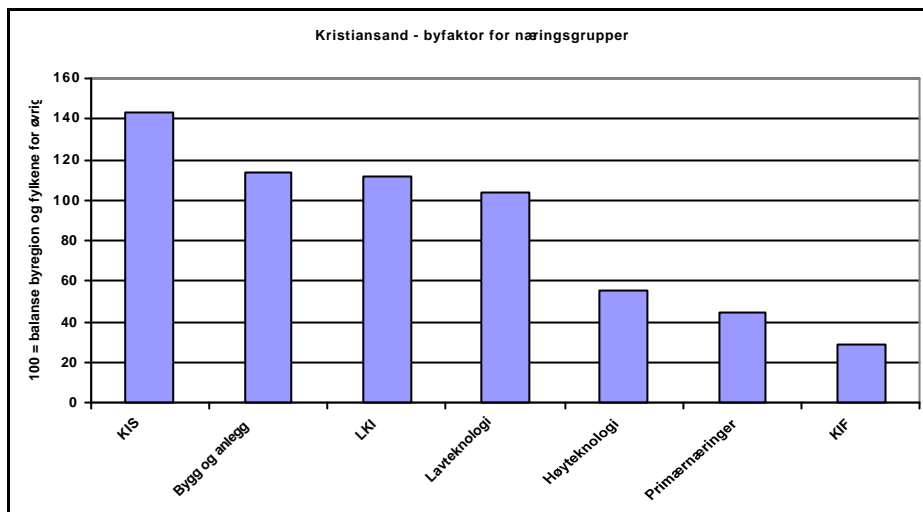
Figur 4.5-6: Byfaktor for næringer. Stavanger/ Sandnes

Stavangerregionen synes også å være den mest ”komplette” byregionen, der kunnskapsintensiv tjenesteyting, finans, høyteknologi samt andre mer lav-kunnskapstjenester er samlet i byregionen.



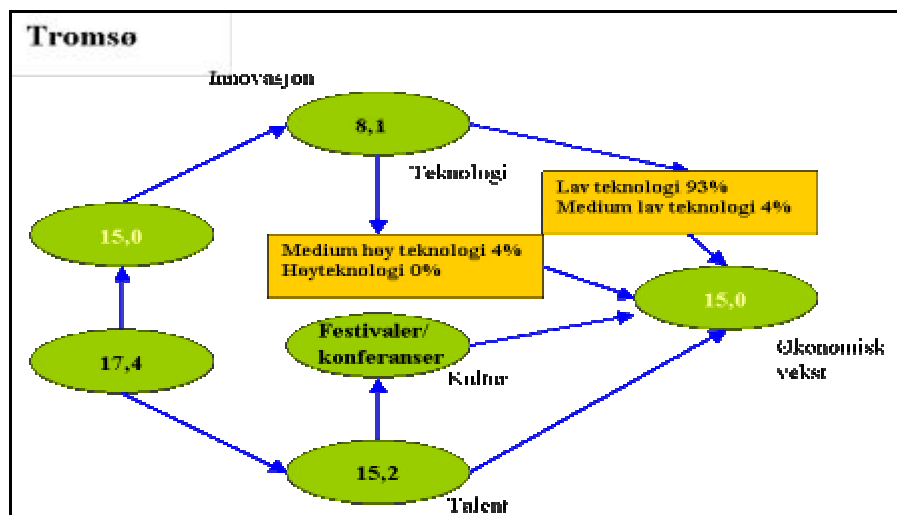
Figur 4.5-7: Økonomisk modell for Kristiansand

Selv om avstanden til de øvrige byregionene er liten, har Kristiansand den laveste andelen i den kreative klassen. Toleranseindeksen gir lav skåre, men likevel relativt høy innovasjonsindeks. Innovasjonene omsettes jevnt på tre av teknologinivåene, men høyteknologi er fraværende. Dette siste kan kanskje forklares ut fra fraværet av et teknologisk utdanningsmiljø



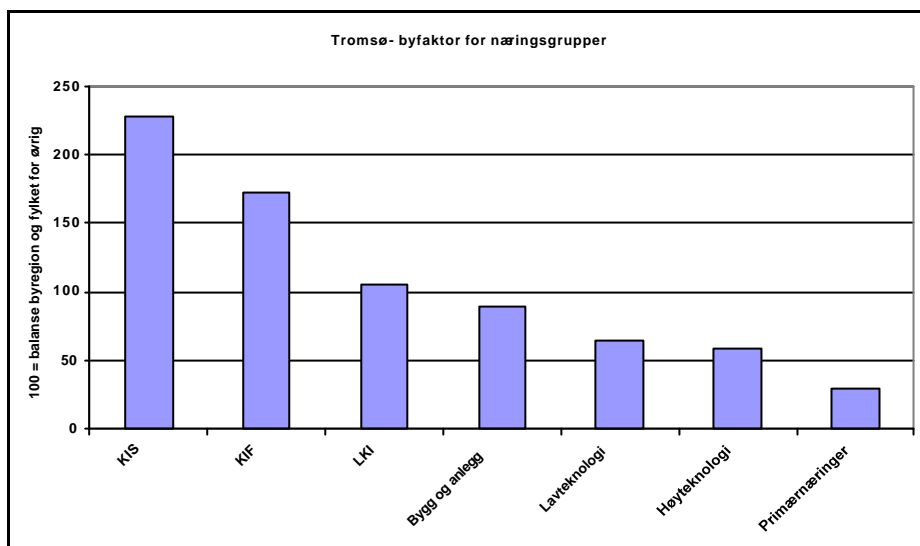
Figur 4.5-8: Byfaktor for næringer. Kristiansand

Kristiansandsregionen skiller seg i svært liten grad ut fra Aust- og Vest-Agder for øvrig. En viss overvekt av kunnskapsintensive tjenester finnes, men i langt mindre grad enn for de andre byregionene.



Figur 4.5-9: Økonomisk modell for Tromsø

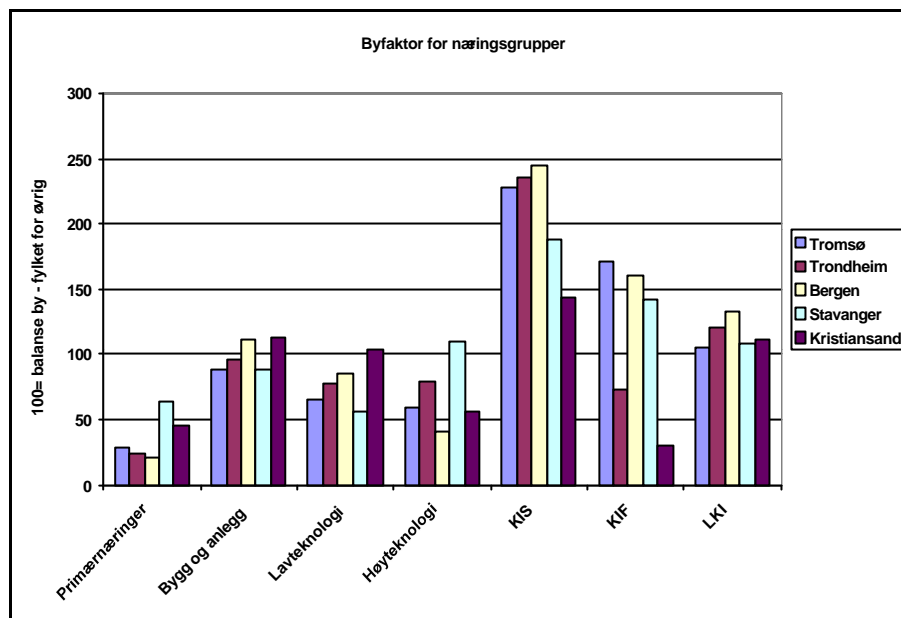
Tromsøer i den noe paradoksale situasjon at byen har høy skåre på alle sentrale indikatorer, unntatt for innovasjon og teknologi. Den lave innovasjonsaktiviteten medfører at teknologisk industri ligger i lav til medium lav teknologi (97 %) og med kun lite innslag av høyt teknologisk industri.



Figur 4.5-10: Byfaktor for næringer. Tromsø

Byregionen er klart definert som leverandør av kunnskapsintensive tjenester og finanstjenester.

Sammenligner vi byregionene med hverandre, får vi følgende figur:



Figur 4.5-11: Byfaktor for næringer. Byregionene samlet

Byregionene kjennetegnes alle av å være sentre for kunnskapsintensive tjenester, Bergen, Trondheim og Tromsø i noe større grad enn Stavanger og Kristiansand. Alle er også svakt overrepresentert når det gjelder tjenester på lavt kunnskapsnivå men her er det små forskjeller mellom byregionene.

Når det gjelder kunnskapsintensive finanstjenester, er det bare Tromsø, Bergen og Stavanger som kan sies å være finansielle sentre for sine omland (fylker).

Det er også stor forskjell mellom byene når det gjelder høytteknologi. Her er det bare Trondheim som har et høyere nivå enn omlandet (fylkene). For lavteknologisk industri, er det bare i Kristiansand denne gruppen har en viss overvekt i byregionen.

## 4.6 Næringsmessig samspill mellom by og omland

Det finnes ingen systematiske studier av norske byregioner som gir oss en god forståelse av hvilke roller byene spiller i den regionale og nasjonale økonomien, og av samspillet mellom byenes aktiviteter og aktiviteter i deres omland. Det er dette vi skal forsøke å si noe mer om i dette kapitlet. Vi vil studere pendlingen mellom byen og omlandet for å si noe om samspillet. Vi vil også se på utviklingen i inntektsnivået, utdanningsnivået og næringsstrukturen på en slik måte at vi får frem hvordan byene og omlandene utvikler seg forskjellig og er forskjellige. Disse observasjonene vil bli brukt til å resonnerer rundt mulige samspill mellom byene og deres omland.

### 4.6.1 Pendling

En åpenbar sammenheng mellom næringslivet i byene og deres omland er pendling fra omlandet til byen. På denne måten fungerer byene utvilsomt som motorer for sine omland, ved at de representerer et viktig, ofte det viktigste, arbeidsmarkedet for omlandene. I tabellen nedenfor har vi tatt med de kommunene i storbyenes omland som har en pendling ut av kommunen og inn til senterkommunen på over halvparten av arbeidsstokken i omlandskommunen. Som vi ser er det alt fra fire til ti kommuner i byenes omland der mer enn halvparten av arbeidstakerne har sin arbeidsplass i senterkommunen<sup>23</sup>:

---

<sup>23</sup> Tallene er fra 2003



**Tabell 4.6-1: De største pendlerkommunene inn til storbyene**

BERGEN		TRONDHEIM		STAVANGER/SANDNES	
Askøy	82 %	Klæbu	87 %	Sola	81 %
Osterøy	80 %	Malvik	80 %	Randaberg	76 %
Fjell	79 %	Melhus	78 %	Gjesdal	69 %
Os	78 %	Skaun	67 %	Kvitsøy	66 %
Samnanger	63 %	Stjørdal	57 %	Rennesøy	64 %
Vaksdal	60 %	Rissa	55 %	Strand	54 %
Øygarden	56 %	Midtre Gauldal	54 %	Klepp	52 %
Meland	55 %	Selbu	52 %		
Lindås	54 %	Orkdal	51 %		
Sund	52 %				
TROMSØ		KRISTIANSAND			
Karlsøy	81 %	Vennesla	79 %		
Lyngen	58 %	Søgne	71 %		
Balsfjord	57 %	Songdalen	71 %		
Kåfjord	50 %	Lillesand	51 %		

På den annen side er det også slik at bykommunene er avhengige av om-landskommunene for tilførsel av arbeidskraft<sup>24</sup>:

**Tabell 4.6-2: Innpendlingsprosent inn til storbyene**

	Tromsø	Trondheim	Bergen	Stavanger/ Sandnes	Kristian- sand
Innbyggere	61 182	152 699	235 423	166 736	74 590
Sysselsatte	35 693	91 804	134 411	91 590	41 264
Sysselsettings-%	58 %	60 %	57 %	55 %	55 %
Innpendling	5 130	23 164	29 588	23 490	11 292
<b>Innpendlings-%</b>	<b>14 %</b>	<b>25 %</b>	<b>22 %</b>	<b>26 %</b>	<b>27 %</b>
Arbeidstakere	33 320	77 502	118 044	84 653	35 661
Arbeidstaker-%	54 %	51 %	50 %	51 %	48 %
Utpendling	2 757	8 862	13 221	16 553	5 689
Utpendlings-%	8 %	11 %	11 %	20 %	16 %

Den gule linjen viser hvor stor andel av de som er sysselsatt i bykommunen som ikke er bosatt i byen; med andre ord er dette andelen av arbeidsmarke-

<sup>24</sup> Tallene er fra 2003.

det i byen som er avhengig av omlandet for rekruttering av arbeidskraft. Som vi ser er det Tromsø som er mest "selvforsynt" med arbeidskraft, bare 14 % av de sysselsatte er bosatt utenfor kommunen, mens Kristiansand henter mer enn hver fjerde sysselsatte fra områder utenfor kommunegrensene.

#### 4.6.2 Forskjeller mellom by og omland

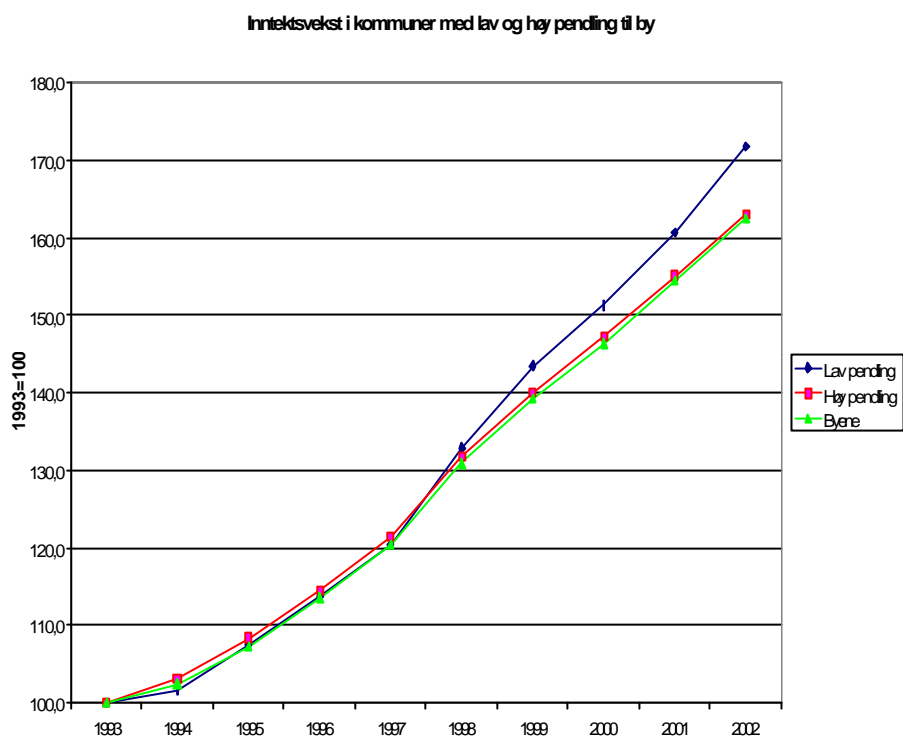
Byene ser annerledes ut enn omlandet nesten uansett hvilke forhold en ser på:

1. Inntektsnivået er høyere i byene enn i omlandene,
2. Utdanningsnivået er høyere. Alle byene ligger rundt 25 % andel med høyere utdanning, med Trondheim høyest og Kristiansand og Stavanger/Sandnes la vest
3. Næringslivet er mer "moderne" i form av andel ansatte i de næringene som vokser mest på landsbasis.
4. Holdningene er også mer liberale (tolerante overfor annerledeshet) i byene enn i omlandet. For det sistnevnte ser vi at når det gjelder holdningen til fremmede kulturer, selvbestemt abort og likestilling mellom kjønnene så er det stor nok forskjell mellom byene og deres omland til at vi kan si at det er signifikant mer liberale/tolerante holdninger i byene i forhold til disse spørsmålene:

**Tabell 4.6-3: Signifikante forskjeller mellom byer og omland**

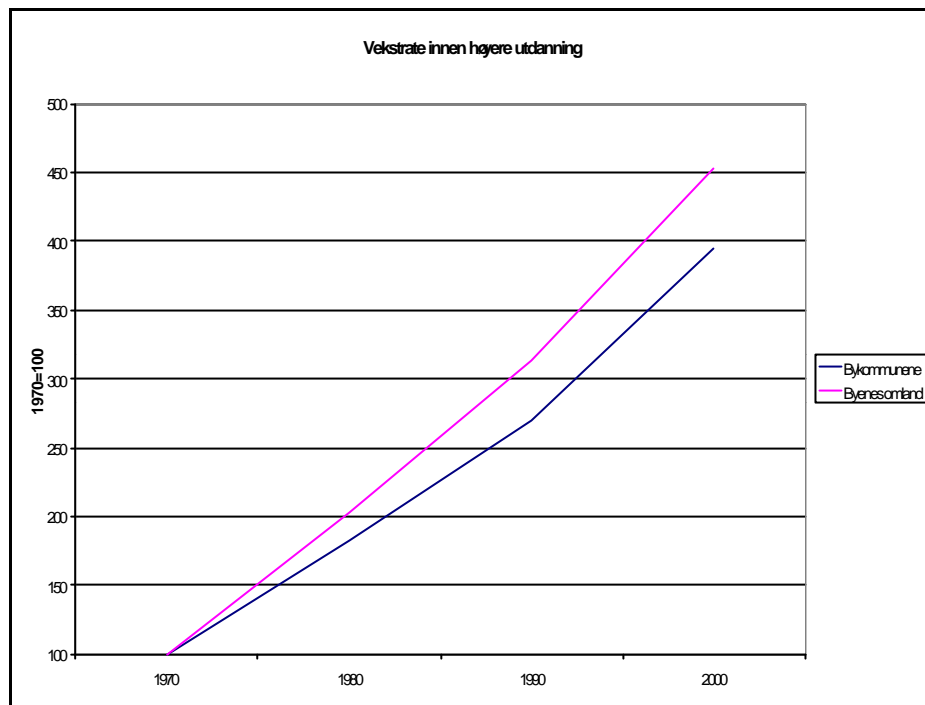
Andel i de to høyeste kategoriene (meget (u)interessert (kirke), ev. helt (u)enig (abort))			
	Byene	Omlandene	
Forskning	21	18	Ikke signifikant
Andre kulturer	23	16	Signifikant
Kirke, religion	30	31	Ikke signifikant
Abort	60	53	Signifikant
Likestilling	25	21	Signifikant

Går vi nærmere inn på disse forskjellene mellom by og omland, ser vi imidlertid at utviklingen ikke er så entydig som man ofte tror. Inntektsnivået vokser eksempelvis saktere i byene enn i omlandene. I tillegg er det slik at de kommunene i storbyregionenes omland som er *minst* sammenvevd med byens arbeidsmarked (målt med pendlingsprosent) har en raskere inntektsvekst enn byene og de kommunene som har stor grad av pendling til byene:



**Figur 4.6-1: Inntektsvekst i kommuner med høy og lav integrasjon med byen**

Dette skjer samtidig med at utdanningsnivået øker raskere i omlandene enn i byene. Unntaket er Tromsø som vokser forttere både enn omlandet og fylket for ørig.



**Figur 4.6-2: Vekst i høyere utdanning. By og omland**

Samtidig med at fraflyttingen øker fra omlandene så øker altså inntektsnivået og utdanningsnivået her raskere enn i selve bykjernen. Her er det så mange ukjente faktorer at det vil være umulig å fremheve noen årsaker foran andre. En forklaring kan eksempelvis være at lavinntektsyrene i distriktene er i ferd med å forsvinne, noe som fører til at gjennomsnittslønnen øker. Vi vet for eksempel at nedgangen i andel sysselsatte i primærnæringer har vært dramatisk i omlandet helt fra 1960 og frem til i dag (35 % i 1960 til 10 % i 1990, se figur under), mens byene selvsagt ikke har hatt særlig nedgang her siden dette aldri har vært en bynæring. En annen forklaring kan være at de gjenværende i primærnæringer og den stadig voksende arbeiderklassen på landsbygda har økt sitt lønnsnivå i forhold til andre yrkesgrupper.

### 4.6.3 Klasser i by og omland

Den kreative klassen er og har vært størst i byene helt siden 1960 (se figur 4.2-2). Økningen fra 1960 til 1990 var fra 11-12 % til 26-27 % i 1990. I omlandet øker også disse yrkene, men bare fra 5-7 % til rundt 15 % i 1990 (se

figur 4.2-3). I 2003 utgjør, som vi så tidligere, de kreative yrkene i underkant av 32 % på landsbasis, og det er i dag rimelig å anta at spriket er stort mellom by og omland. Hvis tesen til Richard Florida om drivkreftene i økonomien slår til også i omlandene etter hvert, vil det være en stor vekst i kreative yrker i omlandet i årene som kommer.

Næringsutviklingen er altså nokså ulik mellom by og omland: Byene så i 1990 ut til å møte en øvre grense for serviceyrkene på i overkant av 45 % av de sysselsatte. Da hadde denne næringen vokst med over 10 prosentpoeng siden 1960. I omlandene lå man i 1960 20 prosentpoeng under byene innenfor serviceyrkene, og i 1990 vokste disse næringene fortsatt og lå mer enn 5 prosentpoeng bak byene. Så her kan vi kanskje fortsatt vente vekst i omlandene, eksempelvis opp mot det nivået byene hadde i 1990, før nedgangen kommer også i omlandet. Byene hadde allerede i 1990 startet nedgangen innenfor servicenæringene.

Forutsetningen om utviklingen etter 1990 i forholdet mellom byene og deres omland er her at omlandet ligger noen år etter byen i utvikling av næringslivet. Utviklingen vil gå i den samme retningen i omlandet som den vi kan observere på landsbasis i dag. I forholdet mellom arbeiderklassen og servicenæringen ser vi eksempelvis at mens servicenæringen tok igjen arbeiderklassen allerede på 1970-tallet i byene, så skjedde ikke dette før 20 år etterpå i omlandet.

Arbeiderklassen (industriusselsetting) var faktisk viktigere i byene i 1960 enn i omlandet. Dette skyldes nok den høye andelen av den rurale befolkningen som var ansatt i primærnæringene i 1960. Nedgangen har derfor også vært større i byene (fra rundt 50 % i 1960 til rundt 25 % i 1990). Omlandene gikk i samme perioden ned fra 45 % til 35 %. Industriusselsettingen har for øvrig gått ned på landsbasis helt frem til våre dager (27 % i 2003). Arbeiderklassen er sannsynligvis i dag større i omlandet enn i byene, og forklaringen på en høyere vekst i inntektsnivået i omlandene ut fra denne utviklingen må i tilfelle være et økt lønnsnivå innenfor disse yrkene utover på 1990-tallet.

Bildet er altså som følger rundt 1990: Byene har høyere, men avtagende servicesyssesting, lavere og stadig synkende arbeidersyssesting, svært lav primærnæringsyssesting og stor og økende syssesting i kreative yrker. Det er altså kun sistnevnte som øker i byene i dag. Omlandene opplever nok også vekst i de kreative yrker og nærmer seg et tak for servicenæringene. Hva som etter hvert skjer med forholdet mellom industriusselsettingen, primærnæringsyssesting og den kreative klassen i omlandene er selvsagt vanskelig å si noe om, og avhenger nok like mye av nasjonal og lokal politikk og hvil-

ke drivkrefter som får dominere omlandet i årene som kommer, og da er det ikke bare naturgitte "drivkrefter" i økonomien som er påpekt internasjonalt som er eneste tenkelige løsning.

#### 4.6.4 De fem byregionene

Utviklingen mellom byene og deres omland er forskjellig i de fem byregionene. Vi henviser til figurene 4.2-4 til 4.2-13 for detaljer om næringsstruktur som beskrives i det følgende:

Vi har i beskrivelsene under sett bort fra forholdet mellom Tromsø og den ene omlandskommunen (Karlsøy). Tromsø er en gammel handels- og fiskeriby, men med framvekst av nye virksomheter innen havbruk, marin bioteknologi og romrelatert virksomhet. Fiskeriene slår kraftig ut i Karlsøy, noe som gjør det svært vanskelig å sammenligne forholdene. Karlsøy har utviklet seg fra over 70 % i fiskeriene i 1960 til en - fortsatt uten sammenligning - høy primærnæringsysselssetting i 1990 (25 %). Også Tromsø by er spesiell med hele 22 % sysselsetting i primærnæringsene i *byen* i 1960 (de andre lå alle rundt 5 % i selve byen samme år) og her er de fortsatt høyest av byene i undersøkelsen i 1990 (riktignok bare 5 %). Skulle en synse om samspillet mellom byen og omlandet, er det nok et poeng at byen i større grad enn de andre er "plantet", i form av Universitetet i 1972 og Fylkeskommunen noen år senere. Dette *kan* være noe av forklaringen på at vi ikke finner de samme sporene av samspill mellom Tromsø og omlandet som i de andre regionene. Stavanger har tradisjonelt hatt en funksjon som knutepunkt for fisk, industri og handel, og er i dag et internasjonalt tyngdepunkt for olje- og gassindustri. Samtidig er Jæren et av landets viktigste jordbruksdistrikter. I Stavanger/Sandnes er avstanden mellom lønnsnivået i byen og omlandet markert mye større enn tilfellet er for de andre regionene. Det er også kun i Stavanger/Sandnes at veksten i inntektsnivået er høyere i byen enn i omlandet. Det ser altså ut til at forskjellen mellom byen og omlandet er tydeligst i Stavanger/Sandnes. Samtidig er det slik at Stavangers omland (fylket) har høyere gjennomsnittsinntekter enn de andre omlandene (fylkene) vi her ser på. Høyt inntektsnivå i byen går ikke ut over inntektsnivået i omlandet. Det motsatte er heller tilfelle. Vi finner også klare forskjeller når det gjelder næringsstruktur og toleranse<sup>25</sup>. Toleranse overfor fremmede kulturer er signifikant høyere

---

<sup>25</sup> Forskjellen mellom by og omland må være større i tallene for hver byregion enn de forskjellene vi refererte tidligere for hele landet for at vi skal kunne si at forskjellen er signifikant. Dette er fordi utvalgsstørelsene er mindre når vi bryter ned på byregionene. Resultatet av dette er at det bare er for Stavanger/Sandnes og Trondheim at vi har signifikante forskjeller mellom by og omland.

i byen enn i omlandet til Stavanger/Sandnes. Omlandet til Stavanger/Sandnes er mer primærnæringsdominert enn de andre omlandene og har vært det helt siden 1960. Så her ser det altså ut til å tegne seg et bilde av en sterk og voksende by som kanskje ikke i samme grad som de andre storbyene fungerer som en motor for sine omland i den forstand at byen moderniserer sitt omland.

Bildet er selvsagt ikke så enkelt. For også Trondheim skiller seg fra sitt omland på samme måte som Stavanger/Sandnes<sup>26</sup>. Trondheimsregionen – et gammelt ”bondesentrum” – som gjennom sitt teknologiske miljø nå utvider sin posisjon som innovasjonsdrivkraft. Trondheim som teknologihovedstad utmerker seg allerede i 1990 med en nokså mye høyere andel i den superkreative kjerne enn i de andre storbyene. Forskjellen i toleranse er markert størst mellom Trondheim og dets omland. Omlandet har mindre liberale holdninger enn Trondheim til såvel fremmede kulturer som abort og likestilling. Forskjellen i næringsstruktur mellom by og omland er som for Stavanger/Sandnes: Omlandet er og har vært siden 1960 mer primærnæringsdominert enn de andre byenes omland.

Frem til 1990 kan ting altså tyde på at Stavanger/Sandnes og Trondheim er mindre integrert med sitt omland enn det tilfellet er i Kristiansand og Bergen. I en mindre studie av fjørfeproduksjonen i Trondheims omland fant vi spor av dette. Distriktsbedriftene rekrutterte arbeidskraft fra utlandet. Produksjonen foregikk lokalt, i egne rugerier og slakterier, samtidig som underleverandørnettverket var lokalt. Markedet for produktene var nasjonalt. Her var det altså ikke mulig å spore noen sammenhenger mellom by og omland.

Uten at vi kan si at det er slike utfordringer som gjenspeiles i næringspolitikken, så registrerer vi i Rogalandsforsknings rapport at det er særlig i Stavanger og Trondheim det arbeides med å etablere større regionale partnerskap. I Stavanger og Rogaland kan koordinert arbeid med strategiske næringsplaner bli en overbygging for en felles næringspolitikk som både tar hensyn til byregionens og fylkets felles utfordringer og muligheter. I hvilken grad partnerskapet blir formalisert, er i skrivende stund fortsatt uavklart. Tilsvarende har utarbeidelse av felles fylkesplan for de to Trøndelagsfylkene gitt grunnlag for et tettere samarbeid mellom landsdelen og storbyen.

I Kristiansand og Bergen er altså primærnæringene mindre viktige i omlandene - næringsstrukturen er mer lik mellom by og omland i disse regionene. Dette kan vi eksempelvis se ved at industrisysselettingen i 1960 lå rundt

---

<sup>26</sup> Med unntak av lønnsforskjellene mellom by og omland

50 % *både* i byene og i omlandene. Hvordan så dette ut i 1990? Jo, også da finner vi større likhet mellom by og omland i Kristiansand og Bergen enn i Trondheim og Stavanger/Sandnes. Andelen i primærnæringer og industri er mer lik mellom by og omland i de to førstnevnte byregionene. Det var heller ikke mulig å finne signifikante forskjeller i holdninger mellom by og omland i Bergen og Kristiansand.

En studie av to kjøkkenprodusenter i Kristiansand og Søgne ga også et annet bilde av samspill enn i de to andre studiene i Trondheim og Stavanger. I Kristiansand var det mer påviselige relasjoner mellom byen og omlandet (Søgne, Birkenes, Lyngdal). Råvarene kom riktignok hovedsakelig fra Finland og Sverige, men både underleverandører og videre bearbeiding av produktene foregikk i et nokså regionalt avgrenset nettverk som krysset grensen mellom byen og dets omland flere ganger. Markedet for produktene var også hovedsakelig regionalt, der de to leverandørene til en viss grad konkurrerte om kundene.

#### 4.6.5 Likheter mellom byene

Det er selvsagt farlig å fokusere for mye på små forskjeller i samspillet når vi sammenligner byregionene, og trekke for bastante konklusjoner. Byregionene vil sortere seg ulikt alt etter hva vi måler. Det kan se ut til å være et mønster i næringsstrukturene frem til 1990, men uten at dette er undersøkt veldig systematisk. En like god konklusjon på våre tilfeldig utvalgte casestudier kunne være: Det er langt fra et nødvendig avhengighetsforhold mellom omlandet og byene når det gjelder næringsutvikling, verken når det gjelder tilgang på kapital, arbeidskraft, kunnskap eller tilgang til marked. På den annen side finnes det også eksempler på mer sammenvevde næringsklynger der byene og omlandet er gjensidig avhengig av hverandre.

Vi finner eksempelvis få forskjeller i de ”nye næringene”, service og kreative klasser, mellom byene. Servicesysselsettingen ser ut til å variere med byenes størrelse. Dette kan være forklaringen på at de to største byene utenom Oslo (Bergen og Trondheim) hadde flere ansatte i serviceyrkene i 1960 enn det de andre byene hadde. Dette ser ut til å ha jevnet seg ut i løpet av de 30 neste årene, og i 1990 lå alle de fem byene litt over 45 % sysselsetting i servicenæringen. I de kreative klassene er det med unntak av Trondheims høye andel i superkreative kjerne, nesten ikke mulig å se forskjeller i utviklingen i disse klassene mellom byregionene.

I tillegg til historiske forskjeller mellom byregionene tilbake fra 1960, mye bestemt av ressursgrunnlaget rundt byene, vil den statlige og regionale poli-



tikken og satsningen kunne utvikle regionene slik at de blir mer eller mindre like i tiden etter 1990. Staten legger eksempelvis føringer på virksomheten gjennom de bindinger som er lagt på fordelingen av de regionale utviklingsmidlene, og gjennom de retningslinjer som er gitt i forhold til fylkeskommunenes oppgave som regional utviklingsaktør. Dette bidrar igjen til at den regionale næringspolitikken får mange likhetstrekk. Den økende standardiseringen av utviklingsarbeidet i Bergen, Tromsø og Trondheim er et eksempel på hvordan statlige styringssignaler bidrar til at det blir større likhet mellom det næringsutviklingsarbeidet som drives i byregionene.



## 5 Samspill om næringspolitikken

### 5.1 Innledning

Næringspolitikk har aldri vært en spesifikk type oppgaver som staten har pålagt alle kommunene å gjennomføre etter en bestemt oppskrift (Aarsæther og Vabo 2002: 178). Dette har likevel blitt et satsingsområde i de fleste kommuner. Utviklingen av lokal næringspolitikk har hatt mange parallelle trekk i kommune-Norge. Oddbjørn Bukve (1994) har analysert utviklingen av kommunal næringspolitikk fra 1960-tallet og frem til tidlig på 1990-tallet. I den sammenheng deler han, basert på kjennetegn ved den enkelte periode, utviklingen inn i tre faser. Fasene har fått følgende navn, tidsavgrensing og innhold: 1) Tilretteleggingskommunen (1965-78) var primært opptatt av å tilrettelegge for bedriftsetableringer fra eksisterende virksomheter ved hjelp av distriktpolitiske virkemidler. 2) Tiltaksarbeidskommunen (1978-87) var primært opptatt av å skape vekst ved å koble lokale ressurser med statlige virkemidler. 3) Den målstyrte næringspolitikken (1987-) var primært innrettet mot å styrke lokal og regional konkurransevne gjennom strategisk planlegging.

I den siste storbymeldingen fremheves det at storbyene spiller en viktig rolle i den økonomiske utviklingen både regionalt og nasjonalt. Det blir tatt utgangspunkt i at byene utgjør kraftsenteret i større sammenhengende arbeids-, bo- og serviceregioner, hvor det er tette samspill bl.a. når det gjelder næringsrelasjoner og transportmønstre. Det understrekes særlig at storbyene har en vekstkraft som kan bidra til å fremme internasjonal konkurransevdyktighet, verdiskaping, bosetning og levedyktige lokalsamfunn (St. meld. nr. 31 2002-03: 63).

I dette kapitlet skal vi beskrive og analysere samspill eller mangel på samspill om næringspolitikk og næringsutvikling i fem norske byregioner<sup>27</sup>. Rapporten dekker nyere utviklingstrekk frem til utgangen av 2004. Hovedspørsmålene er i hvilken grad og hvordan de ulike aktørene i hver region samarbeider om å fremme næringsutvikling på tvers av geografiske og institusjonelle grenser. Målet er å fremme kunnskaper om hvordan kommuner, fylkeskommuner, næringsorganisasjoner og statlige virkemiddeloperatører ar-

---

<sup>27</sup> Kapitlet er et sammendrag av følgende rapport: Arild Aurvåg Farsund og Einar Leknes (2005): Næringspolitikk i fem norske storbyregioner. Samarbeidsrelasjoner på tvers av geografiske og institusjonelle grenser. RF Rapport 2005/058.

beider for at større regioner skal kunne nyttegjøre seg de sterke næringsmiljøene som finnes i byene.

Et viktig utgangspunkt for denne politiske fokuseringen på byer og byregioner er den økende betydning som byene tillegges i den generelle samfunnsutviklingen. Det er særlig byenes rolle og betydning for næringsutvikling, innovasjon og økonomisk vekst som står sentralt både i den internasjonale og den nasjonale debatten. Internasjonalt er fokus særlig på de store byenes eller byregionenes betydning for den globale utvikling (Scott m. fl. 2001). Dette er byregioner med flere millioner innbyggere, og mye av den faglige oppmerksomheten rettes mot hva som kjennetegner byene med den mest vellykkede økonomiske utviklingen. I den sammenheng har bl.a. Richard Floridas (2002) bok "The Rise of the Creative Class" fått stor oppmerksomhet. Florida fremhever betydningen av at byene er attraktive for den delen av arbeidsstyrken som arbeider innen kreative næringer. For ifølge Floridas analyser er det de byregionene som kan tiltrekke seg denne type arbeidskraft som har den mest robuste økonomiske utviklingen.

Selv om det er stor forskjell på de byene som er i fokus i den internasjonale debatten og de norske byene som omtales som "storbyer", preges både de faglige og de politiske debattene av mange av de samme problemstillingene. Hvis de norske byene spiller en sentral rolle for nasjonal næringsutvikling, impliserer dette at det finnes politiske og administrative virkemidler som kan bygge opp om den ønskede utviklingen. Dette gjelder både i forhold til den overordnede samfunnsutvikling, og det gjelder i forhold til en nær spesialisert næringsutvikling.

I første fase av dette prosjektet (Farsund og Leknes 2003) observerte vi et stort mangfold av målsetninger, organisasjonsmodeller, satsingsområder og samarbeidstiltak i hver av byregionene og totalt i de fem byregionene. Dette har bidratt til at vi måtte avgrense studien tematisk når vi skulle analysere og forklare utviklingen nærmere. For å forenkle datainnsamlingen og spisse problemstillingen har vi derfor valgt å konsentrere studien om fire mer avgrensede temaområder. Det er:

1. Den generelle næringspolitikken i de fem byregionene. Hovedfokus er på den enkelte aktørs arbeid, samt samspill mellom aktørene.
2. Næringsutvikling med utgangspunkt i kulturfeltet. Hovedfokus er også her på enkeltaktører og samspill mellom aktørene.
3. Næringsutvikling med utgangspunkt i lokale kunnskapsmiljøer. Avgrensningen er som i 1 og 2.

4. Sammenfattende drøfting av samspill om næringspolitikk i byregionene. Her er målet er å få frem både fellestrekk og ulikheter, samt forklaringer på den observerte utviklingen.

I dette kapitlet vil vi først presentere den teoretiske og metodiske tilnærmingen i studien. Deretter vil vi presentere noen hovedtrekk ved næringspolitikken i hver av de fem byregionene. Den tredje hoveddelen er en diskusjon av det samlede empiriske materialet i forhold til likheter og forskjeller, og i forhold til de teoretiske perspektivene.

## 5.2 Teoretisk og metodisk tilnærming

I utgangspunktet er det nærliggende å anta at den kommunale næringspolitikken er et politikkområde som har mye til felles med det som blir definert som et organisatorisk felt (Bukve 2000: 85). Det vil si at det finnes et sett av likeartede organisasjoner. I et slikt perspektiv må den enkelte organisasjon forholde seg til eksterne normer og verdier som sier noe om hvordan de bør organisere virksomheten og hva som er de rette mål å arbeide mot (Christensen m. fl. 2004: 66). DiMaggio og Powell (1991) skiller mellom tre ulike mekanismer som kan forklare hvorfor organisatoriske løsninger får en bestemt utforming innen et organisatorisk felt. I det følgende vil vi diskutere perspektivet i forhold til forventninger om hva disse forklaringene vil være i forhold til næringspolitikk for storbyene.

*Organisasjonsmodellen er en effekt av formelle krav til organisering og innhold.* Krav fra overordnede myndigheter som bestemmer hvilke oppgaver som skal løses, hvem som har ansvar for ulike sakfelt og hvordan oppgaveløsningen skal organiseres. Organisasjoner på regionalt og lokalt nivå er instrumenter i nasjonal politikk. Det er nye politiske signaler fra overordnede myndigheter som fører til endringer i mål, virkemidler og organisering bakalt. Dette er et "Government"-perspektiv, hvor det er overordnede myndigheter som setter dagsorden i politikktutforming regionalt og lokalt.

Forventningen fra dette perspektivet er at vi ikke vil finne en klar næringspolitikk for storbyregionen siden nasjonal politikk ikke definerer en ansvarlig myndighet for næringspolitiske saker på tvers av administrative grenser i byregionene. Kommunene er i utgangspunktet kun ansvarlig for sitt territorium. Fylkeskommunene har fått et bredere ansvarsområde gjennom sin rolle som regional utviklingsaktør, men tradisjonelt har fylkeskommunen i samarbeid med Innovasjon Norge hatt ansvar for en distriktsrettet næringspolitikk vedtatt innenfor statlig fastlagte rammer. De to aktørene har i mindre grad hatt virkemidler som er rettet mot næringsutvikling i byene.

*Organisasjonsmodellen er en effekt av ønsker om å fremstå som moderne, enten når det gjelder organisasjon eller når det gjelder oppgaver. Organisasjoner vil søke å oppfylle samtidens idealer om hva som er den beste måten å møte utfordringer på. Valg av mål og virkemidler og arbeidsdelingen i forhold til andre aktører, vil bli bestemt av at det er konkurranse om å ta tak i de mest populære oppgavene. Trendene kan være globale, som da mange storbyer på 1980- og 90-tallet prøvde å skape et nytt Silicon Valley ved å kopiere originalen (O'Mara 2004). Eller de kan være nasjonale, slik en bl.a. ser i dagens satsing på kultur- og opplevelsesbaserte næringer i norske kommuner (Mandag Morgen nr. 22, 2004). Endringer i organisasjonsmodeller vil være en effekt av at det oppstår nye idealer om hva som er inn i tiden. Import av utenlandske planmodeller har for eksempel lange tradisjoner i norsk forvaltning (Selstad 2003: 57).*

Forventningen ut fra dette perspektivet er at storbyregionene har en næringspolitikk under stadig utvikling som ikke fullt ut er institusjonalisert. Ut fra den oppmerksomheten som byene får, vil storbykommunene kunne ha påtatt seg den "politiske" oppgaven det er å sette opp mål og å utvikle en bytilpasset næringspolitikk. Dette er en oppgave de har tatt for sitt eget territorium. Det geografiske omfanget i forhold til byregionen vil kunne variere. De virkemidlene byen har til rådighet sett i relasjon til andre aktører vil innvirke på satsingene. Bykommunen fyller et hull i den næringspolitiske agenda som er ledig, og i den sammenheng vil en kunne observere en leting etter mer "tidsriktige" oppgaver. Samtidig vil fylkeskommunen og Innovasjon Norge følge opp det økende fokus på byene med å søke å tilpasse noen av sine virkemidler til byregionens utfordringer og muligheter.

*Organisasjonsmodellen er en effekt av eksisterende sterke oppfatninger om hva som er de mest passende løsningene. Etablerte mål og virkemidler og den tradisjonelle oppgavefordelingen har mange tilhengere som ønsker å bevare disse fordi det er knyttet både interesser og verdier til dem. Organisasjoner er autonome og kan selv velge hvordan de vil innrette virksomheten. Det vil være vanskelig å få til organisatoriske endringer. Hvis det skjer endringer er det som oftest som følge av opplevde kriser (March og Olsen 1989).*

Forventningen ut fra dette perspektivet er at fylkeskommunen, Innovasjon Norge og kommunen allerede har delt næringsutviklingsarbeidet mellom seg. De kan være utfyllende i forhold til hverandre, eller alternativt kan det være konkurranse mellom aktørene. Fylkeskommunen har gjennom SNP og RUP definert sin rolle som regional utviklingsaktør i distriktene. Fylkes-

kommunen forsøker å fylle rollen som regional utviklingsaktør slik den ble definert tidligere, og nye problemstillinger og nye geografiske områder vil ha vanskeligheter med å bli integrert i politikken. Innovasjon Norge vil bygge videre på de alliansene og problemdefinisjonene som ble utviklet i det gamle SND, og fylkeskommunen vil fortsatt være den sentrale alliansepartneren. Bykommunen har rettet fokus mot profilering av byen, pleiing av eget næringsliv og valgt alliansepartnere ut fra dette. Den vil fortsatt definere dette som kjerneområdene i storbyregionens næringspolitikk. Større endringer i organisasjonsmodeller, mål og virkemidler vil kun søkes gjennomført hvis en eller flere aktører opplever at de ikke når sine egne målsetninger. Partipolitikk kan ha en viss betydning i forbindelse med slike endringer. Dette fordi skifte i politisk flertall kan gi mulighet for at nye verdier får innflytelse på politikken innretning.

Vi vil bruke disse perspektivene og forventningene i analysene av hva som er de viktigste drivkreftene og mekanismene i utviklingen av næringspolitikken i de fem byregionene. Vi er i den sammenheng ikke ute etter å finne bekreftelser på bare ett av perspektivene, men ønsker å se dem som komplementære perspektiver på en offentlig sektor som er preget av store variasjoner når det gjelder organisering, mål og virkemidler (Christensen m. fl. 2004: 26).

### **Datakilder og innsamlingsmetoder**

Analysene i denne rapporten er basert på skriftlig informasjon som er supplert med intervjuer med nøkkelinformanter i berørte etater og virksomheter. På den måten har vi sikret oss innsikt i de næringspolitiske prosesser og samarbeid som finnes i den enkelte byregion. De skriftlige kildene er offentlige dokumenter, interne notater, planer og meldinger, informasjonsblad og annen informasjon som aktørene har lagt ut på sine hjemmesider på Internett.

Det viktigste utvalgsriteriet har vært at aktørene må være aktive og synlige i lokal eller regional næringspolitikk. Utviklingsarbeid i regi av private aktører dekkes dermed ikke. Intervjuene har blitt brukt på tre måter. For det første har vi fått supplerende informasjon til de skriftlige kildene. For det andre har informantene kommet med synspunkt på egen virksomhet, og dette er trukket inn i fremstillingen der det er relevant. For det tredje har informantene presentert vurderinger på det totale bildet når det gjelder næringspolitikk og næringsutvikling i sin region.

Målet med undersøkelsen er først og fremst å få en statusbeskrivelse av situasjonen slik den kom til uttrykk ved utgangen av 2004. Vi fanger dermed ikke opp arbeidet med det nye felles prosjektet "Innovasjon 2010" som Kommunal- og regionaldepartementet har tatt initiativ til i de fem byene, samt Oslo. Avslutningsvis vil vi gi noen perspektiver på utviklingen fremover.

### **5.3 Næringspolitikk i fem norske byregioner**

Bergen, Kristiansand, Stavanger, Tromsø og Trondheim utgjør urbane kjerne i større byregioner. Samtidig er de "fylkeshovedsteder", og flere av dem har klare landsdelsfunksjoner. I dette prosjektet har vi valgt å ha hovedfokus på byregionene slik de avgrenses i storbymeldingen (St. meld. nr. 31 (2002-2003)).

#### **5.3.1 Bergensregionen**

Bergen utgjør "kjernen" i en byregion som også omfatter kommunene Fusa, Samnanger, Os, Sund, Fjell, Askøy, Vaksdal, Osterøy, Meland, Øygarden, Radøy, Lindås og Austrheim, med en samlet befolkning på over 340 000. Sysselsettingen domineres av offentlig og privat tjenesteproduksjon, men regionen har også betydelig industriproduksjon og noe landbruk. Bergensregionen ligger i Hordaland fylke, som ved inngangen til 2004 hadde i overkant av 445 000 innbyggere. Innbyggertallet i Bergensregionen utgjør dermed mer enn 76 % av den samlede befolkningen i fylket.

Næringspolitikken til Bergen kommune kan karakteriseres ut fra to kjennetegn. For det første har kommunen en liten, men sentralt plassert enhet i sentraladministrasjonen som har ansvar for utøvelse av den næringspolitikken som Byrådet utformer. Denne delen av virksomheten fremstår dermed som en klassisk hierarkisk organisasjonsmodell hvor det er kommunens rolle som myndighetsutøver som er sentral. For det andre har kommunen knyttet til seg i alt syv policyorgan som arbeider mot utvalgte næringsområder, og det er samarbeid med næringslivet og andre offentlige aktører som er sentralt. Disse organene har stor autonomi, og virksomheten styres og koordineres mer indirekte gjennom møter og styrerepresentasjon. Denne delen av næringspolitikken styres dermed etter en organisasjonsmodell som er preget av "governance"-tenkning.

Måsetningene for kommunens næringspolitikk er knyttet til utvikling av enkelt næringer og byen generelt, men den totale økonomiske situasjonen er av



en slik art at kommunen har begrenset med virkemidler til større strategiske satsinger innen næringsutvikling. Innen næringspolitikken har det de siste årene vært få klare koblinger mellom kommunene i Bergensregionen, men i forbindelse med rullering av kommunens SNP arbeides det med å utvikle et slikt samarbeid.

Organiseringen av næringspolitikken til Hordaland fylkeskommune er også dominert av to hoveddimensjoner. For det første er ledelse og strategisk koordinering plassert sentralt i fylkeskommunens politiske og administrative styringsstruktur. Samtidig er politikktutforming preget av klare innslag av partnerskap og nettverksrelasjoner. Det er bl.a. etablert et bredt partnerskap for det regionale utviklingsprogrammet. Den administrative oppfølgingen av strategiene er også preget av partnerskapstankegangen. Målene i næringspolitikken til fylkeskommunen er distriktsfokuseret, noe som dels er en følge av nasjonale retningslinjer og dels et resultat av egne prioriteringer. Det meste av fylkeskommunens ressurser brukes i distriktene, men en rekke prosjekter og tiltak i Bergen mottar også støtte.

Innovasjon Norge - Hordaland fremstår som en næringspolitisk aktør i støpeskjeen. De tradisjonelle koblingene fra SND-perioden preger fortsatt samarbeidsrelasjoner, mål og virkemidler. I nært samspill med fylkeskommunen blir det fortsatt arbeidet mest med rene distriktpolitiske problemstillinger. Det er samtidig flere ting som tyder på at den sterke fokuseringen på nettverk bidrar til at også perspektivene på virksomheten endres fra et fokus på distriktsproblemer til et mer helhetlig regionperspektiv med fokus på utviklingsmuligheter i hele fylket.

Bergen Næringsråd er en sentral aktør når det gjelder å sette dagsorden for den næringspolitiske debatten i Bergen. Dette gir organisasjonen innflytelse, men samtidig gir det de offentlige aktørene adgang til viktige nettverk mot næringslivet som de vanskelig ville klart å skaffe selv. Virksomhetene til Næringsrådet effektiviserer kontakten mellom myndigheter og offentlige utviklingsaktører på den ene siden og næringslivet på den andre. Dette har både gitt generell legitimitet for offentlige tiltak, og det har bidratt til å mobilisere private ressurser inn i næringsutviklingsarbeid og i strategiske prosjekter som Bergensscenarier 2020.

Samarbeidsrelasjonene mellom disse fire aktørene i den generelle næringspolitikken preges av flere forhold. For det første har alle fire behov for å synliggjøre sine ståsteder, og det blir dermed et skille mellom de to aktørene som har mest byfokus, kommunen og Bergen Næringsråd, og de som har mest distriktsfokus, fylkeskommunen og Innovasjon Norge. For det andre

kan alle delta i samarbeid om enkeltprosjekter i forhold til utviklingstiltak i Bergen. Dette skjer gjennom enkelte av policyorganene, og i den sammenheng fremstår Hordaland olje og gass som det organet med bredest tilslutning. Det kan også være knyttet til konkrete prosjekter, bl.a. innen kulturbasert næringsutvikling. For det tredje har ingen av aktørene til nå fullt ut tatt tak i det svake geografiske samspillet i Bergensregionen.

Analysene av samspill i forbindelse med utvalgte næringsområder viste svært ulike resultater. På den ene siden har næringsutvikling innen film- og TV-produksjon på mange måter skjedd i et samspill mellom lokale og regionale myndigheter, det statlige virkemiddelapparat, næringen og nasjonale kunder og oppdragsgivere. Bergen kommune har over tid hatt det mest omfattende engasjementet. Også Hordaland fylkeskommune har vært en viktig aktør totalt sett, og andre fylkeskommuner er med på enkelttiltak. De siste årene har Innovasjon Norge også hatt virkemidler som har fremmet utviklingen i bransjen, og i satsingen på det regionale filmfondet fuzz har alle disse aktørene samt Bergen Næringsråd vært med. Sistnevnte har fungert som et viktig nettverk mot det etablerte næringslivet. Totalt sett ser det ut til at denne satsingen gir mange resultater ut fra relativ beskjeden ressursinnsats.

På den andre siden fremstår innovasjon fra kunnskapsmiljøene som langt mer kompleks og spesialisert. Hovedvirksomheten er knyttet til Universitetet i Bergen og de spesialitetene som der er utviklet for å drive slike prosesser. Satsingene er også kapitalkrevende, og her er det kun nasjonale eller private midler som strekker til. Det er kun i den tidlige fasen av bedriftsetableringen at Innovasjon Norge - Hordaland har regionale virkemidler med stor nytte for disse prosessene. Kommunen og fylkeskommunen støtter politisk opp om initiativene, men har få andre virkemidler til slike satsinger. Bergen Næringsråd har derimot vært en viktig aktør for å mobilisere økonomiske ressurser fra det lokale næringslivet til denne type næringsutviklingsarbeid. Totalt sett fremstår næringspolitikken i Bergensregionen som fragmentert geografisk, men på viktige områder integrert tematisk. Svekket økonomi i kommune og fylkeskommune gir større avhengighet av statlige og private midler. I forbindelse med den pågående SNP-prosessen i Bergen kommune legges det opp til å løfte samarbeidet videre, og utfordringene ser særlig ut til å bli utviklingen av det regionale samspillet med de andre kommunene i byregionen.

### **5.3.2 Kristiansandsregionen**

Kristiansandsregionen omfatter kommunene Kristiansand, Mandal, Vennessla, Songdalen, Søgne, Marnardal og Lindesnes i Vest-Agder fylke, og Lille-

sand, Birkenes og Iveland i Aust-Agder fylke. Det samlede innbyggertallet var ved inngangen til 2004 i underkant av 138 000, noe som utgjør 52 % av befolkningen i de to Agder-fylkene. Byregionen har et variert næringsliv, men et relativt stort innslag av store industribedrifter.

Næringspolitikken til Kristiansand kommune utformes og utøves gjennom tre ulike organisasjonstyper. For det første har kommunen en sentralt plassert Næringsseksjon som er koblet opp mot den politiske ledelsen i kommunen. For det andre har kommunen selv og i samarbeid med andre kommuner etablert to stiftelser, Cultiva og Sørlandet Kompetansefond, som har fått delegert ansvar for viktige utviklingsoppgaver i forhold til utvikling av kultur- og kunnskapsnæringer. For det tredje samarbeider kommunen med andre aktører i regionen gjennom organer som Knutepunkt Sørlandet, EVA-senteret og Sydspissen. De to første samarbeidstiltakene er basert på tradisjonelle organisatoriske løsninger i offentlig sektor, mens det sistnevnte mer er preget av nettverksstyring.

Næringspolitikken til Kristiansand kommune har som mål å utvikle både næringslivet og byen generelt. Gjennom opprettelsen av de to stiftelsene Cultiva og Sørlandet Kompetansefond har kommunen tatt ambisiøse strategiske grep som kan gi tyngde bak mange av de overordnede målsetningene innen både næringspolitikk, kultur og kompetanse. Omfanget på satsingene er av en slik karakter at dette vil kunne prege den generelle utviklingen i byen og regionen i årene som kommer.

Vest-Agder fylkeskommune har ambisjon om at næringsperspektivet skal legge føringer på sektorpolitikken, og det er særlig samferdsel og annen infrastruktur som er prioritert. Organisatorisk har fylkeskommunen samlet sin næringspolitiske virksomhet i en egen næringsseksjon som har ansvar for å fordele relativt små egne ressurser til næringsutviklingstiltak i hele fylket. Vest-Agder fylkeskommune har også etablert et regionalt partnerskap, men dette er hovedsakelig de statlige virksomhetene i fylket. Fylkeskommunen har fokus på næringssvake distrikter, men støtter også opp om en rekke prosjekter og samarbeid i Kristiansand og regionen rundt.

Innovasjon Norge – Agder er en viktig partner for fylkeskommunen, men samarbeider også med Kristiansand kommune. Hovedsamarbeidet er knyttet til EVA-senteret, men satsingen på universitetsstrategien til Høgskolen i Agder fører også til utstrakt kontakt med andre aktører som arbeider med dette ”prosjektet”.

Kristiansand Næringsforening er en nystartet interesseorganisasjon for næringslivet, særlig i Kristiansand kommune. Organisasjonen har i sitt først driftsår satsset på å utvikle samarbeid med mange av de andre aktørene i byen og regionen, men foreløpig spiller den en beskjeden rolle. Det er likevel tatt flere initiativer som kan gi Næringsforeningen en viktig rolle som møteplass for næringsliv og politikk.

EVA-senteret er det mest omfattende næringspolitiske samarbeidet mellom de ulike aktørene i Kristiansandsregionen. Dette er et tiltak hvor både kommuner, fylkeskommune og Innovasjon Norge - Agder bidrar med økonomisk støtte. Knutepunkt Sørlandet er et annet samarbeidstiltak som bidrar til regional samling av ressurser og oppgaver. Flere aktører ser for seg at den relativt nyetablerte nettverksorganisasjonen Sydspissen kan få en viktig rolle for næringspolitisk integrasjon mellom myndigheter og næringsliv i begge sørlandsfylkene.

Stiftelsen Cultiva har gitt Kristiansand et virkemiddel med store økonomiske ressurser i arbeidet med å tilrettelegge for kultur og kulturbasert næringsutvikling i byen. Prosjektene skal som hovedregel være innen kommunegrensen, og det legges opp til at samarbeid med andre lokale og regionale aktører skal hindre uheldige bieffekter av satsingene. Dette gjelder i forhold til virksomheter lokalisert i nabokommunene, og omfatter også tettere kontakt med andre aktører som bevilger prosjektstøtte. Det at virksomheten er organisert som en stiftelse bidrar til at mulighetene for politisk detaljstyring er liten, og målet er at dette skal sikre langsiktighet i arbeidet.

Stiftelsen Sørlandet Kompetansecentrum har til nå arbeidet mer med utvikling av kunnskapsmiljøer enn med næringsutvikling. Stiftelsen representerer som Cultiva et viktig regionalt virkemiddel i arbeidet med å styrke både samfunnets og næringslivets tilgang på relevant kompetanse. Hittil har hovedtyngden av ressursene gått med til å støtte opp om regionens arbeid med å få etablert Høgskolen i Agder som universitet, men flere prosjekter støtter opp om utvikling av kompetansen i bedrifter og offentlige virksomheter i Vest-Agder.

Avslutningsvis er det mulig å slå fast at det er betydelig grad av samarbeid mellom ulike næringspolitiske aktører i Kristiansandsregionen. Bykommune, nabokommuner og fylkeskommune har utviklet flere felles satsinger. Dette gjelder både konkrete prosjekter som EVA-senteret og Knutepunkt Sørlandet, og større satsinger som universitetet, kunnskapsparken og kommunikasjonsnettverket Sydspissen. Sydspissen er et nettverk som samler både bedrifter og myndigheter, og den nyetablerte næringsforeningen i Kristiansand har klare ambisjoner om å

utvikle flere samarbeidsrelasjoner mellom næringsliv og offentlige aktører både i Kristiansand og resten av regionen. I store trekk ser det ut som om de ulike aktørene trekker i samme retning. Regionen er heller ikke større enn at de fleste aktørene møtes i ulike fora og kjenner til hverandres agendaer.

### 5.3.3 Stavangerregionen

Stavangerregionen omfatter kommunene Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg, Hå, Klepp, Time, Gjesdal, Forsand, Strand, Finnøy, Rennesøy, Kvitsøy og Hjelmeland. Den samlede befolkningen i regionen er 270 000. Stavangerregionens innbyggertall utgjør nesten 70 % av totalbefolkningen i Rogaland fylke. Regionen har en omfattende sysselsetting innenfor olje- og gassnæringen, men her er også mange arbeidsplasser i annen industri, landbruk og offentlig og privat tjenesteproduksjon.

Næringspolitikken i Stavangerregionen framstår som et felleseie mellom en rekke offentlige og private aktører. Den foreliggende strategiske næringsplanen 2001 – 2004 for de fire kommunene på Nord-Jæren har dannet grunnlag for disse kommunenes næringspolitikk fram til nå. De utpekte satsingene er imidlertid også i samsvar med Rogaland fylkeskommunes satsinger. En viktig konklusjon er at næringspolitikken og satsingene i Stavangerregionen henger sammen både mellom enkeltaktører og mellom storbyregionen Stavanger og resten av fylket.

Rogaland fylkeskommune og Innovasjon Norge har begge operative avdelinger og økonomiske virkemidler som nyttes i arbeidet med næringsutvikling innenfor storbyregionen, mens Stavanger og Sandnes kommune i hovedsak har flyttet det operative næringsutviklingsarbeidet til Arne-prosjektet. Arne-prosjektet framstår som en sentral arena med flere viktige funksjoner for utforming og utøvelse av Stavanger-regionens næringspolitikk. Arne-prosjektet driver i hovedsak med idéutvikling, nettverksbygging, utredninger og ulike planleggingsprosesser i forhold til utvalgte satsinger.

Både Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommune og Rogaland fylkeskommune gjennomfører viktige deler av sin næringspolitikk for storbyregionen gjennom Arne-prosjektet. Her møtes de fem ordførerne (fire kommuner pluss fylkeskommunen) og seks sentrale næringslivsledere jevnlig og trekker opp regionens næringspolitikk og fatter vedtak om nye satsinger. På den administrative siden er både næringssjefer og rådmenn involvert og sørger også for forankring i de forskjellige kommunene. Her integreres den operative næringspolitikken mellom kommunene og fylkeskommunen samtidig som kontakten med næringslivet er ivaretatt. Opplegget for utvikling av en

ny strategisk næringsplan for storbyregionen Stavanger (14 kommuner) parallelt med at Rogaland fylkeskommune utvikler en ny strategisk næringsplan for hele Rogaland, vitner om en stor grad av vilje og evne til samarbeid og til å unngå dobbeltarbeid.

Det tette samarbeidet om det næringspolitiske arbeidet i regionen tyder også på at det ikke er sterke politiske skillelinjer i næringspolitikken for Stavangerregionen mellom de ulike instansene. Som en av informantene uttrykte det: *"Det er en velsignet enighet om satsingen – og det bidrar til at det er greit å arbeide innenfor dette feltet"*. Det kan imidlertid være noe kniving om hvem av instansene som skal ha "ledertrøyen" på og dermed oppnå profilering i forhold til de ulike satsingene. Det er med andre ord en viss form for konkurranse mellom de ulike aktørene om hvem som er den fremste næringsutviklingsaktøren i regionen.

En kan således ane konturene av noen konkurrerende strukturer innen næringspolitikken. Nettverket av offentlige og private instanser som er etablert rundt Arne-prosjektet og mange av de ulike prosjektinitiativene her, utgjør et sentralt og til dels dominerende næringspolitisk nettverk i regionen. Næringsforeningen i Stavanger-regionen med en betydelig medlemsmasse, eget magasin, 16 ressursgrupper og mange ansatte, representerer til dels en konkurrerende og til dels en supplerende struktur. Det regionale partnerskapet knyttet til fylkeskommunens regionale utviklingsprogram er et viktig operativt samarbeid mellom Rogaland fylkeskommune, Innovasjon Norge, Fylkesmannens Landbruksavdeling, NHO, LO og arbeidsformidlingen. Det er imidlertid Arne-prosjektet som framstår som preferert arena for samhandling og utøvelse av næringspolitikk for de offentlige aktørene i Stavangerregionen..

Sett i forhold til at kommunene i utgangspunktet har begrensede oppgaver knyttet til næringsutvikling kan det virke paradoksalt at det nettopp innenfor dette området er en form for regional konkurranse mellom ulike offentlige og private aktører om hvem som er best innen næringsutvikling. Dels kan dette henge sammen med at mye av den offentlige virksomheten for øvrig er regulert i detalj fra statens side, og dels med at flere aktører, både offentlige og private har behov for profilering. Uansett bidrar den konkurransen til et godt grunnlag for en regional satsing på næringsutvikling.

Den regionale satsingen på kulturbasert næringsutvikling har foreløpig et begrenset næringspolitisk fundament, men de strategiske næringsplanene som er under utvikling antas å trekke opp føringer også på dette feltet. For Stavangerregionen framstår samarbeidet mellom Stavanger kommune,

Sandnes kommune, Rogaland fylkeskommune og en rekke andre instanser om satsingen på Stavanger som europeisk kulturby 2008 som et kombinert kulturpolitisk og næringspolitisk satsing. For øvrig er det etablert et regionalt samarbeid om støtte til utvikling av produksjonsmiljø for film i regionen. Både Stavanger og Sandnes kommune har for øvrig egne prosjekter innen dette feltet uten at dette er konkret knyttet opp mot næringspolitikken.

Næringsutvikling med utgangspunkt i lokale kunnskapsinstitusjoner kan i hovedsak knyttes opp mot to forhold i Stavangerregionen. Det ene er samarbeidet mellom svært mange offentlige og private instanser om satsingen på etableringen av universitetet i Stavanger. Denne satsingen er også en del av regionens næringspolitikk. Den andre satsingen kom i 1993 og er Rogaland kunnskapspark. Med over 80 virksomheter lokalisert i kunnskapsparken, egen prekubator, inkubator og eget investeringsfond framstår kunnskapsparken som et viktig virkemiddel for denne delen av næringspolitikken. Styresammensetningen i kunnskapsparken og de ulike selskapene her er også en viktig arena der ulike næringspolitiske aktører møtes. Kunnskapsparken er også trukket inn i forskjellige næringspolitiske prosesser som nettverksbygger og prosessleder og dels i konkrete prosjekter. Det bør for øvrig nevnes at Arena-satsingene i regi av Innovasjon Norge også er viktige når det gjelder kunnskapsbasert næringsutvikling. Koblingen mellom forskning, undervisning og næringslivet er for øvrig et av satsingsfeltene til Arne-prosjektet.

### 5.3.4 Tromsøregionen

Tromsø kommune, som er større i areal enn hele Vestfold fylke, utgjør sammen med Karlsøy kommune byregionen. Sett i forhold til de andre storbyregionene skiller Tromsøregionen seg ut ved at nesten 95 % av befolkningen bor i senterkommunen. Troms fylke hadde ved inngangen til 2004 et samlet folketall på om lag 152 000. Tromsø er landsdelssenter for Nord-Norge, og det betyr bl.a. at sysselsettingen i byen domineres av offentlig og privat tjenesteyting.

Organiseringen av Tromsø kommune sin næringspolitikk preges av byens særegne geografiske utfordringer. Det er etablert en sentral enhet i administrasjonen som har ansvar for å arbeide med næringsutvikling, og næringspolitikken kan deles i to hovedområder. For det første en den mer generelle politikken som er innrettet mot å utvikle hele byen. Den overordnede politikken er innrettet mot å synliggjøre Tromsø som landsdelssenter med viktige kompetanse- og næringsmiljøer. For det andre er politikken innrettet mot distriktene i kommunen. Distriktsstrategiene er nedfelt i en egen nærings-

plan, og det arbeides tett med partnerskap bestående av aktører i lokalsamfunnene, fylkeskommunen og Innovasjon Norge som virkemiddeloperatører.

Næringspolitikken til Troms fylkeskommune preges av at dette er et fylke med store distriktsmessige utfordringer. Fylkeskommunen har en stor næringsavdeling med bred kompetanse innen ulike fagområder. Etableringen av en parlamentarisk styringsmodell etter valget i 2003 har spisset den politiske styringen av næringspolitikken. Samtidig har fylkeskommunen etablert et bredt partnerskap med Sametinget, kommuner, statlige etater og organisasjonene i arbeidslivet. Innovasjon Norge - Troms er den sentrale virkemiddeloperatøren i næringspolitikken. Samarbeidet med Tromsø kommune er mindre omfattende, men det finnes flere kontaktpunkter og felles prosjekter.

Innovasjon Norge - Troms har en virksomhet som er konsentrert om de distriktsmessige utfordringene i fylket. I den sammenheng arbeides det særlig tett sammen med fylkeskommunen og andre statlige etater i tilgrensende områder. Tromsø kommunes utstrekning og næringsutfordringer i distriktene bidrar likevel til at også storbykommunen omfattes av mange av tiltakene.

Næringsforeningen i Tromsøregionen er en relativt nystartet virksomhet og har til nå konsentrert virksomheten om oppgaver i Tromsø by. Organisasjonen samarbeider derfor først og fremst med kommunen og andre aktører i Tromsø Innen områder som kulturbasert og kunnskapsbasert næringsutvikling fungerer foreningen i noen grad som et bindeledd mellom næringslivet og andre sentrale aktører.

Satsing på kulturbasert næringsutvikling har ikke utgjort noen sentral strategi hos de ulike aktørene i Tromsø men både kommune, fylkeskommune og Innovasjon Norge har prosjekter som kan klassifiseres som dette. En satsing som omfatter en utvidet kultur og næringssatsing har vært arbeidet med OL i 2014. I 2003 startet Tromsø kommune med å arbeide frem en søknad om at byen skulle bli vertsby for de olympiske vinterleker i 2014. I dette arbeidet har kommunen fått støtte fra lokalt næringsliv, fylkeskommunen og andre kommuner i fylket, fylkeskommuner og kommuner i resten av Nord-Norge, Landsdelsutvalget og Sametinget. Støtten har vært politisk og det har også blitt bevilget penger til arbeidet. Prosjektet fremstår dermed som et eksempel på hvordan de ulike aktørene kan samarbeide om et tiltak med stort utviklingspotensial for byen, regionen og landsdelen.

Den spesialiserte næringsutviklingen med utgangspunkt i Tromsø forskningsmiljøer er i stor grad et resultat av samspill mellom nasjonale virkemidler og lokale prosjekter i regi av Universitetet og NORUT-gruppen. Over tid



har disse aktørene bidratt til utbygging av forskningsparken og oppbygging av Norinnova. Lokale myndigheter mangler i stor grad virkemidler til å gi denne type næringsutvikling tyngde, men de har deltatt i flere viktige tiltak som har støttet opp om virksomheten til Norinnova. Samarbeidet med lokalt næringsliv er samtidig viktig for å få tilgang til den private kapitalen som må inngå i finansieringen av slike kommersialiseringsprosjekter.

### 5.3.5 Trondheimsregionen

Trondheimsregionen slik den er avgrenset i storbymeldingen omfatter kommunene Trondheim, Skaun, Klæbu, Melhus, Malvik, Midtre Gauldal, Rissa, Selbu, Stjørdal og Leksvik. Av disse ligger Stjørdal og Leksvik i Nord-Trøndelag, mens de øvrige ligger i Sør-Trøndelag. Trondheimsregionen slik den er definert ovenfor har omlag 225 000 innbyggere, noe som er godt over halvparten av innbyggertallet i de to Trøndelags fylkene som samlet har om lag 400 000 innbyggere. Offentlige arbeidsplasser utgjør omlag 40 % av byens arbeidsplasser. Før øvrig er det mange arbeidsplasser innen varehandel, privat og forretningsmessig tjenesteyting, samt innenfor industri og bygg og anlegg.

Næringspolitikken til Trondheim kommune preges av at dette har vært et lite prioritert arbeidsområde. Det er først de siste år politikerne har prioritert å satse på næringsutvikling og å gi dette feltet en mer sentral administrativ plassering. I forhold til prosessen knyttet til strategisk næringsplan for Trondheim for om lag fire år siden har det skjedd en liten revolusjon både på politisk og administrativt nivå. Selv om det var mange aktører med i utarbeidelsen av SNP, har utviklingen i etterkant klart vist at samarbeidet ikke var forankret tilstrekkelig verken i næringslivet eller i andre instanser. Det er flere eksempler på at Trondheim har inntatt en ny rolle i den regionale utviklingen både i storbyregionen og i Midt-Norge. Det gjelder i første omgang etableringen av et formelt samarbeid med andre byer i Midt-Norge, videre fullverdig medlemskap i Trøndelagsrådet. Før øvrig representerer samarbeidet om Europakontoret og samarbeidsutvalget for Trondheimsregionen andre eksempler på etablerte næringspolitiske samarbeid (der det siste gjelder storbyregionen). Samlet sett framstår imidlertid ikke Trondheim kommune som den sentrale motor for næringsutvikling i storbyregionen.

Sør-Trøndelag fylkeskommune har integrert næringspolitikken i regionalpolitikken. De økonomiske virkemidlene er i hovedsak rettet mot distriktene, men personalressursene rettes også inn mot næringslivet i Trondheim. Den nye fylkesplanen er uten tvil det mest potente eksempel på samarbeid om næringspolitikk i Trøndelag. Fylkesplanen har også et eksplisitt fokus på

Trondheim som landsdelshovedstad og på den rollen Trondheim bør spille som sentral drivkraft for næringsutvikling i Midt-Norge. Det har vært sterk oppslutning om denne prosessen både fra fylkespolitikkerne og fra formannskapet i Trondheim. Samarbeidet på administrativt nivå har vært og er fortsatt omfattende. Det gjenstår imidlertid å se hvordan samarbeidet konkret utvikler seg når handlingsplaner og konkrete tiltak skal utvikles. Fylkesplanarbeidet og arbeidet med samhandlingsprogram har bidratt til at denne prosessen kan oppfattes som den viktigste næringspolitiske prosessen for storbyregionen Trondheim.

Innovasjon Norge i Sør-Trøndelag har en forholdsvis stor operativ stab for nærings- og bedriftsutvikling. De har imidlertid i begrenset grad økonomiske virkemidler som kan nyttes i forhold til næringslivet i Trondheim. Innovasjon Norge deltar i samarbeidsprosjekter med de fleste andre næringsutviklingsaktører i Trondheim.

Leiv Eiriksson Nyskaping synes å representere storbyregionens viktigste instrument for innovasjon og nyskaping, men det er i hovedsak Norges Forskningsråd, Innovasjon Norge Sør-Trøndelag, SIVA og departementene som er oppdragsgivere, og i liten grad Trondheim kommune eller Sør-Trøndelag fylkeskommune. I forhold til situasjonen med Teknostallen på siste halvdel av 1980-tallet synes de lokale og regionale myndigheter å være mindre direkte involvert i denne type næringspolitisk satsing.

Selv om NTNU og SINTEF er viktige institusjoner for regionen sett i næringspolitisk sammenheng, er de ikke å oppfatte som et redskap i de lokale og regionale myndigheters næringspolitikk. Det er heller slik at NTNU, SINTEF og SIVA både på egen hånd og i samarbeid driver med næringsutvikling forholdsvis uavhengig av næringspolitikk i regi av Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune.

Det er også flere samarbeidsprosjekter mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Innovasjon Norge, Leiv Eiriksson Nyskaping og NTNU/SINTEF innenfor segmentet kunnskapsbasert næringsutvikling uten at en direkte kan si at alle disse er en strategisk oppfølging av et næringspolitisk samarbeid.

Flere aktører, deriblant Sør-Trøndelag fylkeskommune, Trondheim kommune og Næringsforeningen i Trondheim er involvert i mindre næringsutviklingsprosjekter innenfor kulturfeltet, dels på egen hånd og dels i samarbeid. Ingen av disse kan imidlertid heller ses på som resultat av et næringspolitisk samarbeid om en satsing på næringspolitikk med utgangspunkt i kulturfeltet.

Her synes det heller å være slik at prosjektene har kommet først og målsettingene i etterkant.

Det næringspolitiske samarbeidet i storbyregionen Trondheim er fremdeles fragmentert på prosjektnivå. De mest sentrale redskaper for en kunnskapsbasert næringsutvikling synes til dels frakoblet de regionale og lokale myndigheters næringspolitikk, og i større grad koblet til nasjonale myndigheters innovasjonspolitikk. Kulturbasert næringsutvikling i regionen synes fremdeles å være på et forholdsvis tidlig stadium og å være beskjeden.

Det er imidlertid etablert en felles fylkesplan som selv om den tar for seg hele Trøndelag, også er et politisk samarbeidsprosjekt som anerkjenner den rollen Trondheim må spille ikke minst innenfor næringsutvikling. Og en slik ny rolle synes både den politiske og administrative ledelse i Trondheim å være rede til. Om aktørene klarer å videreføre samarbeidet om fylkesplanen også når samhandlingsprogram og konkrete tiltak skal gjennomføres, kan det virkelig sies at det er etablert et næringspolitisk samarbeid i Trøndelag. Så spør det da når Trondheim kommune skal revidere sin strategiske næringsplan, om en denne gangen klarer å etablere et bredere og mer forankret samarbeid med andre aktører i storbyregionen. I den sammenheng vil Næringsforeningen i Trondheim, som er en betydelig kraftigere organisasjon nå i forhold til situasjonen for fire år siden, med sine fagutvalg kunne representere en nyttig instans nettopp for å forankre en slik næringspolitisk satsing.

## 5.4 Sammenligning

I dette kapitlet skal vi drøfte de fem byregionene under ett. Mangfoldet i den enkelte byregion er stort, og for detaljer vil vi henvise til hovedrapporten fra dette delprosjektet (Farsund og Leknes 2005). Her vil vi først diskutere fellestrekk og forskjeller i den generelle næringspolitikken. Deretter presenteres likheter og forskjeller når det gjelder hhv. kulturbasert og kunnskapsbasert næringsutvikling. Videre vil vi diskutere funnene i forhold til forventningene fra de teoretiske perspektivene som ble presentert i kapittel 5.2. Avslutningsvis vil vi diskutere forholdet mellom ”government” og ”governance” i lokal og regional næringspolitikk.

### Fellestrekk og forskjeller i den generelle næringspolitikken

I det følgende vil vi med utgangspunkt i de ulike aktørtypene diskutere fellestrekk og forskjeller mellom de fem byregionene.

Et viktig fellestrekk for alle de fem storbykommunene er at de har en liten, men sentralt plassert administrativ enhet som har ansvar for utforming og utøvelse av kommunal næringspolitikk. Dette gjør at det er en organisatorisk tett kobling mot kommunenes politiske ledelse i disse sakene. Alle kommunene ønsker å føre en næringsnøytral politikk, men samtidig prioriterer de næringer hvor kommunen har fortrinn gjennom det eksisterende næringslivet, eller de oppfatter at det er områder hvor byen har spesielle forutsetninger når det gjelder å få til utvikling av nye næringer. Det er også sentralt at bevilgninger til ulike reiselivssatsinger utgjør en stor del av alle kommunenes næringsbudsjetter. Når det gjelder utviklingspolitikken er det et fellestrekk at alle bykommunene fokuserer på å legge forholdene til rette for nyetablerere.

På operativt nivå er det likevel en rekke forskjeller mellom byene. Strategisk næringsplanlegging er ett område hvor det er forskjeller mellom dem. På den ene siden utgjør 2005 et viktig år i både Bergen og Stavangerregionen sitt arbeid med rullering av sine planer, mens Trondheim har en fire år gammel plan for perioden 2000 – 2010. På den andre siden har Kristiansand og Tromsø valgt å gå vekk fra denne type planverktøy. Kristiansand har i stedet valgt å utforme et internt strategidokument for næringsavdelingen, mens Tromsø har utformet visjonsdokumentet "Det meste er nord". I tillegg har Tromsø en egen SNP for distriktene i byen. I de to Vestlandsbyene er næringslivet tett involvert i næringsplanarbeidet, mens i Tromsø var motstand mot denne type planprosesser i næringslivet en av begrunnelsene for ikke å rullere planen.

I Kristiansand og Stavanger er det etablert felles organisatoriske overbygninger med nabokommuner for den generelle næringspolitikken. Knutepunkt Sørlandet omfatter kun kommuner, og det er ikke etablert et uavhengig sekretariat for den felles næringspolitikken. I Stavangerregionens Arne-prosjekt er også fylkeskommunen med, og det er etablert en felles sekretariatsfunksjon. I Bergensregionen utgjør policyorganet Hordaland olje og gass en felles overbygging for samarbeid mellom offentlige og private aktører fra hele fylket innen dette næringsområdet, men det finnes ingen felles generell næringspolitikk. I Tromsø og Trondheim finnes det ikke tilsvarende organiserte samarbeid som skal arbeide med næringspolitikk. I de tre sistnevnte regionene er det imidlertid etablert regionråd som arbeider med andre politikkområder, og det har vært diskutert om disse skal få en mer sentral rolle i behandlingen av næringssaker.

Kristiansand og Stavanger har gjennom ulike fondsavsetninger etablert egne økonomiske virkemidler til strategiske satsinger innen næringspolitikk og -

utvikling. Det er imidlertid forskjeller når det gjelder den politiske styringen av fondene. Cultiva og Sørlandet Kompetansefond skal operere uavhengig av skiftende politiske prioriteringer. Forus Næringspark og Universitetsfondet i Stavanger styres derimot av de politiske representantene i styrene. I Bergen, Tromsø og Trondheim er kommunene i stor grad avhengige av å finansiere all næringspolitikk over løpende budsjetter. I en tid med stramme kommunebudsjetter gir fondsavsetningene langt større handlingsrom for de to førstnevnte kommunene enn det de løpende budsjettbevilgninger gir for de tre sistnevnte. I den sammenheng er det viktig å presisere at fondene kun skal brukes overfor spesielt utvalgte satsingsområder, og de kommer derfor ikke som erstatning for de generelle bevilgningene til næringspolitikk.

Et viktig fellestrekk for alle fylkeskommunene er at de har hovedfokus på de distriktsmessige dimensjonene i sin næringspolitikk. Dette er dels en funksjon av krav som følger med bevilgninger fra nasjonale myndigheter, dels knyttet til tradisjoner i fylkeskommunene og dels en effekt av at det er de perifere områdene som har de største utfordringene når det gjelder å skaffe bedrifter og arbeidsplasser som kan støtte opp om bosetningen. I næringsutviklingsarbeidet er det tette bånd mellom fylkeskommunene og distriktskontorene til Innovasjon Norge. I fellesskap disponerer disse to aktørypene nasjonale og regionale virkemidler for næringsutvikling i perifere strøk.

Det er imidlertid også en del forskjeller mellom hvordan de ulike fylkeskommunene velger å organisere arbeidet med næringspolitikk. I Hordaland, Rogaland, Sør-Trøndelag og Troms har fylkeskommunene valgt å videreføre RUP tilnærmingen i sitt næringsutviklingsarbeid også etter ansvarsreformen. Disse fylkene har samarbeid med offentlige og private aktører gjennom det regionale næringsforum. I Vest-Agder har fylkeskommunen valgt å gå vekk fra modellen med regionalt utviklingsprogram, men har valgt å videreføre et formelt partnerskap med andre offentlige myndigheter i fylket.

Alle fylkeskommunene har en sentralt plassert næringspolitisk enhet i administrasjonen. I Hordaland og Sør-Trøndelag har fylkeskommunene videre valgt å ta i bruk arbeidslagsorganisering som et nytt grep i næringsutviklingsarbeidet. De tre andre fylkeskommunene har fortsatt en tradisjonell forvaltningsorganisering. Og som vi har vært inne på i gjennomgangen av bykommunenes arbeid, er det ulike praksis når det gjelder hvordan og i hvilken grad den enkelte fylkeskommune har en aktiv politikk ovenfor storbyene og storbyregionene. Her er det Rogaland, Sør-Trøndelag og Vest-Agder som er mest aktive, mens Hordaland og Troms holder større avstand.

Bykommunene og fylkeskommunene har ulike tilnæringer til landsdelsperspektivet. På den ene siden arbeider kommuner og fylkeskommuner for at Tromsø og Trondheim skal ha klare landsdelsfunksjoner. I Nord-Norge er det riktignok en viss konkurranse med Bodø, men i flere sammenhenger har vi sett at byen har fått støtte for satsinger fra hele landsdelen. I Trondheim er landsdelsfunksjonene under utvikling i forbindelse med iverksettingen av en ny felles fylkesplan for begge Trøndelagsfylkene. På Sørlandet er Kristiansands landsdelsfunksjoner satt på dagsorden gjennom Knutepunkt Sørlandet, men her er det fortsatt konkurranse med Arendal. På den andre siden er det liten interesse for landsdelsperspektivet i Bergen og Stavanger. Her er det Hordaland og Rogaland fylkeskommuner som arbeider med Vestlandsperspektivet.

Distriktskontorene til Innovasjon Norge arbeider tett opp mot fylkeskommunene i den delen av deres virksomhet som er knyttet til forvaltningen av regionale utviklingsmidler. De regionale utviklingsprogrammene legger avgjørende føringer på de prioriteringene som gjøres i denne type satsinger. Samtidig ser vi at alle regionkontorene arbeider med programmer og tiltak som også omfatter virksomheter i byene og byregionene. Mange av disse prosjektene finansieres over nasjonale programmer, men i alle fylkene har vi sett eksempler på at distriktskontorene til Innovasjon Norge har søkt å utvikle prosjekter som kan styrke koblingene mellom virksomheter i byregionene og de mer næringssvake områdene i fylket.

I alle de fem byene er det i dag næringsforeninger som arbeider med næringspolitiske problemstillinger. Alle har delvis utspring i eldre Handelsforeninger, og kommersiell handelskammervirksomhet er en viktig del av foreningenes arbeidsområder. Det er de eldste og største næringsforeningene i Bergen og Stavanger som har den mest dominerende posisjonen i sine byregioner, men de nyere foreningene i Kristiansand, Tromsø og Trondheim har ambisjoner om å fylle en tilsvarende rolle i sine regioner. De fem foreningene arbeider også sammen, både når det gjelder å utvikle foreningenes virksomhet og når det gjelder lobbyisme overfor nasjonale myndigheter. Næringsforeningene arbeider i hovedsak sammen med storbykommunene, og har i stor grad overlatt relasjonene til fylkeskommune og Innovasjon Norge til NHO. Det eneste unntaket her er Trondheim Næringsforening, som også har tette koblinger med fylkeskommunen.

Tabellen under viser sentrale fellestrekk og forskjeller innenfor ulike tema i det næringspolitiske arbeidet i de fem byregionene.

**Tabell 5.4-1: Fellestrekk og forskjeller i byregionenes næringspolitiske arbeid**

		Felles- trekk	For- skjeller
<b>Storbykommunene</b>			
	Liten sentral administrativ enhet tett koblet mot politisk ledelse		
	Ønsker næringsnøytral politikk, men prioriterer utvalgte næringer		
	Bevilgning til reiselivssatsing utgjør en stor del av næringsbudsjettet		
	I utviklingspolitikken legges det til rette for nyetablerere		
	Arbeidet med strategisk næringsplan prioriteres		
	Felles organisatorisk overbygning for generell næringspolitikk		
	Fondsavsetninger til strategisk satsing innen næringspolitikk		
	Samarbeid med fylkeskommune om utvikling av landsdelsfunksjoner		
<b>Fylkeskommunene</b>			
	Hovedfokus på distriktsmessig dimensjon i sin næringspolitikk		
	Tette bånd mot distriktskontorene til Innovasjon Norge		
	Viderefører satsing på RUP-tilnærmingen etter ansvarsreformen		
	Sentralt plassert næringspolitisk enhet i administrasjonen		
	Intern organisering av næringsutviklingsarbeidet		
	Aktiv politikk overfor storbyen og storbyregionen		
<b>Innovasjon Norges distriktskontorer</b>			
	Arbeider tett med fylkeskommunen mht. regionale utviklingsmidler		
	Arbeider med tiltak og programmer i byen og byregionen		
	Utvikler prosjekter for å styrke kobling mellom byregion og distrikt		
<b>Næringsforeningene</b>			
	Sterk posisjon i sin byregion		
	Samarbeider med storbykommunen		
	Samarbeider i liten grad med Fylkeskommunen og Innovasjon Norge		

En konklusjon det er mulig å trekke allerede nå er at det finnes mange likhetstrekk mellom næringspolitikken i de ulike byregionene. På et overordnet nivå kan vi slå fast at dette er variasjoner over et tema. Samtidig er det klart at hvis vi går inn i detaljene, er det klare forskjeller både i omfanget og innholdet i samarbeidet mellom de næringspolitiske aktørene i de fem byregionene. Vi skal vende tilbake til dette senere i kapitlet.

### Samspill om næringsutvikling med utgangspunkt i kulturfeltet

Næringsutvikling med utgangspunkt i kulturfeltet er et tema i de fem byregionene, men det er klare forskjeller mellom dem når det gjelder ambisjoner, organisering, samarbeid, mål og virkemidler. I tabell 8.1 har vi sammenfattet de sentrale observasjonene i forhold til situasjonen i hver av byregionene ved utgangen av 2004.

**Tabell 5.4-2: Kulturbasert næringsutvikling (status utgangen av 2004)**

	Definert strategi	Egen enhet	Finansiering
<b>Bergensregionen</b>	Ja	Bergen Media By (1993)	Fast budsjettpost
<b>Kristiansandsregionen</b>	Ja	Cultiva (2003)	Fond
<b>Stavangerregionen</b>	Under utvikling	Nei (under planlegging)	Ad hoc (kultur og næring)
<b>Tromsøregionen</b>	Under utvikling	Nei (landsdelssatsing)	Ad hoc (kultur og næring)
<b>Trondheimsregionen</b>	Under utvikling	Nei (under planlegging)	Ad hoc (kultur og næring)

Bergen kommune har gjennom sin satsing på å utvikle virksomhet innen film- og TV-produksjon vært en pioner når det gjelder å drive næringsutvikling med utgangspunkt i kulturfeltet. Etableringen av Bergen Media By i 1993 representerer på mange måter et startpunkt for kommunal virksomhet på dette området i Norge. I utgangspunktet var Hordaland fylkeskommune en partner i denne satsingen, men etter hvert har fylkeskommunen gått over til å delfinansiere prosjektet Vestnorsk filmkommisjon. I utviklingsarbeidet har kommunen og fylkeskommunen videre samkjørt virkemidler både fra næringssektoren og kulturfeltet, der Vestnorsk filmsenter har stått for de kulturpolitiske motiverte støttetiltakene. I tillegg har Innovasjon Norge - Hordaland bidratt med støtte til bedriftsutvikling til virksomheter innen kulturfeltet.



Videreutvikling av filmsatsingen har de siste årene vært et viktig samarbeidsprosjekt i Bergensregionen. Til tross for betydelig virksomhet innen dokumentarfilm, kortfilm og reklamefilm, mangler Bergensmiljøet til nå det store gjennombruddet innen produksjon av TV-drama og spillefilm. Bransje og myndigheter har derfor tatt tak i mangelen på toppfinansiering, fordi dette blir antatt å være hovedproblemet i denne sammenheng. Gjennom arbeidet med filmfondet fuzz har kommunale myndigheter i samarbeid med private aktører fått til et regionalt samspill om satsingen på toppfinansiering. Innovasjon Norge har finansiert utviklingsprosjektet, fylkeskommunen har bevilget penger til fondet og Bergen Næringsråd har fungert som døråpner overfor næringslivet. I skrivende øyeblikk utgjør de nasjonale rammebetingelsene en usikkerhetsfaktor når det gjelder den operative virksomheten til det nye filmfondet, men samarbeidet kan indikere at aktørene vil komme frem til løsninger som kan sikre næringen lokale utviklingsmyndigheter.

Kristiansand kommunes etablering av stiftelsen Cultiva utgjør en økonomisk langt mer ambisiøs satsing på kultur og kulturbasert næringsutvikling enn den Bergen kommune har gjennomført innenfor film og TV-området. Til gjengjeld har Cultiva et langt bredere arbeidsfelt. Stiftelsen skal dels være med å finansiere kulturbygg, og dels støtte ulike prosjekter. I den siste sammenheng kan stiftelsen både investere i relevante selskapers aksjekapital, og gi prosjektstøtte til søknader som oppfyller de krav som er satt i stiftelsens vedtekter. Ambisjonene er at Cultiva gjennom sine bevilgninger skal støtte opp om den generelle utviklingen i Kristiansand. I de første to driftsårene har noen av prosjektene vært innrettet mot å definere i hvilke sektorer og på hvilke områder byen har spesielle utviklingsmuligheter. Det er viktig å presisere at dette er et prosjekt for Kristiansand kommune, og verken fylkeskommune eller nabokommuner er en del av denne satsingen.

I de tre andre byregionene har det til nå blitt arbeidet med strategier og planer knyttet til hvordan en kan få til kulturbasert næringsutvikling. Det har også blitt bevilget støtte til enkeltprosjekter innen dette feltet. Både kommuner, fylkeskommuner og regionkontorene til Innovasjon Norge har gitt penger til virksomheter i skjæringsfeltet mellom næringsutvikling og kultur. Dette er dels samarbeidsprosjekter, og dels tiltak i regi av en aktør.

Stavanger kommune, Rogaland fylkeskommune og flere av de andre kommunene i Stavangerregionen har de siste par årene arbeidet med å utvikle felles tiltak innen området kulturbasert næringsutvikling. Til nå har en i Stavangerregionen hatt hovedfokus på det strategiske utviklingsarbeidet, og ambisjonen er å utvikle tiltak som kan knyttes opp mot byregionens status som "Europeisk kulturby 2008". Som i kulturbyprosjektet er flere av sat-

singene samarbeid mellom kommunene og fylkeskommunen. Dette gjelder også filmområdet, hvor Stavanger kommune og Rogaland fylkeskommune dels har støttet opp om Vestnorsk filmsenter og Vestnorsk filmkommisjon i Bergen, og dels har gitt direkte støtte til enkeltprosjekter innen filmområdet i Stavanger. Disse bevilgningene har til nå blitt dekket over poster i de løpende kultur- og næringsbudsjettene. På dette området arbeides det våren 2005 med etablering av et mulig regionalt filmfond i Rogaland.

I Tromsø er arbeidet med å bli kandidatby for OL i 2014 et stort prosjekt hvor idrett og kultur skal bidra til utvikling av byen, fylket og landsdelen. Prosjektsknaadsarbeidet har blitt finansiert i partnerskap mellom myndigheter lokalt og regionalt (fylke og landsdel) og næringslivet. Dette prosjektet utgjør dermed et eksempel på hva en kan få til ved å samkjøre lokale og regionale ressurser. Det store problemet så langt er at ideen om et OL-arrangement ikke har blitt godkjent i Regjering og Storting. På filmområdet har Tromsø kommune og Troms fylkeskommune valgt å satse på landsdeksperspektivet og støtter derfor opp om Nordnorsk filmsenter i Honningsvåg. Selve filmsenteret ligger dermed utenfor både byregionen og fylket, men mange av de virksomhetene som får støtte til sine prosjekter ligger i Tromsø

I Trondheim har offentlige myndigheter kommet i gang med forberedende arbeid knyttet til å skape rammebetingelser for filmproduksjon i byen og regionen. Dette er et samarbeid mellom kommunen og fylkeskommunene i både Nord- og Sør-Trøndelag. I forbindelse med denne satsingen er det sentralt at aktørene har valgt å søke om nasjonal finansiering til et filmsenter etter modell av Vestnorsk filmsenter, dvs. et senter som har sine hovedoppgaver innen det kulturpolitiske feltet. I tillegg har Næringsforeningen og Trondheim kommune tatt initiativ til å etablere nettverk som kan fremme bedriftsutvikling innen områder som reklame, film og design. På dette området søker en å utvide samarbeidet til også å omfatte Innovasjon Norge og de to fylkeskommunene i Trøndelag.

Totalt sett fremstår den delen av næringspolitikken som er rettet mot kulturområdet som preget av at dette er et nytt aktivitetsområde for kommunene. Samtidig finnes det få eller ingen nasjonale retningslinjer på dette området. Det finnes derfor en rekke ulike initiativer som dekker alt fra opplevelsesbasert reiseliv til strategier for utvikling av bedrifter innen kulturnæringer, med særlig vekt på design, film og TV. I kommuner og fylkeskommuner er forholdet mellom hva som er næringspolitikk og hva som er kulturpolitikk heller ikke avklart. Dette gjør at det er en viss motsetning mellom næringspolitikken instrumentelle mål knyttet til det å skape flere arbeidsplasser, og kulturpolitikken måsetninger om å skape nyskapende kunst. Til nå har vi

imidlertid ikke observert store motsetninger knyttet til dette, men en vridning av ressursbruken fra tradisjonelle til nye satsinger kan ha større potensial til å skape konflikt.

### Samspill om næringsutvikling med utgangspunkt i lokale kunnskapsmiljøer

Næringsutvikling med utgangspunkt i lokale kunnskapsmiljøer er et satsingsområde i alle fem byregionene, og her er det mange fellestrekk. Det er likevel mulig å identifisere ett skille mellom de tre gamle universitetsbyene Bergen, Tromsø og Trondheim på den ene siden, den kommende universitetsbyen Kristiansand på den andre siden, og den nybakte universitetsbyen Stavanger i en mellomposisjon. I tabell 8.2 har vi oppsummert noen sentrale indikatorer for hvilke elementer som inngår i disse satsingene i de fem byregionene.

**Tabell 5.4-3: Kunnskapsbasert næringsutvikling (status utgangen av 2004)**

	Forsknings-park	Innovasjons -selskap	Inkubator	Ansatte	Kapital
<b>Bergensregionen</b>	Ja (1985)	Sarsia (2001)	Forinnova (1999)	11	110 mill
<b>Kristiansands-regionen</b>	Ja (2000)	-	STS (2003)	-	-
<b>Stavanger-regionen</b>	Ja (1993)	Rogaland Kunnskaps-innvest	RK-Inkubator	9	17 mill
<b>Tromsø-regionen</b>	Ja (1990)	Norinnova	Norinnova	10	50 mill
<b>Trondheims-regionen</b>	Ja (1986)	Leif Eiriksson	Leif Eiriksson	15	100 mill

I sammenheng med samsillet rundt næringsutvikling med utgangspunkt i lokale kunnskapsmiljøer er det flere trekk som går igjen i noen eller alle byene. I det følgende skal vi oppsummere disse.

For det første representerer etableringen av forskningsparkene på mange måter en lokal tilpasning til en global trend. I alle fem byene har kommunene vært sentrale aktører i initiativfasene forut for etableringen av de selskapene som har stått for utbyggingen av forskningsparken. I Kristiansand og Stavanger har kommunene også vært med å finansiere utbyggingen av forskningsparkene. Det er også klart at kommunene over tid spilte en stadig mind-

re rolle i utviklingen av innholdet i disse virksomhetene. Dette kan knyttes til at de ikke har noen direkte relasjon til universitets- og forskningsmiljøene. Samtidig som de disponerte få virkemidler som kunne støtte opp om de bedriftene som ble skapt i forskningsparkene. Kommunenes rolle er i dag først og fremst knyttet til profilering av forskningsmiljøer og innovasjonsvirksomheter. Noen av kommunene deltar også i lobbyarbeid mot nasjonale myndigheter for på den måten å skape bedre utviklingsmuligheter lokalt.

For det andre har de statlige aktørene fått stor innflytelse på hva det satses på og hvordan utviklingsarbeidet organiseres i forskningsparkene. SIVA har vært den sentrale nasjonale aktøren i finansieringen av utbyggingen av forsknings- og næringsparkene, og de har investert i de regionale innovasjonsvirksomhetene som er etablert. NFR har gjennom FORNY-programmet vært en viktig aktør i forbindelse med finansieringen av utviklingen av prosjekter og bedrifter i forskningsparkene. Høsten 2004 vedtok Stortinget at det skulle etableres regionale fond som skal bidra med risikokapital til virksomheter etablert i forskningsparkene, og disse vil bli basert på en blanding av privat og statlig kapital. Det er imidlertid sentralt at disse fondene først ble etablert etter et flerårig og intensivt politisk påvirkningsarbeid fra innovasjonsvirksomhetene og deres støttespillere lokalt i byene.

For det tredje spiller de regionale aktørene Innovasjon Norge og fylkeskommunene en avgrenset, men viktig rolle når det gjelder å støtte den første fasen av bedriftsutviklingen med risikolån og prosjektstøtte. Dette er støtte som først og fremst skal hjelpe de virksomhetene som blir etablert i inkubatorene som er lokalisert i forskningsparkene. Disse aktørene disponerer dermed midler som benyttes i en kritisk fase av innovasjonsprosessen, men ut over dette har regionale myndigheter liten innflytelse på aktivitetene i forskningsparkene. Fylkeskommunene har også ambisjoner om å fungere som en koblingsaktør mellom forskning og næringsliv i fylkene. Til nå har dette ikke gitt omfattende resultater, men flere fylkeskommuner opplever økt samarbeidsvilje fra både gamle og nye universiteter som ønsker en mer synlig regional forankring.

For det fjerde har næringsforeningene i flere av byene utviklet en viktig rolle som koblingsaktør mellom miljøene i forskningsparkene og det lokale næringslivet. Vi har sett at dette har bidratt til å synliggjøre nyskapingmiljøene, og de muligheter og problemer som disse står overfor i forbindelse med utvikling av nye bedrifter. Disse kontaktene har vært med å mobilisere lokal kapital som har vært sentral for å opprettholde aktivitetsnivået i forskningsparkene. I den sammenheng er våre observasjoner i overensstemmelse med flere studier som viser at denne type lokal mobilisering er viktig for tilgang-

en på privat kapital i innovasjonsprosjekter (Sydnes og Halvorsen 2003, Bolkesjø Møller og Vareide 2004).

Vi har allerede vært inne på at det eksisterer noen klare forskjeller mellom de fem byene på dette området. På den ene siden representerer Bergen, Tromsø og Trondheim en parallell utvikling. Først ble det etablert en forskningspark der innovasjonsvirksomheten var integrert. Da dette viste seg å ikke fungere optimalt, ble det gjort et organisatorisk skille mellom eierdomsdrift og innovasjonsvirksomheten, og særlig den siste delen av virksomheten ble styrket med egne stillinger og økonomiske virkemidler. Det tredje steget i den felles organisatoriske utviklingen er en modell med TTO på universitetet, inkubatorvirksomhet, innovasjonsselskap og regionalt fond for egenkapital til virksomheter i utvikling.

På den andre siden representerer Stavanger og Kristiansand en kombinert satsing på å utvikle lokale høyskoler til egne universiteter. Parallelt med dette har det også i disse byene blitt arbeidet med etablering av forskningsparker. Det har imidlertid blitt arbeidet mer med universitetsbygging enn næringsutvikling med utgangspunkt i de samme kompetansemiljøene. Universitetsfondet i Stavanger og Sørlandet Kompetansefond representerer en sterk regional "egenkapital" i disse satsingene, men det er sentralt at disse midlene først og fremst har gått til universitetsbygging og i mindre grad til kommersialiseringsvirksomhet.

Totalt sett fremstår denne type næringsutviklingsstrategier som relativt frikoblet fra næringspolitikken til kommunene og fylkeskommunene. Det er først og fremst de statlige aktørene SIVA, NFR og universitetene selv som er sentrale i arbeidet. Samtidig har vi sett at mobilisering av regional kapital er viktig for kapitaltilgangen i innovasjonsprosessene. Igjen er statlige virkemidler dominerende, og fra 2005 vil det bli etablert nye regionalt baserte investeringsselskaper i de fire universitetsbyene, som skal kombinere statlige midler med private midler.

### **Nasjonal politikk legger føringer på lokal og regional næringspolitikk**

Den første antagelsen var at nasjonalt utformede retningslinjer ville ha avgjørende innflytelse på organiseringen av, og innholdet i næringspolitikken på lavere forvaltningsnivåer. I den sammenheng forventet vi at samarbeid over institusjonsgrensene i stor grad ville være statlig initiert.

Vi finner stor grad av overensstemmelse mellom forventningen om statlig styring, og de observasjonene vi har gjort om innretningen på næringsutviklingsarbeidet til fylkeskommunene. Staten legger føringer på virksomheten gjennom de bindinger som er lagt på fordelingen av de regionale utviklingsmidlene, og gjennom de retningslinjer som er gitt i forhold til fylkeskommunenes oppgave som regional utviklingsaktør. Det er også sentralt at det er staten som har bestemt at distriktskontorene til Innovasjon Norge skal opererer de bedriftsrettede virkemidlene, og at fordelingen av midlene skal skje gjennom et samarbeid med fylkeskommunene. Statlige myndigheter har dermed direkte innflytelse på organiseringen av, og innholdet i deler av fylkeskommunenes næringspolitikk. Dette blir lojalt fulgt opp, for i alle fylkeskommunene blir statens distriktspolitiske prioriteringer oppfattet som den faktor som legger klareste føringer på næringsutviklingsarbeidet. Dette bidrar igjen til at den regionale næringspolitikken får mange likhetstrekk.

Dagens modell for kunnskapsbasert næringsutvikling i Bergen, Tromsø og Trondheim er også i stor grad en tilpasning til statlige aktørs krav og retningslinjer. Gjennom SIVA som medeier i forskningsparker og innovasjonselskaper, NFR som operatør av Forny-programmet og universitetene som autonome statlige institusjoner, har nasjonale myndigheter hatt stor innflytelse på hvordan den regionale innovasjonsvirksomheten har blitt utviklet og organisert. Nye halvstatlige fond for finansiering av bedriftsutvikling i forskningsparkene vil ytterligere koble denne virksomheten til den nasjonale innovasjonspolitikken. Det er i stor grad de økonomiske utfordringene i denne type utviklingsarbeid som har bidratt til at staten har fått styringen med tiltakene. Den økende standardiseringen av utviklingsarbeidet i Bergen, Tromsø og Trondheim er et eksempel på hvordan statlige styringssignaler bidrar til at det blir større likhet mellom det næringsutviklingsarbeidet som drives i byregionene.

En tredje, mer indirekte form for statlig styring av næringspolitikken til kommuner og fylkeskommuner, er den som gjennomføres gjennom fastsettning av de økonomiske rammene for den samlede kommunale virksomheten. I bykommunene er næringspolitikk i stor grad et overskuddsfenomen. I en periode hvor staten har ønsket å begrense kostnadsveksten i offentlig sektor gjennom en stram kommuneøkonomi, har dette bidratt til at kommunenes ressursinnsats på næringsområdet er redusert. Næringspolitikken taper i noen grad i konkurransen med andre kommunale oppgaver, og det blir mindre rom for lokale initiativer på dette området. Dette er spesielt synlig i utviklingen i Bergen og Tromsø

Kommunene, fylkeskommunene og distriktskontorene til Innovasjon Norge er alle i utgangspunktet lojale mot hovedretningslinjene i den nasjonale nærings- og innovasjonspolitikken. Det er et uttalt mål hos alle disse aktørene at lokal og regional næringspolitikk skal være næringsnøytral, og støtte som kan virke konkurransevridende blir ikke gitt. Videre er det fokus på entreprenørskap og etablerere både i det lokale og det regionale virkemiddelapparatet.

Vi har dermed observert flere eksempler som er i overensstemmelse med denne forventningen, men bildet er ikke entydig når det gjelder hypotesen om at det ikke ville være etablert en felles næringspolitikk på tvers av institusjonsgrenser i byregionene. På den ene siden har vi sett at dette til nå har vært tilfelle for næringspolitikken i hhv. Bergensregionen, Tromsøregionen og Trondheimsregionen. På den andre siden har vi sett at det er etablert slike organiserte samarbeid både i Kristiansandsregionen og i Stavangerregionen. Forklaringene på disse avvikene skal vi komme tilbake til.

Sett under ett er det grunnlag for å slå fast at statlige myndigheter legger klare føringer på deler av den næringspolitikken som føres regionalt og lokalt. Den statlige politikken bidrar særlig til at det blir større likhet mellom de næringsutviklingstiltak som gjennomføres. Politiske retningslinjer fra sentrale myndigheter har betydning, men det er spesielt de økonomiske virkemidlene som virker standardiserende. Effekten er særlig stor hvis tiltakene administreres av autonome statlige virkemiddeloperatører som Norges Forskningsråd og Innovasjon Norge.

### **Lokale og regionale aktører ønsker å fremstå med en moderne næringspolitikk**

Den andre antagelsen var at valg av organisasjonsmodeller og politikkinnhold ville bli preget av at aktørene ønsket å fremstå som moderne. Endringer ville være en effekt av at aktørene er på søking etter nye organisasjonsformer, mål og virkemidler.

Vi har observert flere eksempler på at det å identifisere og utvikle nye satsingsområder eller tema er en sentral del av næringspolitikken til lokale og regionale aktører. En grunn er at næringspolitikk på mange måter er fremtidsrettet, og det er behov for å ta nye grep i forhold til de problemer og muligheter som er identifisert lokalt. Initiativene kan komme fra kommuner, næringsforeninger, fylkeskommuner og distriktskontor til Innovasjon Norge. Denne mekanismen gjenspeiles først i hvilke nye tema som tas opp i næringspolitikken. Hvis interessen for et temaområde holder seg over tid,

kan næringspolitikken organisering bli tilpasset modeller utviklet andre steder i landet eller i utlandet.

I bykommunene er det særlig valg av nye satsingsområder som synes å være påvirket av at en ønsker å fremstå som moderne. Det at alle kommunene i vår studie ønsker å fremme kulturbasert næringsutvikling og næringsutvikling med utgangspunkt i lokale kunnskapsmiljøer, er eksempler på dette. Innen kulturområdet er design, film og musikk tema som er på den næringspolitiske dagsorden i flere av, eller alle byene. Disse næringene er i fokus både i internasjonale og nasjonale sammenhenger. Kommunene tar egne initiativer, og de utfordres både av næringsaktører og andre offentlige myndigheter til å være med på å skape aktivitet på disse nye områdene.

I fylkeskommunene og distriktskontorene til Innovasjon Norge er det et økende fokus på bykommunene, og ikke minst på den betydning forskning og utdanning og næringsmiljøer i byene kan ha for den totale utviklingen i et fylke. Det arbeides både med enkeltprosjekter og mer systematisk oppfølging av enkelte bransjer. Dette kan ses som en tilpasning disse aktørene gjør i forhold til den økende oppmerksomheten byene har fått i de nasjonale diskusjonene om næringspolitikk og næringsutvikling. Vi har i den sammenheng sett at disse aktørene er villige til å tilpasse sine tradisjonelle distriktsrettede satsinger for å få ta del i de utviklingsprosessene som foregår i byene.

Utviklingen av næringsforeningene skjer bl.a. i nettverket mellom foreningene. Dette gjør at de har mange fellestrekk når det gjelder organisasjonsform og arbeidsmåter. De to "pionerforeningene" i Bergen og Stavanger blir brukt som forbilder for tilsvarende utvikling i Kristiansand, Tromsø og Trondheim. Alle foreningene har etablert arbeidsgrupper innenfor enkeltområder, og i den sammenheng har de også prioritert satsinger innen nye næringsområder. Blant annet er kulturbasert næringsutvikling på dagsorden i alle byene. Næringsforeningene er dermed påvirket av det generelle fokuset på dette området, samtidig som de fungerer som pådrivere ovenfor offentlige myndigheter slik at de kan utvikle tiltak og virkemidler innrettet mot denne sektoren.

Ser vi eksplisitt på innholdet i den kulturbaserte næringsutviklingen, finner vi flere eksempler på at organisasjonsmodeller overføres mellom byer. Og inspirasjonen hentes både internasjonalt og nasjonalt. Bergen Media By var inspirert av Cardiff Media City, og representerer et klart eksempel på hvordan slike organisasjonsmodeller importeres fra utlandet. Innen filmområdet utgjør den svenske "Trollhättan-modellen" en viktig inspirasjonskilde for mange norske aktører. Det blir vist til at denne svenske byen har klart å ska-



pe en regional filmindustri ved hjelp av tett samspill mellom nasjonale virkemidler og ulike lokale aktører, og resultatet er et betydelig antall arbeidsplasser. Flere av byene i denne studien har ambisjoner om å bli et norsk "Trollhättan", og arbeider med virkemidler som kan bidra til dette. Vi har også sett at filmsatsingen i Bergen påvirker hvordan en arbeider med disse spørsmålene i både Kristiansand, Stavanger og Trondheim. I Trondheim har en også kopiert en engelsk idé når det gjelder satsing på kreative næringer. "Wandsworth Young Enterprise Centre" har blitt til "IdeCultCity" i Trondheim.

Etablering av forsknings- og kunnskapsparken i norske storbyer var også inspirert av en internasjonal trend. Samtidig bidro etablering og oppbygging av de første forskningsparkene i Norge til at det ble satset på tilsvarende oppbygginger i andre deler av landet. De nyeste satsingene på utbygging av forskningsparker i Stavanger og Kristiansand kan i et slikt perspektiv ses som et ønske om å bli mest mulig lik de etablerte universitetsbyene i forbindelse med byenes egne universitetsambisjoner. Også på innholdssiden har vi sett at erfaringer fra andre land er overført til norske forhold, og vi har sett at organisasjonsløsninger utviklet i en region har blitt overført til andre regioner. Men på dette området ser det likevel ut til at nasjonal standardisering har overtatt som den viktigste mekanismen når det gjelder likeartet utvikling.

Det er dermed mulig å slå fast at ulike aktører lokalt og regionalt er opptatt av å arbeide med nye næringspolitiske satsingsområder som gjør at de fremstår som moderne. Søkingen etter moderne løsninger bidrar både til forskjeller mellom byregionene, men også til at det blir mer likhet. Forklaringen er enkel. På den ene siden bidrar valg av ulike "inspirasjonskilder" til forskjeller fordi aktørene importerer ulike modeller og løsninger. På den andre siden bidrar vellykket modellimport til at byene kopierer hverandre, slik at det på noen områder blir større likhet over tid.

### **Næringspolitikken er preget av at aktørene vil videreføre tradisjonelle løsninger**

Den tredje antagelsen var at næringspolitikken ville være et resultat av at det i de etablerte organisasjonene eksisterer sterke oppfatninger om hva som er de mest passende løsningene både når det gjelder organisering og innhold. Tradisjonelle løsninger ville bli foretrukket fremfor nye initiativer. Endringer vil enten være gradvise tilpasninger, eller større omlegginger basert på kriseforståelse.

Vi har flere observasjoner som kan underbygge denne antagelsen. Den første har utgangspunkt i at en del av de skillene som eksisterer mellom by, byregion og fylke kan forklares ut fra at de ulike aktørene har klare oppfatninger av hva som er deres geografiske og tematiske ansvarsområder. Bykommunene har tradisjon for å fokusere på eget territorium og det næringslivet som er lokalisert der, de mindre nabokommunene har ofte fokus på egne områder og næringspolitikken er i stor grad innrettet mot å legge til rette arealer for ny virksomhet, mens fylkeskommunene skal utforme en politikk som dekker hele fylket. Næringsforeningene (særlig i Bergen og Tromsø) er først og fremst fokuserte på byene og byregionene, og har en viss avstand til fylkesnivået. Det næringspolitiske samarbeid er i stor grad overlatt til NHO. Samlet forklarer dette en del av den manglende fokuseringen på grenseoverskridende samarbeid i byregionene.

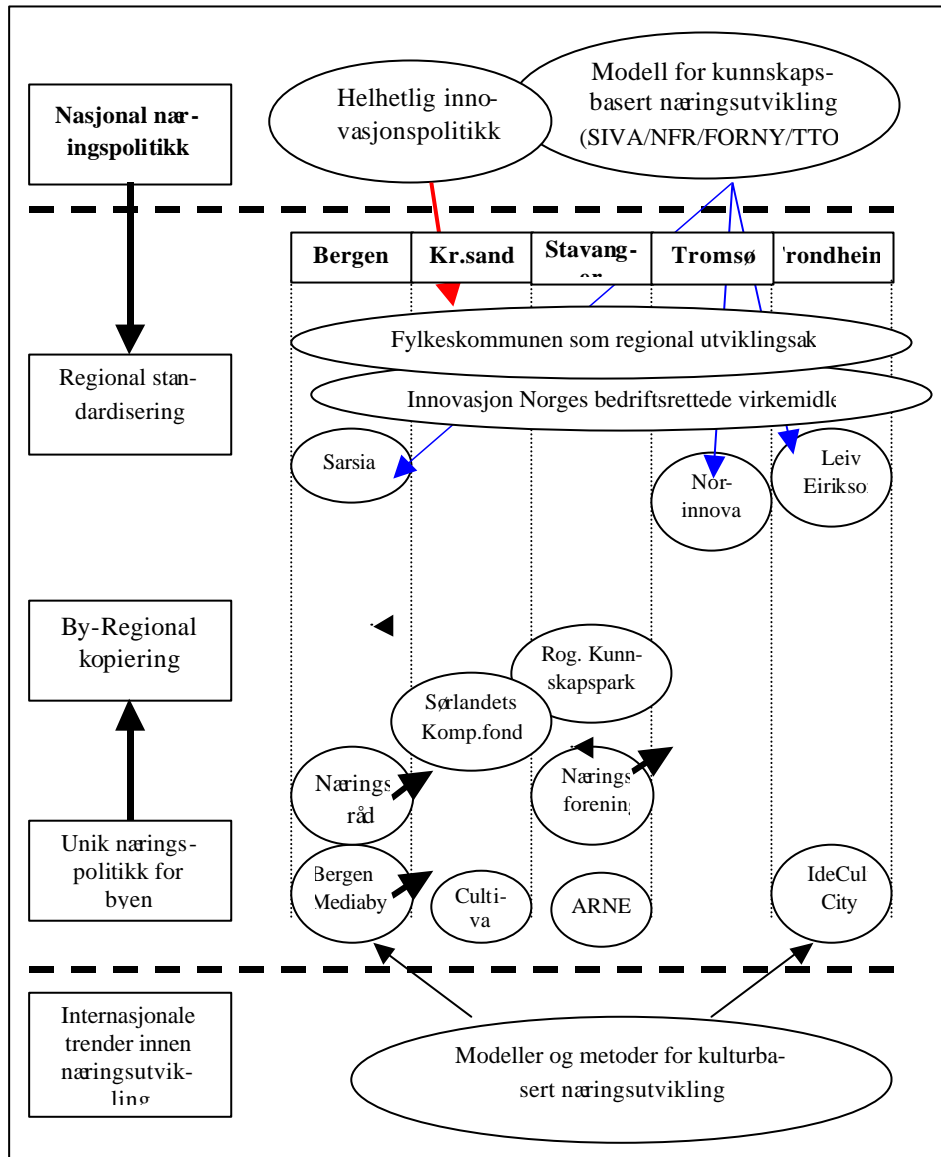
En annen observasjon har utgangspunkt i at storbyene har utformet sin næringspolitikk med basis i lokalt næringsliv. Dette har medført at det er en relativt klar sammenheng mellom næringsstrukturen og hva som er politisk prioritert i den enkelte by. Forholdet til næringslivet har også innflytelse på hvordan virksomheten organiseres. I Bergen har dette gitt seg utslag i etablering av policyorgan, i Stavanger etableres det partnerskap mellom offentlige og private aktører i spesielle satsinger og i Trondheim er det fokus på miljøene randsonene til SINTEF og NTNU. Også fylkeskommunene er opptatt av lokale fortrinn når de arbeider med næringsutvikling, og i samarbeid med distriktskontorene til Innovasjon Norge søker de å utvikle samarbeid mellom aktører med ulike typer kompetanse og ressurser.

Samtidig kan denne antagelsens perspektiv på endring hjelpe oss til å forstå hvorfor det er utviklet en grenseoverskridende næringspolitikk i Kristiansand, Stavanger og Trondheim. I Kristiansandsregionen var det de store selsettingsutfordringene tidlig på 1990-tallet som fikk de ulike offentlige aktørene til å samarbeide om felles næringspolitikk gjennom Knutepunkt Sørlandet, og en felles entreprenørveiledning gjennom EVA-senteret. Samarbeid om felles næringspolitikk i Stavangerregionen er utviklet gradvis, og det er basert både på vellykkede og mislykkede samarbeidsforsøk. Forus Industrieteselskap og Universitetsfondet i Rogaland var to tiltak som partene hadde positive erfaringer med. De overordnede samarbeidsprosjektene Jærens utviklingsselskap og Jærrådet hadde skapt større konflikter, og var derfor nedlagt. De store utfordringene som oljeindustrien gikk gjennom på slutten av 1990-tallet førte til at kommunene ønsket en fornyet satsing på samarbeid om næringspolitikk. I den sammenheng representerte Arne-prosjektet et eksempel på hvordan en kunne bygge videre på positive erfaringer, samtidig som en søkte å unngå de konfliktene en hadde negative erfaringer med. Ut-

viklingen i Trondheim de siste årene, med tettere samarbeid med fylkeskommunene både i Nord- og Sør-Trøndelag, viser hvordan nye lokale initiativer kan få betydning for utviklingen av næringspolitisk samarbeid på tvers av kommune- og fylkesgrenser.

En tredje observasjon er at fylkeskommunene også prioriterer distriktene i den "frie" delen av næringspolitikken. Argumentet er at det er disse områdene som i størst grad trenger bistand i næringsutviklingsarbeid. Dette er en type holdninger vi har funnet igjen i denne studien, og det er særlig i de to fylkene Hordaland og Troms, hvor de næringssvake distriktene har størst utfordring, at fylkeskommunene har sterkest fokus på denne type tiltak. Dette kan ses som en videreføring av at de tradisjonelt har vært distriktsfokuserede (Baldersheim 2003). Fylkeskommunene har sett det som en historisk oppgave å sikre at landsbygden holdt tritt med byene når det gjaldt økonomisk utvikling (Selstad 2003: 61). Fylkeskommunene har også tidligere blitt kritisert for ikke å utnytte det handlingsrommet de faktisk har på dette området (NOU 2000: 22).

Det er dermed grunnlag for å slå fast at mange av næringspolitikkenes særtrekk har utgangspunkt i forhold som er spesifikke for den enkelte region. Ulike lokale og regionale tradisjoner er dermed med på å forklare forskjeller mellom organiseringen av og innholdet i næringspolitikken i byregionene. Kommunegrenser, næringsstruktur og tradisjonell arbeidsdeling mellom bykommuner og fylkeskommuner er med på å forklare stabilitet. Samtidig har vi sett flere prosesser der slike skillelinjer har dannet utgangspunkt for nye samarbeidsformer. Disse får da et unikt uttrykk i den aktuelle byregion. Figuren under illustrerer sentrale trekk og elementer i utviklingen av byregionenes næringspolitikk.



**Figur 5.4-1: Utviklingstrekk i byregionenes næringspolitikk**

Figuren illustrerer ovenfra (top-down) hvordan den nasjonale næringspolitikken bidrar til en lik utforming av deler av byregionenes næringspolitikk gjennom fylkeskommunene, Innovasjon Norge og ulike instanser for kunnskapsbasert nærings utvikling. Nedenfra (bottom up) illustrerer figuren hvor-

dan byregionenes næringspolitikk både moderniseres gjennom import av internasjonale modeller og baseres på lokale institusjoner og tradisjoner, samtidig som organisasjonsmodellene kopieres mellom byregionene.

### **Lokal og regional næringspolitikk er mangfoldig**

Vi har sett eksempler i dette materialet som kan knyttes til hver av de tre antagelsene. Det er dermed mulig å slå fast at perspektivene utfyller hverandre i forhold til å forklare likhetstrekk og et komplekst mangfold av forskjeller. Dette gir rom for å trekke noen konklusjoner.

For det første innebærer lokal, og særlig regional næringspolitikk et element som kan defineres som iverksetting av nasjonal politikk. De statlige retningslinjene er sentrale i forhold til problemdefinisjonen i fylkeskommunenes næringspolitikk. Dette er først og fremst knyttet til de føringene som er lagt på de økonomiske virkemidlene, som skal bidra til å motvirke distriktsproblemer. Den økonomiske støtten fordeles til de fylkene hvor staten mener det er behov for en ekstra ressursinnsats. Videre er ulike statlige myndigheter tungt inne i arbeidet med å skape ny næringsvirksomhet med utgangspunkt i lokale kunnskapsmiljøer. Det er statens økonomiske og organisatoriske ressurser som må brukes for å skape nye bedrifter. Den statlige styringen styrkes også ved at de regionale innovasjonsvirksomhetene har arbeidet aktivt for å få på plass nye halvstatlige fond for finansiering av bedriftsutvikling. Begrunnelsen for den statlige styringen er dermed ulik. I det første tilfellet er det først og fremst kravet om at landets innbyggere skal tilbys like muligheter som er den viktigste motivasjonsfaktoren. I det siste tilfellet er det ønsket om å skape nye vekstimpulser som er den sentrale begrunnelsen. I den grad det blir samspill på lokalt og regionalt nivå er dette først og fremst knyttet til statlige styringssignaler.

For det andre dreier lokal og regional næringspolitikk seg om å oppdage og definere både problemer og muligheter. I den sammenheng representerer andre aktørs erfaringer og løsninger en sentral kilde til nye satsinger for både bykommuner, fylkeskommuner og næringsforeninger. Tema, tiltak, mål og organisasjonsformer kopieres fra både internasjonale og nasjonale forbilder. I tillegg påvirker aktørene i en region hverandre til å bli mer lydhøre overfor nye trender. Men samtidig viser studien at de mål, virkemidler og organisasjonsmodeller som hentes fra andre byer tilpasses lokale behov og muligheter. Samspill mellom ulike aktører kan da være en konsekvens av at den adopterte politikken forutsetter samarbeid, eller av at ulike aktører har arbeidet med samme type spørsmål.

Videre spiller tradisjoner en viktig rolle når det gjelder hvilke næringsområder som omfattes av næringspolitikken til lokale og regionale myndigheter. Dette har igjen betydning for hvordan arbeidet organiseres, og for hvem som samarbeider med hvem. Disse institusjonsspesifikke tradisjonene danner basis for at det utvikles en rekke unike lokale satsinger i hver av de fem byregionene som er dekket i denne studien. I noen sammenhenger er prosjektene grenseoverskridende, mens i andre sammenhenger er de tett koblet til kun én aktør. Samspill er i stor grad knyttet til om partene har felles problemdefinisjoner, og derav følgende ønsker om samarbeid i problemløsningsfasen.

Totalt sett fremstår næringspolitikken for storbyregionene som mangfoldig, og preget av et samspill mellom ulike faktorer. Statlig styring og lokale tradisjoner skaper stabilitet i den lokale og regionale næringspolitikken. Men søking etter nye moderne ideer og organisasjonsformer skaper dynamikk og endring i politiske samarbeidsmønstre.

### **Næringspolitikken har innslag av både "government" og "governance"**

Dette leder over på spørsmålet om hvilke styringsdimensjoner som kjenne-tegner denne delen av lokal og regional politikk. Ut fra funnene i denne studien er det mulig å slå fast at næringspolitikken i de fem byregionene kan defineres som å ligge i skjæringsfeltet mellom en "government"- og en "governance"-organisering.

På den ene siden har vi observert at næringspolitikk er et saksområde som er integrert i bykommunenes og fylkeskommunenes politiske og administrative styringsstrukturer. I storbyene er det relativt sett ikke store økonomiske og administrative ressurser som brukes på næringspolitikk, men dette er et saksfelt med en høy politisk profil. Tilsvarende er det viktig for fylkeskommunene å synliggjøre at de tar oppgaven som regional utviklingsaktør alvorlig. Konsekvensen er begge steder at næringspolitikken får stor oppmerksomhet fra den politiske og administrative ledelsen. Dette bidrar også til at alle aktører ønsker et klart ansvar for utvalgte områder, og samarbeid blir da underordnet ønsket om politisk synlighet. Sentral hierarkisk styring, eller "government" er dermed fortsatt ett viktig element i næringspolitikken lokalt og regionalt.

På den andre siden har vi sett at nettverksrelasjonene har blitt viktigere i næringspolitikken de siste årene. I den sammenheng er det særlig næringsforeningene som spiller en stadig mer sentral rolle i byene. I Bergen og Stavanger utgjør storbykommunen og næringsforeningen en kjerne i et

næringspolitisk samarbeid som også omfatter lokale bedrifter og forsknings- og utdanningsinstitusjoner. I de andre byene er utvikling av et slikt samarbeid en måsetning blant flere av de sentrale aktørene. Denne type partnerskap kan være knyttet til enkeltsaker, saksområder eller den generelle næringspolitikken, men i ingen byer har aktørene til nå fullt ut formalisert samarbeidet. Mobilisering av ressurser til utviklingstiltak er i stor grad basert på felles prosjektfinansiering. Foreningene er med på å sette dagsorden i næringspolitikken, og særlig i Stavanger er det en viss konkurranse om å definere hva som er de beste løsningene innen utvalgte områder.

De regionale partnerskapene på fylkesnivå spiller derimot en mer formell rolle i næringspolitikken. Partnerskapene blir særlig tillagt betydning i utformingen av mål og virkemidler i det fylkeskommunale næringsutviklingsarbeidet. Det er fylkeskommunen, distriktskontoret til Innovasjon Norge, andre statlige aktører på regionalt nivå, NHO og LO som utgjør kjernen i alle de fylkeskommunale partnerskapene. Særlig de offentlige aktørene opererer egne utviklingsmidler som kan brukes til felles finansiering av ulike utviklingstiltak.

Vi har dermed identifisert to hovedtyper aktørnettverk i næringspolitikken. Disse har en noe ulik funksjon. Partnerskapene i byene er mer avgrensede eller uformelle og har først og fremst en rolle i initiativfasen av prosjekter, de kan være knyttet til gjensidig informasjonsutveksling eller de kan være møteplasser for aktører med felles interesser. De fylkeskommunale partnerskapene er mer formelle, og partnerskapene har innflytelse på innholdet i næringspolitikken.

Vi har også sett at det er nye typer partnerskap under utvikling, og det er særlig i Stavanger og Trondheim det arbeides med større regionale partnerskap. I Stavanger og Rogaland kan koordinert arbeid med strategiske næringsplaner bli en overbygging for en felles næringspolitikk som både tar hensyn til byregionen og fylkets felles utfordringer og muligheter. I hvilken grad partnerskapet blir formalisert, er i skrivende stund fortsatt uavklart. Tilsvarende har utarbeidelse av felles fylkesplan for de to Trøndelagsfylkene gitt grunnlag for et tettere samarbeid mellom landsdelen og storbyen. Og her er målet å utforme et operativt partnerskap i forbindelse med iverksettingen av planens handlingsdel. Dette arbeidet vil pågå utover i 2005.

Næringspolitikk og næringsutvikling er tema hvor aktørene i storbyregionene både vil profilere sine egne prosjekter og samarbeide om å utvikle felles prosjekter. Det avsluttende spørsmålet blir da om handlingskapasiteten øker som følge av den økende nettverksstyringen i næringspolitikken.

Kommuner og fylkeskommuner oppnår flere fordeler ved tettere samarbeid med både næringsliv og næringsorganisasjoner. Økt legitimitet for offentlig politikk er et sentralt stikkord når en skal vurdere effektene av samarbeid mellom myndigheter og næringsliv. Myndighetene gir bedriftene og organisasjonene tidlig informasjon og mulighet for innflytelse på politikkkutforming. Til gjengjeld mottar myndighetene større velvilje fra næringslivet for politiske vedtak. Ressursmobilisering er en annen positiv effekt av partnerskap der både myndigheter og næringslivet er med på å finansiere satsingene. Begrensede offentlige ressurser kan dermed dekke flere eller større prosjekter, og medfinansieringen kan ses som et element i kvalitetssikringen av tiltaket.

Sett fra næringsforeningenes ståsted representerer partnerskapene med offentlige myndigheter en mulighet for å bli en aktørtype som kobler offentlige myndigheter og næringslivet i viktige utviklingsaker. Foreningene blir også en viktig "motoffentlighet" i næringspolitikken. Formelle og uformelle partnerskap kan dermed gi næringsorganisasjonene kortere vei til de politiske beslutningsarenaene, noe som kan gi organisasjonene og bedriftene større innflytelse på politikkkutforming. Dermed kan de få myndighetene med på å prioritere prosjekter av særlig stor betydning for næringslivet.

Partnerskapene har trolig mest å bidra med der ansvarsdelingen mellom ulike offentlige myndigheter er uavklart, eller der det eksisterer utilstrekkelige virkemidler for næringsutvikling. Vi har sett at i den kunnskapsbaserte næringsutviklingen er det de nasjonale føringene som dominerer når det gjelder utviklingstiltakenes organisering og innhold. Samtidig har vi sett at de lokale bidragene er viktige i noen sammenhenger. Kommunale myndigheter har bidratt gjennom initiativer, lobbykapasitet og tilrettelegging gjennom offentlige planprosesser. Næringsforeningene har vært med å mobilisere lokal kapital, og har knyttet bånd mellom etablert næringsliv og de nye virksomhetene i forskningsparkene. Fylkeskommunene og Innovasjon Norge har bidratt med finansiering av virksomheter under oppstart. Lokale og regionale partnerskap har dermed en uavhengig og viktig rolle i forhold til det statlige virkemiddelapparatet på dette området.

I den kulturbaserte næringsutviklingen er det derimot de lokale føringene som til nå har dominert når det gjelder mål, virkemidler og organisatorisk støtte. De nasjonale bidragene er først og fremst knyttet til overføringer begrunnet ut fra kulturpolitiske prioriteringer. Kommunale myndigheter har bidratt med midler til kompetansebygging og prosjektgjennomføring. Næringsforeningene har vært pådrivere for å få denne type tiltak på dagsor-



den, og de har søkt å være koblingsaktør mellom de etablerte bedriftene og de nye kulturentreprenørene. På dette området fungerer dermed de uformelle partnerskapene som et viktig hjelpeapparat rundt en næring som foreløpig har svake bedrifter og usikker økonomi.

Vi har til nå pekt på en rekke fordeler med den økende nettverksstyringen i næringspolitikken. I den forbindelse kan det være på sin plass å komme med en liten advarsel til slutt. Organisasjonene representerer spesielle interesser, særlig knyttet til økonomisk aktivitet. De politiske myndighetene skal foreta avveininger mellom ulike samfunnsinteresser. Den tette koblingen mellom myndigheter og næringsliv er ikke like fordelaktig hvis det oppstår konflikter om prioriteringer i forhold til disse to områdene. Konflikt i partnerskapene kan dermed føre til handlingslammelse eller til at private ressurser trekkes ut av prosjektene. Det kan derfor være fornuftig for de offentlige aktørene å ha alternativ styringskapasitet hvis det skulle oppstå behov for dette.

## 5.5 Avslutning

I denne studien har vi analysert samspillet rundt næringspolitikk og -utvikling i fem norske storbyregioner. Vi har dokumentert et stort mangfold av organisasjonsmodeller, målsetninger, prosjekter, tiltak og virkemidler. Kartlegging og analyse av organisatorisk og geografisk samspill har vært et viktig mål i prosjektet. Ut fra dette materialet er det mulig å trekke frem en del eksempler som viser vellykkede satsinger.

*Overordnet og strategisk samarbeid i storbyregionene:* I Stavangerregionen fremstår Arne-prosjektet som ett eksempel på hvordan kommunene i en storbyregion kan arbeide sammen med fylkeskommunen om næringspolitikk og næringsutvikling på tvers av etablerte geografiske og institusjonelle grenser. Samarbeidet er formalisert, og det er etablert et lite sekretariat for drift og samordning i forhold til spesialiserte utviklingsaktiviteter. I det pågående strategiske næringsplanarbeidet er et sentralt mål å få utformet en felles problemforståelse som kan danne utgangspunkt for satsinger både i storbyregionen og fylket som helhet. I dette planarbeidet er representanter for næringslivet i storbyregionen trukket inn som en ekstra ressurs. Arne-prosjektet er delvis en tilpasning til lokale utfordringer, bl.a. omfatter selve byområdet flere kommuner. Samarbeidet representerer også en aktiv søking etter en samarbeidsmodell som kan integrere næringspolitikken i en større byregion.

*Næringsforeninger som nettverksoperatører:* Bergen Næringsråd og Næringsforeningen for Stavangerregionen har utviklet seg til å bli sentrale

nettverksoperatører mellom offentlige myndigheter og næringslivet i byregionen. Dette har en rekke fordeler. Næringsforeningene har et bredt nedslagsfelt i det lokale næringslivet, og har legitimitet hos sine medlemmer. Foreningene har blitt viktige i forbindelse med spredning av kunnskap om utfordringer og muligheter i lokal næringspolitikk. De har også spilt en viss rolle når det gjelder mobilisering av lokal kapital til prosjekter innen næringsutvikling.

*Kulturbasert næringsutvikling:* Bergen Media By og Stiftelsen Cultiva utgjør to svært ulike tilnæringer til kulturbasert næringsutvikling. Bergen Media By er tett involvert med bransjen. Gjennom tett samarbeid med Vestnorsk filmsenter tilrettelegges det for utvikling av en næring kjennetegnet av små virksomheter som har svak kompetanse innen områder som er avgjørende for langsiktig utvikling av bedriftene. BMB har også vært en pådriver i arbeidet med å få etablert et eget regionalt filmfond i Bergen. I den sammenheng har organisasjonen nyttiggjort seg av nettverk mot bransjen, næringslivet og ulike offentlige myndigheter lokalt og regionalt.

Cultiva er først og fremst en kilde til finansiering av kulturtiltak og satsinger innen kulturbasert næringsutvikling. Styringen skjer gjennom eierskap og tildelingskriterier, og krav om kvalitet og relevans kan bidra til en kraftfull regional nyskappingsaktivitet. Stiftelsen er allerede en sentral aktør i utviklingen av både kulturliv og kulturbaserte næringer i Kristiansand. I samarbeid med andre lokale og regionale aktører kan det dermed skapes en unik utvikling i denne byregionen.

*Kunnskapsbasert næringsutvikling:* Leif Eiriksson, Norinnova og Sarsia utgjør alle spesialiserte virksomheter innrettet mot å få til næringsutvikling med utgangspunkt i de lokale forskningsmiljøene i Trondheim, Tromsø og Bergen. Organisasjonene er unge, og de opererer innen et felt som er lite utviklet i Norge. I den sammenheng fremstår de alle med en omfattende portefølje av prosjekter og bedrifter. Tilgang på kapital er i dag den mest kritiske faktoren i dette arbeidet, og i den sammenheng er det staten som må ta på seg det tyngste ansvaret. Mobilisering av lokal og regional kapital vil også være et viktig element, og samarbeid med aktører som kommuner og næringsforeninger vil derfor fortsatt være viktig for nyskappingsvirksomheten ved universitetene.

Sørlandet Kompetansefond og Universitetsfondet i Rogaland representerer bredere tilnæringer til feltet kompetansebasert næringsutvikling enn de tre nevnte eksemplene gjør. Begge prosjektene kan knyttes til universitetssatsingene i hhv. Kristiansand og Stavanger. I Stavanger har ressurser fra Uni-

versitetsfondet bidratt til utvikling av den kompetanse som lå til grunn for etablering av Universitetet i Stavanger fra 1. januar 2005, mens Høgskolen i Kristiansand fortsatt arbeider med å utvikle fagtilbudet til det nivået som kreves for å få universitetsstatus. Regional ressursmobilisering har spilt en viktig rolle i begge tilfellene.

*Storbyen som landsdelaktør:* Tromsø sitt prosjekt "OL i 2014" fremstår som et eksempel på hvordan en hel landsdel kan mobiliseres for et felles prosjekt. Offentlige myndigheter har i samarbeid med næringslivet mobilisert store ressurser for å synliggjøre det potensial som Tromsø og Nord-Norge har når det gjelder denne type store arrangementer. Prosjektet kan ses som et kostbart idrettsarrangement over 14 dager. Men det kan også ses som et prosjekt som skal bidra til utvikling av kunnskap, kultur og idrett i en hel landsdel. I denne siste sammenhengen utgjør selve søknadsprosessen et eksempel på en nettverksbasert ressursmobilisering som også kan overføres til andre utviklingsstrategier.

Trondheim kommune har deltatt som likeverdig partner med Sør- og Nord-Trøndelag Fylkeskommuner i forbindelse med utarbeidelsen av en felles fylkesplan for Trøndelag. I fylkesplanen er det et eksplisitt fokus på Trondheim som landsdelshovedstad, og det vektlegges særskilt at Trondheim bør spille rollen som sentral drivkraft for næringsutvikling i Midt-Norge. Trondheim kommune har også blitt fullverdig medlem av Trøndelagsrådet. Våren 2005 arbeides det med et samhandlingsprogram og konkrete tiltak som skal følge opp målene i fylkesplanen. Gjennom dette har det blitt lagt grunnlag for et samspill mellom storbyen, storbyregionen og de andre delene av fylkene.

### **En næringspolitikk i stadig utvikling**

Samlet er det mulig å oppsummere de positive erfaringene fra denne studien i to hovedpunkt. For det første er næringspolitikk et område hvor det er viktig å utforme strategier og løsninger som er tilpasset lokale og regionale behov. I den sammenheng utgjør lokale og regionale partnerskap viktige rammer for deler av arbeidet. For det andre er det viktig å mobilisere statlige aktører for å få utviklet omfattende satsinger innen sentrale næringsområder. I den sammenheng er det viktig å beholde et element av lokal autonomi som kan bidra til entusiasme og mobilisering rundt prosjektene. Felles forståelse av problemer og muligheter, samt lokalt eierskap til løsningene, er viktige elementer for utvikling av næringspolitikk og næringsutvikling lokalt og regionalt.

Samtidig er dette et politikkområde i utvikling. Det tas stadig nye initiativer, og ulike samarbeidsprosjekter blir etablert for å ta tak i spesielle utfordringer eller muligheter. Et viktig initiativ, som vi ikke har hatt mulighet til å dekke i denne rapporten, ble tatt av Kommunal- og regionaldepartementet høsten 2004. I "Storbyprosjektet Innovasjon 2010" ble Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim, Tromsø og Oslo invitert til å utarbeide prosjekter som kunne medvirke til økt innovasjon i storbyregionene. En viktig oppgave er å finne ut hvilke roller universiteter og høyskoler, andre forsknings- og kunnskapsmiljøer og kapital- og næringsstrukturen spiller for å øke innovasjonen i storbyregionene (St. meld. nr. 25 (2004-05): 66).

## 6 Sammenfattende kommentarer

I denne sluttrapporten har vi satt sammen analysene av hverdagsmobilitet, av det næringsmessige samspillet i byregionene og av næringspolitikken i disse fem regionene. Målet for analysene har vært å gi innsikt i samspillet mellom by og region i henholdsvis Tromsø Trondheim, Bergen, Stavanger og Kristiansand. Dette har vi gjort ved å kartlegge og analysere omfanget og beskaffenheten i de geografiske relasjonene mellom by og omland i de respektive byregionene. De empiriske analysene har vi satt inn i en teoretisk ramme med særlig fokus på hvordan byregionen kan forstås ut fra ulike teoretiske ståsteder. Her har vi særlig lagt vekt på endringene som har skjedd i forholdet mellom produksjon og forbruk i dagens byregioner. I dette avsluttende kapitlet skal vi kort summere opp noen hovedtrekk vi mener er særlig viktige fra disse samspillanalysene. Her skal vi først si litt om hver byregion, og se videre på noen generelle betraktninger omkring samspillet i de norske byregionene. Til slutt skal vi kort diskutere hvordan samspilldimensjonen vi har studert og gjort rede for best kan forstås.

### 6.1 Samspill i fem byregioner

Utviklingen innen både hverdagsmobilitet, næring og politikk for regionalt samspill er forskjellig i de ulike byregionene. Ulike strukturer og politiske og organisatoriske forordninger gjør seg gjeldende, og vi finner ulike praksismønstre. Hverdagsmobiliteten i de ulike regionene er mangfoldig og differensiert. Imidlertid synes formålet med reisene å være relativt likt i de ulike regionene. Næringsstrukturen og det næringsmessige samspillet er også differensiert i de ulike regionene, men felles er at utdanningsnivået og inntektsnivået i omlandskommunene vokser raskere enn i byene, og at de eneste næringene som vokser i antall sysselsatte i byene er de såkalte kreative yrkene. Næringspolitikken er også differensiert i de ulike byene. Felles for de fem storbyene er at de har en sentralt plassert administrativ enhet som har ansvar for utforming og utøvelse av kommunal næringspolitikk. Innholdet i denne politikken og utøvelsen av den varierer imidlertid mellom de ulike bykommunene. I det følgende skal vi gi en kort sammenfatning av samspillet i de fem byregionene.

## Tromsø

De ulike institusjonene som tilbyr individorienterte tjenester ser l r sine målgrupper innen en reiseavstand på tre timer. Innenfor denne avstanden regnes hverdagsmobilitet. I de andre bykommunene går skillet på to timer.

Tromsø er den byen som er mest selvforsynt med arbeidskraft. Her utgjør pendlere fra omlandet bare 14 % av sysselsatte, mens tallet for de andre kommunene varierer mellom 22 og 27 %. Tromsø skiller seg ut ved at 95 % av befolkningen i regionen bor i bykommunen, noe som kan være med på å forklare det lave pendlingstallet. Av de fem bykommunene har Tromsø den laveste andelen sysselsatte i arbeiderklassen og den høyeste innen serviceyrker og primærnæringene. Tromsø har høy andel sysselsatte innen kreative yrker, skårer høyt på indeks for inntektsnivå, men lavere enn de andre byene på indeks for innovasjon og teknologi.

Det overordnede målet for næringspolitikken i Tromsø kommune er å synliggjøre byen som landsdelssenter for kompetanse- og næringsmiljøer. I tillegg er det en egen distriktsstrategi for utkantene i kommunen, hvor det arbeides tett med partnerskap bestående av aktører fra lokalsamfunn og fylkeskommune, samt Innovasjon Norge. Sammenlignet med de andre byene er det lite privat næringsliv, bortsett fra fiske. Næringsforeningen i Tromsøregionen er nystartet, og har til nå konsentrert seg om oppgaver i Tromsø by. Forskningsmiljøene i Tromsøs n ringssatsing er først og fremst et resultat av samspill mellom nasjonale virkemidler og lokale prosjekter i regi av Universitetet og NORUT-gruppen. Den store regionale mobiliseringen ble oppnådd med Tromsøs prosjekt "OL i 2014". Søknadsprosessen er et eksempel på en i norsk sammenheng stor nettverksbasert ressursmobilisering på lokalt, regionalt og landsdelsnivå.

## Trondheim

Institusjoner i Trondheim som tilbyr individorienterte tjenester definerer sine målgrupper i en avstand på to timers kjøretid. Innenfor denne avstanden regnes hverdagsmobilitet som realistisk. Trondheim skiller seg ut ved at Adresseavisen kontrollerer alle sentrale mediebedrifter i regionen. Mediebedriften Adresseavisen har derfor et stort omland. Innpendlingen til Trondheim er på 25 %, dvs. på samme nivå som de andre byene unntatt Tromsø. Utpendlingen er på 11 %, noe som er godt under Stavanger/Sandnes og Kristiansand, på henholdsvis 20 og 16 %. Gjennomsnittlig reiselengde for hverdagsmobilitet er 31,2 kilometer og 42 minutter. Dette er den lengste gjennomsnittlige reiselengden i alle de fem byregionene. Sammenlignet med de andre byregionene

reiser folk i Trondheimsregionen særlig til fornøyelser. Her reises det 32,8 kilometer i gjennomsnitt, hvilket er det høyeste tallet for alle regionene.

Trondheim skiller seg fra sitt omland gjennom det teknologiske miljøets posisjon som innovasjonskraft. Av storbyene skiller denne byen seg ut med en høy andel i den superkreative kjerne. I omlandet er det primærnæringene som dominerer. Den relativt store andelen i kreativ klasse samsvarer med høy grad av toleranse, uten at dette for denne byen gir umiddelbart høy skåre på innovasjonsindeksen. Næringsmessig er Trondheim mindre integrert med sitt omland enn hva som er tilfellet i Kristiansand og Bergen.

En viktig komponent i næringspolitikken i Trondheim er landsdelssamarbeidet mellom fylkeskommunene i Nord- og Sør-Trøndelag og Trondheim kommune. Dette samarbeidet har regional utvikling og samspill som sin første prioritet. Ellers har næringspolitikk vært et lite prioritert arbeidsområde i Trondheim inntil for fire år siden. Da var det en prosess knyttet til utarbeidelsen for strategisk næringsplan for Trondheim som involverte flere aktører. Trondheim har etter dette inntatt en ny rolle i den regionale utviklingen både i storbyregionen og i Midt-Norge, som særlig gjelder fullverdig medlemskap i Trøndelagsrådet og et formelt samarbeid med andre byer i Midt-Norge. Trondheim kommune er bare en av flere aktører som arbeider med næringsutvikling i storbyregionen. Både Sør-Trøndelag Fylkeskommune og Næringsforeningen i Trondheim arbeider med generelle spørsmål, og NTNU og SINTEF er de sentrale aktørene i den kunnskapsbaserte næringsutviklingen.

## Bergen

Også i Bergen har institusjonene som tilbyr individbaserte tjenester en hverdagsmobilitet på inntil to timers reisetid. Gjennomsnittlig reiselengde er her 29,3 kilometer med en reisetid på 41 minutter. Dette er tett opp til tallene for Kristiansand og Trondheim. Sammenlignet med Stavanger/Sandnes, Trondheim og Kristiansand utmerker ikke Bergen seg med et spesielt stort eller lite omland knyttet til kategoriene service, fornøyelse og fritid. Her ligger Bergen mellom de andre byene for alle disse kategoriene for hverdagsmobilitet, og forskjellen til for eksempel Trondheim og Kristiansand er liten.

Primærnæringene er mindre viktige i Bergens omland enn de er i Trondheim, Tromsø og Stavanger. I Bergensregionen er næringsstrukturen likere mellom by og omland enn for de andre bykommunene, med unntak av Kristiansand. Den lave andelen ansatte i primærnæringene både by og omland er for øvrig Bergensregionens mest markante trekk. Arbeiderklassen er relativt

stor i Bergens omland. I privat sektor er det først og fremst kunnskapsintensive tjenester, finans og lavkunnskapstjenester som dominerer. Byen skårer relativt lavt på innovasjon. Til tross for dette har byen en solid teknologisk næringsplattform innenfor høy og medium høytteknologisk industri. Andelen teknologisk industri er imidlertid lavere for Bergensregionen enn for Hordaland ellers.

Næringspolitisk har det vært satset på kulturbasert og kunnskapsbasert næringsutvikling i Bergen. Næringspolitikken i regionen kjennetegnes ellers av at politikken i Bergen er orientert om byen, mens kommunene rundt er lite involvert. Hordaland Fylkeskommune er på sin side distriktsorientert. Det samme gjelder Innovasjon Norge. Det er lite samarbeid mellom fylket og Bergen kommune på strategisk nivå. Samarbeidet er først og fremst tematisk, og har sterke ”governance”-trekk, som for eksempel innen film- og TV-produksjon hvor det har vært et samspill mellom lokale og regionale myndigheter, det statlige virkemiddelapparatet, næringen og nasjonale kunder og oppdragsgivere. I forbindelse med kommunenes rullering av strategisk næringsplan har det i de siste årene vært arbeidet med å utvikle et tettere samarbeid over kommunegrensene. Fylkeskommunens næringsplanlegging har sterke innslag av partnerskap, som særlig er anvendt innen det regionale utviklingsprogrammet. Bergen Næringsråd er en sterk og sentral aktør som evner å sette dagsorden for den næringspolitiske debatten i byen. Storbyregionen som sådan preges ikke av samarbeid mellom de fire store aktørene Bergen kommune, Bergen Næringsråd, Hordaland Fylkeskommune og Innovasjon Norge. De to førstnevnte er bergensfokusert, mens de to sistnevnte er distriktsorientert. Ingen av aktørene har tatt tak i det svake geografiske samspillet i regionen. En femte aktør, Universitetet i Bergen, ser ut til å ha en autonom rolle i regionen, men samarbeider i økende grad med næringslivet og dets organisasjoner.

## **Stavanger**

Selv om også hverdagsmobiliteten i Stavanger er satt til to timer av de institusjoner som tilbyr individbaserte tjenester, så utmerker Stavanger/Sandnes seg med en betydelig kortere gjennomsnittlig reiselengde enn i alle de andre regionene. Her er reiselengden 20,1 km og 27 minutter. Dette er for eksempel ca. 9 kilometer kortere enn i Bergen, og 11 minutter kortere enn i Kristiansand. Stavanger/Sandnes utmerker seg med andre ord når det gjelder samspillet gjennomsnittlige rekkevidde. Dette kan ha noe med det konsentrerte bosettingsmønsteret, men her kan flere faktorer spille inn, som for eksempel kort avstand til rekreasjonsområder. Stavanger utmerker seg også med et relativt høyt antall reiser innenfor kategorien 1 til 5 km og 5 til 10 km. Her lig-



ger byregionen godt over de andre byregionene, mens den på reisene i kategorien 20 til 40 km ligger under, og betydelig under på reiser over 40 km. Sammenligner vi den gjennomsnittlige reiselengden innenfor kategoriene service/innkjøp, fornøyelse og fritid får vi imidlertid et noe mer differensiert bilde. Stavanger/Sandnes har kortest reiselengde innenfor service/handel (14 km) og fritid (20 km) i forhold til de andre byregionene. Fornøylesreisene har imidlertid en ganske lang gjennomsnittlig reiselengde på 30,8 km, mens Trondheim har lengst med 32,8 km. På denne bakgrunn kan vi si at Stavanger/Sandnes fremstår med en sterkere regional rolle som fornøylesby enn hva den gjør som service- og handelsby.

Næringsmessig har Stavanger tradisjonelt vært et knutepunkt for fisk, industri og handel. I dag er byen et internasjonalt tyngdepunkt for olje- og gassindustri. Kunnskapsintensiv tjenesteyting, finans, høyteknologi samt andre mer lavkunnskapstjenester er samlet i denne byregionen. Parallelt med en slik utvikling har Jæren i lang tid vært et av landets viktigste jordbruksdistrikter. Denne regionen utmerker seg dermed som den regionen med høyest andel primærnæringer i omlandet, sammenlignet med de andre regionene. Samtidig har Stavanger den høyeste andelen sysselsatte innen kreative yrker, mens omlandet ikke har opplevd nedgangen i andel sysselsatte i arbeiderklassen så stor som den har vært i de andre byenes omland. På bakgrunn av dette kan vi forstå at avstanden i lønnsnivået mellom omlandet og byen er markert større enn i de andre byregionene. Det er også kun i denne regionen inntektsnivået øker mer i byen enn i omlandet. Dette gjør at forskjellen mellom by og omland trer klarest frem i denne regionen sammenlignet med de andre. Innovasjonsindeksen er svært høy.

Til tross for denne spesielt store forskjellen mellom by og omland har deler av næringspolitikken i regionen imidlertid ambisjoner om en sterkere regional integrering, noe som blant annet kan knyttes til den relativt fragmenterte kommunestrukturen. Det kanskje viktigste og mest sentrale tiltaket i denne forbindelse er Arne-prosjektet. Gjennom denne organisasjonen driver lokale og regionale aktører idéutvikling, nettverksbygging- og utredningsarbeider. Arne danner også rammen for den strategiske næringsplanleggingen i storbyregionen. Viktige aktører som Stavanger, Sola, Sandnes og Randaberg kommune og Rogaland Fylkeskommune gjennomfører viktige deler av sin næringspolitikk for storbyregionen gjennom Arne-prosjektet. Det tette samarbeidet tyder også på at det ikke er sterke politiske skillelinjer i næringspolitikken mellom de ulike aktørene som er involvert. Arbeidet preges av "governance" med tendens til privatisering.

## Kristiansand

Når det gjelder hverdagsmobilitet kjennetegnes Kristiansandsregionen av høy andel reiser innenfor kategorien 10 til 20 km sammenlignet med de andre regionene. Gjennomsnittlig reiselengde er 30,4 km og 38 minutter. Dette er tett opp til både Bergen og Trondheim. Kristiansand utmerker seg med lengst gjennomsnittlig reiselengde innenfor kategorien service/innkjøp og fritid sammenlignet med de andre byregionene. Innenfor kategorien fornøyelse er den gjennomsnittlige reiselengden på 21,4 km, noe som er godt under de andre byregionene. Mens Stavanger fremstår med en sterk rolle som fornøyelsesby, har Kristiansand en større betydning som service og handelsby. Her ligger reiselengden betydelig over de andre byene.

Som for Bergen er primærnæringene mindre viktige i Kristiansands omland enn de er i de andre byenes omland. Også som i Bergen er det i Kristiansand større likhet mellom by og omland når det gjelder industrisyssetning og ansatte innenfor primærnæringene, enn hva vi finner i de andre byregionene. Kristiansand har en litt svakere utvikling innen kreative klasser enn i de andre regionene, med laveste andel. Samtidig har andelen sysselsatte i arbeiderklasseyrker gått litt mer tilbake enn ellers. For omlandet er nedgangen i andel sysselsatte innenfor primærnæringene noe mindre enn ellers.

Kristiansand har en relativt høy innovasjonsindeks. Innovasjonene omsettes jevnt på de tre teknologinivåene, men høyteknologi er fraværende. Kristiansandsregionen skiller seg i liten grad ut fra Aust- og Vest-Agder for øvrig. Det finnes en viss overvekt av kunnskapsintensive tjenester, men i langt mindre grad enn for de andre byregionene.

Det som skiller næringspolitikken i Kristiansandsregionen fra de andre regionene er etableringen av stiftelsene Cultiva og Sørlandets Kompetansefond. Dette er ambisiøse strategiske grep som kan gi tyngde bak mange av de overordnede målsetningene innen både næringspolitikk, kultur og kompetanse. Disse stiftelsene har fått delegert ansvar for viktige utviklingsoppgaver i forhold til utvikling av kultur- og kunnskapsnæringer. Kommunen samarbeider også med andre aktører i regionen gjennom blant annet Knutepunkt Sør, EVA-senteret og Sydspissen. Det er sammenlignet med flere av de andre byregionene et betydelig samarbeid mellom ulike næringspolitiske aktører i Kristiansandsregionen.

## 6.2 Noen generelle kommentarer om hverdagsmobilitet, næring og næringspolitikk

Innholdet i hverdagsmobiliteten er svært mangfoldig og differensiert. Viktig i dette regionale samspillet er forholdet mellom den produksjon som skjer i næringslivet og det forbruket som skjer i hverdagslivet. En rekke institusjoner som er lokalisert i byene tilbyr individorienterte tjenester. Det varierer imidlertid i hvilken grad tjenesteyterne ser på byregionen som sitt nedslagsfelt. Institusjoner innen offentlig service har ofte et politisk og sentralt administrativt bestemt omland, uten at brukerne står fritt til å velge. På denne bakgrunn driver slike organisasjoner i liten grad strategiske diskusjoner for det regionale bruksområdet.

Når det gjelder privat tjenesteyting for konsum er bildet et noe annet siden disse har et markedsbestemt eksistensgrunnlag. Her går det et viktig skille mellom store og små aktører, hvor større aktører, som for eksempel store kjøpesentre, ser seg selv som en regional aktør i mye større grad enn småaktører. Siden disse store aktørene gjerne bruker regionavisene som annonseorgan, samsvarer disse aktørenes nedslagsfelt gjerne med regionavisenes nedslagsfelt. Med unntak av Tromsø går det et skille mellom de geografiske målgruppene på to timers kjøreavstand til byen. I Tromsø går skillet på tre timer. Innenfor denne reiseavstanden regnes hverdagsmobilitet, og det er relativt få markedsføringsfremstø. Overfor de som bor utenfor denne avstanden er det ofte felles markedsføringsfremstø hvor byenes samlede tilbud annonseres.

Aktører innenfor kategorien kultur og opplevelser har også ulike regionale utstrekninger og kundegrupper. Aktører innen kinodrift opererer med to kundegrupper. Barn og barnefamilier har her størst rekkevidde på én times kjøretur, mens ungdomsgruppen regnes mer som preget av impulsbruk av kinoenes tilbud. Teatrene og aktører innen konserter og museum har et større regionalt omland enn kinoene. Her har imidlertid de kommersielle forestillingene et større omland enn de mer smale forestillingene. I forbindelse med de kommersielle forestillingene tilbys gjerne pakkelopphold. Fritidsparker og temaparker som er i Kristiansand og Stavanger har et stort dagsturmarked, men også et betydelig nasjonalt marked, i Kristiansand særlig om sommeren.

Innen kunnskap, informasjon og media er det en rekke regionale aktører. Høgskolene i de ulike byregionene ser seg selv som lokale og regionale aktører, og gjør følgelig markedsføring i sitt regionale omland. De lokale og regionale mediebedriftene knyttet til TV og radio har gjerne definerte konse-

sjonsområder. Flere av disse aktørene har begrensede ressurser slik at den regionale profilen svekkes.

Bynære friluftaktiviteter og rekreasjon er i vekst i alle de fem byregionene. Dette involverer flere, og særlig barn. Turistforeningene har et sterkere fokus på hverdagsbruk og mindre eksklusivitet. Her har helgeaktiviteter et stort omland, mens daglige aktiviteter har et mindre. Det er likevel en viktig og stor hyttetradisjon i alle disse byregionene som fordrer et større omland. Akseptabel reisetid til hyttene er på mellom halvannen til tre timer i alle byregionene.

Hverdagsmobilitetens omfang og rekkevidde varierer sterkt mellom de ulike aktivitetene. Det største omfanget skjer innen en rekkevidde på inntil 40 kilometer, med flest reiser mellom 10 og 20 kilometer. Reiser tilhørende kategorien service, innkjøp, fornøyer og fritid dominerer med 57,5 % av alle reisene, og bekrefter på mange måter at produksjon i næringslivet og hverdagsmobilitet er viktige bestanddeler i et regionalt samspill. Arbeid og skole utgjør 42,4 %.

Reiselengden varierer alt etter hvilken kategori reiser vi opererer innenfor. For kategorien "service og innkjøp" er gjennomsnittlig reiselengde 20,9 km og 29 minutter. Ser vi byregionen som en serviceregion, slik det gjerne gjøres i inndelinger i bo- og arbeidsmarkedsregioner, varierer denne i utstrekning alt etter hvilken service det er snakk om. Innkjøp har således 14 km, service 21 km og medisinske tjenester 30 km.

Reiser knyttet til fornøyer har et stort omfang. 28,8 km og en gjennomsnittlig reisetid på 38 minutter har denne kategorien som er knyttet til byens tilbud av kafeer, restauranter og ørig kulturtilbud. Nettopp betydningen av dette for det regionale samspillet har vi understreket i det teoretiske arbeidet lagt til grunn for denne studien. Materialet viser at praksiser knyttet til denne kategorien er en spesielt viktig drivkraft i det regionale samspillet.

Fritidsreisene har en rekkevidde på i gjennomsnitt 31 km og en reisetid på 43 minutter. Denne kategorien fanger mest opp reiser som går fra bykommunen og ut til omlandet med aktiviteter som ikke utelukkende er knyttet til byområdene. Ikke desto mindre har disse reisene et betydelig omfang og en stor rekkevidde.

Det er liten variasjon mellom de fem byregionene etter formål på reisene. Det er større variasjoner mellom byene i reiselengde og tid brukt på reisene.

Hverdagsmobilitetens motivasjoner og meningsinnhold er knyttet til identitet, livsstil og vedlikehold av sosiale nettverk. Hverdagsmobiliteten mellom by og omland som er knyttet til fritidsreiser generelt, kan forstås som en pendling mellom ulike erfaringsverdener. Forskjelligheten mellom by og omland er i seg selv en motivasjon for mobilitet.

Studien av hverdagsmobilitet viser at by og omland er integrerte på en rekke felter, og særlig gjelder dette mobilitet knyttet til forbruk som skjer i byene. Samlokaliseringen av forbruk og produksjon (se kapittel 2) er i seg selv med på å integrere omlandet i byen. Forbrukets symbolske karakter fremhever byen og byrommets betydning for identitet og livsstilspraksiser. Men som påpekt over er slike identiteter knyttet sammen med en rekke del-identiteter hvor hverdagsmobilitet til byen må sees som en av mange måter å praktisere byregionen på. Byen har således en viktig funksjon i det å skape regionale identiteter. Særlig kommer dette fram knyttet til større hendelser som skjer i regi av bykommunen. Et eksempel er hvordan Tromsø sin søknad om å arrangere Olympiske Leker ble brukt i Balsfjord som en regional hendelse med identitetsskapende effekter. Slike større hendelser som peker utover byen kan ha særlig stor betydning for det å skape større regional bevissthet og dermed et mer omfattende regionalt samspill.

Regionalt samspill knyttet til næring er også mangfoldig og uensartet. Ved å se på pendling, utviklingen i inntektsnivået, utdanningsnivået og næringsstrukturen, har vi kunnet si noe om likheter og forskjeller mellom by og omland, samt relasjonene mellom disse to geografiske størrelsene. Som tidligere påpekt er pendling mellom by og omland betydelig i alle de fem byregionene. I 2003 hadde et flertall av omlandskommunene i alle de fem byregionene mer enn 50 % av arbeidsstokken som pendlet til senterkommunen. Dette er i seg selv en indikator på samspill mellom by og omland. Når vi i tillegg ser at bykommunene i relativt stor utstrekning bruker arbeidskraft fra omlandskommunene, kan vi snakke om et regionalt samspill knyttet til næringsvirksomhet. Graden i byenes bruk av arbeidskraft fra omlandskommunene varierer fra 14 % av alle sysselsatte i Tromsø til 27 % i Kristiansand.

Inntektsnivået er generelt høyere i byene enn i omlandet, men inntektsnivået i omlandskommunene vokser raskere enn i bykommunene. De omlandskommunene som er minst integrert i byenes arbeidsmarked, har i tillegg en raskere inntektsvekst enn byene og de kommunene som har stor pendling til byene.

Utdanningsnivået er høyere i byene enn i omlandet, men også her øker utdanningsnivået raskere i omlandskommunene enn i byene. Ett unntak fra

dette er Tromsø hvor utdanningsnivået øker raskere enn i omlandskommunene og i fylket for ørig.

Det er også forskjeller i den næringsmessige sammensetningen mellom by og omland. Målt etter sysselsetting i ulike næringer har byene en høyere andel sysselsatte innen servicenæringene, men andelen er synkende. Byene har generelt en lavere og synkende arbeiderysselsetting og svært lav sysselsetting innen primærnæringene. Den store økningen i sysselsetting i byene skjer innen såkalte kreative yrker, og utgjør den eneste yrkeskategori i vekst.

Omlandskommunene nærmer seg et tak for ansatte innen servicenæringene, og opplever vekst innen kreative yrker.

Det finnes videre ulike næringspolitiske strukturer i de forskjellige byregionene, hvor kanskje Stavanger og Kristiansand skiller seg ut med utstrakt samarbeid i selve byregionen. Men likevel er variasjonen vi ser en variasjon over et relativt smalt tema. De lokale næringsaktørene er først og fremst lokalt forankret og orientert. De regionale aktørene er stort sett offentlige. I dette ligger det et spenningsfelt i næringspolitikken mellom utvikling av landsdel/region versus utvikling av bedrifter. Kanskje nettopp dette er noe av grunnen til at vi foreløpig ikke har sett en klart formulert og iverksatt regional næringspolitikk sprunget ut fra regionene selv. Viktige unntak her er imidlertid tiltakene i Stavanger- og Kristiansandsregionen.

### **6.3 Er metaforene motor og flyt gyldige?**

Denne studien har vist et mangfold og stor variasjon i hvordan samspillet fungerer og utvikler seg i de fem byregionene. De tre ulike feltene som er blitt undersøkt i dette prosjektet er på ulike måter sfærer som er sterkt integrert med hverandre, men utvikler seg til dels svært ulikt. Innen feltet næringspolitikk finnes det viktige prosesser og innretninger for et større regionalt samspill, samtidig som det er sterke prosesser som medvirker til at næringspolitikken først og fremst blir et kommunalt og lokalt anliggende. Næringsstrukturen i bred forstand er også ulik mellom by og omland, men her er tendensen en større utjevning på en rekke felter. Særlig gjelder dette utviklingen innen kreative yrker og utdanningsnivå. Hverdagsmobiliteten er nok det feltet som står for det vi kan kalle det mest grenseoverskridende samspillet av de tre feltene vi har undersøkt. Politikken griper likevel inn i dette feltet på mange måter, både med hensyn til tilrettelegging for hverdagsmobilitet og politikkens evne til å skape regionale identitetsfaktorer. For eksempel i form av hendelser av regional betydning og ved å vise regionale

prioriteringer framfor lokale. Næringsstrukturen, og da særlig utviklingen av kreative yrker i omlandet, samt økningen i utdanningsnivå som der går raskere enn i byene, har antakelig stor betydning for mobiliteten fra omlandet til byene, og vi kan videre anta at denne betydningen vil øke i tiden som kommer. Noe denne studien ikke har gått nærmere inn på er for eksempel hvilken betydning sosial klasse og kulturell orientering har for hverdagsmobiliteten. Antakelig har slike forhold stor betydning for en forståelse og analyse av mangfoldet innen hverdagsmobilitetens ulike motivasjoner. Hvordan skal vi i et slikt broket og uensartet bilde forstå dagens regionale samspill i byregionene?

Til grunn for denne studien ligger teori basert på europeiske og amerikanske storbystudier. Storbyenes endrede regionale rolle er poengtert ved at produksjon og forbruk veves tettere sammen, og at det som følge av dette oppstår samspill mellom byer og omlandene deres. Massey (1994) beskrev dette regionale samspillet som en romlig arbeidsdeling etter et hierarkisk oppbygd system. Bedrifter har blitt i stand til å utnytte fordelene som en romlig differensiering av egen aktivitet kan gi. I de undersøkte byregionene er dette særlig gyldig om vi ser på etableringer innen ulike næringer, ved at by og omland tiltrekker seg ulike former for produksjon. Nå ser vi imidlertid en tendens til utjevning på flere faktorer som angår næringsutvikling. Dette gjelder spesielt økt utdanningsnivå i omlandene samt sterkere vekst innen kreative yrker i omlandene enn i byene. Men byen som lokaliseringsfaktor er ikke bare knyttet til nærhet til marked og arbeidskraft. Også som serviceby (Lash og Urry 1994) spiller byen en betydelig rolle som lokaliseringsfaktor. Her tenker vi særlig på byen som et bindeledd mellom globale og lokale aktører, nettverksbygging mellom ulike tilstøtende bransjer, kompetansenettverk og generelt kultur- og fritidstilbud (se f. eks. Amin og Thrift 1994). Om byene ikke blir oppfattet som å være i konkurranse med sitt omland, kan de tjene en betydelig og viktig rolle for regional næringsutvikling. Denne studien har vist at flere økonomiske aktører på tilbydersiden med betydning for hverdagsmobilitet, samt flere av de politiske innretningene for næringsutvikling, har regionen som sitt geografiske nedslagsfelt.

Slike empiriske observasjoner har fått mange til å beskrive byer i termer relatert til motor- og flytmetaforer. Det fremholdes ofte at grensene mellom by og omland er blitt mer flytende ved at sosial, mental og fysisk mobilitet flytter og utfordrer skillelinjer, og skaper nye relasjoner og nettverk som stadig defineres og redefineres på tvers av tradisjonelle geografiske grenser. Vi kan bare delvis si at denne teorien er bekreftet i denne studien. Som forventet er hverdagsmobiliteten stor i alle storbyregionene, om enn varierende. Byen fremstår som en node hvor kultur, handel, rekreasjon og fritid er viktige mo-

tivasjoner for hverdagsmobiliteten. Omlandet på sin side fremstår som viktige rekreasjonsområder. Her har vi å gjøre med flyt, men da først og fremst flyt og bevegelse av mennesker. En viktig motivasjon for disse praksisene som i seg selv anses som verdifulle av aktørene selv, er nettopp den erfarte forskjelligheten mellom by og omland. Hverdagsmobilitet er på mange måter en reise i forskjellighet hvor begjæret etter noe annet er noe av drivkraften, samtidig som forskjelligheten for mange hindrer mobilitet. Her er det ikke byen som flyter, men menneskene med sine ulike livsstiler og identitetsprosjekter som får dem til å legge ut på reiser.

Om vi ser på næringsstrukturene er disse for eksempel relativt like mellom Bergen og Bergens omland og mellom Kristiansand og Kristiansands omland. Likevel er hovedtendensen at næringsstrukturene på samme måte er forskjellige mellom by og omland, men at det for de fleste regionene er tale om en utjevning på visse felt. Når vi relaterer dette til næringspolitikk ser vi også her at de ulike aktørene stort sett er opptatt av gitte romlige enheter, uten omfattende samspill på tvers, med unntak av Kristiansand og Stavanger. Med andre ord, byene og omlandet er fremdeles både politisk og næringsmessig to ulike størrelser som hverdagsmennesket pendler mellom. Byen flyter ikke, men det er likevel politiske ambisjoner om et større samspill, og kanskje dette samspillet egentlig har kommet lengst innenfor hverdagsmobiliteten.

På en annen side kan vi også se regionen som en aktør i et regionalt samspill. Regioner som består av relativt varige institusjoner og praksiser, kan i seg selv være en aktør.

*Places circulate through material placings, through the folding together of spaces and things and the relations of difference established by those folds. They are brought into being through the significations that emanate from those material arrangements and foldings. (Hetherington 1997: 187.)*

Hetherington påpeker betydningen av organiseringen og plasseringen av ulike fenomen i regionen. Politikk og næringsutvikling er på mange måter gode eksempler på hvordan regioner kan skapes, men også endres. Som Hetherington over påpeker, skapes det også forskjeller i slike prosesser ved at det etableres relasjoner av forskjellighet. Det er vel kanskje det vi har sett har vært et dominerende trekk, nemlig at det skapes både mentale og sosiale praksiser som opprettholder forskjellighet og hierarkier. Det var tydelig i hverdagsmobiliteten og delvis også i næringsstrukturene og i politikken. Her er det likevel interessant at det for eksempel i Stavanger synes å være en sterk politisk vilje til regionalt samspill, til tross for at denne regionen har



den største forskjelligheten mellom by og omland. Spørsmålet er da om politikken skal bidra til likhet og utjevning av forskjellighetene, slik som for eksempel flytmetaforen kan innebære. Etter vår vurdering er ikke forskjellighet nødvendigvis et problem, men snarere en forutsetning for et regionalt samspill, vel og merke om regionen samlet evner å se dette framfor å leve i en intern konkurranse. Flytmetaforen er med andre ord ikke uproblematisk som en konseptuell forståelse lagt til grunn for et regionalt samspill.

Flyt indikerer nettopp det grenseløse og grenseoverskridende. Slik det ser ut er menneskene i byregionene i flyt mellom ulike erfaringsverdener og trives med det. Man kan ikke si det samme om byenes næringspolitikk, som sagt med visse unntak. Interaksjonsstrukturen harmonerer med andre ord ikke helt med styringsstrukturen, og motsatt. Samtidig motiveres hverdagsmobiliteten nettopp av grenser og forskjellighet. Dette er momenter en næringspolitisk strategi må ta hensyn til fordi den så sterkt involverer spørsmål om identitet og tilhørighet. I slike spørsmål har ikke flyt i denne studien vært det dominerende, men snarere grenser, grenseoverskridelser og forskjellighet. Men altså ikke nødvendigvis som problem og hinder, men snarere som drivkraft for det regionale samspillet.

I denne forbindelse er det interessant å trekke inn paralleller til mer globale studier. Her er nettopp flyt et sentralt begrep, sammen med nettverk og region. Urry (2003) viser forskjelligheten mellom disse begrepene ved å si at region er objekter som er satt sammen som et "cluster", eller i klynger. Region konseptualiseres gjerne som et samfunn med klare og distinkte grenser. Nettverk går på tvers av disse regionene med relasjoner mellom de ulike komponentene som inngår i nettverket. Flyt har verken grenser eller relasjoner som skaper forskjeller mellom et sted og et annet. I stedet kommer og går grenser, eller forsvinner helt. I en flytende region er det ikke mulig å definere grenser en gang for alle fordi det ikke finnes klare skiller. I en global sammenheng er gyldigheten av alle disse konseptene tilstede, men kanskje også i byregionene vi har studert her.

Regionen defineres stadig med grenser, særlig næringspolitisk, samtidig som vi ser klare tegn til regioner innen byregionene vi her har arbeidet med. Nettverk ser vi som en del av motivasjonen for hverdagsmobilitet, og som et resultat av hverdagsmobiliteten, men de kan like godt relateres til næringsnettverk og politiske nettverk. I næringspolitikken er nettverk på tvers av by og omland viktige om samspillet skal lykkes, og vi ser nettverk i næringslivssammenheng. Hovedinntrykket er likevel at regionene står sterkt innen byregionene både i form av hverdagerfaringene og i politikken. Men til tross for denne sterke posisjonen til regionene og grensene, er flyt også til-

stede. Nettopp alle disse tre feltene vi har belyst i denne studien, og deres ulike tilnæringer til regionen, viser at grensene ikke er absolutte, men endres pragmatisk, særlig når vi ser de tre feltene i sammenheng. Noen ganger oppheves de for så å dannes på nytt, som i næringspolitikken, og noen ganger flyttes de som en del av identitet og livsstilsvalg. Vi finner ulik forståelse av grenser og grensenes betydning innenfor de ulike feltene hverdagsmobilitet, næring og næringspolitikk. Det i seg selv indikerer at grensene ikke er absolutte, men at de likevel er der. Det må med andre ord tegnes mer nyanterte bilder av byenes betydning og det regionale samspillet, enn hva som er mulig innenfor motor- og flytmetaforenes forestillingsverdener. Det regionale samspillet mellom by og omland i Norge må fremdeles handle om grenseoverskridelser og grensedefinisjoner om det skal lykkes, samtidig kan vi si at grensene og forskjelligheten er der som en potensiell kraft for et regionalt samspill dersom de ulike aktørene, særlig innen politikk og næringsutvikling, evner å se nettopp denne samspilldimensjonen.

## Litteraturliste

- Amin, A. og Thrift, N. (1994): *Globalization, institutions, and regional development in Europe*. University Press, Oxford.
- Amin, A. og Thrift, N. (2002): *Cities. Reimagining the Urban*. Cambridge: Polity Press.
- Anderson, B. (1983): *Imagined Communities: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*. London: Verso.
- Baldersheim, H. (2003): Det regionpolitiske regimet i omforming – retrett frå periferien; landsdelen i sikte! i *Norsk statsvitenskapelig tidsskrift* Vol. 19 (3): 276-307.
- Bengs, C. og Schmidt-Thomé, K. (red.) (2005): *Urban-rural relations in Europe. ESPON 1.1.2. Final Report*. Centre for urban and Regional Studies, Helsinki University of Technology.
- Berg, N. G. og Lysgård, H. K. (2002): *Rural development and policies – the case of post-war Norway*. I Halfacree, K., Kovach, I. & Woodward, R. (red.): *Leadership and Local Power in European Rural Development*, 255-272. Aldershot: Ashgate.
- Berg, N. G. og Lysgård, H. K. (2004): Ruralitet og urbanitet – bygd og by. I Berg, N.G., Dale B., Lysgård H.K. & Löfgren, A. (red.) *Mennesker, steder og regionale endringer*, s. 61-76, Trondheim: Tapir forlag.
- Bjaarstad, S. (2003): *Osloundommers forestillinger om bygda. En studie av unges stedsforståelser, tilhørighet og identitet*. Hovedoppgave i samfunnsgeografi. Oslo: Universitetet i Oslo.
- Bolkesjø T. og Vareide, K. (2004): *Evaluering av kommersialiseringselementene i FORNY-programmet*. Rapport nr. 213, Bø Telemarksforskning - Bø
- Bukve, O. (1994): *Lokal utviklingspolitikk? Kommunen som næringspolitisk aktør*. Oslo: Samlaget.
- Bukve, O. (2000): *Lokale utviklingsnettverk – Ein komparativ analyse av næringsutvikling i åtte kommunar*. Bergen: Rapport nr. 76 fra Institutt for Administrasjon og organisasjonsvitenskap, Universitetet i Bergen (dr.philos. avhandling).
- Burgess, E. W. (2002): *The Growth of the City*. Bridge, G. & Watson, S. (eds.) *The Blackwell City Reader*. 244-250, Oxford: Blackwell.
- Castells, M. (1977): *The Urban Question*. London: Arnold.
- Castells, M. (1980): *Cities and regions beyond the crisis*. *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 4, nr. 1.
- Christensen, T., Lågreid, P., Roness, P. G. og Røvik, K. A. (2004): *Organisasjonsteori for offentlig sektor*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Clark, D. (1996): *Urban World/Global City*. London: Routledge.

- Cloke, P. (1999): The country. Cloke, P., Crang, P. & Goodwin, M. (red.) *Introducing Human Geographies*, 256-267. London: Arnold.
- Cresswell, T. (1996): *In Place/Out of Place. Geography, Ideology, and Transgression*. Minneapolis/London: University of Minnesota Press.
- DiMaggio, P. J. og Powell, W. W. (1991): The Iron Cage Revisited: Institutional Isomorphism and Collective Rationality in Organizational Fields. I W. W. Powell og P. J. DiMaggio (red.): *The New Institutionalism in Organizational Analysis*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Farsund, A. A. og Leknes, E. (2003): *By og region i næringspolitikken: Solo eller samspill?* Stavanger: Arbeidsnotat RF - Rogalandsforskning 2003/252.
- Farsund, A. A. og Leknes, E. (2005): *Næringspolitikk i fem norske storbyregioner. Samarbeidsrelasjoner på tvers av geografiske og institusjonelle grenser*. Stavanger: Rapport RF - Rogalandsforskning 2005/058.
- Florida, R. (2002): *The Rise of the Creative Class: And How It Is Transforming Work, Leisure, Community, and Everyday Life*. New York: Basic Books.
- Fosse, J.K., Karlsen, J., Magnussen, M.L. og Cruickshank, J.A. (2003): *Norske byregioner. En drøfting av byenes geografiske utbredelse*. Prosjektrapport 2/2003, Kristiansand: Agderforskning.
- Gjelsvik M. og Holmen, A. K. T. (2004): Verdiskapingsevnen i norske storbyregioner. Rapport RF – 2004/178. Stavanger: Rogalandsforskning.
- Hall, T. (1998): *Urban Geography 2nd ed.* Routledge, London/New York
- Harvey, D. (1973): *Social Justice and the City*. London: Blackwell.
- Heradstveit, D. og Bjørge, T. (1996): *Politisk kommunikasjon*. (2. utgåve/2. opplag). Oslo: Tano
- Jacobs, J. (1969) *The Economy of the Cities*. Random, New York.
- Johnston, R. (2000): Urban geography. Johnston, R., Gregory, D., Pratt, G. & Watts, M. (red.): *The Dictionary of Human Geography*, 875-878. Oxford: Blackwell Publishers.
- Knox, P.L & Taylor, P.J. (red.) (1995): *World Cities in a World System*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Lash, S. og Urry, J. (1994): *Economics of Signs and Space*. Sage, London
- Lefebvre, H. (1982): *Staden som Rättighet*. Stockholm: Bokomotiv.
- Løfgren, A (1997): *Om byregioner i en globalisert verden og kunsten å selge en by*. I: Ny serie A, Arbeider fra Geografisk institutt, Trondheim: Universitetet i Trondheim.
- Løfgren, A. (1995): *Bystystemer og byregioner i globaliseringens epoke*. I: Ny serie A, Arbeider fra Geografisk institutt, Trondheim: Universitetet i Trondheim.

- Lysgård, H.K. (2001) *Produksjon av rom og identitet i transnasjonale regioner – Et eksempel fra det politiske samarbeidet i Midt-Norden*. Doktoravhandling, Trondheim: Geografisk Institutt, NTNU.
- Lysgård, H. K., Fosse, J. K., Cruickshank, J., Mydland, T. S. og Magnussen M. L. (2003): *Samspill by – region. Interaksjon by og omland*. Fase I. Prosjektrapport nr. 41/2003. Kristiansand: Agderforskning.
- March, J. G. og Olsen, J. P. (1989): *Rediscovering Institutions*. New York: The Free Press.
- Marston, S.A., Towers, G., Cadwallader, M., og Kirby, A. (1989): *The urban problematic*. Gaile, G.L. & Willmott, C.J. (red.) *Geography in America*, 651-672. Columbus: Merrill Publishing Company.
- Massey, D. (1994): *Space, Place and Gender*. Oxford: Blackwell.
- Massey, Doreen og Pat Jess (red.) 1995: *A Place in the World?* Oxford: The Open University – Oxford University Press.
- Mead, G. H. (1934): *Mind, Self and Society*. Chicago/London: The University of Chicago Press.
- North, D. C. (1990): *Institutions, institutional change and economic performance*. Cambridge: Cambridge University Press.
- O'Mara, M. (2004): *Cities of Knowledge. Cold War Science and the Search for the Next Silicon Valley*. Princeton: Princeton University Press.
- Paasi, A. (1986): *The institutionalisation of regions: a theoretical framework for understanding the emergence of regions and the constitution of regional identity*. *Fennia* 164:1, 105-146
- Paasi, A. (1991): *Deconstructing regions: notes on the scales of spatial life*. *Environment and Planning A*, vol. 23, 239-256.
- Pahl, R.E. (1970): *Patterns of Urban Life*. London: Longmans.
- Pile, S. (1999): *What is a City?* I Massey, D., Allen, J. og Pile, S. (red.) *City Worlds*. London: Routledge
- Pløger, J. (1997): *På sporet av byteorien*. Pløger, J. & Aspen, J. (red.) *På sporet av byen*. 5-40. Oslo: Spartacus forlag.
- Porter, M.E. (1990): *The Competitive Advantage of Nations*. London: Macmillan.
- Romer, P. (1986): Increasing Returns and Long-Run Growth. *Journal of Political Economy* (94) 1986
- Rydningen, Arne (2004): *Spesialiserte næringer i fem norske byregioner*. Prosjektrapport nr. 1/2004. Kristiansand: Agderforskning.
- Sassen, S. (2000): *Cities in a World Economy*. 2. utgave. Thousand Oaks: Pine Forge Press.
- Sayer, A. (1989): *The 'new' regional geography and problems of narrative*. *Environment and Planning D: Society and Space*, vol. 7, 253-276.
- Scott, A. J. (red.) (2001): *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy*. Oxford: Oxford University Press.

- Selstad, T. (2003): *Det nye fylket og regionaliseringen*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Selstad, T., Arge, N., Berglund, F., Grimsrud, G. M., Hagen, S. E., Kohn, E., Overvaag, K. og Ros, J. v. d (2004): *Regionenes tilstand – 50 indikatorer for vekstkraftige regioner*. ØF-Rapport nr. 07/2004. Lillehammer: Østlandsforskning.
- Shields, R. (1991): *Places on the Margin. Alternative Geographies of Modernity*. London/New York: Routledge.
- Simonsen, K. (1993): *Byteori og hverdagspraksis*. København: Akademisk Forlag.
- Soja, E. W. (2000): *Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions*. Oxford: Blackwell.
- Storper, M. (1997): *The Regional World: Territorial Development in a Global Economy*. London: Guilford Press.
- Stortingsmelding nr. 31 2002-2003. *Storbymeldingen. Om utvikling av storbypolitikk*. Kommunal- og regionaldepartementet.
- Sydnes, T. og Halvorsen, K. L. (2003): *Evaluering av Søkornordningen*. Rapport fra Wassum Investment Consulting AS.
- Turner, J.H. (1988): *A Theory of Social Interaction*. Cambridge: Polity Press.
- Wirth, L. (1938): *Urbanism as a Way of Life*. American Journal of Sociology, 44, 1-24.
- Østerberg, D. (1993): *Urbanitetens koder*. Samtiden nr. 3/1993, 27-34.
- Aarsæther, N. og Vabo, S. I. (2002): *Fristilt og velstyrt? Fokus påkommunenorge*. Oslo: Det Norske Samlaget.

## Fou informasjon

Tittel	Samspill i fem byregioner
Prosjektnr	2367
Oppdragets tittel	Samspill by – region
Prosjektleder	Hans Kjetil Lysgård til januar 2005, Knut Hidle fra januar 2005
Forfattere	Knut Hidle, Hans Kjetil Lysgård, Jørn Cruickshank, Arild Aurvåg Farsund, Jens Kristian Fosse, Einar Leknes, Liv Mari Nesje og Arne Rydningen
Oppdragsgivere	Kommunal- og regionaldepartementet (KRD), Fylkeskommunene Troms, Sør-Trøndelag, Hordaland, Rogaland og Vest-Agder, i tillegg til kommunene Tromsø, Trondheim, Bergen, Stavanger og Kristiansand.
Rapport type	FoU-rapport
Rapport nr	4/2005
ISSN-nummer	0808-5544
Tilgjengelighet til rapporten	Åpen
4 emneord	Samspill, by – region, regional utvikling, byutvikling

### Sammendrag

Rapporten oppsummerer resultatene fra prosjektet *Samspill by – region*. Hovedfokus er på hvordan dagens norske storbyregioner ser ut, kan forstås og analyseres. Den bringer grunnleggende ny og unik kunnskap om samspillet mellom by og omland i norsk sammenheng.