**Håller Malmö på att bygga en ny Saabfabrik?**

Efter Arbetet. Torsdag, juni 14, 2012 - 11:18

**DEBATT**

Man säger att historien aldrig upprepar sig. Ändå ska man kunna lära av den. Låt oss därför gå 23 år tillbaka i tiden. Året är 1989 och Saab öppnar bilfabrik i Västra hamnen. Malmös stolta varvshistoria är på väg mot sitt slut. Med offentlig hjälp får man Saab att investera i en ny bilfabrik, men redan 1991 stänger emellertid fabriken. Förändrade ekonomiska villkor har gjort produktion av Saab-bilar i Sverige till något föråldrat; en sanning Trollhättan senare ska få kännas vid.

Det är nu lätt att se att Saab-fabriken i Västra Hamnen var ett misstag. Gör Malmö samma misstag idag, när man nu ska bygga stadens nya konsert-, kongress- och hotellanläggning (KKH) bara ett stenkast ifrån den gamla Saab-fabriken?

Sedan slutet av 90-talet har Malmö kört hårt på sin linje att bygga ”kunskapsstaden”. Byggandet av KKH i Västra Hamnen är kulmen på den här strategin, med ”hög medvetenhet om stadsmiljöns, kulturens och besöksnäringens betydelse”. Samtidigt befinner vi oss återigen i en situation med osäkra ekonomiska villkor. Sedan 2008 har stater gjort mycket för att stoppa krisen, med olika räddningspaket, stöd till banker, sänkta räntor och nya regleringar av finansmarknaden. Men krisen är långt ifrån borta och i stort sett hela Europa har stora problem med bristande tillväxt, hög arbetslöshet och finansiell instabilitet.

Det är i det här läget Skanska ska bygga KKH. Fortsatt ekonomisk oro kan leda till tomma hotellrum och lediga kongresslokaler. Det blir primärt Skanskas problem. Kommunens problem blir att man har förpliktat sig att betala (åtminstone?) 49 miljoner per år i hyra för konsertdelen. Allvarligare är det att man genom en ny översiktplan, som siktar mot 2030-talets Malmö fortsätter på sitt “post-industriella” spår. Idéerna ifrån 90-talet med kultur, kreativitet, kunskap, turism, events och världskänd (ekologisk) arkitektur ska fortfarande bringa staden framåt.

Det finns olika åsikter om huruvida Malmös stadspolitik sedan sent 90-tal har varit en framgång. Å ena sidan har staden fått en rad imponerande internationella priser och mycket uppmärksamhet i olika delar av världen. Å andra sidan betyder sådana saker mindre om du bor i områden av staden som drabbats av de ökade klyftorna.

I dagens ekonomiska läge bör även de som ser omvandlingen som en framgång fråga sig om receptet från stadsplaneringens visionsarbete på 90-talet fortfarande förskriver den bästa medicinen. Stadsplanering måste alltid ses i sitt ekonomiska sammanhang. Förmågan att attrahera besökare är till exempel beroende av konjunkturen i europeisk ekonomi. Man kan också tillägga att rätt många andra städer satsat sina kongresskort redan för 10 eller 30 år sen. Är det dålig timing för Malmö, igen?

På 80-talet stirrade man sig blind på industrispåret. Det var svårt att se hur en fabrik inte skulle ersättas av en annan. I dag är risken att man stirrar sig blind på ”kunskapsspåret”. På 80-talet fick Saab offentligt ekonomiskt stöd för att bygga bilfabrik; inte heller då var konjunkturerna goda nog utan offentligt stöd. Bilfabriken skulle skapa tillväxt åt Malmö, men det var för sent. Frågan är om Malmö kommer att bygga gårdagens stad, i morgon, igen.

*Ståle Holgersen, doktorand vid institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi i Lund.*