



østlandsforskning
Eastern Norway Research Institute

ØF-notat 04/2014

Mjøsbyperspektivet

**Potensialet for utvikling og behovet for økt kunnskap om
drivkrefter**

av

Morten Ørbeck

Notat

Østlandsforskning er et forskningsinstitutt som ble etablert i 1984. Instituttet har siden 2011 vært organisert som et aksjeselskap med Hedmark fylkeskommune, Oppland fylkeskommune, Høgskolen i Lillehammer, Sparebanken Hedmark og Stiftelsen Østlandsforskning som eiere. Østlandsforskning er lokalisert på Lillehammer, men har også et kontor på Hamar.

Instituttet driver anvendt, tverrfaglig forskning og utvikling. Østlandsforskning er orientert mot en bred og sammensatt gruppe brukere. Den faglige virksomheten er konsentrert om to områder:

- Næringsliv og regional utvikling
- Velferd, organisasjon og kommunikasjon

Østlandsforskning viktigste oppdragsgivere er departementer, fylkeskommuner, kommuner, statlige etater, råd og utvalg, Norges forskningsråd, næringslivet og bransjeorganisasjoner.

ØF-notat 04/2014

Mjøsbyperspektivet

**Potensialet for utvikling og behovet for økt kunnskap om
drivkrefter**

av

Morten Ørbeck



Tittel: Mjøsbyperspektivet. Potensialet for utvikling og behovet for økt kunnskap om drivkrefter
Forfatter: Morten Ørbeck
ØF-notat nr.: 04/2014
ISSN nr.: 0808-4653
Prosjektnummer: 1198
Prosjektnavn: Mjøsbyperspektivet
Oppdragsgiver: Oppland fylkeskommune

Prosjektleder: Morten Ørbeck

Referat: Notatet rapporterer fra et skisseprosjekt der hovedvekt er lagt på Mjøsbyregionens evne til å utvikle egen vekstkraft. Notatet ser på pendling og annen interaksjon mellom Mjøsbyregionen og hovedstadsområdet og internt innen regionen og drøfter spørsmål som: Hvordan har pendlingen utviklet seg? Hva har infrastrukturen betydd for dette? Hva vil den kunne bety for fremtidig utvikling? Videre studeres næringsstrukturen i mjøsbyregionen med drøfting av framtidig vekstpotensial, og hvilke faktorer som vil kunne ha betydning. Avslutningsvis gis det en oversikt over relevante studier og litteratur og drøfting av behov for ny kunnskap.

Emneord: Regionforstørring, pendling, Innlandet

Dato: 10. juli 2014

Antall sider: 52

Pris: 110,-

Utgiver: Østlandsforskning
Postboks 223
2601 Lillehammer

Telefon 61 26 57 00
epost: post@ostforsk.no
<http://www.ostforsk.no>

Dette eksemplar er fremstilt etter KOPINOR, Stenergate 1 0050 Oslo 1. Ytterligere eksemplarframstilling uten avtale og strid med åndsverkloven er straffbart og kan medføre erstatningsansvar.

FORORD

Dette notatet er først og fremst utarbeidet på oppdrag fra Oppland fylkeskommune.

Fylkeskommunen har i denne sammenheng ønsket å definere «Mjøsbyregionen» som et studieområde som omfatter kommunene Elverum, Løten, Stange, Hamar, Gjøvik, Østre og Vestre Toten og Lillehammer – en statistisk avgrensning av befolkningstyngdepunktet i Mjøsområdet.

Fylkeskommunen mener at framtidig vekst og utvikling i Mjøsbyregionen vil avhenge av:


1. Områdets attraktivitet for tilflytting, som del av pendlingsområdet for hovedstadsområdet. Viktige virkemidler her er rask og effektiv transport på veg og bane mellom Mjøsbyregionen og hovedstadsområdet, ambisiøs boligpolitikk og gode oppvekstmiljøer mv. (innbyggersentrisk utvikling)
2. Mjøsbyregionens evne til å utvikle egen vekstkraft. Viktige virkemidler her er rask og effektiv transport mellom Mjøsbyregionen og hovedstadsområdet, og internt mellom mjøsbyene, samordnet areal- og transportplanlegging, byer som utfyller hverandre, næringsmiljøer som trekker sammen og samspillet mellom by og distrikt.

På denne bakgrunn har fylkeskommunen bedt Østlandforskning om å utarbeide et skisseprosjekt der hovedvekt legges på punkt 2) Mjøsbyregionens evne til å utvikle egen vekstkraft og ser på

- Pendling mellom Mjøsbyregionen og hovedstadsområdet og internt innen regionen. Utviklingen fra 1985 (Mjøsbrua) og fram til i dag. Hva har infrastrukturen betydd for dette, og hva vil den kunne bety for framtidig utvikling?
- Næringsstrukturen i mjøsbyregionen – vurdering av framtidig vekstpotensial, og hvilke faktorer som vil kunne ha betydning?
- Litraturoversikt – hvilke utredninger foreligger og hvilke mangler?

Foruten å rapportere fra oppdraget for Oppland Fylkeskommune oppsummerer notatet også en del kunnskap ervervet gjennom andre mindre utrednings- og foredragsoppdrag knyttet til Innlandets og Mjøsregionens utvikling generelt, og til regionforstørring som utviklingsstrategi.

Lillehammer/Hamar, 10. juli 2014


Merethe Lørfald
forskningsleder


Morten Ørbeck
prosjektleder

Innhold

1	Mjøsbyene og mjøsbyperspektivet – Litt bakgrunn	7
1.1	Mjøsbyenes historie.....	7
1.2	Østlandskomiteen	8
1.3	Nøkkeltall for Mjøsbyregionen	11
2	Næringsstruktur og arbeidsmarked	13
2.1	Næringsstruktur og lokale spesialiseringer	13
2.1.1	Nærmere om industrien.....	14
2.1.2	Nærmere om offentlig administrasjon, sykehus og høgskole	15
2.2	Trender i jobbskapingen	17
2.3	Befolkningsutvikling i fortid og fremtid	20
2.4	Eldrebølgen kommer	21
2.5	Befolkningsutvikling eller næringsutvikling – hva kommer først?	22
2.6	Mulighetsrommet	23
3	Hvordan henger Mjøsbyregionen sammen?	29
3.1	Hva mener vi med regioner?	29
3.2	Regiondanning og integrasjon gjennom pendling	30
3.3	Varehandelen	33
3.4	Kultur og opplevelsestilbudet.....	34
3.5	Avisomland og identitetsregioner	35
3.6	Biltrafikk, avstander og kollektivtilbud.....	36
3.6.1	Trafikktellinger	38
3.6.2	Reiseavstander med bil og potensialer for reisetidsreduksjoner.....	38
3.6.3	Kollektivtilbudet.....	39
4	Drøfting av muligheter og kunnskapsbehov	43
4.1	Regionforstørring som utviklingstrategi	43
4.1.1	Hva mener vi med regionforstørring?	43
4.1.2	Hvordan kan regionforstørring i seg selv være ønskelig?	43
4.1.3	Mulighetsrommet i sør	44
4.1.4	Mulighetsrommet innad i Mjøsbyregionen.....	44
4.2	Behov for videre utredninger	45
4.2.1	Hvordan utnytte Oslo-nærheten og Oslo-veksten?	46
4.2.2	Effekter av ulike samferdselstiltak på regionforstørring innad i Mjøsbyregionen	46
4.2.3	Sammenheng mellom infrastruktur og lokalisering av viktige samfunnsinstitusjoner ...	48
4.2.4	Utvikling av Mjøsbyregionen og forholdet til kommunestruktur	49
	Referanser	51

1 MJØSBYENE OG MJØSBYPERSPEKTIVET – LITT BAKGRUNN

1.1 Mjøsbyenes historie¹

Den moderne byhistorien rundt Mjøsa oppsto rundt midten av 1800-tallet gjennom opprettelsen av byene Lillehammer i 1827, Hamar i 1949 og Gjøvik i 1861. Etter at Stortinget i 1995 opphevet alle de gjenværende lovbestemmelser i særlovgivningen som skilte mellom by- og herredskommuner, har det siden 1996 vært opp til kommunene selv å avgjøre bystatus².

Ringsaker kommune vedtok på dette grunnlag at tettstedene Brumunddal og Moelv skal ha bystatus. Elverum, som fikk sin bystatus i 1996, ligger ikke ved Mjøsas bredt, men blir ofte medregnet i Mjøsbyegrepet gjennom sin nærhet til og tette interaksjon med Hamarregionen.

Lillehammer fikk kjøpstadsrettigheter allerede i 1827. I 1964 ble den tidligere bykommunen Lillehammer og landkommunen Fåberg sammenslått til dagens kommune. Kommunen grenser til Ringsaker i sør og øst, Gjøvik og Nordre Land i sør og vest og Øyer og Gausdal i nord. Byen vokste på området ved Hammer gård. Der møttes de to viktige ferdselsårene - "Den trondhjemske hovedvei" og vegen opp fra fergestedet. Her lå fra gammelt av tingstedet, markedsplassen, eksersisplassen og kirka. Trolig har det vært bosetting på området allerede i jernalderen. Markedet ved Hammer gård er nevnt i Håkon Håkonsons saga, og skinnbrev fra 1390 forteller at det ble holdt ting her i "Lithlæ Hamars kirku garde". Naturnavnet "hammar" betyr en bratt bergpall, og forstavelsen "væhlje" eller "lille" ble tatt i bruk for skille garden fra den større garden Hamar på Hedemarken. Jernbanen (mellom Oslo og Tretten) kom i 1894.

Hamar ble etablert og fikk sin bystatus i 1849 på arealer fra Vang kommune. Kommunens nåværende grenser er fra 1992 da Vang kommune ble innlemmet i Hamar. Kommunen grenser til Ringsaker i nord og vest, Åmot i nordøst, Løten i øst og Stange i sør. Hamar har imidlertid en byhistorie før opprettelsen i 1949. Området innerst i Åkersvika ved Hamar var sannsynligvis et av de viktigste maktsentra i Norge i årene 500-1000 etter Kristus. Blant annet hadde Eidsivating lagting sete på Åker. Hamarkaupangen som lå ved Mjøsa på Storhamar kan ha vært en av Norges 4-5 største og viktigste byer i middelalderen. Hamar-kaupangen ble sannsynligvis grunnlagt midt på 1000-tallet. Blant annet tyder et myntfunn fra rundt 1050 på et etablert

¹ Teksten om byenes historie bygger på no.wikipedia.org og snl.no

² Kravet er at kommunen må ha minst 5. 000 innbyggere og et bymessig tettsted med handels- og servicefunksjoner og konsentrert bebyggelse. Det er opp til kommunestyret å vedta om kommunen skal ha bystatus (egentlig bynavn), som i dag ikke medfører noen forskjell fra andre kommuner uten bynavn.

kongelig handelssted. Hamar var bispesete fra 1153 og frem til reformasjonen. Etter brenningen av byen under Den nordiske sjuårskrigen 1563–70 ble Hamar nedlagt som kaupang. Det nye Hamar ble grunnlagt 1849 på et område hvor det fra før bare fantes fem små hus. Byen vokste opp som et sentralt handelssted for bygdene på østsiden av Mjøsa og vest for Østerdalen. Bispesetet ble gjenopprettet 1864, jernbanen mellom Hamar og Grundset (Elverum) kom i 1862, jernbanen til Oslo i 1880 og jernbanen nordover til Lillehammer og Tretten kom i 1894.

Gjøvik ble utskilt fra Vardal som egen bykommune i 1861. Etter flere utvidelser fikk Gjøvik sine nåværende grenser i 1964 ved sammenslutningen med nabokommunene Vardal, Biri og Snertingdal. Dagens kommune grenser i nord til Lillehammer, i vest til Nordre Land og Søndre Land og i sør til Vestre Toten og Østre Toten. I øst grenser kommunen til Ringsaker (Hedmark) i Mjøsa. Gården Djupvik nevnes første gang i 1432. I 1804 kjøpte Caspar Kauffeldt grunn til anlegg av et glassverk ved Hunnselvas utløp, Gjøvik Glassverk, i drift fra 1807 til 1843. Gjøvik fikk kjøpstadsrettigheter 1861. Byreguleringen i Gjøvik tok utgangspunkt i de tre ferdselsårene Storgata, Hunnsveien og Trondhjemsvegen. Byen fikk jernbane til Oslo i 1902.

Elverum grenser mot kommunene Åmot i nord, Trysil i nordøst, Våler i sør og Løten i vest. Elverum fikk bystatus i 1996, men har en lang historie som knutepunkt og handelssted. Grundsetmart'n har eksistert i over 400 år og en festning ble anlagt her i 1683 under navnet Hammersberg skanse senere Christianfjeld festning. Utenfor selve festningen ble det allerede i 1683 ryddet et område tilsvarende festningens skuddfelt. I dette området fikk soldater og underoffiserer tillatelse til å rydde seg boliger. Dette ble opprinnelsen til tettstedet Leiret som i dag utgjør en stor del av Elverum sentrum. Festningen ble nedlagt i 1745, bygd opp igjen etter 1811, men nedlagt igjen i 1815. I 1862 kom jernbanen til Hamar, i 1877 til Trondheim og i 1910 jernbanen til Kongsvinger (Solørbanen). Persontransporten på Solørbanen ble imidlertid nedlagt på 1990-tallet

Brumunddal og Moelv i nåværende Ringsaker vokste frem som tettsteder etter at Dovrebanen åpnet fra Hamar til Tretten i 1894 og begge fikk status som byer fra 1.januar 2010.

Østlandskomiteen

Østlandskomiteen (1965-69) ble ledet av odelstingspresident Nils Hønsvald og hadde 22 medlemmer fra de åtte Østlandsfylkene (7 fylkesordførere og fylkesmenn samt ordfører og rådmann i Oslo) foruten statssekretærene i Industri-, Landbruks-, Samferdsels- og Kommunaldepartementet. Utvalgets arbeid var preget av bekymring for en for sterk vekst i Oslo-området og et ønske om en desentralisert vekst.

Det kan være interessant å se nærmere på de vurderinger komiteen gjorde og de forslag den fremmet, også med tanke på dagens situasjon på Østlandet og den forventede sterke veksten i Oslo-området:

Komiteen anser det ønskelig å få en sterkere desentralisering av den framtidige tilvekst i Østlandets folkemengde og næringsliv enn de nåværende tendenser synes å føre til. Når det gjelder spørsmålet om hvilke former for desentralisering det kan være realistisk å ta sikte på, bør utgangspunktet etter komiteens mening være følgende: Neddemping av befolkningsveksten i hovedstatsområdet (defindert som Oslo med de ni nærmeste omegnskommuner), og vesentlig sterkere vekst i byer og tettsteder i innlandsområdene og de ytre fjordområder. For at dette skal kunne oppnås, må forholdene legges til rette for en sterkere tilvekst i nye basisarbeidsplasser i disse byene og tettsteder, samtidig som etableringen av nye basisarbeidsplasser reduseres i hovedstatsområdet sett under ett.

Omlokaliseringer i disse retninger og i et omfang som monner noe, forutsetter etter komiteens oppfatning en vesentlig opptrapping av veksten i noen få, relativt store konsentrasjoner, i forholdsvis stor avstand fra Osloområdet. Dette er nødvendig for å få etablert lokaliseringalternativer som reelt sett kan konkurrere med Osloområdet i større grad enn tilfellet er nå. Komiteen vurderer forholdene slik at noen få, sterke byregioner i god avstand fra Oslo også vil virke stimulerende på mellomstore og mindre tettsteder ellers i landsdelen, men det må tas sikte på særskilte tiltak for å stimulere veksten i regionsentre, herunder i utkantregionene. Hovedoppgaven for de mindre tettstedene er å betjene de mer perifere områdene, og denne betjening bør stadig forbedres.

Komiteen har festet seg ved følgende områder som det bør tas sikte på å utvikle til særlig styrke ekspansjonsområder:

- A. «Mjøsområdet». Grunnpillarene i byutviklingen i Mjøsområdet må være Hamar, Gjøvik og Lillehammer. Også Raufoss, Moelv, Brumunddal, og eventuelt Elverum forutsettes å være med fullt ut i denne utvikling. Det blir her tale om en koordinert gruppe av nabobyer, kanskje med en viss grad av funksjonsfordeling.
- B. Grenlandsregionen (tyngdepunkt Skien/Porsgrunn), og søndre del av Vestfold vestenfor det tett bosatte kystområde.
- C. Fredrikstad/Sarpsborgområdet.

.....

I tidligere offentlige diskusjoner om mulighetene for å demme opp mot fraflyttingen fra innlandsområdene, har det vært på tale med en «forsvarsvoll», bestående av en rekke byer og tettsteder i forholdsvis god avstand fra Oslo. Det utviklingsmønster som komiteen har foreslått, inkluderer langt på veg en slik forsvarsvoll, etter følgende linje:

Kongsvinger – Elverum – Hamar – Gjøvik – Dokka – Hønefoss – Kongsberg.

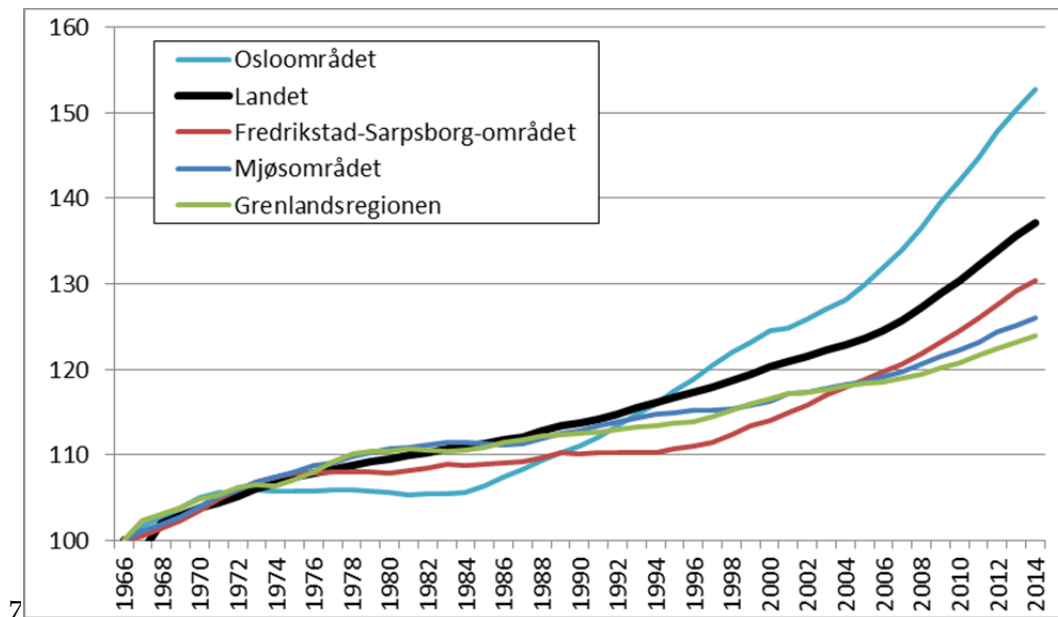
Utgangspunktet for Østlandskomiteens forslag har visse likhetstrekk med dagens situasjon og den forventede veksten i Oslo-området – men nå er det mer snakk om å spre veksten ut av og rundt Oslo enn å bygge voller for å stoppe «innsiget». Østlandskomiteens forslag ble kanskje ikke

direkte gjennomført, men 1970-tallet ble av en rekke årsaker til distriktenes og distriktpolitikkenes gullalder:

- Hedmark og Oppland hadde god vekst på linje med landsgjennomsnittet
- Vekstsenteret Kongsvinger fikk eksempelvis 4.500 nye innbyggere fra 1967-1982, en vekst på 32 prosent, mens Oslo kommune mistet 40.000 innbyggere fra 1967-1984, en reduksjon på 8 prosent (men siden første del av 1980-tallet har Oslo skutt i været, mens Kongsvinger hadde helt identisk folketall i 2010 som i 1982).

Av de tre foreslåtte byområdene er det Fredrikstad-Sarpsborg-området som har hatt sterkest befolkningsvekst siden 1970³. Frem mot 1994 var imidlertid befolkningsveksten sterkest i Mjøsområdet. På 2000-tallet har Mjøsområdet økt befolkningen med 8 prosent, fortsatt noe over Grenlandsområdet som hadde 6 prosent vekst, men godt etter Fredrikstad-Sarpsborg-området som økte befolkningen med 15 prosent. Og alle disse byklyngene har hatt langt svakere utvikling enn Osloområdet siden 1984. På 2000-tallet vokste Osloområdet med 23 prosent og Landet som helhet med 14 prosent.

Figur 1: Befolkningsutviklingen i byregioner på Østlandet 1966-2014. Indeks 1970=100



Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB

³ Har her definert Mjøsbyområdet på samme måte som ellers i rapporten, dvs. ved Hamar, Gjøvik og Lillehammer samt Elverum, Ringsaker, Stange, Løten, Østre Toten og Vestre Toten. Grenlandsområdet er definert ved SSBs økonomiske region og omfatter Skien og Porsgrunn samt Siljan, Bamble og Nome kommuner. Fredrikstad-Sarpsborgområdet er også definert ved SSBs økonomiske region og omfatter Rakkestad og Hvaler i tillegg til Fredrikstad og Sarpsborg kommuner. Osloområdet ble av Østlandskomiteen definert som kommunene Oslo, Nesodden, Oppegård, Bærum, Asker, Rælingen, Lørenskog, Skedsmo, Nittedal og Ski. Med disse definisjonene hadde Osloregionen 1.1.2014 totalt 1.010.559 innbyggere, Mjøsområdet 195.377, Fredrikstad-Sarpsborg-området 144.010 og Grenlandsområdet 112.195 innbyggere.

1.2 Nøkkeltall for Mjøsbyregionen

Vi har altså i denne sammenheng definert «Mjøsbyregionen» som et studieområde som omfatter kommunene Elverum, Løten, Stange, Hamar, Ringsaker, Gjøvik, Østre og Vestre Toten og Lillehammer – en statistisk avgrensning av befolkningstyngdepunktet i Mjøsområdet. Disse kommunene har i sum 195.000 innbyggere og 97.000 arbeidsplasser og dekker et landareal på 5.500 km². Ringsaker er den største av kommunene mht. innbyggertall, mens Elverum er størst i utstrekning. Mjøsbyregionen hadde en befolkningsvekst på 3,7 prosent siste 5 år. Dette er bedre enn Innlandet for øvrig, men svakere enn på landsbasis. Mjøsbyregionen har tilnærmet balanse mellom arbeidsplasser og sysselsatte innbyggere, dvs. har svært liten netto ut- eller innpendling. Alle kommunene er i arbeidsgiveravgiftssone 1. Vestre Toten er fra 2014 tatt inn i det distriktpolitiske området. Alle de andre er utenfor.

Tabell 1: Nøkkeltall for kommunene i Mjøsbyregionen

	Innbyggere 1.1.2014	Bef. utvikling 2009-14	Landareal Km ²	Innbyggere per km ²	Innbyggere i tettsted	Sysselsatte innbyggere 4Q 2013	Arbeids- plasser 4Q 2013	Netto utpendling	Arbeids- plassendr 2008-13
Hamar	29 520	4,6 %	337,6	87,4	88 %	14 425	19 387	-4 962	2,4 %
Ringsaker	33 463	3,3 %	1 122,9	29,8	50 %	16 562	14 133	2 429	1,3 %
Løten	7 546	4,0 %	362,1	20,8	56 %	3 710	1 859	1 851	6,0 %
Stange	19 737	4,0 %	640,9	30,8	61 %	9 604	6 882	2 722	3,7 %
Elverum	20 563	4,4 %	1 209,2	17,0	69 %	10 208	10 146	62	1,6 %
Lillehammer	27 028	3,5 %	450,8	60,0	86 %	13 972	16 224	-2 252	1,2 %
Gjøvik	29 668	3,7 %	630,4	47,1	76 %	14 666	16 449	-1 783	2,5 %
Østre Toten	14 777	2,2 %	485,6	30,4	44 %	7 394	5 401	1 993	6,0 %
Vestre Toten	13 075	2,8 %	231,4	56,5	71 %	6 350	6 229	121	-6,2 %
Mjøsbyregion	195 377	3,7 %	5 470,9	35,7	69 %	96 891	96 710	181	1,7 %
HEDMARK	194 433	2,3 %	26 083,5	7,5	56 %	93 630	86 408	7 222	-0,4 %
OPPLAND	187 820	1,9 %	23 784,3	7,9	57 %	94 769	87 557	7 212	-0,6 %
INNLANDET	382 253	2,1 %	49 867,8	7,7	57 %	188 399	173 965	14 434	-0,5 %
NORGE	5 109 056	6,5 %	365 246,2	14,0	81 %	2 562 000	2 597 078	-35 078	3,6 %

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB

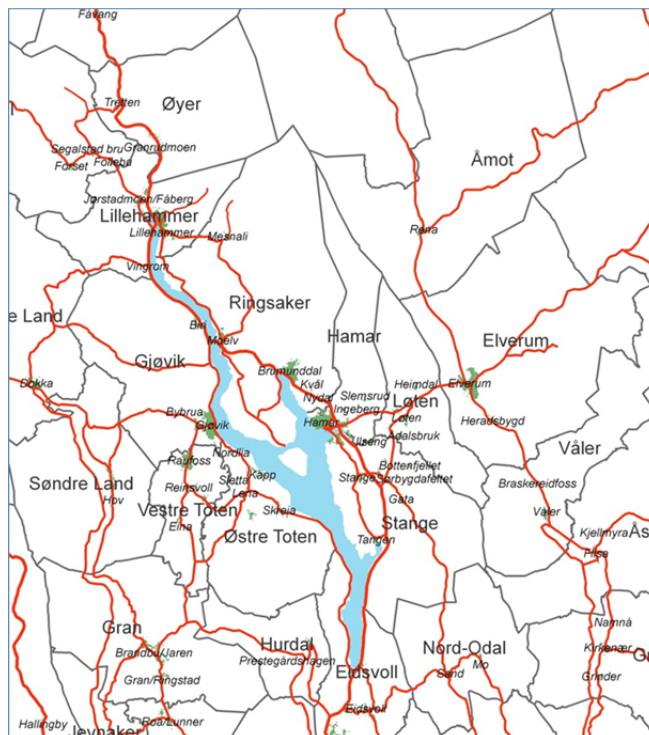
Totalt var det det 1.januar 2012 41 tettsteder⁴ i Regionen fra Hamar med over 30.000 innbyggere til Stavsjø med 213 innbyggere. Hamar tettsted omfatter også bosetting i Stange og Ringsaker kommuner.

⁴ I norsk statistikk betyr et tettsted en bosetting med minimum 200 innbyggere, og det skal ikke være mer enn 50 meter mellom husene. Det er tillatt med et skjønsmessig avvik utover 50 meter mellom husene i områder som ikke skal eller kan bebygges (parker, idrettsanlegg, industriområder, elver eller dyrkbare områder). Husklynger som naturlig hører med til tettstedet tas med inntil en avstand på 400 meter fra tettstedskjernen. De inngår i tettstedet som en satellitt til selve tettstedskjernen. Tettsteder er geografiske områder som har en dynamisk avgrensning, og antall tettsteder og deres yttergrenser vil endre seg over tid avhengig av byggeaktivitet og befolkningsutvikling. Tettstedene avgrensnes uavhengig av de administrative grensene. SSB publiserte 1.juli 2014 ny tettstedsstatistikk for 1.januar 2013. Her har SSB tatt i bruk en ny metode for avgrensning av tettsteder noe som medfører et tidseriebrudd i statistikken og at tall fra gammel og ny metode ikke kan sammenliknes direkte. Viktige endringer for Mjøregionens del er at Bekkelaget med 5.864 innbyggere er skilt ut fra Hamar tettsted og Vingnes med 1.515 innbyggere er skilt ut fra Lillehammer tettsted, mens Jørstadmoen og Fåberg er delt i to separate tettsteder.

Tabell 2: De 25 største tettstedene i Mjøsbyregionen. 1.1.2012 og endring siden 2007

Tettsted	Kommune	Innbyggere	Endr 5 år
1 1001 Hamar	Hamar/St/Ringsaker	30 921	1442
2 1501 Lillehammer	Lillehammer	20 857	1219
3 1511 Gjøvik	Gjøvik	19 261	1274
4 1121 Elverum	Elverum	13 913	862
5 1021 Brumunddal	Ringsaker	9 282	551
6 1645 Raufoss	Vestre Toten	6 516	377
7 1023 Moelv	Ringsaker	4 151	54
8 1042 Løten	Løten	2 735	220
9 1052 Stange	Stange	2 562	158
10 1631 Kapp	Østre Toten	2 040	113
11 1504 Jørst/fåberg	Lillehammer	1 476	125
12 1515 Biri	Gjøvik	1 376	25
13 1635 Skreia	Østre Toten	1 288	-12
14 1633 Lena	Østre Toten	1 170	44
15 1642 Reinsvoll	Vestre Toten	1 139	28
16 1054 Ilseng	Stange/Hamar	937	20
17 1024 Nydal	Ringsaker	849	209
18 1513 Bybrua	Gjøvik	783	247
19 1643 Bøverbru	Vestre Toten	732	32
20 1644 Eina	Vestre Toten	707	40
21 1043 Løiten brænd	Løten	670	2
22 1002 Ingeberg	Hamar	633	-9
23 1637 Kolbu	Østre Toten	624	40
24 1638 Nordlia	Østre Toten	598	77
25 1041 Ådalsbruk	Løten	593	28

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB



2 NÆRINGSSTRUKTUR OG ARBEIDSMARKED

2.1 Næringsstruktur og lokale spesialiseringer

Hamar kommune har 20 prosent av alle arbeidsplassene i Mjøsbyregionen, etterfulgt av Lillehammer og Gjøvik med 17 prosent hver og Ringsaker med 15 prosent. Av regionens arbeidsplasser er 15 prosent innenfor primærnærings, bergverk, industri og elforsyning mv, 40 prosent innenfor offentlig dominert tjenesteproduksjon (off.adm., forsvar, sosialforsikring, undervisning, helse- og sosialtjenester) og de resterende 45 prosent innenfor privatdominert tjenesteyting, hvorav grovt regnet 2/3 er husholdningsrettet og 1/3 produksjonsrettet.

Tabell 3: Arbeidsplasser (Sysselsatte etter arbeidsstedskommune) etter kommune og næring. 4. kvartal 2012

	Hamar	Ringsaker	Løten	Stange	Elverum	Lillehammer	Gjøvik	Østre Toten	Vestre Toten	Mjøsby-regionen
01-03 Jordbruk, skogbruk og fiske	383	705	163	438	304	200	403	446	270	3 312
05-09 Bergverksdrift og utvinning	18	6	0	3	20	28	16	0	11	102
10-33 Industri	781	2 370	130	671	845	524	1 149	558	2 417	9 445
35-39 Elektrisitet, vann og renovasjon	353	74	25	26	131	272	214	25	42	1 162
41-43 Bygge- og anleggsvirksomhet	1 509	1 069	219	535	702	961	1 414	522	268	7 199
45-47 Varehandel, rep av motorvogner	2 544	2 439	206	762	1 529	2 439	2 872	499	382	13 672
49-53 Transport og lagring	855	669	30	222	260	561	496	536	222	3 851
55-56 Overnattings- og serveringsvirks	517	339	46	77	229	707	522	59	95	2 591
58-63 Informasjon og kommunikasjon	430	195	8	131	203	665	651	21	36	2 340
64-66 Finansiering og forsikring	719	267	8	18	65	148	269	101	21	1 616
68-75 Teknisk tjenesteyting, eiendomsdrift	1 118	448	39	159	409	921	678	207	160	4 139
77-82 Forretningsmessig tjenesteyting	1 207	543	18	158	356	719	710	177	43	3 931
84 Off.adm., forsvar, sosialforsikring	2 202	608	160	331	975	1 757	781	219	208	7 241
85 Undervisning	1 374	936	191	650	869	1 414	1 363	554	438	7 789
86-88 Helse- og sosialtjenester	3 805	3 080	520	2 474	2 738	3 936	4 092	1 189	1 442	23 276
90-99 Personlig tjenesteyting	1 230	344	47	198	363	766	501	237	171	3 857
00 Uoppgitt	63	70	16	42	54	80	85	37	32	479
Sum	19 108	14 162	1 826	6 895	10 052	16 098	16 216	5 387	6 258	96 002

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB

Tabell 4: Sysselsettingsandeler per næring per kommune. 4. kvartal 2012

	Hamar	Ringsaker	Løten	Stange	Elverum	Lillehammer	Gjøvik	Østre Toten	Vestre Toten	Mjøsby-Regionen	Hele landet
01-03 Jordbruk, skogbruk og fiske	2,0	5,0	8,9	6,4	3,0	1,2	2,5	8,3	4,3	3,4	2,5
05-09 Bergverksdrift og utvinning	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,1	0,0	0,2	0,1	2,4
10-33 Industri	4,1	16,7	7,1	9,7	8,4	3,3	7,1	10,4	38,6	9,8	8,9
35-39 Elektrisitet, vann og renovasjon	1,8	0,5	1,4	0,4	1,3	1,7	1,3	0,5	0,7	1,2	1,1
41-43 Bygge- og anleggsvirksomhet	7,9	7,5	12,0	7,8	7,0	6,0	8,7	9,7	4,3	7,5	7,8
45-47 Varehandel, reparasjon av motorvogner	13,3	17,2	11,3	11,1	15,2	15,2	17,7	9,3	6,1	14,2	14,1
49-53 Transport og lagring	4,5	4,7	1,6	3,2	2,6	3,5	3,1	9,9	3,5	4,0	5,5
55-56 Overnattings- og serveringsvirksomhet	2,7	2,4	2,5	1,1	2,3	4,4	3,2	1,1	1,5	2,7	3,2
58-63 Informasjon og kommunikasjon	2,3	1,4	0,4	1,9	2,0	4,1	4,0	0,4	0,6	2,4	3,5
64-66 Finansiering og forsikring	3,8	1,9	0,4	0,3	0,6	0,9	1,7	1,9	0,3	1,7	1,9
68-75 Teknisk tjenesteyting, eiendomsdrift	5,9	3,2	2,1	2,3	4,1	5,7	4,2	3,8	2,6	4,3	6,1
77-82 Forretningsmessig tjenesteyting	6,3	3,8	1,0	2,3	3,5	4,5	4,4	3,3	0,7	4,1	5,2
84 Off.adm., forsvar, sosialforsikring	11,5	4,3	8,8	4,8	9,7	10,9	4,8	4,1	3,3	7,5	6,1
85 Undervisning	7,2	6,6	10,5	9,4	8,6	8,8	8,4	10,3	7,0	8,1	7,8
86-88 Helse- og sosialtjenester	19,9	21,7	28,5	35,9	27,2	24,5	25,2	22,1	23,0	24,2	19,7
90-99 Personlig tjenesteyting	6,4	2,4	2,6	2,9	3,6	4,8	3,1	4,4	2,7	4,0	3,7
00 Uoppgitt	0,3	0,5	0,9	0,6	0,5	0,5	0,5	0,7	0,5	0,5	0,5
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB

Som det fremgår jobber de aller fleste i Mjøsbyregionen i innen offentlig og privat tjenestesektorer, hvorav størstedelen er rettet mot personer og husholdningene. Slik sett burde alle kommuner kategoriseres som tjenestekommuner. I tabell 4 har vi imidlertid «gullet ut» noe vi kan kalle lokale spesialiseringer, her definert ved kommuner hvor en næring er mer enn 50 prosent viktigere enn på landsbasis (Lokaliseringskoeffisient > 1,5) og minst står for 2 prosent av kommunens totalsysselsetting. Basert på denne metodikken kan:

- Hamar kategoriseres som en administrasjons-, finans og servicekommune,
- Lillehammer og Elverum er spesialisert innenfor offentlig administrasjon og forsvar.
- Ringsaker og Vestre Toten som landbruks- og industrikommuner.
- Løten, Stange og Østre Toten er landbrukskommuner. I tillegg har Løten en spesiell spesialisering innenfor bygg og anleggssektor, Stange innenfor helse og omsorg og Østre Toten innenfor transport.

2.1.1 Nærmere om industrien

Ser vi nærmere på sysselsettingsfordelingen innenfor industri domineres den av næringsmiddel- og treindustri, med et tyngdepunkt i Ringsaker, og metallvare- og motorkjøretøyindustri med tyngdepunkt på Raufoss i Vestre Toten.

Tabell 5: Industrierarbeidsplasser per næring og kommune. 4. kvartal 2012⁵

	Hamar	Ringsaker	Løten	Stange	Elverum	Lillehammer	Gjøvik	Østre Toten	Vestre Toten	Mjøsbyregionen
10 Næringsmiddelindustri	112	1 076	22	98	347	149	197	227	27	2 255
16 Trelast- og trevareindustri	25	634	60	226	50	5	281	105	20	1 406
24 Metallindustri	87	5	0	84	94	0	0	0	233	503
25 Metallvareindustri	120	111	4	67	32	75	85	102	937	1 533
28 Maskinindustri	17	98	10	29	2	3	152	85	34	430
29 Motorkjøretøyindustri	0	48	0	0	9	0	0	0	1 019	1 076
Annet	420	398	34	167	311	292	434	39	147	2 242
Sum industri	781	2 370	130	671	845	524	1 149	558	2 417	9 445

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB

2.1.2 Nærmere om offentlig administrasjon, sykehus og høyskole

Offentlig sektor står for 40 prosent av arbeidsplassene i Mjøsbyregionen. Det meste av dette er administrasjon, undervisning og helse- og sosialtjenester i regi av kommunene og befinner seg relativt jevnt fordelt innenfor de respektive kommuner⁶. Det samme gjelder visse statlige arbeidsplasser og også videregående utdanningsinstitusjoner finnes i alle kommunene i Mjøsbyregionen unntatt Løten.

Arbeidsplassene innenfor fylkesadministrasjon, de fleste statlige etater, innenfor sykehus og spesialisthelsetjenesten og innenfor høyskolesektoren, er imidlertid mer konsentrert. Hamar og Lillehammer har som fylkeshovedsteder det meste av arbeidsplassene innenfor offentlig administrasjon i regi av fylkeskommune og regional stat. En gjennomgang i Ørbeck m.fl. (2010) konkluderte også med i den grad Innlandet har en administrativ «hovedstad» er det Hamar. Eksempler på dette er Hamars rolle som senter for Hamar bispesete, Eidsivating lagdømme, Statsarkivet, Statens kartverk og Eidsiva Energi. Hamar har også administrative enheter med nasjonale oppgaver og/eller regionkontorfunksjoner for større regioner enn Innlandet. Eksempler på dette er Norsk Tipping AS, Senter for statleg økonomistyring (SSØ) Vernepliktsverket, Helse Sør-Øst RHF, Norges Vassdrags- og energidirektorat (NVE), Arbeidstilsynet og flere institusjoner innenfor Landbrukssamvirket. Men ikke alle "Innlandsorganisasjoner" har hovedkontor i Hamar. Ørbeck m.fl. (2010) viste bl.a. til at vi finner NHO i Moelv, Sykehuset Innlandet HF og Mattilsynet i Brumunddal og NRKs distriktskontor for Hedmark og Oppland samt Statens vegvesenet Region Øst i Lillehammer. Videre ledes Eidsiva Vannkraft fra Lillehammer og Eidsiva Bioenergi og Eidsiva Vekst fra Gjøvik. Ørbeck m.fl. (2010) pekte også på at Hamar tross mange administrative funksjoner som Innlandshovedstad ikke i pendlingsammenheng har en like tydelig «hovedstatsrolle».

⁵ Avsnittet om næringsstruktur ble ferdigstilt før sysselsettingsstatistikken for 4.kvartal 2013 forelå 13.juni 2014. Strukturelle forhold i næringsliv og arbeidsmarked endres imidlertid lite fra år til år.

⁶ Variasjoner i kommunal sektors sysselsettingsandeler vil derfor oftest fremkomme som en følge av variasjoner i total antall lokale arbeidsplasser. I Løten, som har relativt få lokale arbeidsplasser ift. innbyggertall og stor utpendling, utgjør f.eks. (kommunal) undervisnings- og helsesektor høye andeler av lokale arbeidsplasser selv om kommunen har verken sykehus eller høyskole.

Sykehuset Innlandet har avdelinger innenfor seks av de ni kommunene i Mjøsbyregionen, foruten administrasjonssenteret i Ringsaker. Sykehuset i Lillehammer er størst etterfulgt av Gjøvik. Det er også disse to kommunene som har flest innbyggere som jobber i sykehussektoren.

Tabell 6: Sysselsatte i Sykehuset Innlandet fordelt på sykehusavdelinger og bostedskommune

Bostedskommune	Hamar	Sanderud, Stange	Elverum	Lille- hammer ⁷	Gjøvik	Reinsvoll, Vestre Toten	Alle sykehus
Hamar	282	224	57	8	2		573
Ringsaker	104	64	5	110	11	4	298
Løten	33	33	40				106
Stange	134	159	25			1	319
Elverum	17	35	494		1	1	548
Lillehammer	1	6		754	20	1	782
Gjøvik	7	6		42	565	86	706
Østre Toten	0	3		9	86	67	165
Vestre Toten	2	1		2	117	153	275
Mjøsbyregionen	580	531	621	925	802	313	3 772
Andre	13	31	67	180	53	13	357
Totalt	593	562	688	1 105	855	326	4 129

Kilde: Asplan Viak, 2014

Samlet har de tre høgskolene i Innlandet totalt mer enn 13.000 studenter og over 1.000 ansatte. Mens Høgskolen i Gjøvik (HiG) og Høgskolen i Lillehammer (HiL) har alle avdelinger samlokalisert på hhv. Kallerudområdet vest for Gjøvik og Storhoveområdet nord for Lillehammer er Høgskolen i Hedmark (HH) sine fire avdelinger spredt over 4 kommuner. Selv om HH som insitusjon er større enn både HiL og HiG finner vi det største høgskolecampuset i Lillehammer etterfulgt av Gjøvik.

⁷ Foruten sykehuset i Lillehammer omfatter tallene 50 arbeidsplasser ved Granheim lungesykehus i Gausdal

Tabell 7: Nøkkeltallene for høgskolene i Innlandet i 2008 og 2011/12¹⁾:

	Studenter		Ansatte		Publ.poeng	
	2008V	2012V	2008	2011	2008	2011
Høgskolene i Innlandet	8 593	10 944	974	1 018	241	294
Høgskolen i Hedmark	3 892	4 881	490	459	91	90
Avdeling for helse- og idrettsfag (Elverum)	1 148	1 720	114	106	9	19
Avdeling for lærerutdanning og naturvitenskap (Hamar)	1 551	1 722	186	163	66	43
Avdeling for anvendt økologi og landbruksfag (Evenstad)	130	265	36	52	7	11
Avdeling for økonomi og ledelsesfag (Rena)	1 064	1 162	74	57	4	17
Høgskoleadministrasjonen (Elverum) + Uspes stud		12	80	81	5	
Høgskolen i Lillehammer	3 114	3 958	270	309	99	132
Avdeling for pedagogikk og helsefag		1 483		78		
Avdeling for samfunnsvitenskap		1 358		62		
Avdeling for TV-fag		155		20		
Avdeling for økonomi og organisasjonsvitenskap		878		43		
Den norske filmskolen		84		19		
Administrasjonen/SELL			82	87		
Høgskolen i Gjøvik	1 587	2 106	214	250	51	72
Avdeling for helse,omsorg,sykepleie	750	801	69	74	24	18
Avdeling for informatikk og medieteknikk	365	568	41	51		49
Avdeling for teknologi, økonomi og ledelse	473	733	43	61		5
Fellesadministrasjonen + Uspes stud.		4	61	64	27	

¹⁾ Studenttall oppgitt i heltidsekvivalenter. Avdelingsstrukturen ved HIL er endret i perioden slik at sammenlignbare avdelingstall ikke foreligger. Deler av publiseringspoengene ved HiG og HH ble i 2008 ikke fordelt på avdeling og derfor lagt under fellesadministrasjon.

Kilde: Vedlegg til FoU-strategi for Hedmark og Oppland 2013-2016

I sum viser denne oversikten at de fire høgskolenecampusene i Mjøsbyregionen har i underkant av 1.000 arbeidsplasser. Men den viser også at de har et bredt spekter av utdanningstilbud, spesielt innenfor 3-4 årige profesjonsutdanninger: sykepleie i Gjøvik og Elverum, sosianom, vernepleie og barnevernspedagog i Lillehammer, førskole og grunnskolelærer i Hamar, elektro-, maskin-, IKT- og byggingeniør i Gjøvik og økonomi og administrasjon i Lillehammer og Gjøvik.

Gjennom arbeidet med å kvalifisere seg til universitet er det også igangsatt en rekke masterstudier foruten fire doktogradutdanninger innenfor hhv. IKT på Gjøvik, Innovasjon i privat og offentlig tjenestesektor i Lillehammer, Barns og unges deltakelse og kompetanseutvikling i Lillehammer og Profesjonsrettede læringsutdanningsfag i Hamar.

2.2 Trender i jobbskapingen

Tabell 8 viser den omstruktureringen i arbeidsmarkedet som har skjedd i Norge de siste 22 år. Samlet er det i denne perioden vært en netto økning på 586.500 årsverk eller 33 prosent i Norge, men med store variasjoner mellom næringer.

Tabell 8: Sysselsettingsendringer i Norge 1990-2012

	Årsverk	Endring siden 1990	
	2 012	Antall	Prosent
Jordbruk, skogbruk og fiske	57 700	-53 600	-48 %
Bergverk og utvinning av råolje og naturgass, inkl. tjenester	62 800	36 700	141 %
Industri	231 300	-22 500	-9 %
Forretningsmessig tjenesteyting	116 500	91 200	360 %
Faglig, vitenskapelig og teknisk tjenesteyting, eiendomsdrift	138 100	78 400	131 %
Informasjon og kommunikasjon	85 800	32 000	59 %
Elektrisitets-, vann- og gassforsyning, avfall og avløp	26 200	900	4 %
Bygg og anlegg	191 200	70 600	59 %
Varehandel og reparasjon av motorvogner	297 900	43 400	17 %
Overnattings- og serveringsvirksomhet	66 300	19 200	41 %
Transport, post og distribusjon	170 700	13 200	8 %
Finansierings- og forsikringsvirksomhet	48 600	-9 500	-16 %
Kultur, underholdning og annen tjenesteyting	78 600	21 300	37 %
Helse- og sosialtjenester	440 900	213 000	93 %
Undervisning	181 000	51 900	40 %
Offentlig administrasjon og forsvar	175 400	300	0 %
SUM, Alle næringer	2 369 000	586 500	33 %

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB - Nasjonalregnskapsstatistikk

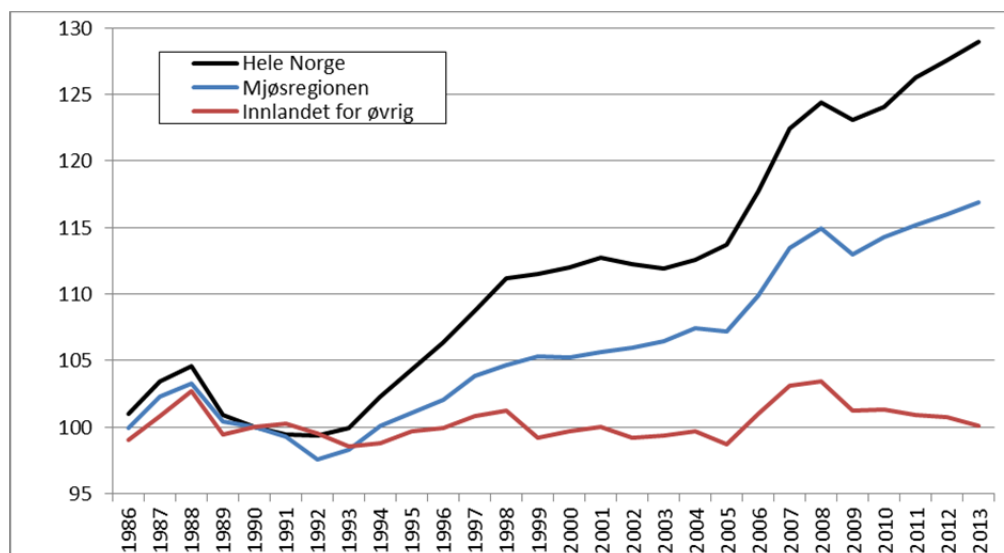
Hovedbildet i den langsiktige omstruktureringen, sammenstilt med forannevnte næringsstruktur i Mjøsbyregionen, kan oppsummeres slik:

- Det har vært sterkest vekst i personrettede tjenester, mange offentlig dominerte. Helse, sosial og undervisning står sammen med kultur, underholdning og annen personrettet tjenesteyting for over halvparten av veksten med nye 286.000 årsverk. Disse personrettede tjenestenes omfang og vekst er relativt jevnt fordelt over landet der folk bor. Disse næringene er minst like viktige i Mjøsbyregionen som på landsbasis og har i hovedsak sikret veksten i arbeidsplasser i Mjøregionen de seinere åra.
- Den andre store vekstgruppen finner vi innenfor det vi kan kalle næringsrettet eller produksjonsrettet tjenesteyting. Forretningsmessig og teknisk tjenesteyting samt informasjon og kommunikasjon hadde en økning på 185.000 årsverk. Disse tjenestene er i stor og økende grad konsentrert til de største byene og betydelig underrepresentert i Innlandet, også i Mjøbyregionen. Andelen er klart høyest i Hamar og Lillehammer, men er også her svakt under landsgjennomsnittet.
- Den tredje gruppen vekstnæringer er innenfor bygg og anlegg, varehandel, hotell og restaurant, transport, bank og forsikring. Samlet har veksten her vært på 138.000 årsverk netto siden 1990 etter fratrukk for færre bank- og postansatte. Denne gruppen er også i stor grad person-/ husholdningsrettet, men i tillegg basert på leveranser til annet lokalt næringsliv og offentlig sektor og/eller til besøkende. Omfang og vekst er relativt jevnt fordelt over landet og næringene er om lag like viktige i Mjøbyregionen som på landsbasis.

- Industrien har i sum hatt sysselsettingsmessig tilbakegang siden 1990. Det er imidlertid store ulikheter. Den for Mjøsregionen viktige treindustrien har hatt betydelig tilbakegang. Næringsmiddelindustrien har hatt om lag uendret sysselsetting nasjonalt, men tradisjonelle meierier, slakterier og produsenter av melke- og kjøttprodukter som dominerer i Mjøsregionen har hatt sysselsettingsmessig tilbakegang. Verftsindustri og transportmiddelindustri, hvor mye av Raufossindustrien er kategorisert, har hatt en viss olje- og gassdrevet sysselsettingsvekst nasjonalt.
- Størst sysselsettingsmessig tilbakegang har det vært innenfor jord- og skogbruk. Her er det særlig jordbruket som sysselsetter færre. Skogbruket hadde sin store mekaniseringsbølge på 1950- og 1960-tallet og har de senere åra hatt mer stabil sysselsetting.

Mjøsregionen har i likhet med Innlandet for øvrig, dog i langt mindre grad, en strukturell utfordring ved at en større del av arbeidsplassene enn nasjonalt er i næringer i sysselsettingsmessig tilbakegang og en mindre del i vekstnæringer. De strukturelle forholdene er en viktig forklaring på at totalsysselsettingen i Mjøsregionen i hele perioden siden 1990 utviklet seg svakere enn nasjonalt, men samtidig betraktelig bedre enn i Innlandet for øvrig. Det er særlig i perioder når sysselsettingen skyter i været at Innlandet blir hengende noe etter, eksempelvis i oppgangen etter lavkonjunktoren på begynnelsen av 1990-tallet og de siste 2-3 år frem mot finanskrisa høsten 2008. Det etterfølgende sysselsettingsfallet stanset allerede gjennom 2009 og sysselsettingen har deretter vokst i Mjøsregionen, mens den har fortsatt å falle i Innlandet for øvrig. Det er omfang og vekst i personrettet tjenesteyting som i hovedsak har gitt Mjøsregionen vekst i antallet arbeidsplasser.

Figur 2: Arbeidsplassutviklingen 1986-2013 (4. kvartal). Indeks 1990=100



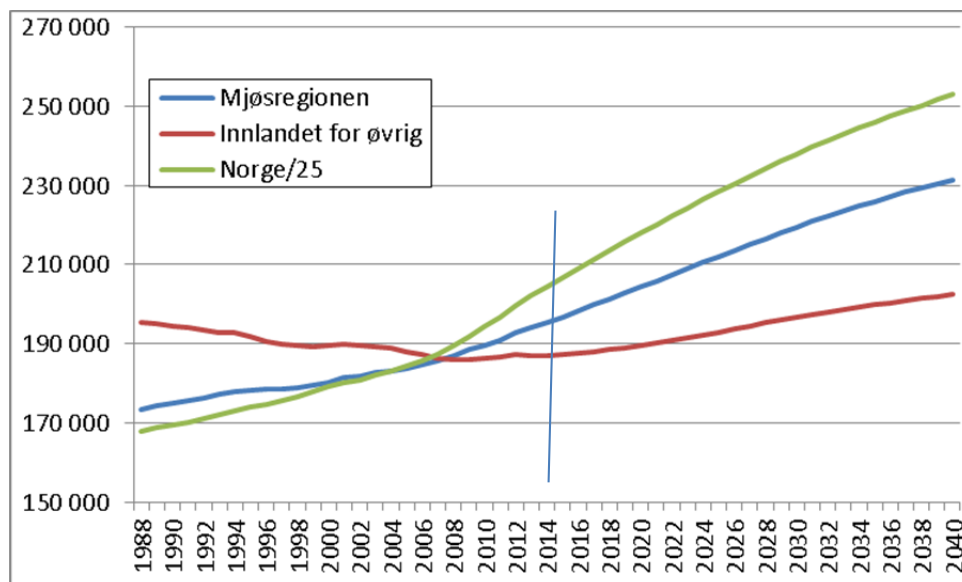
Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av PANDA og SSB – Registerart sysselsettingsstatistikk

2.3 Befolkningsutvikling i fortid og fremtid

Som det fremgår foran er mer og mer av arbeidsplassene innenfor personrettede tjenestesektorer. Dette antas også å gjelde fremover. Denne næringsutviklingen vil i stor grad følge befolkningsutviklingen på regionalt nivå.

Mjøsbyregionen har hatt befolkningsvekst alle år siden 1986. Veksten har vært svakere enn på landsbasis, men vesentlig bedre enn i Innlandet for øvrig hvor det var befolkningsnedgang alle år med unntak av 1999 og 2000 og 2009, 2010 og 2011. Den sterke og arbeidsinnvandringsdrevne befolkningsveksten i Norge siden 2007 har forsert befolkningsveksten i Mjøsbyregionen og har også gitt flere år med befolkningsvekst i Innlandet for øvrig. Denne veksten påvirker SSBs befolkningsfremskrivninger som i stor grad bygger på og viderefører siste års utviklingstrekk. Slike fremskrivninger kan lages på høye, lave og middels forutsetninger om hhv. fremtidig fertilitet, levealder, mobilitet/sentralisering og innvandring og SSB har regionaliserte fremskrivninger frem til 2040. Som en følge av flere år med høy innvandring og befolkningsvekst gir disse fremskrivningene, også i det såkalte MMMM-alternativet med bare middels verdier på forutsetninger, en bedre utvikling de kommende 26 årene frem mot 2040 enn vi har hatt i de foregående 26 år. Dette gjelder både for landet, Innlandet og Mjøsbyregionen, men kanskje særlig for «utkantkommunene» i Innlandet for øvrig.

Figur 3: Faktisk befolkningsendring 1984-2014 og fremskrevet befolkningsendring 2014-2040 iht. MMMM⁸.



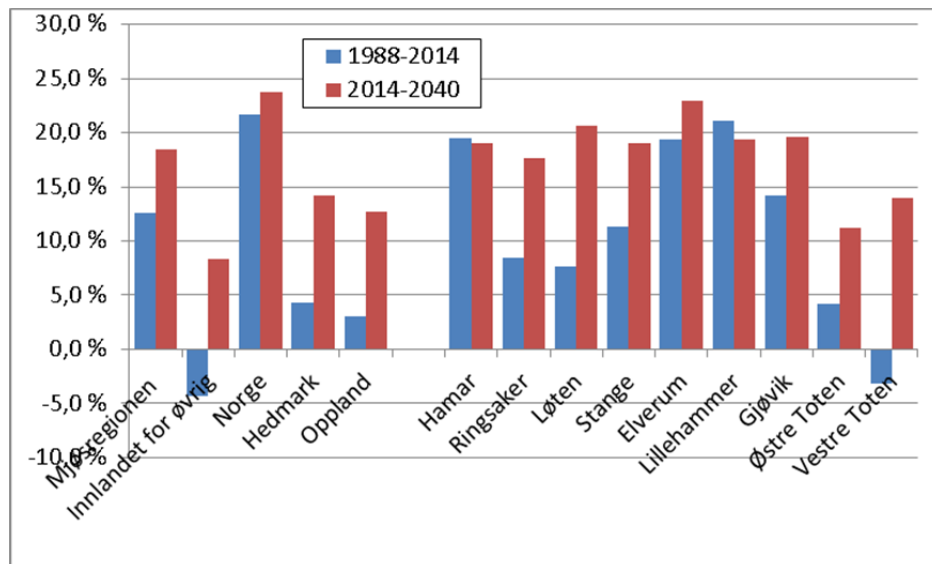
Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB

I sum vil befolkningen i Mjøsbyregionen øke fra 195.000 i 2014 til 231.000 i 2040. Alle kommunene i Mjøsbyregionen vil i følge disse fremskrivningene få befolkningsvekst de 26 år fremover mot

⁸ Vi har her benyttet de siste fremskrivningene mot 2040 som Statistisk sentralbyrå publiserte den 17.juni 2014 og som har med seg faktisk utvikling t.o.m. 1.1.2014.. De nye fremskrivningene er mer moderate for både landets og Innlandets del enn fremskrivningene publisert to år tidligere. Det er viktig å understreke at slike tekniske fremskrivninger basert på historikk og kjennetegn ved befolkningen ikke bør betraktes som prognoser. De tar for eksempel ikke hensyn til forventede vekstimpulser fra ny infrastruktur.

2040. Det er særlig Hamars og Gjøviks «omlandskommuner» som får en bedre utvikling fremover enn i fortid. Både Lillehammer og Hamar ligger inne med marginalt svakere vekst for de kommende 26 år enn i de foregående 26 år.

Figur 4: Faktisk befolkningsendring 1988-2014 og fremskrevet befolkningsendring 2014-2040 iht. MMMM

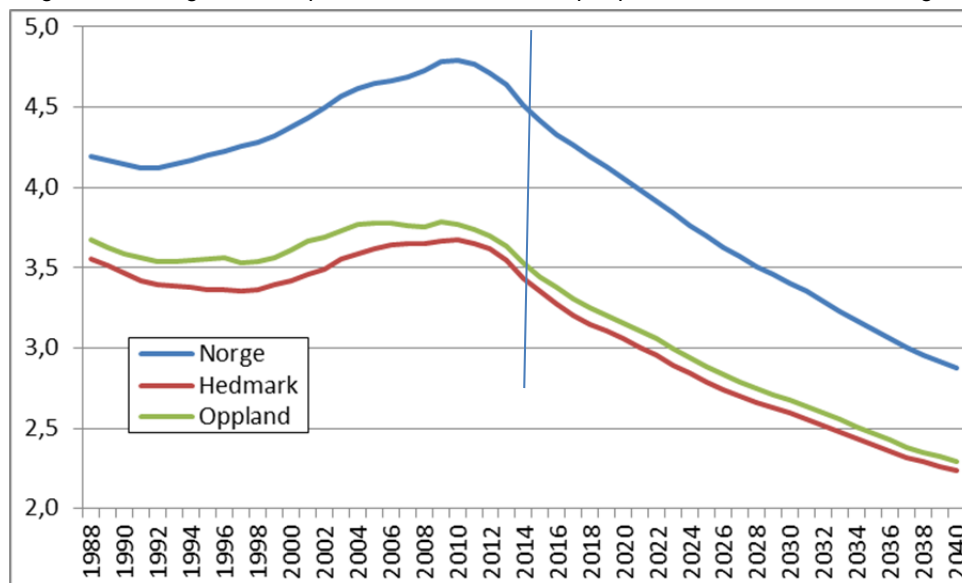


Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB

2.4 Eldrebølgen kommer

Selv om befolkningsfremskrivningene tilsier at befolkningsveksten mot 2040 blir sterkere enn den har vært de siste 26 åra så kommer eldrebølgen til Innlandet og Mjøsbyregionen (også)! Dette gir betydelige utfordringer i arbeidsmarkedet.

Figur 5: Utviklingen i antall personer i alderen 20-66 per person over 67 1990-2014 og 2014-2040 (MMMM).



Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSBs forrige befolkningsfremskrivning

Forholdet mellom antallet personer i alderen 20-66 år (normal yrkesaktiv alder) og personer over 67 år (normal pensjonsalder) har både på landsbasis og i Innlandet vært økende siden 1990 frem mot en topp i 2011. Etter hvert som de store etterkrigskullene nå går over i pensjonistenes rekke vil forholdstallet i følge SSBs befolkningsfremskrivninger (MMMM) falle til 2,9 i 2040 for landet under ett og fra 3,7 i 2014 til 2,5 i 2040 for Mjøsbyregionen.

	2014	2040
0403 Hamar	3,5	2,6
0412 Ringsaker	3,8	2,4
0415 Løten	3,8	2,5
0417 Stange	3,8	2,4
0427 Elverum	3,8	2,6
0501 Lillehammer	3,7	2,7
0502 Gjøvik	3,8	2,6
0528 Østre Toten	3,4	2,2
0529 Vestre Toten	3,7	2,3
Mjøsbyregionen	3,7	2,5

Denn eldrebølgen stiller stat og kommune overfor finansielle utfordringer: Det blir relativt færre inntektsmottakere i forhold til trygdemottakere. Denne effekten må kommunene kunne forutsette at staten håndterer ved hjelp av Pensjonsfond-Utland.

Den andre utfordringen eldrebølgen stiller oss alle overfor knytter seg til fremtidig tilgang på og behov for arbeidskraft - færre skal stille flere. Denne utfordringen kommer i to trinn: Etterkrigskullenes uttreden av arbeidsmarkedet kommer raskt, det økte omsorgsbehovet og tilhørende arbeidskraftsbehov hovedsakelig 10-15 år senere.

Et regneeksempel Østlandsforskning gjorde i prosjektet «Scenarier for Innlandet 2030» (Hagen og Ørbeck, 2007) viste at eldreomsorgen i Innlandet vil kreve 5.000 nye ansatte i 2030 for å kunne opprettholde nåværende standard. Beregnet vekst i hele arbeidsstyrken var til sammenlikning på 3.500. Med de daværende befolkningsfremskrivningene ville altså eldreomsorgen alene legge beslag på hele den beregnede tilveksten i arbeidsstyrken fremover og enda litt mer. En slik utfordring kan i noen grad møtes med ny velferdsteknologi, produktivitetsvekst og økt yrkesdeltakelse, men skjerper uansett kampen om arbeidskraften.

2.5 Befolkningsutvikling eller næringsutvikling – hva kommer først?

Tradisjonelt har regional- og distriktspolitikken i stor grad dreid seg om næringspolitikk og mye av næringspolitikken har dreid seg om å skape attraktivitet for eksisterende og nye foretak/bedrifter - Får man bedrifter og arbeidsplasser kommer det også folk!

Før var det i hvert fall slik. Gjennom de siste tiåra har det imidlertid skjedd grunnleggende endringer i viktige regionaløkonomiske sammenhenger som utfordrer slike strategier:

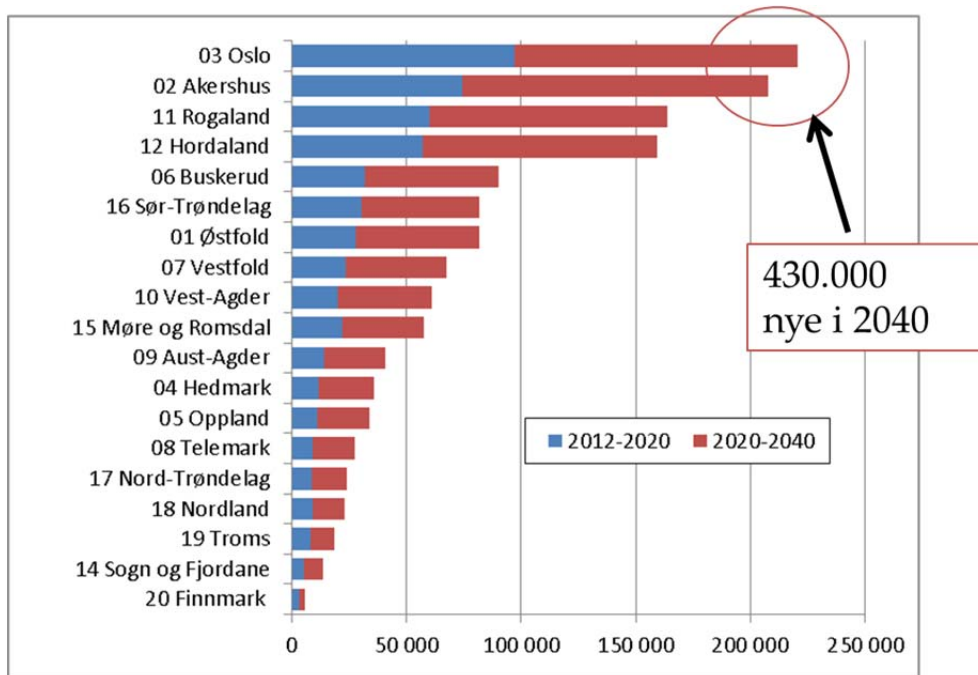
- Vi har hatt en langvarig overgang fra primærnæringer og industri til tjenestesektoren som i Norge i dag sysselsetter hele 85 prosent. En stor del av dette er personrettede tjenester som vi yter hverandre der vi bor. Disse arbeidsplassene flytter altså i stor grad etter folk. Vi snakker selvfølgelig ikke bare om frisøren på hjørnet men om et bredt spekter av arbeidsplasser innenfor skole, helse, omsorg, varehandel, bygg og anlegg, kultur/fritid, restauranter osv.
- Samtidig som lokale ringvirkninger av tradisjonell industri-/bedriftsetablering har avtatt, dels gjennom færre ansatte og dels gjennom mindre lokale innkjøp (varer er blitt globale og tjenestene ordnes i økende grad fra sentrale hovedkontor), har tilflytternes ringvirkninger økt ved at de drar med seg et stadig økende behov/etterspørsel og kjøpekraft, samt økte statlige overføringer til kommunene.
- Humankapitalen har i mange voksende næringer overtatt som viktigste innsatsfaktor. Når vi i tillegg vet at det fremover forventes knapphet på arbeidskraft generelt (eldrebølgen), og kompetent arbeidskraft spesielt, vil rekrutteringsmulighetene kunne bli en langt viktigere lokaliseringsfaktor for næringslivet.

Disse forhold medfører at bosetting er blitt minst like viktig for å få til næringsutvikling i en region som næringsutvikling er for å få til bosetting. I hvert fall vil ikke tradisjonell næringspolitikk lenger kunne virke alene uten sammen med tiltak for å gjøre det attraktivt å bo: "bolyst". Gjennom pågående regionforstørring vil også flere og flere kunne separere beslutninger om bosted og arbeidssted innenfor stadig større geografiske regioner. De kan altså flytte uten å bytte jobb (eller motsatt). Stikkord her er infrastruktur, regionforstørring og pendling.

2.6 Mulighetsrommet

I likhet med Innlandet for øvrig trenger altså Mjøsbyregionen flere innbyggere for å løse sine arbeidskraftsutfordringer og for å kunne realisere Innlandets ambisiøse mål for befolkningsutviklingen. Samtidig vil befolkningsvekst også generere næringsutvikling og nye arbeidsplasser i både privat og offentlig sektor. Og Innlandet har et stort «befolkningsmarked» i sør:

Figur 6: Fremskrevet befolkningsøkning 2012-2040 for landets fylker (alternativ (MMMM)).

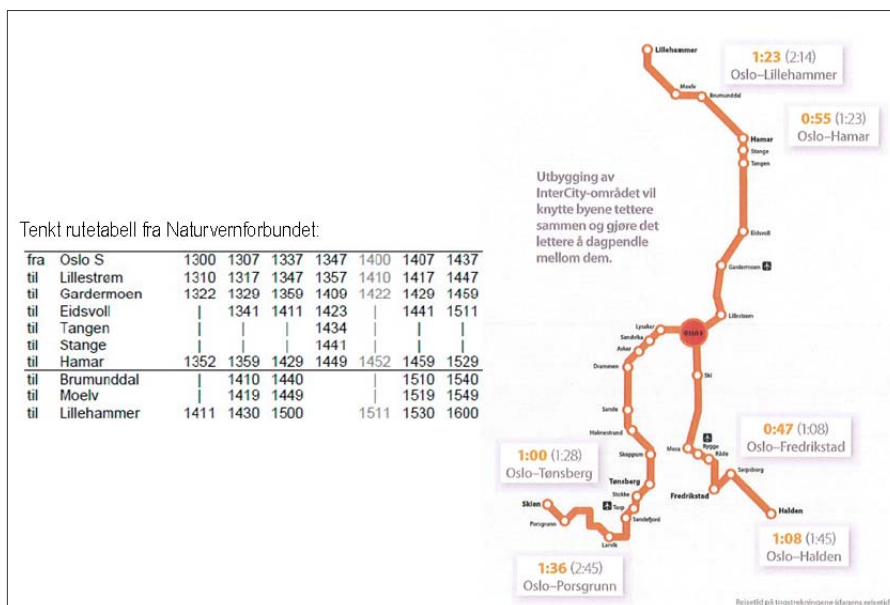


Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB – Basert på forrige fremskrivning basert på 2012

I det såkalte MMMM-alternativet med middelverdier på de benyttede forutsetningene om fremtidig utvikling i fertilitet, levealder, innvandring og innenlandsk mobilitet vil Oslo og Akershus alene øke med nærmere 430.000 innbyggere fra 2012 til 2040. Med andre forutsetninger kan veksten her bli enda sterkere. Det arbeides på ulike måter med å møte utfordringen Osloregionen er stilt overfor med en slik utvikling. Med allerede høy utnytningsgrad og markagrensen gjør at det uansett må påregnes presstendenser med økte eiendomspriser og bokostnader i de sentrale deler av Osloregionen.

Dette i kombinasjon med planlagt infrastrukturutbygging representerer det vi kan kalle Innlandets mulighetsrom – og i særdeleshet Mjøsregionen og det sørlige Innlandets mulighetsrom

Det pågår store vegutbygginger som vi gi redusert reisetid til Oslo med bil fra store deler av Mjøsbyregionen. Vel så viktig er arbeidet med dobbeltsporet jernbane som vil kunne gi reisetider til Oslo på 55 minutter fra Hamar og 1:23 fra Lillehammer. I tillegg vil antall avganger kunne økes betydelig. En slik



utbygging av jernbane vil være særlig viktig for å tiltrekke pendlergrupper med høy inntekt og utdanning som ofte har mer fleksibel arbeidstid, mulighet for hjemmekontordager og kan regne reisetid som arbeidstid (Engebretsen m.fl., 2012).

Gjennom regresjonsanalyser er det påvist en sterk statistisk sammenheng mellom reisetid til Oslo og befolkningsvekst, altså jo raskere reisetid til Oslo, jo større blir befolkningsveksten. Det kan altså forventes en pendlingsbasert tilflytting når reisetiden til Oslo går ned (som vil forsterkes av at presset i Osloområdet øker). Thorsen (2010) viste at 60 prosent av all variasjon i befolkningsutvikling mellom kommunene på Østlandet alene kan forklares ut ifra reisetid til Oslo.

Gjennom statistikkbaserte analyser har vi også sett at mange arbeidsplasser innen personrettet tjenesteyting står i en nær sammenheng med kommunenes innbyggertall. Befolkningsvekst vil dermed skape lokale arbeidsplasser i slike bransjer, først og fremst innenfor bygg og anlegg, varehandel, underholdning/fritid/service, barnehager og skoler (befolkningsdrevet næringsutvikling). På sikt regner vi også med at kampen om arbeidskraften vil gjøre at også andre typer bedrifter i økende vil velge lokalisering etter hvor de rekrutterer best, dvs. også må flytte etter folk.

Innlandets muligheter i forbindelse med den sterke forventede veksten i Osloregionen ligger dermed i å:

- få realisert infrastrukturplanene og dermed pendlingsmulighetene mot Oslo/Akershus
- utvikle og kommunisere attraksjonskraft som bosted, herunder skaffe nok boliger, tilpasset både innenlandske flyttere, arbeidsinnvandrere og flyktninger (husk at innvandrergruppene vil stå for størstedelen av den fremtidige veksten),
- tilrettelegge for "medfølgende" næringsliv
 - De som flytter etter kundene
 - De som flykter fra kostnadsnivået
 - De som flytter etter rekrutteringsmulighetene.

Men tiden er knapp. Veksten i Osloområdet kommer i hovedsak i første deler av perioden mot 2040.

De foran omtalte strategier knyttet til regionforstørringen med basis i Osloområdet er ikke mulig i alle deler av Østlandet. For å illustrere dette kan vi for Innlandets del forenklet si at vi står overfor 3 ulike mulighetsrom:

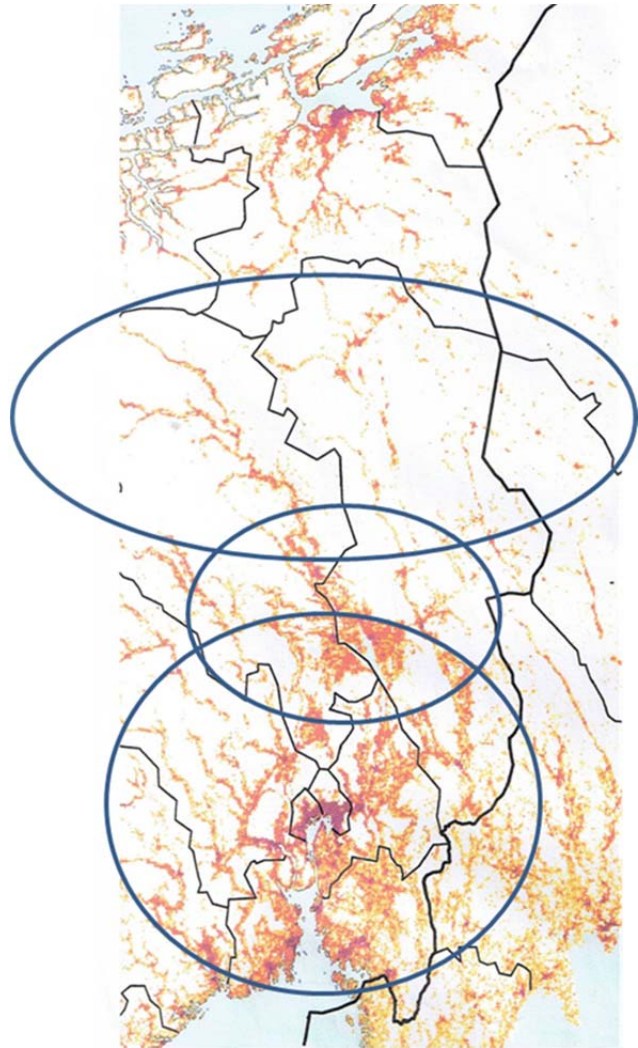
1. Dagens og fremtidens innpendlingsområde rundt Oslo – hvor regionforstørring og økt pendlingsbasert tilflytting åpenbart er mulig og sannsynlig – eksempelvis på Hadeland og i deler av Glåmdalsregionen
2. Det fremtidige innpendlingsområdet rundt Oslo vil gripe inn i by- og industribeltet i triangelet Elverum-Raufoss-Lillehammer eller Mjøsregionen. Her vil økende oppkopling

mot Osloregionen kunne supplere egen dynamikk og attraktive jobber i en region som allerede har 200.000 innbyggere og 100.000 arbeidsplasser, herav 10.000 industriarbeidsplasser, sterke fagmiljø, klynger og viktige institusjoner – hvorav det aller meste innenfor en drøy halvtimes biltur fra Rudshøgda.

3. Potensialet som ligger i regionforstørring rundt Oslo vil i mindre grad være til stede i Valdres, Gudbrandsdalen og Østerdalen. Her må jobbene skapes parallelt. Nevnte dalfører rår over rike ressurser i form av jord, skog, utmark, energi og rekreasjonsmuligheter, men det er store utfordringer knyttet til å omsette dette i nye helårsarbeidsplasser. Best utvikling synes å ha vært innenfor rekreasjons-/hyttekommuner i 3 timers omlandet rundt Oslo

Men også områdene nordover i Østerdal og Gudbrandsdal vil kunne tjene på at Mjøsregionen og «Sørfylkene» lykkes med å gjøre seg attraktive nok til å flytte veksten nordover fra Oslo:

- Nye arbeidsplasser i sør gir nye områder muligheter for pendlingsbasert tilflytting. Lykkes f.eks. Elverum og Lillehammer med veksten muliggjør det pendlingsbasert tilflytting og befolkningsdrevet næringsutvikling også nordover i Østerdalen og Gudbrandsdalen.
- Befolknings- og næringsutvikling i sør gir nye markedsmuligheter for næringslivet ellers i Innlandet
- Befolkningsvekst i sør utvider og forsterker rekreasjonsbeltet. Vi har hittil sett at befolkningsnedgangen er stanset mange steder innenfor 3 timers omlandet rundt Oslo – her er hyttebyggingen størst og ringvirkningene for bygg og anleggssektoren, besøksnæringen og varehandelen viktigst. Med bedre infrastruktur vil 3-timessona rundt Oslo kunne utvides nordover. Og lykkes Mjøsregionen og sørfylkene med sin befolkningsvekst vil det dannes nye 3-timessoner



Konklusjonen er altså at Mjøsbyregionen har et betydelig potensial for befolkningsvekst fremover både sett i lys av SSBs befolkningsfremskrivninger og hvis man i tillegg evner å utnytte mulighetsrommet som ligger i Osloregionens sterke vekst og ny infrastruktur. Denne befolkningsutviklingen vil i seg selv drive frem ulike former for næringsutvikling.

Spørsmålet er i hvilken grad Mjøsbyregionen kan forsterke disse effekter og muligheter gjennom bedre samhandling og interaksjon innad i regionen. I så fall vil også Mjøsbyregionens rolle som «motor» for resten av Innlandet kunne forsterkes.

3 HVORDAN HENGER MJØSBYREGIONEN SAMMEN?

3.1 Hva mener vi med regioner?

Juvkam, 2002 har definert en region som et avgrenset geografisk område med en eller annen form for indre enhet som skiller det fra de geografiske områdene rundt det. En funksjonell region skiller seg ut med basis i en viss funksjon, virksomhet eller aktivitet. Sentrert region benyttes som begrep knyttet til et sentralsteds innflytelsesområde. Innen slike regioner kan en dermed skille mellom et sentrum og dettes influensområde, og der det eventuelt skilles ut en periferi i den enkelte regionen. I forbindelse med sentrerte regioner benyttes ofte begrepet omland for den øvrige regionen. Dette begrepet kan eventuelt spesifiseres som det området et gitt senter forsyner med visse typer service, men vil ofte brukes mer generelt som den delen av en region som ikke faller inn som del av dets senter. Blant de funksjonelle regionene er det et hovedskille mellom de som er tvungne og de som dannes ved frie valg. De tvungne er gjerne knyttet til organiserte regioner som kan kalles administrative, der bostedet avgjør hvor en bestemt funksjon skal benyttes. Den oftest brukte indikatoren på dannelsen av «frie» funksjonelle regioner og sentrerte regioner er pendlingsmønstrene. Bo- og arbeidsmarkedsregionene danner geografiske områder med begrenset intern reiseavstand, der avgrensningen er knyttet til forholdet mellom bosted og arbeidsplasser, dvs. pendling.

I regionale analyser i Norge brukes i hovedsak tre ulike inndelinger:

- 160 bo- og arbeidsmarkedsregioner (Juvkam, 2002 og Gundersen og Juvkam, 2013) som bl.a. brukes mye av Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Her er noen regioner med høy integrasjon veldig store slik som Osloregionen, mens mange enkeltkommuner med svak interaksjon mot andre utgjør egne enkeltkommuneregioner.
- 83 «næringsregioner» basert på etablerte samarbeid mellom kommuner som regionråd, næringssselskap osv. (NHO, 2013). Disse brukes bl.a. i Telemarksforskning/NHOs Attraktivitetsbarometer og Nærings-NM.
- 89 økonomiske regioner definert av Statistisk Sentralbyrå (SSB, 1999) som følger fylkesgrenser og utgjør et norsk NUTS 4-nivå. Denne inndelingen sender alle kommuner inn mot et definert senter.

I Hedmark og Oppland er det i hovedsak samsvar mellom «næringsregioner» eller regionråd og SSBs økonomiske regioner. Eneste forskjell er at Våler kommune inngår i regionrådet for Glåmdalsregionen, men i Elverum økonomiske region.

Hos Jukvam er også Våler med i Elverumsregionen, men da med Stor-Elvdal og Trysil/Engerdal skilt ut som egne regioner. Os inngår i Rorøsregionen. Videre er Nord-Gudbrandsal splittet opp ved at Lesja og Dovre er i egen region og det samme gjelder Skjåk og Lom samt Vågå og Sel. Hadeland er splittet ved at Jevnaker tilhører Ringerike-regionen mens Lunner og Gran tilhører Oslo-regionen. Både Gjøvik-, Lillehammer- og Hamarregionen er imidlertid de samme i alle tre regioninndelinger.

3.2 Regiondanning og integrasjon gjennom pendling

Oversikter over de totale pendlingsstrømmene viser at av Mjøsregionens 96.891 sysselsatte innbyggere jobber 60.154 eller 62 prosent innenfor bostedskommunen, 25.962 eller 27 prosent pendler til en annen kommune i Mjøsbyregionen, mens 10.775 eller 11 prosent pendler ut av regionen.

Som tidligere nevnt er det om lag balanse mellom antallet sysselsettsatte innbyggere og arbeidsplasser i Mjøsbyregionen. Brutto innpendling er på 10.594 og altså tilnærmet det samme som brutto utpendling. Tallene viser et slags pendlerhierarki ved at hoveddelen av utpendlingen, 5.880 eller 6 prosent av Mjøsbyregionens sysselsatte innbyggere, går mot hovedstatsregionen (Oslo eller Akershus), mens hoveddelen av innpendlingen, 6.393 personer, kommer fra Innlandet utenom Mjøsbyregionen.

Pendlingen fra Mjøsbyregionen til Oslo og Akershus ble mer enn doblet fra 1990⁹ til 2000, men har falt med over 1.000 personer siden 2000. Det er også verdt å merke seg at det er en betydelig «motpendling» ved at over 2.000 av arbeidsplassene i Mjøsbyregionen er besatt av pendlere bosatt i Oslo og Akershus. Denne «motpendlingen» har økt med over 1.000 personer eller nær 100 prosent siden år 2000 og er firedoblet siden 1990.

At netto utpendling til Oslo og Akershus har avtatt siden 2000, samtidig som netto innpendling fra Innlandet for øvrig har økt, viser at Mjøsregionen siden 2000 har hatt sterkere vekst i egne arbeidsplasser enn i sysselsatte innbyggere. Dette er interessant for diskusjoner rundt Mjøsbyens rolle som soveby for Oslos arbeidsmarked og/eller som motor i Innlandet.

Det pågår også en økende arbeidsmarkedsintegrasjon (regionforstørring) innad i Mjøsbyregionen. Mens 25.962 personer eller 27 prosent av sysselsatte innbyggere pendlet innad i Mjøsbyregionen ved siste årsskifte var tilsvarende tall i 2000 på 20.465 eller 23 prosent. Pendlingen til Hamar står for mye av denne veksten. De største pendlingsstrømmene på tvers av kommunegrenser innad i Mjøsbyregionen har vi fra Stange og Ringsaker til Hamar. Hamar fremstår også som den kommunen som har størst interaksjon med øvrig Mjøsbyregion ved at 44 prosent av arbeidsplassene i kommunen er innpendlere fra Mjøsbyregionen. Dette må imidlertid

⁹ SSB publiserer ikke sammenlignbar pendlingsstatistikk for tidligere år enn 2000. Pendlingsstrømmer for 1990 fremgår imidlertid av Køhn, Engesæter og Grimsrud, 2003, men er ikke helt sammenlignbare med senere års statistikk og har heller ikke alle for alle aktuelle kommuner.

ses i sammenheng med at Hamar har alle sine «regionkommuner» med i det som her er definert som Mjøsbysregionen. At Lillehammer og Elverum har størst innpendling utenfra Mjøsbysregionen, skyldes på samme måte at deres «regionkommuner» ikke inngår.

Tabell 9: Pendlingsstrømmer innenfor og inn/ut av Mjøsbysregionen i 4. kvartal 2013

		Arbeidsstedskommune														
		0403 Hamar	0412 Ringsaker	0415 Løten	0417 Stange	0427 Elverum	0501 Lillehammer	0502 Gjøvik	0528 Østre Toten	0529 Vestre Toten	Mjøsbysregionen	Øvrig Innland	Oslo	Akershus	Resten av landet	Total etter bosted
Bostedskommune	0403 Hamar	9 162	1 361	215	1 292	389	138	176	9	23	12 765	130	789	332	395	14 425
	0412 Ringsaker	2 865	9 880	53	467	105	1 120	555	38	70	15 153	140	583	267	354	16 562
	0415 Løten	1 065	231	1 174	389	436	18	25	1	2	3 341	70	118	84	92	3 710
	0417 Stange	3 167	635	204	4 156	225	45	67	6	13	8 518	96	456	311	214	9 604
	0427 Elverum	717	140	122	166	7 585	55	19	9	7	8 820	535	412	168	271	10 208
	0501 Lillehammer	292	499	5	32	25	10 659	400	12	25	11 949	173	632	226	410	13 972
	0502 Gjøvik	332	460	10	32	19	627	10 089	437	1 171	13 177	163	529	200	329	14 666
	0528 Østre Toten	66	70	1	7	3	76	1 697	3 856	865	6 641	101	281	213	120	7 394
	0529 Vestre Toten	58	67	0	6	5	54	1 524	445	3 593	5 752	150	179	100	112	6 350
	Mjøsbysregionen	17 724	13 343	1 784	6 547	8 792	12 792	14 552	4 813	5 769	86 116	1 558	3 979	1 901	2 297	96 891
	Innlandet for øvrig	665	346	33	108	1 002	2 566	1 210	135	328	6 393					
	Oslo	299	99	7	74	100	206	185	62	37	1 069					
	Akershus	266	135	21	81	84	188	171	100	31	1 077					
Resten av landet	433	210	14	72	168	472	331	291	64	2 055						
Total etter arbeidssted	19 387	14 133	1 859	6 882	10 146	16 224	16 449	5 401	6 229	96 710						

Tabell 10: Pendlingsstrømmer innenfor og inn/ut av Mjøsbysregionen i 4. kvartal 2000

		Arbeidsstedskommune														
		0403 Hamar	0412 Ringsaker	0415 Løten	0417 Stange	0427 Elverum	0501 Lillehammer	0502 Gjøvik	0528 Østre Toten	0529 Vestre Toten	Mjøsbysregionen	Øvrig Innland	Oslo	Akershus	Resten av landet	Total etter bosted
Bostedskommune	0403 Hamar	8 414	1 160	152	1 120	296	76	101	9	15	11 343	103	994	367	270	13 077
	0412 Ringsaker	2 248	10 038	50	339	79	890	345	23	54	14 066	126	725	282	312	15 511
	0415 Løten	849	180	1 278	278	342	14	16	3	0	2 960	58	183	106	68	3 375
	0417 Stange	2 579	461	146	3 952	179	29	40	3	5	7 394	66	512	340	229	8 541
	0427 Elverum	491	136	80	111	6 628	38	31	0	3	7 518	405	498	180	181	8 782
	0501 Lillehammer	162	372	3	11	9	9 929	277	13	25	10 801	577	822	196	340	12 736
	0502 Gjøvik	183	309	4	17	6	532	9 713	278	1 076	12 118	292	557	169	268	13 404
	0528 Østre Toten	49	66	0	1	5	57	1 416	3 859	804	6 257	98	283	227	43	6 908
	0529 Vestre Toten	34	35	0	3	4	53	1 298	392	4 300	6 119	150	297	83	54	6 703
	Mjøsbysregionen	15 009	12 757	1 713	5 832	7 548	11 618	13 237	4 580	6 282	78 576	1 875	4 871	1 950	1 765	89 037
	Innlandet for øvrig	564	329	20	74	854	2 038	1 018	80	342	5 319					
	Oslo	135	91	2	30	52	134	63	15	22	544					
	Akershus	146	89	11	36	48	91	97	33	50	601					
Resten av landet	399	202	9	85	159	453	261	62	74	1 704						
Total etter arbeidssted	16 253	13 468	1 755	6 057	8 661	14 334	14 676	4 770	6 770	86 744						

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB

Ringsaker er gjennom sin geografiske beliggenhet naturlig nok påkopledd både Hamar, Gjøvik og Lillehammer. At koplingen er klart sterkest med Hamar må ses i sammenheng med at kommunen har sitt befolknings- og næringsmessige tyngdepunkt i sør. At Gjøvik og Lillehammer har høyere pendling seg imellom enn mot Hamar, og at den største pendlerstrømmen går nordover, må ses i lys av felles kommunegrense og at nordre del av Gjøvik kommune ligger tett på Lillehammer tettsted. Elverum er påkopledd Hamarregionen og Oslo og

Akershus, men i liten grad resten av Mjøsbyregionen. Også Stange og Løten er i hovedsak koplet innad i Hamarregionen, i noen grad mot Elverum og mot Oslo og Akershus. Totenkommunene er tett koplet mot Gjøvik, men har ellers sterkere koplinger mot Oslo og Akershus enn mot Mjøsbyregionen.

Pendlingsstatistikken gir ikke grunnlag for å hevde at det finnes ett felles bo- og arbeidsmarked rundt Mjøsa, snarere tre separate: Hamarregionen hvor i noen grad også Elverum inngår, Gjøvik/Toten og Lillehammerregionen. Det meste av pendlingen skjer innad i disse regionene og mot Oslo og Akershus. Det er relativt lite pendling mellom byene/regionene.

SSB publiserer ikke næringsfordelt pendlingsstatistikk. Derimot har vi næringsfordelte tall for sysselsatte etter både bosteds- og arbeidsstedkommune og kan således se på graden av arbeidsplassdekning eller graden av netto inn- og utpendling for de ulike næringer. Tabellen under viser antall arbeidsplasser i en næring i kommunen i prosent av antall innbyggere i kommunen som jobber innenfor næringen. Prosent på over 100 innebærer altså netto arbeidsinnpendling innenfor den aktuelle næring.

Tabell 11: Næringsfordelt arbeidsplassdekning. Arbeidsplasser i pst. av sysselsatte innbyggere. 4. kvartal 2012

	0403 Hamar	0412 Ringsaker	0415 Løten	0417 Stange	0427 Elverum	0501 Lillehammer	0502 Gjøvik	0528 Østre Toten	0529 Vestre Toten	Mjøsbyregionen
01-03 Jordbruk, skogbruk og fiske	177	86	88	114	94	106	98	103	113	104
05-09 Bergverksdrift og utvinning	47	19	0	12	43	58	38	0	48	35
10-33 Industri	97	111	39	86	109	85	73	58	165	100
35-39 Elektrisitet, vann og renovasjon	242	43	45	24	106	143	146	35	66	107
41-43 Bygge- og anleggsvirksomhet	170	76	60	67	96	109	131	86	60	100
45-47 Varehandel, reparasjon av motorvogner	134	93	36	55	104	135	130	51	51	100
49-53 Transport og lagring	146	82	19	47	76	127	96	126	85	96
55-56 Overnattings- og serveringsvirksomhet	125	92	48	40	99	109	118	50	83	99
58-63 Informasjon og kommunikasjon	88	68	17	77	84	129	128	17	26	93
64-66 Finansiering og forsikring	192	113	17	10	60	85	105	76	32	103
68-75 Teknisk tjenesteyting, eiendomsdrift	140	73	29	44	105	112	112	64	100	98
77-82 Forretningsmessig tjenesteyting	193	65	13	41	86	124	124	64	25	98
84 Off.adm., forsvar, sosialforsikring	170	66	62	46	89	128	103	67	87	104
85 Undervisning	97	91	82	86	103	111	113	92	98	100
86-88 Helse- og sosialtjenester	111	85	59	107	108	116	113	69	96	101
90-99 Personlig tjenesteyting	145	61	36	51	103	105	103	123	87	99
00 Uoppgitt	97	91	107	81	110	100	106	86	107	98
Sum	133	86	50	73	100	117	112	73	99	100

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB

Som tidligere omtalt har Mjøsbyregionen samlet sett om lag balanse mellom egne arbeidsplasser og sysselsatte innbyggere. Innenfor regionen er det imidlertid «ubalansert». Hamar har størst overdekning av arbeidsplasser eller netto innpendling. Også Lillehammer og Gjøvik har netto innpendling, mens Elverum og Vestre Toten har balanse. Størst underdekning av «egne» arbeidsplasser har Løten.

Som region betraktet er det størst netto innpendling i absoluttverdi innenfor offentlig administrasjon og helse- og sosialtjenester. Her har regionen hhv. 250 og 260 flere arbeidsplasser enn sysselsatte innbyggere. Størst prosentvis overdekning er det innenfor elforsyning mv. Størst underdekning eller netto utpendling er det, både absolutt og relativt, innenfor bergverk og olje- og gassutvinning. Også innenfor Informasjon og kommunikasjon er det stor netto utpendling.

Selv om vi ikke har næringsfordelte tall for pendlingsstrømmer er det rimelig å anta at netto utpendlingen innenfor informasjon og kommunikasjon går mot Osloområdet, mens utpendlingen innen bergverk og olje- og gassutvinning i hovedsak går mot Svalbard og Nordsjøen. Det var i 2012 registrert 126 pendlere fra Mjøsbyregionen til norsk kontinentalsokkel og 41 til Svalbard.

3.3 Varehandelen

Kommunene i Mjøsbyregionen hadde i 2013 en anslått omsetning i detaljvarehandelen på drøyt 14,5 mrd. kroner¹⁰. Omsetning per innbygger utgjorde om lag 75.000 som tilsvarer landsgjennomsnittet i Norge. Slik statistikk for varehandelsomsetning per innbygger brukes ofte som indikasjon på varehandelslekkasjer mellom kommuner og i senter-omlandsanalyser¹¹. På samme måte som Mjøsbyregionen hadde balanse mellom antall arbeidsplasser og sysselsatte innbyggere synes regionen også å ha balanse mellom varehandelens omsetning og innbyggernes varehandel. Det er altså ikke åpenbart at Mjøsbyregionen server resten av Innlandet med varehandel, hvis det da ikke er slik som for pendlingen at Mjøsbyregionen har en betydelig handelslekkasje til hovedstadsregionen og dekker opp for dette gjennom lekkasjer fra det øvrige Innlandet.

Høyest omsetning innad i Mjøsbyregionen har Hamar med 2,8 mrd. kroner, som utgjør 19 prosent av regionens varehandelsomsetning, etterfulgt av Gjøvik, Lillehammer og Ringsaker. Høyest omsetning per innbygger har de fire «regionsentrene» Lillehammer, Hamar, Gjøvik og Elverum og lavest har «omlandskommunene» Stange, Løten og Østre Toten.

Mjøsregionen hadde samlet sett en noe sterkere vekst i varehandelsomsetningen per innbygger enn det var på landsbasis de siste 5 år, 10 mot 9 prosent. Klart sterkest vekst i detaljvarehandelen i absoluttverdi siste 5 år har Ringsaker med nær 0,5 mrd. kroner eller 27 prosent. Veksten i omsetning per innbygger var på 23 prosent. I både Løten, Ringsaker, Gjøvik og Vestre Toten økte varehandelsomsetningen mer enn landsgjennomsnittet. Svakest utvikling hadde Hamar hvor varehandelsomsetningen per innbygger i 2013 var nominelt som i 2008.

¹⁰ Tallene er beregnet på grunnlag av SSBs tall for omsetning per innbygger. Statistikken omfatter detaljhandel utenom motorkjøretøyer og bensin, og tallene er eksklusiv merverdiavgift.

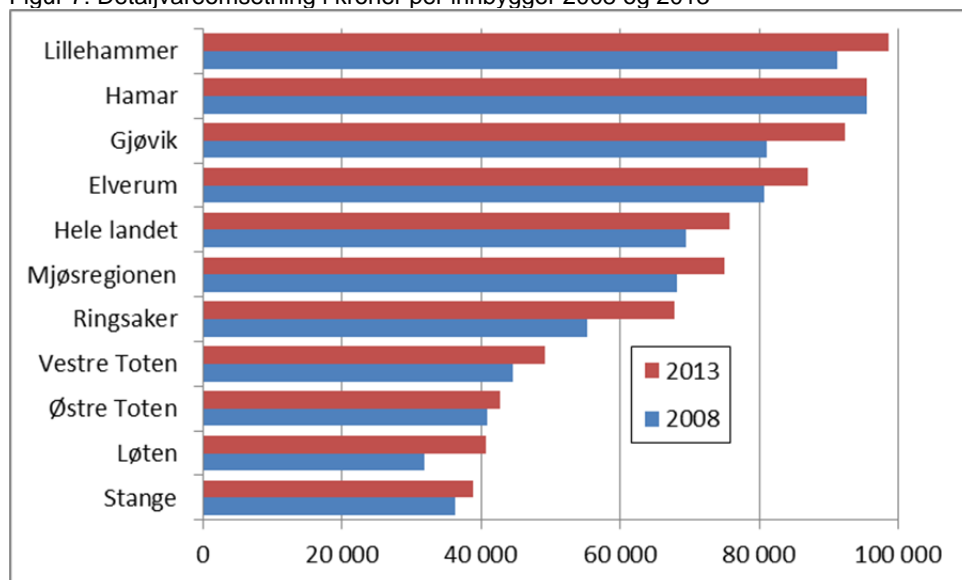
¹¹ Mer fullstendige analyser av handelslekkasjer krever imidlertid at det korrigeres for ulikt inntekts- og forbruksnivå hos innbyggerne/forbrukerne og ulik varehandelsetterspørsel fra næringslivet, jf. Vanberg, 2000.

Tabell 12: Detaljvareomsetning

	Omsetningsverdi		Andeler av omsetning	
	Kr/innbygger	Mill.kr.	2013	2008
Hamar	95 545	2 813	19,3 %	21,0 %
Ringsaker	67 852	2 269	15,6 %	14,0 %
Løten	40 754	306	2,1 %	1,8 %
Stange	38 855	760	5,2 %	5,4 %
Elverum	86 909	1 778	12,2 %	12,3 %
Lillehammer	98 673	2 658	18,2 %	18,5 %
Gjøvik	92 404	2 729	18,7 %	18,0 %
Østre Toten	42 775	632	4,3 %	4,6 %
Vestre Toten	49 212	642	4,4 %	4,4 %
Mjøsregionen	74 919	14 586	100,0 %	100,0 %

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB

Figur 7: Detaljvareomsetning i kroner per innbygger 2008 og 2013

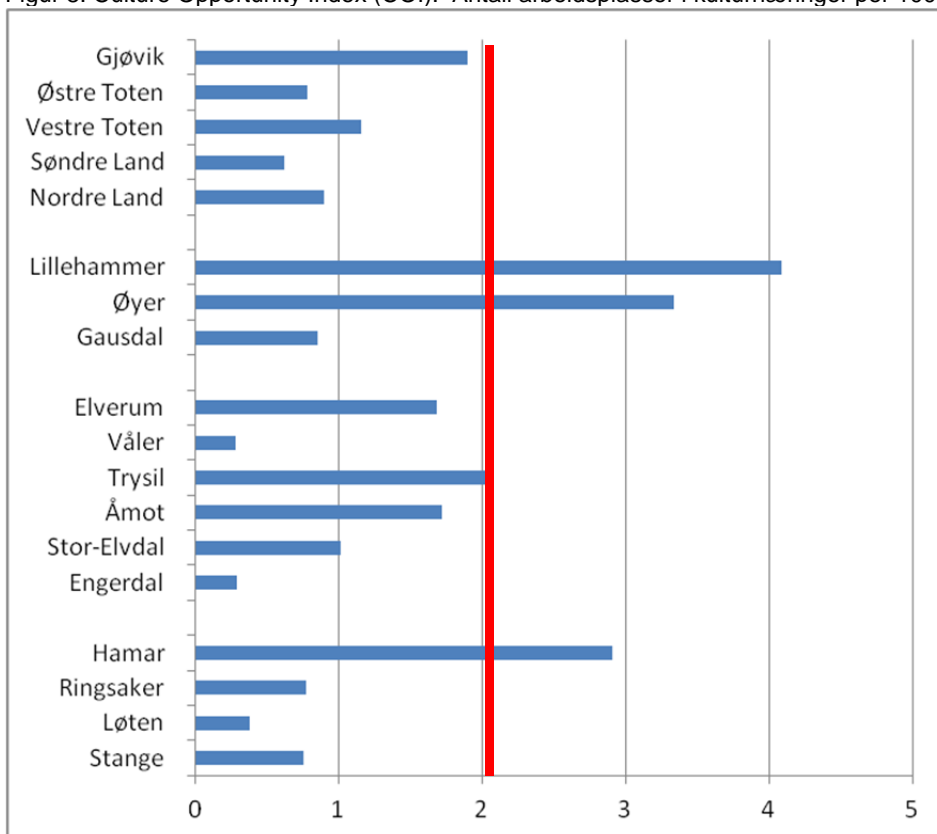


Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB

3.4 Kultur og opplevelsestilbudet

For å få et uttrykk for Mjøsbyenes roller innenfor kultur- og opplevelsestilbudet kan vi se på antall arbeidsplasser innen kultur- og opplevelsesnæringer i kommunene regnet per 100 innbygger. Måleenheten kalles Culture Opportunity Index (COI). Som det her fremgår ligger Hamar godt over og Gjøvik noe over nabokommunene, noe som indikerer at disse byene har en del sentralstedsfunksjoner for de omliggende kommunene. Det samme gjelder Lillehammer, men her kommer denne regionsentrirollen i tillegg til rollen som reiselivsdestinasjon. Det er for øvrig også reiselivet som gjør at Øyer og Trysil har mange arbeidsplasser i kultur- og opplevelsesnæringene sett i forhold til innbyggertallet..

Figur 8: Culture Opportunity Index (COI). Antall arbeidsplasser i kulturnæringer per 100 innbyggere.



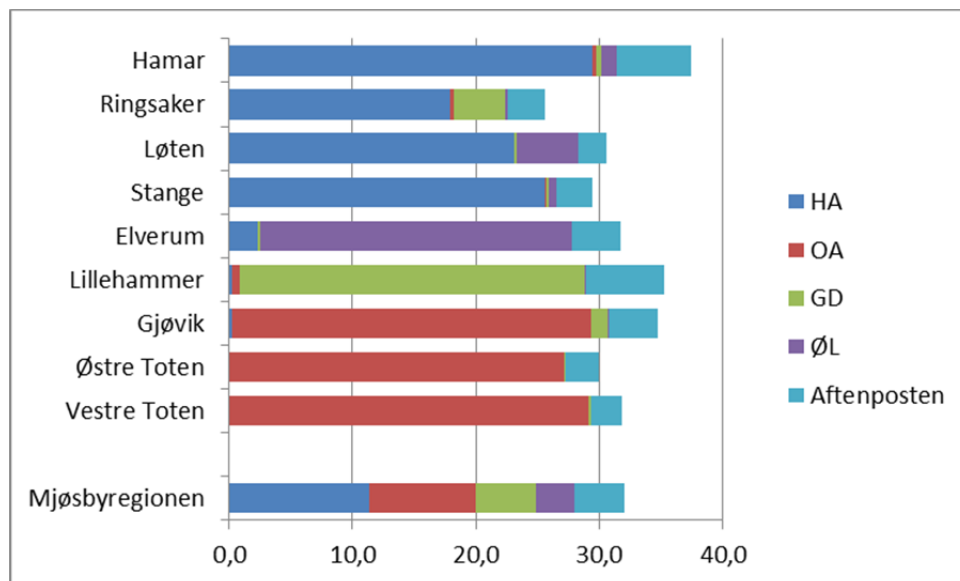
Kilde: Alnes m.fl., 2012. Den røde streken viser landsgjennomsnittet.

3.5 Avisomland og identitetsregioner

Som nevnt kan det også dannes perseptuelle regioner som avspeiler folks mentale bilder og følelser, som har en realitet i folks bevissthet. Avisomland blir i noen sammenhenger brukt som indikator på felles identitet. Vi har derfor sett på abonnementsstallene for ulike regionaviser i Innlandet.

Dette viser at de fleste husstander kun har en regionavis og at denne velges ut i fra hvilken by man «sokner» til. I Hamar leses nesten bare Hamar Arbeiderblad (HA), i Gjøvik nesten bare Oppland Arbeiderblad (OA), i Lillehammer nesten bare Gudbrandsdølen Dagingen (GD) og i Elverum nesten bare Østlendingen (ØL). I likhet med pendlingstallene viser også avistallene at deler av Ringsaker nord «sokner» til Lillehammer og deler av Løten øst sokner til Elverum. I den grad abonnement på Aftenposten sier noe om orienteringen mot Oslo er denne sterkest i Hamar og Lillehammer.

Figur 9: Antall abonnenter av ulike regionaviser regnet per 100 innbyggere i 2014



Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av Aviskatalogen

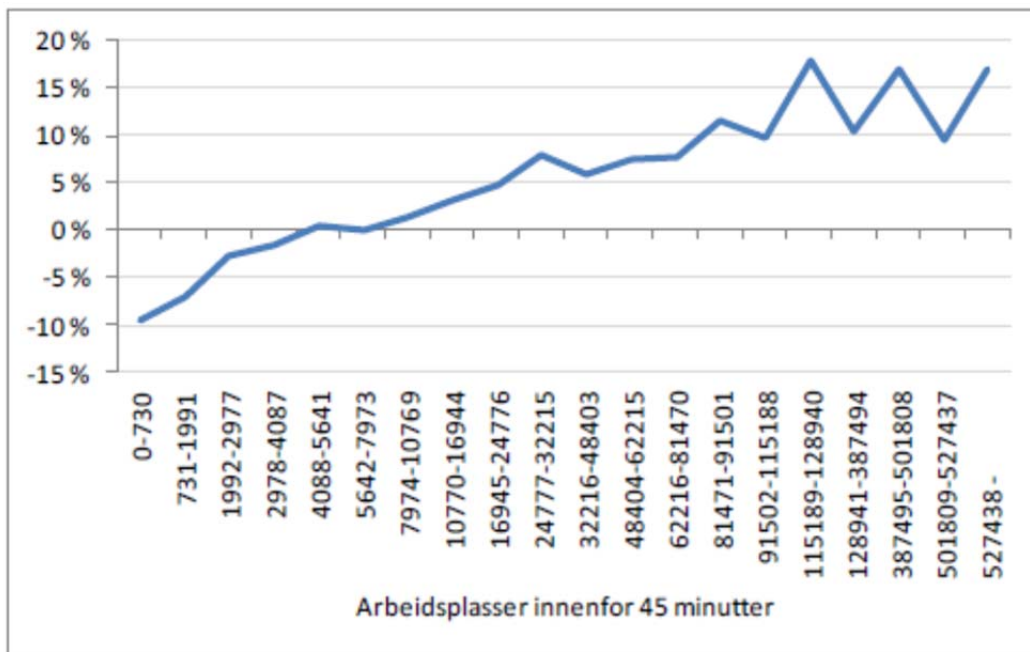
3.6 Biltrafikk, avstander og kollektivtilbud

Tall for pendling innad i og inn og ut av Mjøsbyregionen er omtalt foran. Det finnes ingen systematisert kunnskap om pendlernes valg av transportform og/eller hvordan konkrete tiltak innenfor infrastruktur og kollektivtilbud påvirker pendlingsstrømmene.

Vi har imidlertid tidligere omtalt hvordan reisetid til Oslo kan forklare det meste av variasjonene i befolkningsutvikling mellom kommunene på Østlandet. Man kan altså mer eller mindre regne seg frem til hvilke endringer i befolkningsutvikling ulike reisetidsforkortinger til Oslo kan medføre. Videre viser Engebretsen & Gjerdåker (2012) klart sammenhengen mellom regioners størrelse og befolkningsutvikling. Figur 10 viser at jo flere arbeidsplasser man kan nå innenfor 45 minutters reisetid jo sterkere er befolkningsveksten.

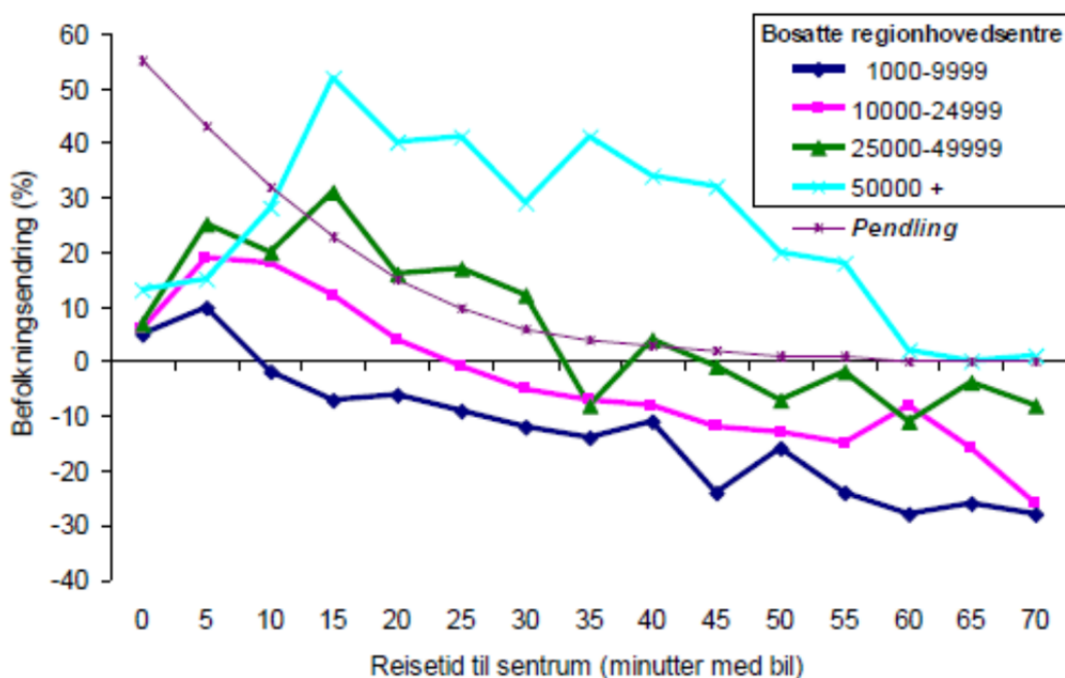
Engebretsen & Gjerdåker (2012) viser også at befolkningsveksten er høyest jo kortere reisetida til et regionsenter er og at befolkningsveksten er høyere og spres mer jo større senteret er, jf, figur 11. Vi ser videre hvordan pendlingen til senteret avtar med økende reiseavstand og viser samme forløp som befolkningsveksten når vi fjerner oss fra senteret. Altså: Jo mer vi greier å redusere reisetida til senteret jo større blir innpendlingen fra, og befolkningsveksten i, omlandet.

Figur 10: Befolkningsutvikling 2001-2010 etter tilgang på arbeidsplasser innenfor 45 minutter med bil



Kilde: Engebretsen & Gjerdåker (2012)

Figur 11: Befolkningsutvikling 1980-2007 etter reisetid fra regionhovedsenteret



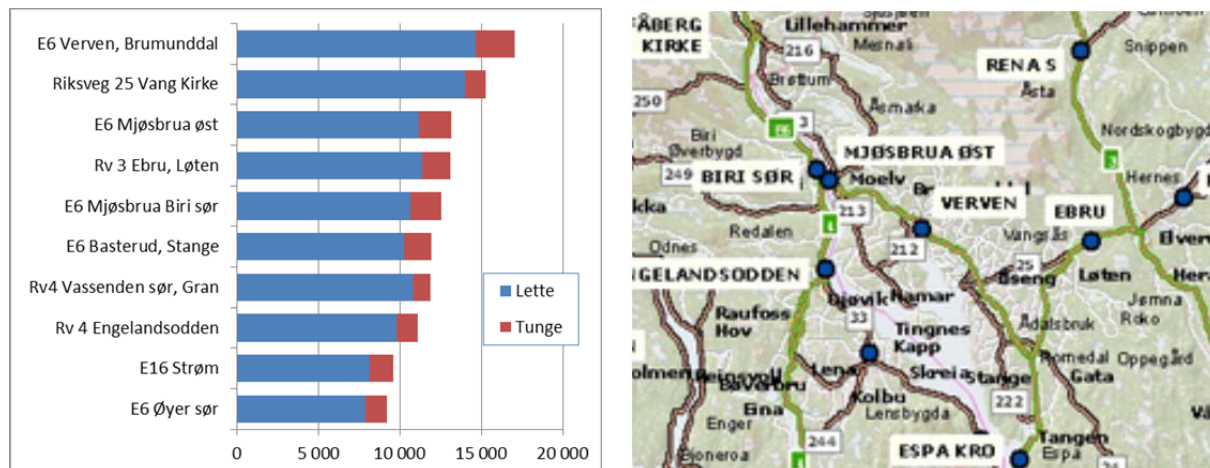
Kilde: Engebretsen & Gjerdåker (2012)

Med den betydning reisetider og tilgang til arbeidsplasser innenfor ulike reisetisavstander har for befolkningsutviklingen vil vi i det følgende gi et generelt bilde av reiseavstander og av kollektivtilbudet innad i Mjøsbyregionen og mot Gardermoen og Oslo. Men først litt om selve trafikkbildet.

3.6.1 Trafikktellinger

Av de 31 faste trafikktellingspunktene i Hedmark og Oppland ligger syv av de ti mest trafikkerte i Mjøsbyregionen. Størst trafikk er det på E6 ved Brumunddal og riksveg 25 ved Vang kirke. På disse punktene passerer daglig mer enn 15.000 kjøretøy i gjennomsnitt over alle årets dager. De syv tellepunktene i Mjøsbyregionen hadde en vekst i årsdøgntrafikken med lette kjøretøy på 11,3 prosent i perioden 2005 til 2013. Veksten blant tyngre kjøretøy var 5,6 prosent.

Figur 12: Årsdøgntrafikk i 2013 på de ti viktigste tellepunkter i Hedmark og Oppland



Kilde: Statens vegvesen

3.6.2 Reiseavstander med bil og potensialer for reisetidsreduksjoner

Nordøstre del av tabellen under viser estimerte reisetider med bil mellom kommunene i Mjøsbyregionen og mot Gardermoen og Oslo¹² i dagens situasjon. I sør-vestre del har vi beregnet poensielle reisetider med bil med ny infrastruktur. Vi har her beregnet kjøretid som antall kilometer i luftlinje multiplisert med 0,9. Dette er erfaringsbasert med bakgrunn fra nye vegprosjekter i bl.a. Østfold og Vestfold og tilsvarer eksempelvis at strekningen langs veg er 20 prosent lenger enn i luftlinje og en gjennomsnittshastighet på 80 kilometer/timen, alternativt et påslag på veglengde på 35 prosent av luftlinje og gjennomsnittshastighet på 90 kilometer/timen. Dette er realistiske forutsetninger på kortere strekninger, men nok noe konservative på lengre strekninger. Beregningene er uansett ikke avanserte, men kun ment som en pekepinn på hvilke reisetidsforkortinger som kan komme med planlagte vegprosjekter og hva som kan være potensiale ved helt nye.

Ny firefelts E6 til Lillehammer vil f.eks. kunne ventes å redusere reisetiden fra Hamar til Lillehammer fra 51 til 44 minutter. Motorveg hele vegen mellom Lillehammer og Gjøvik vil kunne redusere reisetiden fra 39 til 34 minutter. Sett i lys av den betydning reiseavstand har for pendling og befolkningsutvikling er dette reisetidsforkortinger som må forventes å gi både økt pendling, økt befolkningsvekst og økt jobbskaping.

¹² Tar utgangspunkt i kommunesentre. For Østre Toten er Kapp benyttet som største tettsted. Moelv er tatt med i tillegg pga. sin sentrale rolle i infrastruktur bildet

De største potensialene har vi imidlertid på tvers. En motorveg med bru-/tunnelløsning rett fra Elverum via Hamar og Gjøvik til Raufoss vil f.eks. kunne redusere reisetiden fra Hamar til Gjøvik fra 43 til 19 minutter og reisetiden fra Elverum til Raufoss fra 74 til 49 minutter. Tilnærmet alle de 200.000 innbyggerne innenfor Mjøsbyregionen vil dermed kunne nå alle regionens 100.000 arbeidsplasser innenfor en tidsramme på 45-50 minutter. Sett i lys av figur 10 foran bør da hele regionen ha potensiale til en årlig gjennomsnittlig befolkningsvekst på 1 prosent. Det var det ingen av kommunene som hadde i foregående 5 års periode. Kommende E6-utbygging og en ny tverrforbindelse ville også, uten tilsvarende vegutbygging på vestsida av Mjøsa, medføre at Gjøvik får kortest reisetid til både Garderomen og Oslo via Hamar.

Tabell 13 Reiseavstander med bil i miunutter i dag (nord-østre del) og med tenkt ny infrastruktur (sør-vestre del)

	Lillehammer	Moelv	Brumunddal	Hamar	Stange	Løten	Elverum	Gjøvik	Raufoss	Kapp	Gardermoen	Oslo
Lillehammer		30	39	51	58	62	74	39	48	55	113	139
Moelv	21		18	30	37	42	53	24	32	40	91	117
Brumunddal	33	13		17	25	29	41	31	40	48	77	104
Hamar	44	23	11		16	19	30	43	52	57	69	95
Stange	53	32	21	10		19	34	51	65	64	61	87
Løten	52	33	21	13	13		18	56	65	69	67	93
Elverum	59	42	31	25	25	13		65	74	80	82	108
Gjøvik	34	14	14	19	19	32	43		12	19	88	113
Raufoss	40	22	23	23	23	36	49	8		23	82	106
Kapp	44	23	17	14	14	25	39	12	12		74	100
Gardermoen	101	89	73	64	56	67	76	67	62	57		
Oslo	122	103	97	90	84	95	105	88	82	80		

Kilde: Reisetid hentet fra <http://no.avstand.org>. Det samme er avstandene i luftlinje bak beregningene i sør-vestre del

For å illustrere potensialene for regionforstørring har TØI, jf. Engebretsen, 2004, beregnet hvor mange som er bosatt innenfor ulike tidsintervaller rundt norske regionsentre med dagens og mulige fremtidige vegnett. TØIs beregninger viste at det i 2003 bodde ca. 80.000 innenfor 30 minutters reiseavstand fra Hamar sentrum og ca. 60.000 innenfor halvtimen fra Gjøvik. Og det bor rundt 190.000 innenfor en time fra begge byer. Bygges nåværende vegtraser om til motorvegstandard kommer drøyt 90.000 innenfor halvtimen rundt Hamar og 70.000 rundt Gjøvik. Bygges ny motorveg i luftlinje kommer imidlertid nesten 150.000 innenfor halvtimen og nesten 300.000 innenfor timen rundt både Gjøvik og Hamar.

3.6.3 Kollektivtilbudet

I forhold til pendling og regionutvidelser er bil ofte det viktigste transportmiddel på korte reiser, mens kollektive transportmidler, først og fremst tog er viktigere på lange arbeidsreiser. I Rambøll (2007) vises det til svenske studier som konkluderer med at mulighetene for økt pendling

gjennom bedre persontransport er størst på relasjoner med reisetider mellom 20 og 60 minutter. I følge samme rapport er det en forutsetning for at jernbanen skal være en regionforstørker at tilbringertjenesten på mellomlange reiser utgjør en begrenset del av reisetiden og at bilreisens køproblemer og/eller begrensninger/kostnader ved parkering betyr mer enn togreisens ulemper med tilbringerreise og ventetid ved lokale reiser.

Vestsiden av Mjøsa har med Intercity-togene god kollektivforbindelse mot Gardermoen og Oslo og dermed også internt i Mjøsa-regionen på strekningen Lillehammer-Tangen. Det meste av døgnet er det timesavganger. Lillehammer har i dag en reisetid til Moelv på 23 minutter, til Brumunddal på 35 minutter, til Hamar på 46 minutter, til Stange på 63 minutter, til Gardermoen på 1:53 og til Oslo S på 2:16. Fra Hamar tar det 1:00 til Gardermoen og 1:23 til Oslo S. Reisetiden langs strekningen Lillehammer-Oslo ble betydelig redusert gjennom 1990-tallet. De siste 13 åra har reisetiden endret seg lite, men avtall avganger har økt.

Tabell 14: Reisetider og avganger langs Dovrebanen i 1990, 2001 og i dag

Per 2014 Stasjon	Typisk rute	Reisetid med tog			Avganger Man-fre
		Hamar	Gardemoen	Oslo S	
Lillehammer	06:10	00:46	01:53	02:16	22
Moelv	06:33	00:23	01:30	01:53	19
Brumunddal	06:45	00:11	01:18	01:41	19
Ank Hamar	06:56				
Avg Hamar	07:03		01:00	01:23	23
Stange	07:13	00:10	00:50	01:13	20
Tangen	07:22	00:19	00:41	01:04	20
Gardemoen	08:03	01:00			
Ank. Oslo S	08:26	01:23			
Per 2001 Stasjon	Typisk rute	Reisetid med tog			Avganger Man-fre
		Hamar	Gardemoen	Oslo S	
Lillehamååmer	06:21	00:47	01:47	02:13	17
Moelv	06:43	00:25	01:25	01:51	13
Brumunddal	06:55	00:13	01:13	01:39	13
Hamar	07:08		01:00	01:26	23
Stange	07:22	00:46	00:46	01:12	18
Tangen	07:32	00:36	00:36	01:02	18
Ank.Gardermoen	08:08	01:00			
Ank. Oslo S	08:34	01:26			
Per 1990 Stasjon	Typisk rute	Reisetid med tog			Avganger Man-fre
		Hamar	Gardermoen	Oslo S	
Lillehammer	06:05	00:53		02:43	14
Moelv	06:28	00:30		02:20	13
Brumunddal	06:42	00:16		02:06	9
Hamar	06:58			01:50	18
Stange	07:09	00:11		01:39	11
Tangen	07:18	00:20		01:30	11
Ank.Gardermoen					
Ank. Oslo S	08:48	01:50			

Kilde: NSBs rutetabeller og Øbrbeck m.fl, 2010.

Som tidligere nevnt vil dobbeltsporet jernbane, som ventes ferdig utbygd til Hamar innen 2024 og Lillehammer innen 2030, kunne gi reisetider fra Hamar til Oslo på 55 minutter og fra Lillehammer til Oslo på 1:23. Hamar-Gardermoen kan komme på under halvtimen og Lillehammer-Gardermoen på under timen. I tillegg vil antall avganger kunne økes betydelig. En slik utbygging av jernbane vil være svært viktig mht. mulighetene for pendlingsbasert tilflytting fra Oslo-området, men vil også redusere reisetida mellom Hamar og Lillehammer til rundt halvtimen og gi potensial for økt interaksjon innad i Mjøsbyregionen.

Rørosbanen: Elverum har seks daglige togavganger til Hamar og stopper både på Løten og Ilseng underveis. Reisetida Elverum-Hamar er ikke mer enn 25 minutter, men det er kun seks daglige avganger. Togene korresponderer med både sørgående og nordgående tog fra Hamar, men har 20 minutters overgang i Hamar.

Gjøvikbanen: Gjøvik har elleve daglige togavganger mot Oslo og stopper underveis på både Raufoss, Reinsvoll og Eina. Reisetida Gjøvik-Raufoss er 10 minutter, Gjøvik-Eina 20 minutter og Gjøvik-Oslo S 1:59.

Dagens togtilbud er i hovedsak innrettet for å transportere personer inn og ut av Oslo og er i mindre grad innrettet mot å skape regionutvidelser i Innlandet. Riktignok har det de senere år kommet et nytt tog fra Hamar til Lillehammer kl. 06:57, men dette går da omtrent samtidig fra Hamar stasjon med dagens femte tog til Oslo. Første tog fra Hamar til Elverum går først kl. 08:10 og etter det sjette toget til Oslo. Første tog nordover på Gjøvikbanen er i Gjøvik kl. 09:00, mens det går fire tog sørover fra Gjøvik mellom kl. 04:31 og kl. 07:33.

Tog er imidlertid ikke eneste kollektive transportmiddel. Det går flere ekspressbussruter gjennom Mjøsbyregionen som kan være aktuelle for pendlertransport for de som bor eller jobber gunstig ift. stoppesteder. Viktigst for interaksjon i Mjøsregionens er busstilbudet mellom Lillehammer og Gjøvik og langs øst-vest-aksen fra Elverum og Gjøvik.

Buss fra Lillehammer til Gjøvik: har hele 28 daglige avganger hver veg. 5 av dem er ekspress busser med 42 minutters reisetid, de resterende stopper på en rekke stasjoner underveis og bruker 55 minutter. Første avgang sørover er kl. 05:35 og første nordover kl. 05:40. Siste avgang begge retninger er 22:15.

Buss fra Elverum via Hamar til Gjøvik: har 14 daglige avganger hver veg samt noen flere på deler av strekningen. Bussene har en lang rekke holdeplasser i både Elverum, Løten, Hamar, Ringsaker og Gjøvik kommuner. Reisetiden Elverum Hamar er 00:45 og Hamar-Gjøvik 1:04. Med 10 minutters opphold i Hamar blir reisetiden Elverum-Gjøvik på 1:59. Med buss videre fra Gjøvik blir samlet reisetid med buss fra Elverum til Raufoss nøyaktig 2:30.

4 DRØFTING AV MULIGHETER OG KUNNSKAPSBEHOV

I det foregående er det ipekt på en del sentrale strukturer og utviklingstrekk i Mjøsbyregionen. Det er videre drøftet hvordan Mjøsregionen kan få sterkere befolknings- og næringsutvikling gjennom å utnytte potensialene for regionforstørring, både ift. Oslo-regionen og innenfor Mjøsbyregionen.

4.1 Regionforstørring som utviklingstrategi

4.1.1 Hva mener vi med regionforstørring?

Regionforstørring er en vanlig betegnelse på omlandsutvidelser. Dette skjer som følge av oppgradering og utbygging av veinttet, og andre forbedringer i transporttilbudet, og dermed kan reisetiden til og mellom regionsentre og andre viktige reisemål reduseres. Gjennom stadig bedre infrastruktur kan man separere beslutningen om bosted og arbeidssted over stadig større regioner (bo og arbeidsregioner). Disse defineres ofte gjennom pendlingsstrømmer og reiseavstander.

Disse funksjonelle bo- og arbeidsmarkedene er under stadig endring – blir færre og større – og varierer i omfang etter yrker, kjønn og utdanningsnivå. I Sverige ble antallet lokale arbeidsmarkeder som man kan definere ved hjelp av pendlingsstatstikk redusert fra 187 i 1970 til 76 i 2010. De Lokale arbeidsmarkedene i Sverige kan også beregnes separat for ulike sysselsettingsgrupper og viser klart at menn danner færre lokale arbeidsmarkeder enn kvinner, dvs. pendler over større avstander. Det samme gjør høyt utdannede i forholdet til lavt utdannede.

4.1.2 Hvordan kan regionforstørring i seg selv være ønskelig?

Vi har tidligere omtalt hvordan reisetid til Oslo kan forklare det meste av variasjonene i befolkningsutvikling mellom kommunene på Østlandet. Videre viser Engebretsen & Gjerdåker (2012) klart sammenhengen mellom regioners størrelse og befolkningsutvikling.

Generelt kan man si at det råder faglig enighet om at regionforstørring og -sammenkopling stimulerer økonomisk aktivitet og øker attraktiviteten for personer og bedrifter i de regioner som utvides/sammenkoples:

- Det gir økte valgmulighet mht. bolig og jobb (for begge i et parforhold).

- Det gir bedre balanse i arbeidsmarkedet og mindre sårbarhet ved omstillinger.
- Det gir større markeder for konsumentene og produsentene og muliggjør økt handel, konkurranse, stordrift og spesialisering.
- Det stimulerer clusterdannelser.
- Og det gir flere og flere kommuner/regioner mulighet for tilflytting og befolkningsvekst, også uten at de har jobber å tilby i utgangspunktet.

4.1.3 Mulighetsrommet i sør

Mulighetene for Mjøsbyregionen knyttet til pendlingsbasert tilflytting fra Osloregionen er nærmere omtalt i kapittel 2. Det vises her til pågående vegutbygginger og ikke minst arbeidet med dobbeltsporet jernbane. Sammen med sterk forventet vekst og areal- og kostnadspress i Oslo-regionen bør Mjøsbyregionen, kanskje særlig østsida av Mjøsa, ha stort potensiale for pendlingsbasert tilflytting og etterfølgende befolkningsdrevet næringsutvikling.

De mest omfattende foreliggende planer om ny infrastruktur kommer på østsida av Mjøsa. For Gjøvik/Toten kan dette bli både en mulighet og et dilemma. Et scenario er at Hamar innen 2024 har dobbelt-spors jernbane med 55 minutters reisetid til Oslo og to avganger i timen, mens toget fra Gjøvik til Oslo fortsatt bruker to timer og bare har 11 daglige avganger. Om det så er med ny bru/tunnelløsning, hurtigbåt eller ekspressbuss via Moelv vil man fra Gjøvik i dette scenariet få kortest veg til både Gardermoen og Oslo ved å legge veien om østsida av Mjøsa

4.1.4 Mulighetsrommet innad i Mjøsbyregionen

Mjøsbyregionen utgjør et by- og industribelte i triangelet Elverum-Raufoss-Lillehammer hvor økende oppkopling mot Osloregionen kan suppleres med egen dynamikk i en region som allerede har 200.000 innbyggere og 100.000 arbeidsplasser, herav 10.000 industriarbeidsplasser, sterke utdannings- og fagmiljø, klynger og viktige institusjoner – hvorav det aller meste innenfor en drøy halvtimes biltur fra Rudshøgda. Regionen har et stort potensiale for økt attraktivitet og dynamikk gjennom regionforstørring og økt interaksjon.

Pendlingsstatistikken gir ikke grunnlag for å hevde at det finnes ett felles bo- og arbeidsmarked rundt Mjøsa i dag, snarere tre separate: Hamarregionen hvor i noen grad også Elverum inngår, Gjøvik/Toten og Lillehammerregionen. Det meste av pendlingen skjer innad i disse regionene og mot Oslo og Akershus. Det er relativt lite pendling mellom byene/regionene. Den tette arbeidsmarkedsintegrasjonen mellom Lillehammer, Gausdal og Øyer kan for øvrig tilsi at de to sistnevnte bør vurderes medregnet under begrepet Mjøsbyregionen.

Det er imidlertid en utfordring for den interne interaksjonen at dagens togtilbud i hovedsak er innrettet for å transportere personer inn og ut av Oslo og i mindre grad er innrettet for å skape økt interaksjon i Mjøsregionen og Innlandet for øvrig. Også foreliggende infrastrukturplaner dreier seg i hovdsak om å komme forrest mulig til Oslo.

Det er i dag relativt gode kollektivtilbud mellom Lillehammer og Hamar og mellom Lillehammer og Gjøvik. Ny firefelts E6 og dobbeltspors jernbane vil også gi reduserte reisetider på strekningen Lillehammer og Tangen som må forventes å gi både økt handel og pendling, økt befolkningsvekst og økt jobbskaping.

De største potensialene for reisetidsforkortinger og regionforstørring har vi imidlertid på tvers. Med bil tar det i dag ca. 1 ¼ time fra Elverum til Raufoss og ca ¾ time fra Hamar til Gjøvik. Buss fra Elverum til Raufoss tar imidlertid 2 ½ time og fra Hamar til Gjøvik en drøy time. På kort sikt bør kollektivtilbudet kunne forbedres uten omfattende investeringer i infrastruktur. Og reisetiden med både bil og buss vil reduseres med ny E6 mellom Hamar og Mjøsbrua. En motorveg med bru-/tunnelløsning rett fra Elverum via Hamar og Gjøvik til Raufoss vil imidlertid kunne mer enn halvere reisetiden med bil fra Hamar til Gjøvik og også redusere reisetiden med bil fra Elverum til Raufoss ned mot 45 minutter. Sammen med ny E6 til Lillehammer ville da tilnærmet alle de 200.000 innbyggerne innenfor Mjøsbyregionen kunne nå alle regionens 100.000 arbeidsplasser innenfor en tidsramme på rundt 45 minutter. Dette vil gi betydelig økt vekstkraft.

Utbygging av jernbane kan være spesielt viktig i forbindelse med regionforstørring, både mot Oslo-området og på tvers, blant annet fordi:

- En satsing på regionforstørring som utviklingsstrategi – dvs. at folk skal reise mer i forbindelse ifbm jobb – innebærer klare miljømessige betenkeligheter uten en satsing på jernbane og annen kollektivtransport.
- TØIs har undersøkt langpendlingen og funnet at tog er særlig viktig for å tiltrekke pendlergrupper med høy inntekt og utdanning som ofte har mer fleksibel arbeidstid, mulighet for hjemmekontordager og kan regne reisetid som arbeidstid.

Med jernbane mellom Elverum til Raufoss via ny bru/tunnelløsning kan man også teoretisk sett tenke seg at tog fra Gjøvik kan komme seg til Gardermoen på rundt 40 minutter og til Oslo på en drøy time via Dovrebanen.

4.2 Behov for videre utredninger

I notatet er det referert fra flere rapporter og artikler som omhandler sentrale strukturer, utviklingstrekk og fremtidige muligheter for Mjøsbyregionen. Det samme gjelder forskningslitteraturen knyttet til småbyers rolle, til byklynger, regionforstørring og til sammenhenger mellom samferdselsinvesteringer og regional utvikling. Det vises til referanselisten bakerst.

Med bakgrunn i litteraturen og gjennomgangen av nåsituasjonen og utviklingsmulighetene for Mjøsbyregionen bør videre analyser bl.a. fokuseres rundt følgende spørsmål:

4.2.1 Hvordan utnytte Oslo-nærheten og Oslo-veksten?

Bosetting kan altså fremover være viktig for å få til næringsutvikling i en region. Innlandets muligheter i forbindelse med den sterke forventede veksten i Osloregionen ligger dermed i å:

- få realisert infrastrukturplanene og dermed pendlingsmulighetene mot Oslo/Akershus
- utvikle og kommunisere attraksjonskraft som bosted, herunder skaffe nok boliger tilpasset både innenlandske flyttere, arbeidsinnvandrere og flyktninger
- tilrettelegge for "medfølgende" næringsliv
 - De som flytter etter kundene
 - De som flykter fra kostnadsnivået
 - De som flytter etter rekrutteringsmulighetene.

For å posisjonere seg og utnytte mulighetsrommet som skapes i møtet mellom sterk befolkningsvekst i Osloområdet og ny infrastruktur er det imidlertid et betydelig kunnskapsbehov. Dette gjelder bl.a. spørsmål som:

- Hva skaper attraktivitet for ulike potensielle innflyttergrupper og hva slags boliger (lokalisering, boligtype, størrelse og eie/leie) kan vi forvente at de vil etterspørre, det være seg pendlingsbaserte tilflyttere i høyinntektsgrupper, europeiske arbeidsinnvandrere eller flyktninger?
- Hvordan matcher denne etterspørselen med "tilbudet" i ulike deler av Mjøsbyregionen?
- Hvordan jobbes det med å tilrettelegge for en boligbygging som er i tilstrekkelig omfang og riktig tilpasset "markedet". Husk at det som en tommelfingerregel må bygges en ny bolig for å få to nye innbyggere. Bare for å dekke Mjøsbyregionens vekst på 36.000 personer iht. SSBs fremskrivninger i MMMM må det bygges rundt 20.000 nye boliger frem mot 2040. Ønsker man sterkere vekst må boligbyggingen økes tilsvarende.
- Attraktive jobber er også en bostedsattraksjon. Men hvilke arbeidsplasser flytter man for – og bør og kan Mjøsbyenes jobbe for å tiltrekke seg?

4.2.2 Effekter av ulike samferdselstiltak på regionforstørring innad i Mjøsbyregionen

Redusert reisetid med bil og redusert reisetid og økt tilgjengelighet med kollektive transportmidler er nøkkelen til regionforstørring. Det bør derfor gjennomføres egne utredninger av hvordan konkrete samferdselstiltak kan virke på reisetider og regiondannelse.

TØI har gjort en litteraturstudie av regionale virkninger av infrastrukturinvesteringer (Gjerdåker & Lian, 2008). Dette viser at det er gjort få slike analyser i ettertid. I samferdselssektoren brukes normalt nytte-kostnads metodikken som analyse- og beslutningsgrunnlag. Disse har hovedfokus på effekter på tidstap, transportkostnader, miljø- og ulykkeskostnader mv. knyttet til dagens trafikk eller fremskrevet trafikkmengde. De verdsetter ikke virkningen av tiltaket på regional interaksjon og regionforstørring og på befolknings- og næringsutviklingen. Metoden er spesielt svak i analyser av jernbaneinvesteringer som kanskje er ekstra viktig for regionforstørring. Dette

er investeringer med svært lang levetid og hvor det ikke bare er tid som er viktig – reisetid er ikke tapt hvis den kan nyttes til arbeid, avislesing er eller hvile.

Med få analyser å bygge på og lite hjelp fra nytte-kostnadsmetodikken anbefales det i første omfang at det gjøres analyser av tiltakenes effekter på reisetiden mellom ulike steder og på hvor mange innbyggere og arbeidsplasser som kommer inn under ulike intervaller av reiseavstander i tid. Mulige effekter på befolkningsutviklingen kan da beregnes med bakgrunn i bla. Engebretsen & Gjerdåker (2012). I tillegg bør man kvalitativt vurdere effekter av tiltaket på punktene under 4.1.2, herunder på markedsutvidelser, handel, næringsspesialisering, stordrift og clusterutvikling.

Det synes særlig aktuelt å se nærmere på mulige effekter av kommende utbygginger av Dovrebanen og E6. Videre bør effekter av følgende tiltak utredes:

- Forbedret kollektivtilbud mellom Hamar og Elverum og mellom Hamar og Gjøvik/Raufoss.
- Forlenging av allerede planlagt firefelts motorveg fra Elverum til Løten videre til Hamar
- Firefelts motorveg fra Gjøvik til Mjøsbrua
- Forlengelse av Gjøvikbanen til Moelv
- Ny bilveg og eventuell jernbane i bru/tunnel mellom Hamar og Gjøvik over Nes, jf. Statens vegvesen (2006) og Busterud & Iddberg (2009)

Prosjekter knyttet til tverrforbindelse må vurderes og begrunnes regionalpolitisk og ut i fra regional nytte. Prosjektene vil ikke uten videre få drahjelp i form av nasjonal samfunnsøkonomisk lønnsomhet etter de måter dette beregnes på. De vil også sjelden gi politisk gevinst utenfor regionen i form av reduserte ulykker og/eller positive effekter for gjennomgangstrafikken eller for hyttefolket, slik tilfellet er ved utbedringene av f.eks. E6.

I analyser av samferdselstiltak og regional utvikling bør en også vurdere miljømessige utfordringer knyttet til en økt frikopling mellom bosted og arbeidssted og dermed økende transportarbeid. Disse kan reduseres gjennom gode kollektivtransporttilbud. Et annet spørsmål ved regionforstørring som også bør vurderes, knytter seg til likestilling. Det er større andel mannlige enn kvinnelige sysselsatte som pendler, og menn pendler oftere over lange distanser. Det er større andel menn sysselsatt i "pendlervennlige yrker". Fortsatt er det slik at mange kvinner arbeider i yrker der de er knyttet til elever, pasienter, omsorgstrengende, mm som er stedbundne. I mange av disse kvinnedominerte yrkene er det også vaktordninger (kveld og natt) som gjør pendling vanskelig. Gjennom regionutvidelse kan forskjellene mellom kvinner og menn bli større, ved at stadig flere menn pendler over lange strekninger, mens kvinnene i økende grad blir bundet til bostedskommunen, til omsorgsoppgaver både i og utenfor hjemmet.

4.2.3 Sammenheng mellom infrastruktur og lokalisering av viktige samfunnsinstitusjoner

Innlandet har slitt med vanskelige organiserings- og lokaliseringsspørsmål i forbindelse med bl.a. høyskole og sykehus. Etter noens oppfatning ville det vært lettere å få til hensiktsmessige strukturer med kortere reisetider mellom Elverum, Hamar, Gjøvik og Lillehammer fordi lokalisering da spiller mindre rolle. Uansett bør det vurderes i hvilken grad utvikling av strukturen innenfor viktige samfunnsområder bør ses i sammenheng med infrastrukturen. Vil for eksempel bedre infrastruktur og kortere reisetider tale for samling av sykehus og høyskole fordi alle uansett kommer dit raskt, eller taler det for videreføring av dagens desentraliserte struktur. Og skal det bygges et nytt storsykehus, hvordan bør det koples med utvikling av fysisk infrastruktur og kollektivtilbud som også kan brukes av andre enn sykehusansatte og pasienter, og dermed bidra til regionforstørring, jf. effektene av all ny infrastruktur ifbm. Gardermoen. Hvilke muligheter for regionforstørring i Mjøsbyregionen vil skapes av et nytt sykehus med jernbanestasjon i kjelleren og med hyggige togavganger til både Lillehammer, Gjøvik og Hamar/Elverum?

Fra sykehusdebatten er det lett å få et inntrykk av at det kun er alternativet med videreføring av dagens struktur som sikrer at de enkelte byene Lillehammer, Gjøvik, Hamar og Elverum får noen nytte av fremtidig sykehusutvikling. Og at det er kun er alternativet med samling som sikrer kvalitet, rekruttering og vekst og potensialer for nye kunnskaps- og næringsutvikling i randsona. I Østlandsforsknings opplegg for Samfunnsanalysen av nytt Hovedsykehus la vi imidlertid til grunn at de ulike typer virkninger også kan variere mye innenfor de to nevnte alternativer avhengig av samfunnsutviklingen for øvrig, og et sett av vedtak og tiltak både innenfor Helse Sør-Øst, på arealsiden og ikke minst på infrastrukturensiden. Vi mente derfor at de to hovedalternativene burde deles inn i fire analysealternativer, kall det gjerne scenarier:

1: "Null-alternativet" - en videreutvikling av dagens nettverksmodell og

- a) Forvitring: Sviktende rekruttering, redusert kvalitet, økende pasientlekkasje og svak utvikling i aktivitet og arbeidsplasser
- b) Vellykket nettverksmodell: med god funksjonsfordeling/arbeidsdeling og spesialisering - man lykkes med rekruttering og kvalitet, hindrer lekkasje og får i stedet «nasjonale» oppgaver og økende randsoneraktiviteter fordelt på de fire byene.

2: Sykehuset Innlandet sitt styrevedtak om ett akuttsykehus nær fylkesgrensen på øst- eller vestsiden av Mjøsbrua

- a) Kun sykehuset som samles ved Mjøsbrua: Gjennom eksakt lokalisering, arealdisponering og tung parallell satsing på infrastruktur gjør man sykehuset til et nav i Mjøsregionen hvor bosettingsmønsteret i liten grad påvirkes av sykehussamlingen og hvor randsoneraktivitetene like gjerne oppstår i de fire byene som ved sykehusveggen.
- b) Den nye byen ved Mjøsbrua: Gjennom eksakt lokalisering, arealdisponering og lite satsing på infrastruktur bidra til at det etableres en ny stor by ved Mjøsbrua som får det meste av regionale effekter av sykehusutviklingen, både på bosettings- og næringslivssiden.

Den gjennomførte samfunnsanalysen (AsplanViak, 2014) går i liten grad inn på slike forhold. De har forutsatt at Mjøsbyregion kan betraktes som en felles og velfungerende bo- og arbeidsmarkedsregion og at enhver omlokalisering av sykehusvirksomheter innenfor Mjøsbyregionen da kun påvirker pendlingen, men ikke bosettingsmønsteret og næringsutviklingen.

4.2.4 Utvikling av Mjøsbyregionen og forholdet til kommunestruktur

Det bør vurderes hva som kreves av politiske og organisatoriske strukturer for å få til en helhetlig utvikling av Mjøsbyregionen innenfor dagens ramme med to fylkeskommuner og ni primærkommuner. Videre bør en se på hvordan ulike alternativer for kommunesammenslåing kan bedre eller vanskeliggjøre en helhetlig samfunnsutvikling innenfor Mjøsbyregionen, herunder:

- Dagens primærkommunestruktur, men sammenslåing av Hedmark og Oppland fylkeskommuner
- Fire nye regionkommuner: Lillehammer, Gjøvik, Hamar og Elverum
- En felles Mjøs kommune, det være seg bestående av
 - Gjøvik, Lillehammer, Ringsaker og Hamar,
 - den Mjøsregion vi har avgrenset i dette notatet med eventuelt tillegg av Øyer og Gausdal som allerede er tett integrert med Lillehammer, eller
 - en Mjøs kommune bestående av hele Gjøvik-, Lillehammer- og Hamarregionen, hvor også Land-kommunene inngår i tillegg til Øyer og Gausdal, samt Elverum eller hele Elverumsregionen.

Rattsø (2014) peker på at norske byområder og sammenhengende bo- og arbeidsmarkeder ofte er oppsplittet på mange kommuner, noe som gir svekket grunnlag for samlet planlegging og utbyggingsmønster. Det foreslås derfor innført nye storbykommuner som får Oslo-status, dvs. ansvar for oppgavene til både kommunen og fylkeskommunen, eventuelt også oppgaver fra staten. Som en start foreslås dette for Bergen, Trondheim og Stavanger før det bør utvides til også å gjelde andre storbyregioner. Rattsø peker i den sammenheng også på «Mjøsbyen» som han omtaler som landets sjetteste byregion.

REFERANSER

I det foregående er det referert fra flere rapporter og artikler som omhandler sentrale strukturer, utviklingstrekk og fremtidige muligheter for Mjøsbyregionen. Det samme gjelder forskningslitteraturen knyttet til småbyers rolle, til byklynger, regionforstørring og til sammenhenger mellom samferdselsinvesteringer og regional utvikling. Noen sentrale er:

- Alnes, P.K., Gløtvold-Solbu, K., Hagen, S.E. & Ørbeck, M. (2012). *Gjøviks rolle som regionsenter*. (Østlandsforskning Rapport nr. 18, 2012). Lillehammer: Østlandsforskning.
- Asplan viak (2014): *Samfunnsanalyse for ett felles akuttstusykehus i Innlandet*. Stavanger: Asplan Viak AS.
- Busterud, E. & Iddberg, B. (2009). *Bro over Mjøsa - en ny regional dimensjon?* Presentasjon av et nytt prosjekt. Kostnader og samfunnsregnskap. Foredrag på Mjøskonferansen 2009
- Engebretsen, Ø., Vågane, L., Brechnan, I. & Gjedråker, A. (2012): *Langpendling innenfor intercitytriangelet*. (TØI-rapport 1201/2012). Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Engebretsen, Ø & Gjerdåker, A. (2012): *Potensial for regionforstørring*. (TØI-rapport 1208/2012). Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Engebretsen, Ø. (2004). *Regionforstørring - en foreløpig kartlegging av potensialer*. (TØI Rapport nr. 742/2004). Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Furre, H. (2014) *Samfunnsanalyser i Byregionprogrammet*. Oxford Researchs innspill til Byregionprogrammet. Steinkjer: www.distriktssenteret.no
- Gjerdåker, A. & Lian, J.I. (2008). *Regionale virkninger av infrastrukturinvesteringer - en litteraturstudie*. (TØI Rapport nr: 989/2008). Oslo: Transportøkonomisk institutt
- Gløtvold-Solbu, K. & Ørbeck, M. (2012). Regiondannelser og -forstørring, og konsekvenser av det. I E. Olsson, A. Hauge & B. Ericsson, *På gränsen. Interaktion, attraktivitet och globalisering i Inre Skandinavien* (s.45-61). Karlstad: Karlstad University Press
- Gundersen, F. & Jukvam, D. (2013): *Inndelinger i senterstruktur, sentralitet og BA-regioner* (NIBR-rapport nr. 2013:1). Oslo: Norsk Institutt for by- og regionforskning..
- Hagen, S.E. & Ørbeck, M. (2007): *Innlandet 2030: Næringsstruktur og næringsutvikling* (Østlandsforskning Notat nr. 8, 2007). Lillehammer: Østlandsforskning
- Hidle, K. (2005) *Samspill i fem norske byregioner*. (FoU-rapport nr. 4/2005). Kristiansand: Agderforskning
- Juvkam, D. (2002) *Inndeling i bo- og arbeidsmarkedsregioner*.(NIBR-rapport 2002:20).Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning.
- Karlsen, J. (2004): *Mindre byers rolle for regional utvikling* (Prosjektrapport nr. 23/2004).. Kristiansand: Agderforskning
- Køhn, E., Engesæter, P. & Grimsrud, G.M. (2003): *Pendling, flytting og bolyst i Hedmark*. (Østlandsforskning Rapport nr. 11, 2003). Lillehammer: Østlandsforskning

- Lian m.fl. (2010): *Samferdsel og regional utvikling*. (TØI-rapport 1106/2010). Oslo: Transportøkonomisk institutt
- NHO (2013), *NæringsNM 2013 - Næringsutviklingen i fylker, regioner og kommuner*. Oslo: NHO (www.nho.no)
- Onsager, K. (2014): *By, omland og samhandling av betydning for regional vekst og utvikling*. NIBRs innspill til Byregionprogrammet. Steinkjer: www.distriktssenteret.no
- Rattsø, J. (2014): *Næringsutvikling, utdanningsvekst og urbanisering: Utfordringer for kommunereform*. SØF-rapport nr. 02/2014. Trondheim: Senter for økonomisk forskning AS
- Selstad, T. (1999): *Østlandets framtid - oslodominert eller polysentrisk? Scenarier 1996-2015*. (Østlandsforskning Rapport nr. 08, 1999). Lillehammer: Østlandsforskning
- SSB (1999): *Standard for økonomiske regioner*. Oslo: Statistisk Sentralbyrå
- Statens vegvesen (2006). *Vegutredning Hamar –Gjøvik*. Hovedrapport fra Statens vegvesen, region øst og Cowi 20.februar 2006
- Sørli, K., Aure, M. & Langset, B. (2012): *Hvorfor flytte? Hvorfor bli boende? Bo- og flyttemotiver de første årene på 2000-tallet*. (NIBR-rapport 2012:22). Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning
- Thorsen, I. (2010): *Pendling og kompetansesarbeidsplasser*. (Notat til Kompetansesarbeidsplassutvalget). Høgskolen Stord/Haugesund
- Vanberg, V. (2000): *Detaljhandels- og senteranalyse for fylker, regioner og kommuner i Norge*. (NIBR prosjektrapport 2001:24). Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning
- Vareide, K. (2014). *Regionalt samspill og vekst – I lys av attraktivitetsmodellen*. Telemarksforsknings innspill til Byregionprogrammet. Steinkjer: www.distriktssenteret.no
- Vista (2005). *Utvikling av handelsområder i Hamar*. Vista Analyse AS. Nedlastbar fra Hamar kommunes hjemmesider
- Ørbeck, M. (2014): *Norske byregioner*. Østlandsforsknings innspill til Byregionprogrammet. Steinkjer: www.distriktssenteret.no
- Ørbeck, M., Hauge, A., Alnes, P.K., Hagen, S.E. & Skålholt, A. (2010). *Hamars rolle som regionsenter*. (Østlandsforskning Rapport nr. 2, 2010). Lillehammer: Østlandsforskning
- Ørbeck, M. & Hagen, S.E. (2009). *Elverums rolle som regionsenter*. Prosjektrapportering til Elverum kommune i form av en foilserie. Lillehammer: Østlandsforskning.

**Mjøsbyperspektivet. Potensialet for utvikling og behovet
for økt kunnskap om drivkrefter**

Notatet rapporterer fra et skisseprosjekt der hovedvekt er lagt på Mjøsbyregionens evne til å utvikle egen vekstkraft. Notatet ser på pendling og annen interaksjon mellom Mjøsbyregionen og hovedstadsområdet og internt innen regionen og drøfter spørsmål som: Hvordan har pendlingen utviklet seg? Hva har infrastrukturen betydning for dette? Hva vil den kunne bety for fremtidig utvikling? Videre studeres næringsstrukturen i mjøsbyregionen med drøfting av framtidig vekstpotensial, og hvilke faktorer som vil kunne ha betydning. Avslutningsvis gis det er oversikt over relevante studier og litteratur og drøfting av behov for ny kunnskap.

ØF-notat 0/2014

ISSN: 0808-4653