

ØF- rapport nr. 07/2005

**Regional utvikling og infrastruktur i
Innlandet og Østfold**

av

Espen Køhn og Kristian Lein

Østlandsforskning

er et forskningsinstitutt som ble etablert i 1984 med Oppland, Hedmark og Buskerud fylkeskommuner samt Kommunaldepartementet som stiftere, og har i dag 31 ansatte.

Østlandsforskning er lokalisert i høgskolemiljøet på Lillehammer. Instituttet driver anvendt, tverrfaglig og problemorientert 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
Velferds-, organisasjons- og kommunalforskning

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

Østlandsforskning har samarbeidsavtaler med Høgskolen i Lillehammer, Høgskolen i Hedmark og Norsk institutt for naturforskning. Denne kunnskapsressursen utnyttes til beste for alle parter

ØF- rapport nr. 07/2005

Regional utvikling og infrastruktur i Innlandet og Østfold

av

Espen Køhn og Kristian Lein



Tittel: Regional utvikling og infrastruktur i Innlandet og Østfold

Forfattere: Espen Køhn og Kristian Lein

ØF-rapport nr.: 07/2005

ISBN nr.: 82-7356-561-0

Prosjektnummer: K 237

Prosjektnavn: Regional utvikling og infrastruktur i Innlandet og Østfold

Oppdragsgiver: Statens Vegvesen Region Øst

Prosjektleder: Kristian Lein

Referat: Formålet med prosjektet har vært å få en oversikt over utviklingen på regionalt nivå i Hedmark, Oppland og Østfold mht. befolknings-, arbeidsplass-, pendlings- og flytteutvikling. Et viktig spørsmål er i hvilken grad investeringer i transportinfrastruktur bidrar til å fremme regionaløkonomisk utvikling. Regionforstørring er en prosess som består i at tidligere separate arbeidsmarkedsregioner knyttes sammen til en ny og større region gjennom økt pendling. Befolkningsutviklingen kjennetegnes ved vekst i hovedstadsområdet og de nærmeste regionene. Pendlingsfrekvensen har økt for de fleste regionene, og Oslo har blitt et viktigere arbeidsmarked for bosatte i regioner i Indre Østland. Utviklingen har imidlertid stoppet opp de siste par årene. Det er vanskelig å trekke entydige konklusjoner om hvorvidt bosettingsbasert næringsutvikling har blitt viktigere enn arbeidsplassbasert befolkningsutvikling.

Sammendrag: Norsk

Emneord: Infrastruktur, Regional Utvikling, Pendling, Regionforstørring

Dato: 30. april 2005

Antall sider: 90

Pris: Kr. 150,-

Utgiver: Østlandsforskning
Postboks 1066 Skurva
N-2601 Lillehammer
Telefon 61 26 57 00
Telefax 61 25 41 65
e-mail: of@ostforsk.no
<http://www.ostforsk.no>

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

Forord

Formålet med prosjektet har vært å få en oversikt over utviklingen på regionalt nivå i Hedmark, Oppland og Østfold mht. befolknings-, arbeidsplass-, pendlings- og flyttestruktur. Relatert til disse utviklingsparametrene har prosjektet belyst problemstillinger i skjæringspunktet mellom regionale utviklingsmodeller, drivkrefter for regional utvikling og samferdselsutbygging.

Prosjektet er utført for Statens Vegvesen Region Øst. Kontaktperson i prosjektet har vært Trygve Elvsaa. Vi takker for godt samarbeid.

Prosjektarbeidet er utført av Espen Køhn og Kristian Lein. Sistnevnte har vært prosjektleder.

Hamar/Lillehammer, juni 2005

Ståle Størdal
Forskningsleder

Kristian Lein
Prosjektleder

Innholdsfortegnelse

Sammendrag	7
1 Innledning	9
1.1 Region Øst er en lite homogen region	9
1.2 Fokus i analysen	9
1.3 Ingen entydig sammenheng mellom infrastrukturtilbud og regional utvikling ..	12
1.4 Større arbeidsmarkedsregioner	12
1.5 Metode og datagrunnlag	14
1.6 Innholdet i rapporten	15
2 Kartlegging av befolknings- og arbeidsplassutvikling i forskjellige typer arbeids-, bo- og serviceregioner i Innlandet og Østfold	17
2.1 Arbeidsplassutvikling	17
2.2 Næringsfordelt arbeidsplassutvikling	20
2.3 Næringsstrukturen i forhold til landet	25
2.4 Befolkningsutvikling	33
3 Utviklingstendenser i pendlings- og flyttestrømmene for regioner i Hedmark, Oppland og Østfold	41
3.1 Pendlingsstrømmer	41
3.2 Historisk utvikling	48
3.3 Flyttemønstre og flyttestrømmer	51
4 Arbeidsplassbasert befolkningsutvikling eller bosettingsbasert næringsutvikling? ..	59
5 Sammenhengen mellom pendling og flytting: i hvor stor grad skjer det tilflytting med basis i pendling	63
6 Pendlernes næringstilhørighet og betydning for regionalt næringsliv	67
7 Sammenhenger mellom samferdselsutbygging og regional utvikling	71
7.1 Næringsmessige effekter av infrastrukturtiltak	71
7.2 Betydning av infrastruktur for regional utvikling	74
7.3 Samferdselsprosjekter og regional utvikling	78
8 Implikasjoner for tilrettelegging og næringsutvikling	83
Referanser	87

Sammendrag

Et hovedspørsmål i utformingen av samferdselspolitikken er i hvilken grad investeringer i transportinfrastruktur bidrar til å fremme regionaløkonomisk utvikling. Spørsmålet er omdiskutert i litteraturen. Årsak – virkningssammenhengen er ikke entydig, og implikasjonene av ulike former for transport- og infrastrukturpolitikk mht. regional utvikling er langt fra avklart. Investeringer i transportinfrastruktur *kan* gi et positivt bidrag til regional utvikling, men er uten effekt hvis ikke andre nødvendige rammebetingelser er til stede.

Regionforstørring beskrives som en prosess som består i at tidligere separate arbeidsmarkedsregioner knyttes sammen til en ny og større region gjennom økt pendling. Et større arbeidsmarked kan gjøre en region mer attraktiv både for befolkning og næringsliv. Dessuten blir markedet større, slik at det er lettere å få lønnsom drift for spesialiserte bedrifter, og bl.a at det blir større etterspørsel etter folk med høy utdanning og spesialkompetanse.

Næringslivet i Innlandet, Østfold, og Oslo/Akershus er svært forskjellig både mht. historisk utvikling og sammensetning. Veksten i arbeidsplasser har stort sett kommet i de økonomiske regionene rundt hovedstadsområdet og regioner som knyttes opp til vekstområdene langs en nord-/sør-dimensjon gjennom relativt sett god infrastruktur (vei og jernbane). Distriktskommunene har hatt en svakere arbeidsplassutvikling, samtidig som de i stor grad er overrepresentert innen primærnæringene og til dels innen industri. Vekstregionene på sin side er overrepresentert innen tjenesteyting i privat sektor. På bakgrunn av strukturelle endringer i landbrukspolitikken, globalisering og økte lønnskostnader er det grunn til å tro at den svake arbeidsplassutviklingen i distriktsregionene under ett vil fortsette.

Befolkningsutviklingen kjennetegnes ved vekst i hovedstadsområdet og de nærmeste regionene. Primært skyldes dette at disse regionene har hatt en positiv flyttegevinst fra 1990- 2003. I tillegg har disse regionene en befolkningsstruktur som sikrer fødselsoverskudd. Distriktsregionene på sin side kommer i hovedsak ut negativt på begge disse indikatorene.

Pendlingsfrekvensen har økt for de fleste regionene, og Oslo-området har inntil de siste par årene blitt et stadig viktigere arbeidsmarked for bosatte i regioner i Indre Østland. Andelen som pendler til Oslo er stabil eller noe redusert fra 2001 til 2003. I den grad man kan snakke om vridning i pendlingsmønsteret skjer veksten i disse årene mer i forhold til andre regioner i det samme fylket. Tendensen går generelt i retning av styrking av relasjonene ved en økning av andelen av arbeidsstyrken som pendler, men ikke endrede

regionsrelasjoner. Vi finner dermed ikke tegn til (nye) ”vekstsentra” som trekker til seg arbeidskraft fra et større omland.

Når det gjelder flytting er tendensen at det flyttes internt i egen region, til Oslo eller til landet for øvrig. Den regioninterne flyttingen varierer sterkt, noe som i noen grad har sammenheng med størrelsen på regionene.

Etter vår vurdering er det problematisk, på bakgrunn av den tilnærmingen vi har valgt i denne rapporten, å trekke noen helt klare konklusjoner mht hva som er drivkreftene i regional utvikling i Innlandet og Østfold. I hvilken grad skjer det en gradvis regionforstørring, som legger til rette for bosettingsbasert næringsutvikling? Eller skjer utviklingen ved at det etableres nye arbeidsplasser med påfølgende befolkningsvekst? Bildet er svært ulikt innenfor den geografien vi tar for oss. Pendlingsbasert flytting er først og fremst et fenomen i regioner som er en del av en større arbeidsmarkedsregion. For den undersøkte perioden, 1997 til 2003, finner vi ingen klare tegn på at pendlingsavstanden på regionalt nivå har økt.

Når det gjelder sammensetningen av pendlerne, er andelen pendlere innen offentlig forvaltning høyere mht til ”internpendlere” (innenfor et fylke), mens det er en mindre andel innen forretningsmessig og finansiell tjenesteyting innenfor enn utenfor fylket. Dette kan støtte antagelsen om at det er forskjeller mellom pendlerne, avhengig av næringstilhørighet, når det gjelder akseptabel pendlingsavstand. Det er også rimelig å anta at noen av forskjellene skyldes kjønnsdimensjonen da kvinner har en lavere pendlingsfrekvens.

Når det gjelder mulighetene for *økt pendling* gjennom bedre transportmuligheter vises det i litteraturen til at det først og fremst er tiltak som reduserer reisetider i området 20-60 minutter som gir positive effekter. Studier av større infrastrukturprosjekter viser ganske betydelige regionforstørringseffekter i de tilfeller en har oppnådd betydelige reduksjoner i reisetider, slik som i fergeavløsningsprosjekter og utbygging av høyhastighets jernbane.

1 Innledning

1.1 Region Øst er en lite homogen region

Vegvesenets Region Øst omfatter, i tillegg til Oslo og Akershus, de tre fylkene Hedmark, Oppland og Østfold. De tre fylkene skiller seg fra hverandre blant annet på følgende områder:

- Geografi; naturgeografi og beliggenhet
- Fysisk infrastruktur
- Pendling
- Næringsstruktur

Ulike utfordringer i de respektive fylkene og gir trolig ulik vektlegging av infrastrukturtiltak.

Hedmark og Oppland har mange av de samme kjennetegnene og også mange felles utfordringer. Begge fylker ligger nord for Oslo, de er store i utstrekning, de er begge dominert av nord-sør gående dalfører som legger vesentlige føringer for den fysiske infrastrukturen og tilgjengeligheten til større nærings- og befolkningskonsentrasjoner. De har også en forholdsvis lik næringsstruktur hvor primærnæringene, reiseliv og mindre foretak er viktigere enn i landet for øvrig. Utfordringene består blant annet i å utvikle robuste regioner med et omstillingsdyktig næringsliv og interessante/vitale bosteder. Både Hedmark og Oppland greier på fylkesnivå å opprettholde befolkningsstørrelsen, men begge sliter noe med den demografiske balansen, særlig i utkantkommuner.

Østfold på sin side har en helt annen geografi; fylket ligger sør for Oslo og er transittkorridor for trafikken mellom Norge og utlandet. Fylket ligger også så nær hovedstadsområdet at hele fylket utgjør langt på veg et pendlingsomland for Oslo. Kommunikasjonene er gode, i alle fall sammenlignet med Innlandet. Næringsstrukturen er i stor grad preget av industri, men også landbruksrelaterte næringer. Fylket har befolkningstilvekst.

1.2 Fokus i analysen

Det geografiske analyseområdet i denne rapporten er de økonomiske regionene i Hedmark, Oppland, Østfold og Oslo-Akershus, dvs. fylkene som omfattes av Vegvesenets Region Øst. Inndelingen i økonomiske regioner ble laget for at SSB skulle

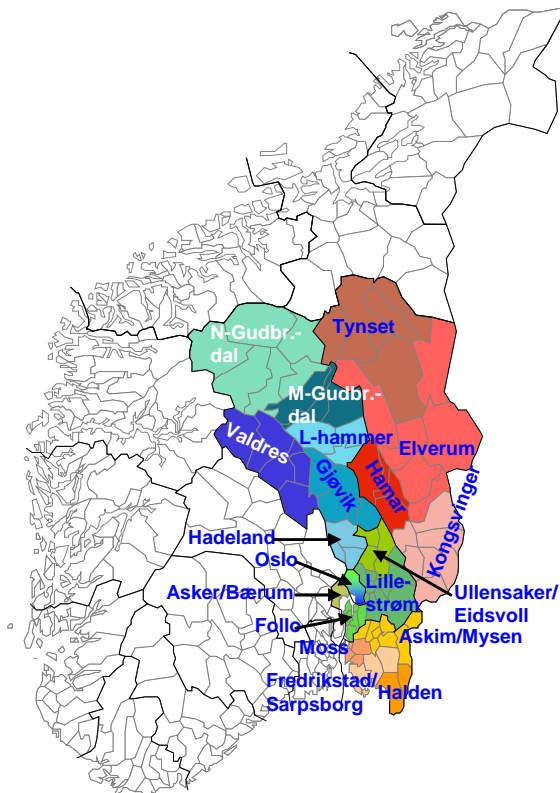
ha et hensiktsmessig publiseringsnivå mellom kommune- og fylkesnivået, ikke minst med tanke på at Norge skulle publisere statistikk på nivå med EUs NUTS 4-nivå. En konsekvens av dette, er at regionene ikke kan krysse fylkesgrensene.

NUTS (Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques) er EUs standard for regional inndeling. Regionene kalles økonomiske regioner, fordi kriteriene som er brukt for å definere regionene (f.eks. arbeidsmarked og varehandel), er knyttet til områdets økonomiske forhold. Landet er delt inn i 90 økonomiske regioner. (NUTS 4-regioner) I Norge har vi ellers en NUTS-inndeling der NUTS 2 tilsvarer landsdelsnivå og NUTS 3 er fylkesnivået.

Prinsippet om at NUTS4-regionene ikke skal bryte fylkesgrenser gjør at de økonomiske regionene ikke sammenfaller med dagens bo- arbeidsmarkedsregioner. Et eksempel på dette er Os kommune som funksjonelt hører til Røros-regionen i Sør-Trøndelag. Økonomisk region tilsvarer EU's NUTS 4 inndeling. Standarden kalles for økonomiske regioner fordi kriteriene som er brukt for å for å definere regionene er knyttet til områdets økonomiske forhold. (for eksempel arbeidsmarked og varehandel).

Figur 1.1 viser et kart over analyseområde og tabell 1.1. viser hvilke kommuner som tilhører det forskjellige regionene. Kolonnen med farge viser hvilke kommune som er definert som regionsenter – kommune.

Fig 1.1 Kart over økonomiske regioner i Innlandet, Oslo/Akershus og Østfold (Region Øst)



Tabell 1.1. Oversikt over kommuner som inngår i økonomiske regioner i Innlandet, Oslo/Akershus og Østfold

Økonomisk region	Kommuner som inngår i den økonomiske regionen::									
0191 Halden	Halden	Aremark								
0192 Moss	Moss	Råde	Rygge	Våler						
0193 Fredrikstad/Sarpsborg	Sarpsborg	Fredrikstad	Hvaler	Rakkestad						
0194 Askim/Mysen	Askim	Eidsberg	Rømskog	Trøgstad	Spydeberg	Skiptvet	Marker	Hobøl		
0291 Follo	Ski	Vestby	Ås	Frogn	Nesodden	Oppegård				
0292 Bærum/Asker	Bærum	Asker								
0293 Lillestrøm	Skedsmo	Aurskog-Høland	Sørum	Fet	Rælingen	Enebakk	Lørenskog	Nittedal	Gjerdrum	Nes
0294 Ullensaker/Eidsvoll	Ullensaker	Eidsvoll	Nannestad	Hurdal						
0391 Oslo	Alle bydeler i Oslo									
0491 Kongsvinger	Kongsvinger	Nord-Odal	Sør-Odal	Eidskog	Grue	Åsnes				
0492 Hamar	Hamar	Ringsaker	Løten	Stange						
0493 Elverum	Elverum	Våler	Trysil	Åmot	Stor-Elvdal	Engerdal				
0494 Tynset	Tynset	Rendalen	Tolga	Alvdal	Folldal	Os				
0591 Lillehammer	Lillehammer	Øyer	Gausdal							
0592 Gjøvik	Gjøvik	Østre Toten	Vestre Toten	Søndre Land	Nordre Land					
0593 Midt-Gudbrandsdalen	Nord-Fron	Sør-Fron	Ringebu							
0594 Nord-Gudbrandsdalen	Sel	Dovre	Lesja	Skjåk	Lom	Vågå				
0595 Hadeland	Gran	Lunner	Jevnaker							
0596 Valdres	Nord-Aurdal	Etnedal	Sør-Aurdal	Vestre Slidre	Øystre Slidre	Vang				

Noen karakteristika ved denne store regionen:

I det geografiske området som ligger til grunn for denne analysen bor 36 prosent av Norges befolkning. Vegvesenets Region Øst omfatter noen av Norges sterkest voksende regioner både befolkningsmessig og arbeidsplassmessig, men er en svært lite homogen region. Ved utgangen av 2003 lå 39 prosent av landets arbeidsplasser i denne regionen. Området omfatter noen av Norges mest tettbygde områder (Oslo og Akershus), men også landets minst tettbygde områder (Hedmark og Oppland).

	Andel bosatte tettbygde strøk
Oslo	99,7
Akershus	88,2
Rogaland	84,1
Vestfold	83,9
Østfold	83
Vest-Agder	78,6
Buskerud	78,2
Hordaland	78,1
Norge	77,6
Sør-Trøndelag	76
Telemark	74,8
Finnmark-	72,6
Nordland	67,9
Aust-Agder	67,8
Møre og Romsdal	67,7
Troms	66,1
Nord-Trøndelag	55,4
Sogn og Fjordane	54,9
Oppland	54,6
Hedmark	54,1

1.3 Ingen entydig sammenheng mellom infrastrukturtilbud og regional utvikling

Forbedret infrastruktur har to effekter som kan påvirke næringsliv, sysselsetting og bosetting. Den ene effekten er innsparinger i transportkostnader som følge av redusert tidsbruk og reduserte kjøretøy- og ferjekostnader. Den andre effekten er kortere reisetid og billigere reiser. Norske og utenlandske undersøkelser av forholdet mellom bedret infrastrukturtilbud og økonomisk vekst eller sysselsettingsvekst i regioner, gir likevel ulike resultater. Resultatene varierer fra ingen til sterk samvariasjon, avhengig av hvordan undersøkelsen er lagt opp og hvilke regioner og tidsrom de dekker.

Det har blant annet blitt hevdet at bedre vegtilgjengelighet fører til økt sysselsetting i det aktuelle området. Sammenhengen er imidlertid ikke fullt så enkel, og det kan være vanskelig å forutsi virkningene. Det er effekter som trekker i ulike retninger. Det er mye som tyder på at bedre vegtilgjengelighet kan gi effektivisering og eventuelt sentralisering av visse virksomheter. På kort sikt fører dette trolig til redusert sysselsetting. På lengre sikt er virkningene likevel usikre, men tilgang til gode offentlige og private tjenestetilbud og effektiv distribusjon er et fortrinn ved utvikling og etablering av næringsvirksomhet generelt.

Følgene for bosetting i en kommune eller et lokalsamfunn som får bedret tilgjengelighet til veg, må blant annet ses i sammenheng med beliggenhet i forhold til større sentra. Erfaring fra en rekke norske undersøkelser viser at steder som kommer innenfor pendlingsavstand til et ekspanderende byområde, kan forvente sterk vekst i boligbygging og folketall. Steder som ligger i utkantene merker mindre til dette. Bedre tilgjengelighet med veg kan derimot ha stor betydning for stedets attraktivitet og føre til at folk ikke flytter. Dette er det vanskelig å si noe sikkert om, fordi vi ikke vet hvordan et sted ville ha utviklet seg over tid om vegen ikke hadde kommet. Husstandenes valg av bosted har blant annet sammenheng med arbeidstilbud til begge ektefeller/samboere. Bedre vegtilgjengelighet kan utvide det aktuelle geografiske området for arbeidsreiser, servicereiser og fritidsreiser.

Temaet infrastruktur og regional utvikling drøftes videre i kap 7.

1.4 Større arbeidsmarkedsregioner

Mye tyder på at behovet for større arbeidsmarkedsregioner vil øke. Dette skyldes bl.a. etterspørsel etter spesialkompetanse fra næringslivet, og at arbeidstakere med spesialutdanning i større grad stiller krav til jobbinnhold. Dermed øker behovet for god

samferdsel. Kravet til mobilitet forsterkes blant annet av utviklingen mot to-inntektsfamilier, der kanskje den ene – eller begge - i husholdet må pendle.

Med tanke på at en stadig større andel av befolkningen tar høyere utdanning, vil muligheten for å få en interessant jobb og tilgang på et variert arbeidsmarked etter endt utdanning ha stor betydning. Høykonjunkturer virker som regel utløsende på flytting, fordi flere da får anledning til å skifte eller skaffe seg jobb. Selv om arbeid og lønn fortsatt vil være dominerende flyttemotiver, kommer folks bostedspreferanser i større grad enn før til å bli styrt av den totale livssituasjonen og av individuelle verdivalg for hva som skaper «det gode liv». Tilhørighet og lokal forankring kan ofte være avgjørende for valg av bosted og vil i stor grad påvirke hvordan hver og en vurderer de lokale jobbmulighetene. Bostedsvalg ser i stor grad ut til å være knyttet til hva et geografisk område totalt tilbyr innenfor service-, arbeids-, kultur- og fritidstilbud. Med forbedrede kommunikasjoner kan stadig flere få et rikere tilbud her. Kommunikasjonene betyr derfor mye for bosettingsmønsteret – så lenge en er villig til å pendle for å bo der en ønsker.

Folks bosettingspreferanser er sammensatte og komplekse. Beslutninger om å flytte blir skapt i samspill mellom næringsstruktur og kulturelle og individuelle forhold. Arbeidsmarkedet, livsfase, kjønn og livsstil har betydning for hvor folk velger å bosette seg. Kvinners og menns sosiale og kulturelle interesser varierer med hva slags livsfase de befinner seg i. Tilgang på barnehageplasser, gode skoler og trygt miljø og familienettverk er for eksempel viktig for småbarnsfamilien.

Utvikling på regionalt nivå forutsetter en godt fungerende samferdsels- og infrastruktur samt et fleksibelt arbeidsmarked. Dette innebærer bl.a. arbeidskraft kan overføres fra næringsgrener i tilbakegang og over til mer ekspansive sektorer. Dette forholdet blir enda viktigere i skiftet fra et primærnærings- og industribasert samfunn og over i IKT-samfunnet (SIKA rapport 2001:3). Større regioner (regionforstørring) fører til økte jobbmuligheter for innbyggere og økt markedstilgang for det lokale næringsliv. Det blir også lettere for det lokale næringslivet og skaffe kvalifisert arbeidskraft, alternativt vanskeligere fordi en større andel vil pendle ut.

Argumentet for regionforstørring er i første rekke at det fører til større valgmuligheter på det lokale arbeidsmarkedet. Dette kan i sin tur føre til at sysselsettingen øker ved at den regionale segmenteringen minsker og at eventuelle misforhold mellom hva som etterspørres og hva som tilbys i det regionale arbeidsmarkedet blir redusert. Regionforstørring som følge av bedre kommunikasjoner kan også føre til utvikling av kultursektoren ved at flere arenaer blir tilgjengelige. Ulempen med regionforstørring er at den genererer mer trafikk, noe som er uheldig både ut fra et miljø- og energimessig perspektiv og med hensyn til trafikkulykker.

På Østlandet sett under ett bor over 90 prosent av befolkningen innenfor dagpendlingsavstand til et senter med mer enn 5 000 innbyggere¹. Den høye andelen har selvsagt sammenheng med at en firedel av Norges befolkning bor innenfor pendlingsavstand til de store arbeidsmarkedene i og omkring Oslo. En del av denne pendlingen foregår likevel mellom hva vi kan kalle en polysentrisk bystruktur, dvs mellom mindre og mellomstore byer som ligger innenfor akseptabel reisetid. Innenfor den samme strukturen foregår det også pendling fra små næringssvake kommuner til regionsentra og andre større sentra.

De store pendlingsstrømmene på Østlandet går imidlertid til hovedstadsområdet fra omkringliggende kommuner som ligger innenfor akseptabel pendlingsavstand. Bedre kommunikasjoner, mer bekvemme reisemåter og relativt lave netto reisekostnader bidro trolig til at stadig flere valgte å bo i Østfold/Innlandet og arbeide i Osloregionen mot slutten av 1990-tallet. Utviklingen på begynnelsen av dette ti-året viser at pendlingen fortsetter å øke, men den skjer i økende grad i forhold til naboregioner. Forklaringen på dette kan være at veksten i arbeidsplasser har vært sterkere utenfor Oslo (Indeks 2004). Hvorvidt dette er tidlige indikasjoner på en mer polysentrisk by-struktur er foreløpig mer usikkert.

En forholdsvis stor grad av utpendling i retning hovedstadsområdet kan være uheldig med tanke på utvikling av robuste regioner. Jobbskapning i distriktene har blitt lansert som en viktig målsetting for regional utvikling slik at yrkesaktive skal slippe å pendle ut av kommunen eller regionen for å få arbeid. Det viser seg imidlertid at jobbskapning alene ikke er nok for å hindre pendling eller utflytting – eller få innflytting, en må også ha de rette arbeidsplassene å tilby. I dette perspektivet er det viktig å utvikle en mangfoldig næringsstruktur i regionene. En mangfoldig næringsstruktur er viktig med tanke på utvikling av robuste regioner. Erkjennelsen om at ikke alle steder kan ha det samme tilbudet tilsier et regionalisert arbeidsmarkedstilbud, dvs at det innen en arbeidsmarkedsregion finnes et vidt spekter av arbeidsplasser.

1.5 Metode og datagrunnlag

Denne rapporten er basert på to typer av data. Mesteparten av det statistiske materialet er basert på statistikk fra PANDA (Prognose og analyse av næringsliv, demografi og arbeidsmarked). PANDA er et økonomisk-demografisk modellsystem utviklet for bruk i regional analyse og overordnet planlegging i fylker og på lavere geografisk nivå. Datagrunnlaget i Panda bygger på Statistisk sentralbyrås offisielle statistikk, noe som sikrer stor grad av konsistens og sammenlignbarhet mellom ulike nivåer og datatyper.

¹ Til sammenligning kan det nevnes at i Nord-Norge er denne andelen kun i overkant av 50 prosent og på Vestlandet ligger den på vel 70 prosent.

Datagrunnlaget i Panda er godt egnet for generell statistikkproduksjon med sammenligninger mellom kommuner, regioner og fylker. Måletidspunktet for data i PANDA er ved utgangen av året. Ved siden av denne datakilden har vi også brukt SSB statistikk-banken i forbindelse med kapitelet som omfatter pendlernes næringstilhørighet (kap 6).

Fra og med 2001 gjorde ble gjennomførte SSB endringer i sysselsettingsstatistikken (klassifisering). Viktigste endringer er at vernepliktige i forsvaret nå regnes som sysselsatte, pluss at nedre grense for å bli regnet som sysselsatt er senket fra 3 timer pr uke til 1 time. Dette gjør at man får et brudd i tidsserien og det er derfor ikke mulig å sammenlikne tall før og etter 2001. I beskrivelsen av historisk utvikling har vi derfor stoppet i 2001. I noen sammenhenger har vi supplert med nyere data.

I tillegg til de kvantitative dataene er utredningen også basert på litteraturstudier, jf kap 7.

1.6 Innholdet i rapporten

Formålet med prosjektet har vært å få en oversikt over utviklingen på regionalt nivå i Hedmark, Oppland og Østfold mht. befolknings-, arbeidsplass-, pendlings- og flyttestruktur. Første del (kapittel 2 og 3) består av en kartlegging av befolknings- og arbeidsplassutvikling i forskjellige typer arbeids- bo-, og serviceregioner i Hedmark, Oppland og Østfold. Vi tilnærmer problemstillingen om pendlingsbasert bosettingsutvikling ved å se på om det er befolknings- eller arbeidsplassvekst som kommer først i tid eller om dette skjer samtidig. For å nærme seg spørsmålet om regionforstørring og betydningen av infrastruktur har vi i kap 5 kartlagt sammenhengen mellom pendling og flytting: i hvor stor grad skjer det tilflytting med basis i pendling? For å finne ut mer om hvem pendlerne er, som kan ha betydning for lokalt næringsliv og næringsutvikling, har vi deretter tatt for oss pendlernes næringstilhørighet og evt. endring av dette. Kap 7 er stort sett en litteraturstudie som tar for seg spørsmålet om det er sammenheng mellom infrastrukturbygging og regional utvikling, herunder studier som har sette på konkrete prosjekter. Avslutningsvis tar vi i kap 8 kortfattet opp problemstillinger som kan reises i forlengelsen av denne rapporten.

2 Kartlegging av befolknings- og arbeidsplassutvikling i forskjellige typer arbeids-, bo- og serviceregioner i Innlandet og Østfold

2.1 Arbeidsplassutvikling

På landsbasis økte antall arbeidsplasser fra 1990 til 2000 med i overkant av 11 prosent. Av de økonomiske regionene skiller Ullensaker og Eidsvoll seg ut med en vekst på nesten 70 prosent. Dette skyldes i stor grad direkte og indirekte effekter av den nye hovedflyplassen på Gardermoen. Økonomiske regioner for øvrig som har hatt en vekst på over 10 prosent dette tiåret er i hovedsak kommuner som har grense mot Oslo. Unntakene er Lillehammer og Fredrikstad og Sarpsborg. I den andre enden av skalaen, med negativ eller mindre enn en prosent vekst, ligger Kongsvinger, Tynset, Nord-Gudbrandsdalen, Elverum, Valdres og Askim/Mysen. I mellomgruppa, fra 2,5 til 6,5 prosent vekst i arbeidsplasser ligger, Hamar, Midt-Gudbrandsdalen, Gjøvik, Halden og Moss.

Hva er så årsaken til denne utviklingen? I denne sammenheng er det i alle fall to mulige forklaringsfaktorer. For det første har man den territorielle dimensjonen, eller geografisk nærhet/avstand til regioner i sterk vekst og for det andre selve næringsstrukturen i en region. Disse to dimensjonene kan virke med eller mot hverandre.

Et fleksibelt og et vel fungerende arbeidsmarked er en viktig forutsetning for økonomisk vekst og utvikling. Med fleksibilitet menes bl.a. arbeidskraft kan overføres fra næringsgrener i tilbakegang og over til mer ekspansive sektorer. Dette forholdet blir enda viktigere i skiftet fra et primærnærings og industribasert samfunn og over i IKT-samfunnet (SIKA 2001).

Mye taler for at funksjonelle regioner kan være en viktig forutsetning for et spredt bosettingsmønster. Dette medfører krav om et bedre kommunikasjonssystem i vid forstand. Større regioner (regionforstørring) har noen viktige elementer eller dimensjoner:

- Økte jobbmuligheter for innbyggere
- Endret markedstilgang for det lokale næringsliv
- Lettere for det lokale næringslivet å skaffe kvalifisert arbeidskraft, men også større fare for å miste arbeidskraft

Regionforstørring (utvikling av større regioner) kan oppstå ved at tilgjengeligheten mellom to mindre - regioner blir så bra at det blir mulig å arbeidspendle daglig mellom regionene uten alt for store kostnader f.eks. i form av reisetid (SIKA 2001).

NUTEK har i sitt arbeid om regionforstørring og større arbeidsmarkedsregioner (NUTEK 2001) gått ut ifra den enkelte arbeids- bo og serviceregion kan bedre sine vekst og utviklingsforutsetninger på to måter: Enten gjennom integrasjon i en ny og større region, eller gjennom å forbedre sine egne rammebetingelser. I en større region finnes også bedre forutsetninger for økt spesialisering av både næringsliv og arbeidskraft. I sin tur medfører dette et vesentlig større mangfold av næringer og kompetanse.

Minst to forhold er sentrale når man skal karakterisere en lokal arbeidsmarkedsregion. Det ene er bedriftenes tilgjengelighet til forskjellige typer av arbeidskraft, den andre er befolkningens tilgjengelighet til arbeidsplasser. En hypotese er at effekten av større regioner blir høyere om man knytter en liten eller middelstor region til en ekspansiv storby- eller universitetsregion, enn om man knytter i sammen to ”utkantsregioner.” Den territorielle dimensjonen vil mao. ha effekt i forhold til i hvilken grad man kan bli integrert i en vekstregion eller man i større grad må satse på egenutvikling.

Næringsstrukturen i en region vil påvirkes av konjunkturrelle og markedsmessige forhold og nasjonal politikk, som for eksempel landbrukspolitikk. Regioner som er overrepresentert i næringer som er i nasjonal og internasjonal tilbakegang vil naturlig nok ha et svakt utgangspunkt. Integrasjon i en voksende region vil gi større mulighet til å erstatte tap av arbeidsplasser innenfor næringer som er i tilbakegang. I denne sammenheng kan man også diskutere om man kan tjene på å ikke være for nær en vekstregion.

Hvordan har så den faktiske utviklingen vært med hensyn til arbeidsplasser gjennom 1990 tallet og fram til utgangen av 2003? Pga av brudd i tidsserien (jfr. kap 1.5) kan vi ikke sammenlikne hele perioden under ett. Derfor presenterer vi utviklingen fra 1990 til 2000 og perioden 2001-2003 hver for seg.

Perioden 1990-2000

Den sterkeste veksten, over 11 prosent, har kommet i tre geografiske områder i Indre Østland². Det er Oslo, regionene som grenser inn til hovedstaden, Fredrikstad/Sarpsborg og Lillehammerregionen. Disse regionene har hatt en utvikling som ligger på samme nivå eller høyere enn hva man finner på landsplan. De økonomiske regionene Kongsvinger, Elverum, Tynset, Nord-Gudbrandsdalen, Valdres og Askim Mysen har hatt en endring i arbeidsplasser fra en nedgang på nesten fire prosent til en omtrent nullvekst gjennom 1990 tallet. Figur 2.1 viser en kartografisk framstilling av dette.

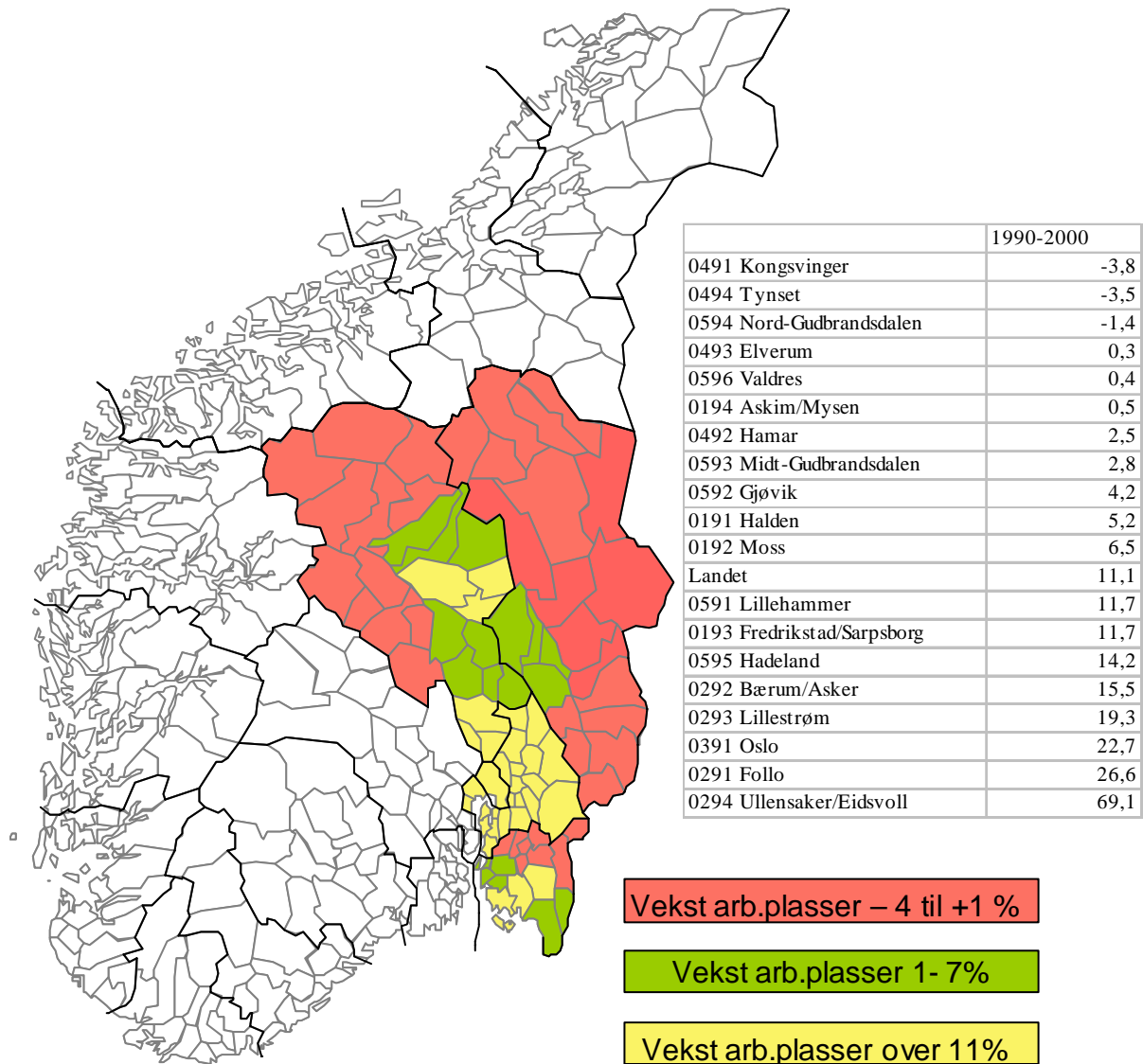
Perioden 2001-2003

Arbeidsplassutviklingen i de forskjellige økonomiske regionene følger ikke det mønsteret vi fant på 1990-tallet. To av de økonomiske regionene som hadde en vekst på mer enn 11

² For enkelhets skyld benytter vi Indre Østland som en fellesbetegnelse på Innlandet og Østfold.

prosent forrige ti år har hatt den sterkeste nedgangen fra 2001 til 2003. Dette er Oslo og Ullensaker/Eidsvoll. I disse to regionene har det vært en nedgang på 4-5 prosent. For de økonomiske regionene som hadde nedgang eller nullvekst gjennom 1990 tallet fortsetter samme utvikling også i begynnelsen av dette ti-året.

Figur 2.1 Prosentvis endring i arbeidsplasser fra 1990 til 2000 (utgangen av året)



I de økonomiske regionene Hadeland, Follo, Lillehammer og Bærum Asker har veksten i arbeidsplasser fortsatt også de siste årene. Tabell 2.1 viser antall arbeidsplasser i hver region ved utgangen av 2003, den prosentvise endringen i perioden 2001-2003 og hvilke "fargekode" regionen hadde for perioden 1990-2000. Regionene er rangert etter den prosentvise veksten i perioden.

Tabell 2.1. Antall arbeidsplasser ved utgangen av 2003, prosentvis endring fra 2001-2003 og fargekode for vekst 1990-2000. Rangert etter prosentvis vekst 2001-03.

	Arbeidsplasser 2003	Prosentvis endring arbeidsplasser 2001-03
0292 Bærum/Asker	82220	3,2
0591 Lillehammer	18678	2,1
0291 Follo	38998	1,9
0595 Hadeland	9781	1,5
0593 Midt-Gudbrandsdalen	6068	1,2
0293 Lillestrøm	64324	1,1
0492 Hamar	38179	1,1
0596 Valdres	8886	0,9
0592 Gjøvik	30887	0,5
0594 Nord-Gudbrandsdalen	9186	0,2
0493 Elverum	16700	-0,1
Landet	2247350	-0,2
0194 Askim/Mysen	16295	-0,5
0193 Fredrikstad/Sarpsborg	57948	-0,9
0191 Halden	12253	-1,3
0494 Tynset	6960	-1,5
0192 Moss	21879	-2,2
0491 Kongsvinger	19135	-2,3
0294 Ullensaker/Eidsvoll	27741	-3,6
0391 Oslo	388262	-4,5

Kilde: PANDA og bearbeidet av Østlandsforskning

Kort oppsummert kan vi si at veksten i arbeidsplasser har kommet i de økonomiske regionene rundt hovedstadsområdet og regioner som knyttes opp til vekstområdene langs en nord- sør dimensjon gjennom relativt sett god infrastruktur (vei og jernbane).

Hva er det som er drivkreftene bak denne utviklingen? I hvilken grad har de forskjellige regionene fellestrekk mht. næringsstruktur?

2.2 Næringsfordelt arbeidsplassutvikling

Næringsstrukturen og endringen i denne for perioden 1990- 2000 er vist i tabell 2.2 nedenfor. Utgangspunktet er de forskjellige næringenes andel av arbeidsplassene i 1990, og endringene i disse fra 1990 til 2000. Blå celler vil si at næringen utgjorde en større andel enn hva man finner på landsbasis. De grønne cellene viser at næringen hadde en svakere utvikling enn næringen har hatt på nasjonalt nivå fra 1990 til 2000 (større nedgang i næringens relative andel).

Denne tabellen viser at de økonomiske regionene som har hatt en svak eller negativ arbeidsplassutvikling (røde) hadde en større andel av arbeidsplassene innenfor primærnæringene enn hva man finner på landsbasis. I tillegg har nedgangen i næringenes relative andel vært større enn for landet som helhet. Blå celler viser at næringen utgjorde en større andel enn hva man finner på landsbasis. Grønne cellene at næringen hadde en svakere utvikling enn næringen hadde på nasjonalt nivå fra 1990 til 2000.

Etter tabellen kommenteres de viktigste trekkene for de ulike næringene.

Tabell 2.2. Arbeidsplasser fordelt etter næring i 1990 og endring i næringens relative andel i 2000 for økonomiske regioner i Indre Østland

		Jord og skogbruk	Industri-olje og gass	Næringsmiddel	Trebeleidende	Bygg og anlegg- kraft og vannforsyning	Varehandel- hotell og rest	Samferdsel	Forr.messig/finansiell tjyting	Privat tjyting	Offentlig tjyting	Ufordelt	Totalt
0294 Ullensaker/Eidsvoll	1990	6,2	4,8	3,4	4,9	9,0	19,2	9,0	2,8	3,8	31,1	5,8	100
	Endr.rel.and	-3,9	-2,5	-1,5	-3,1	-2,6	-0,2	21,6	4,4	0,9	-7,4	-5,6	0
0291 Follo	1990	2,1	3,8	2,1	2,2	6,9	26,3	6,6	13,1	6,6	27,1	3,2	100
	Endr.rel.and	-0,6	-0,6	-1,1	-0,4	-1,4	3,3	-1,0	0,4	0,7	3,6	-3,1	0
0391 Oslo	1990	0,1	5,6	2,3	4,0	6,6	21,1	8,6	17,8	6,9	25,6	1,5	100
	Endr.rel.and	0,1	-3,0	-1,0	-0,8	-0,6	-1,6	0,7	7,3	2,8	-2,5	-1,3	0
0293 Lillestrøm	1990	3,5	11,5	1,4	3,0	7,9	25,0	6,6	5,6	5,0	26,9	3,7	100
	Endr.rel.and	-1,5	-3,5	0,7	-0,3	-1,0	2,4	-1,2	3,3	1,6	3,0	-3,5	0
0292 Bærum/Asker	1990	0,6	7,0	1,1	1,4	6,6	21,9	13,9	16,1	4,7	24,0	2,7	100
	Endr.rel.and	0,1	-2,0	-0,5	0,4	-1,2	-1,1	-6,2	9,6	3,5	-0,3	-2,4	0
0595 Hadeland	1990	9,1	10,1	1,3	4,1	10,5	17,9	7,4	3,1	3,9	29,9	2,6	100
	Endr.rel.and	-3,8	-0,2	-0,6	-1,2	-1,2	-1,5	-0,6	1,4	8,9	1,3	-2,4	0
0193 Fredrikstad/Sarpsborg	1990	3,1	11,6	5,9	7,9	9,5	18,2	6,8	5,7	4,2	23,1	4,1	100
	Endr.rel.and	-1,2	0,1	-0,2	-3,8	-0,5	-0,2	-0,1	3,6	1,0	5,4	-4,0	0
0591 Lillehammer	1990	8,6	5,1	2,7	3,1	10,5	18,4	6,8	6,5	4,1	30,7	3,4	100
	Endr.rel.and	-3,9	-1,1	-1,2	-1,3	-1,0	2,0	-1,1	2,3	4,7	4,0	-3,4	0
Landet	1990	7,0	11,6	3,1	3,4	8,7	17,4	7,9	6,6	4,1	26,7	3,3	100
	Endr.rel.and	-2,4	-0,9	-0,3	-0,9	-0,6	0,8	-0,6	3,1	2,0	3,0	-3,2	0
0192 Moss	1990	3,2	15,5	2,6	6,4	9,7	19,5	5,8	5,1	4,9	24,0	3,1	100
	Endr.rel.and	-0,8	-3,1	-0,7	-1,7	1,3	0,5	-1,0	2,3	2,8	3,2	-3,0	0
0191 Halden	1990	4,2	15,6	0,3	10,6	7,5	14,5	7,4	6,1	3,3	28,7	1,6	100
	Endr.rel.and	-1,7	0,2	0,3	-1,5	-1,9	1,0	-2,0	3,6	2,9	0,4	-1,4	0
0592 Gjøvik	1990	8,5	18,1	2,4	3,7	8,0	15,2	6,5	4,2	3,5	27,7	2,3	100
	Endr.rel.and	-3,6	-0,4	-0,2	-0,8	-0,2	1,0	-1,0	2,2	2,5	2,8	-2,3	0
0492 Hamar	1990	7,4	6,4	4,4	7,2	8,3	18,2	6,5	6,0	5,5	27,4	2,7	100
	Endr.rel.and	-2,4	-1,1	0,6	-2,8	0,6	-0,2	-0,3	3,8	1,7	2,8	-2,6	0
0593 Midt-Gudbrandsdalen	1990	21,2	5,4	1,6	6,0	10,8	18,2	5,3	2,6	2,5	19,3	7,0	100
	Endr.rel.and	-7,4	-0,3	0,5	-2,9	1,4	3,1	0,4	2,4	2,8	7,0	-6,9	0
0194 Askim/Mysen	1990	9,7	10,2	3,6	5,4	11,6	18,0	7,2	3,3	4,2	24,2	2,6	100
	Endr.rel.and	-2,9	-1,7	0,2	-1,1	-2,1	1,2	-1,5	3,1	2,7	4,5	-2,4	0
0596 Valdres	1990	20,4	2,8	1,7	3,2	10,8	17,8	7,5	3,3	3,3	23,5	5,7	100
	Endr.rel.and	-7,4	-0,5	1,5	-0,6	1,1	1,7	-1,8	3,1	3,4	4,9	-5,6	0
0493 Elverum	1990	11,7	5,5	1,8	10,1	9,0	16,0	6,8	3,6	4,0	29,0	2,5	100
	Endr.rel.and	-4,7	0,3	0,6	-3,6	-0,4	0,7	-1,5	1,6	1,7	7,9	-2,5	0
0594 Nord-Gudbrandsdalen	1990	23,6	7,4	2,7	4,2	9,0	15,9	7,0	2,8	3,4	18,2	5,9	100
	Endr.rel.and	-7,0	-1,4	-0,1	-0,2	0,7	2,4	-0,7	2,1	0,3	9,7	-5,8	0
0494 Tynset	1990	25,9	4,9	3,4	2,0	8,5	12,8	6,4	3,1	3,4	26,9	2,8	100
	Endr.rel.and	-8,7	-0,8	0,9	0,1	-0,3	1,6	-1,6	3,9	1,0	6,7	-2,8	0
0491 Kongsvinger	1990	9,8	10,6	3,5	7,7	8,7	14,9	8,1	2,9	3,9	26,5	3,6	100
	Endr.rel.and	-3,6	0,1	-0,6	-2,4	-0,4	0,4	-1,8	2,7	0,7	8,3	-3,5	0

Større andel av arb. plassene enn på landsbasis
Større nedgang rel.andel enn på landsbasis

Industrisektoren

I 1990 var 18 prosent av arbeidsplassene på nasjonalt nivå innenfor industrisektoren. Fredrikstad/Sarpsborg, Moss, Halden, Gjøvik, Askim/Mysen og Kongsvinger er økonomiske regioner som hadde en større andel arbeidsplasser innenfor industrisegmentet enn på landsbasis. I 1990 var industrikategorien spesielt viktig i regioner som gjennom 1990-tallet hadde moderat, stabil eller negativ arbeidsplassvekst gjennom 1990-tallet. Hvis en ser på de forskjellige industrinæringene er det spesielt innenfor primærnæringsbasert industri hvor mange av regionene hadde en større andel av industriarbeidsplassene enn på landsbasis. På landsbasis var for eksempel 3,4 prosent av arbeidsplassene innenfor trebearbeidende industri i 1990. I de økonomiske med moderat vekst varierte andelen fra 3,7 prosent (Gjøvik-regionen) til 10,6 prosent (Halden-regionen). Gjennom 1990-tallet ble andelen arbeidsplasser innenfor industrien redusert mer i disse regionene enn på landsbasis. Dvs. at i de regionene som har hatt svak arbeidsplassutvikling for det første har vært tunge innen industri og for det andre har hatt en industri som i stor grad er basert på primærnæringene.

Bygg og anlegg (inkludert kraft- og vannforsyning)

På landsbasis utgjorde denne næringen i underkant av ni prosent av arbeidsplassene i 1990. Regioner i Indre Østland med sterk vekst hadde en mindre andel arbeidsplasser innenfor denne næringen og den andelsmessige nedgangen var også større i vekstregionene enn på landsbasis og øvrige regioner i Indre Østland. Denne næringen er relativt sett viktigere i de mer rurale områdene (deler av Gudbrandsdalen og Østerdalen) av Indre Østland. Mulige forklaringsfaktorer i denne sammenheng er for det første at dette er en næring som historisk sett har vært mobil og operert innenfor større geografiske markeder. En annen mulig forklaring er at denne næringen har nytt godt av trenden med "second- homes" eller hytteutbygging rundt reiselivsdestinasjoner. Utviklingen i de relative andelene må også ses i sammenheng med utviklingen i de absolutte tallene. En næring kan ha nedgang i de relative andelene, og samtidig ha en absolutt vekst.

Varehandel, hotell og restaurant

På landsbasis utgjorde arbeidsplasser innenfor varehandel, hotell og restaurant i overkant av 17 prosent, ett prosentpoeng høyere enn i 2000. Regioner med sterk vekst hadde en andel på samme nivå eller høyere. Follo-regionen var den regionen som hadde størst andel i 1990 (26 prosent), regionen har også hatt en andelsmessig vekst gjennom 1990 tallet. Tallmaterialet viser naturlig nok at de mest befolkningstette områdene har størst andel innen varehandel. Et interessant trekk i denne sammenheng er næringen har styrket sin relative betydning i reiselivsregioner som Midt- Gudbrandsdalen og Valdres. Underlagsmaterialet viser at veksten i stor grad har skjedd innen varehandel og ikke i hotell og restaurantbransjen. Dette er mao med på å styrke antakelsen om at hytteturisme har effekt i forhold til nærings- og arbeidsplassutvikling. F.eks var det en økning i antall arbeidsplasser innen varehandel i Trysil på ni prosent (30 arbeidsplasser), mens det innen hotell og restaurant var en nedgang på 28 (- 18 prosent).

Samferdsel

Utviklingen i samferdselssektoren gjennom 1990-tallet kjennetegnes ved to viktige utviklingsstrekk. Det ene er flyttingen av hovedflyplassen fra Fornebu til Gardermoen. Dette har blant annet medført at næringen har økt fra ni prosent av arbeidsplassene til nesten 32 prosent i Ullensaker/Eidsvoll regionen. (Bærum/Asker på sin side har fått sin andel innenfor denne næringen redusert fra en andel på 14 til åtte prosent i løpet av 1990 tallet). Den andre karakteristikken for samferdsel er at alle regioner med nedgang eller stabil arbeidsplassutvikling har hatt en større relativ nedgang i andelen arbeidsplasser enn landet som helhet. En vesentlig forklaring i denne sammenheng er den omstruktureringen som har vært innen postverket. Regioner med moderat til sterk vekst hadde en andelsmessig vekst som var større enn på landsbasis.

Forretningsmessig og finansiell tjenesteyting

På landsbasis var det i 1990 nesten 102 000 arbeidsplasser i denne næringen. Ved utgangen av 2000 var antallet økt til i overkant av 165 000. I 1990 var 82 prosent av disse arbeidsplassene i de fem fylkene Oslo, Akershus, Østfold, Hedmark og Oppland, i 2000 var andelen økt til nesten 88 prosent. Hvis en ser på forretningsmessig tjenesteyting isolert sett var 47 prosent lokalisert i Oslo i 1990 og 56 prosent i 2000. På regionalt nivå skiller Oslo og Bærum/Asker seg klart ut med en andel arbeidsplasser innenfor denne næringen på ca 25 prosent i 2000. Follo er også en region hvor denne næringen står sterkt (med en andel av arbeidsplassene på 13 prosent). Regioner med en nedgang, stabil eller moderat vekst hadde en lavere andel arbeidsplasser innenfor denne næringen i 1990, og veksten i løpet av 1990- tallet var svakere enn på landsbasis. Unntakene i denne sammenheng er regionene Tynset, Hamar og Halden.

Vesentlige forklaringsfaktorer i denne sammenheng kan være en kombinasjon av nærhet til markeder og økt mulighet til å bygge opp fagmiljøer både kompetanse- og rekrutteringsmessig. Selv om den globaliserte kunnskapsøkonomien og utviklingen innen informasjonsteknologi gjør det mulig å redusere eller fjerne fysiske avstander, vil betydning av bl.a. robuste fagmiljøer kunne virke sentraliserende.

Privat tjenesteyting

Privat tjenesteyting vil i større grad kreve direkte kontakt mellom produsent og konsument enn forretningsmessig og finansiell tjenesteyting. Det er rimelig å anta at veksten i privat tjenesteyting i større grad vil skje i befolkningstette regioner. Denne næringen har størst betydning i regioner med moderat til sterk vekst og ligger i rimelig pendlingsavstand til Oslo-regionen. Hadeland er en god illustrasjon på dette, med en vekst i den relative andelen arbeidsplasser på nesten ni prosentpoeng. Tallmaterialet viser at i regioner med svak arbeidsplassutvikling betyr denne næringen andelsmessig mindre enn på landsbasis, samtidig som veksten også har vært svakere.

Offentlig tjenesteyting

Offentlig tjenesteyting består i denne sammenheng av statlig, fylkeskommunal og kommunal tjenesteyting. Utviklingen i denne næringen knyttes i stor grad opp mot velferdsstatens utvikling og produksjon av tjenester til en regions innbyggere. Likhets hensynet med hensyn til tjenestenivå og opprettholdelse av hovedtrekkene i bosettingsmønsteret gjør at dette er en næring som det er rimelig å anta at vil ha stor betydning i de fleste regioner pga forhold som størrelse, geografiske avstander (smådriftsulemper) og demografiske forhold. På landsbasis var 30 prosent av arbeidsplassene innenfor denne næringen. I løpet av 1990-tallet økte næringen sin betydning med tre prosentpoeng på landsbasis. Denne næringen hadde større betydning i vekstregionene i 1990, men veksten har vært svakere enn for de øvrige regionene. I regioner med negativ eller stabil arbeidsplassutvikling varierer andel arbeidsplasser mellom 30 og 36 prosent. Det er rimelig å anta at dette skyldes de faktorene som det ble redegjort for ovenfor (smådriftsulemper, demografi med mer).

2.3 Næringsstrukturen i forhold til landet

Det har tidligere i dette kapitlet vært fokusert på utvikling i antall arbeidsplasser på regionalt nivå i Indre Østland gjennom 1990-tallet. Utviklingen kjennetegnes ved relativt store forskjeller i næringsstruktur og forskjellig vekst i arbeidsplasser. Veksten har i hovedsak kommet i regioner i nærheten av Oslo-området og da spesielt innenfor tjenesteytende næringer. Hovedutfordringen for ”distriktsregionene” gjennom 1990-tallet har vært en overrepresentasjon innenfor næringer i generell tilbakegang (primærnæringene og deler av industrien) og underrepresentasjon innenfor næringer i vekst (tjenesteyting og deler av industrien).

Lokaliseringskvotient (LQ) er et uttrykk for en nærings betydning i en region i forhold til næringens betydning på landsbasis. Lokaliseringskvotient på 1 vil si at næringens betydning er like stor på regionalt nivå som på landsbasis. Er lokaliseringkvotienten lik 2 er det relativt sett dobbelt så mange ansatte i denne næringen sammenliknet med hva en finner på landsbasis. Figurene 2.2 til 2.11 viser lokaliseringkvotientene for de forskjellige næringene for regioner i indre Østland. I disse figurene viser den røde sirkelen en lokaliseringkvotient lik 1. Dette er gjort for å øke lesbarheten og dermed lettere se hvorvidt en næring i en region er over- eller underrepresentert.

Hovedfunnene i disse figurene kan oppsummeres på følgende måte:

- **Primærnæringene.** I Hedmark og Oppland har alle regioner en lokaliseringkvotient som er høyere enn 1. I distriktsregionene (Tynset, Nord-Gudbrandsdalen, Valdres og Midt-Gudbrandsdalen) varierer lokaliseringkvotienten fra 3,5 til nesten 5. Dvs. at det er fra 3,5 til nesten fem

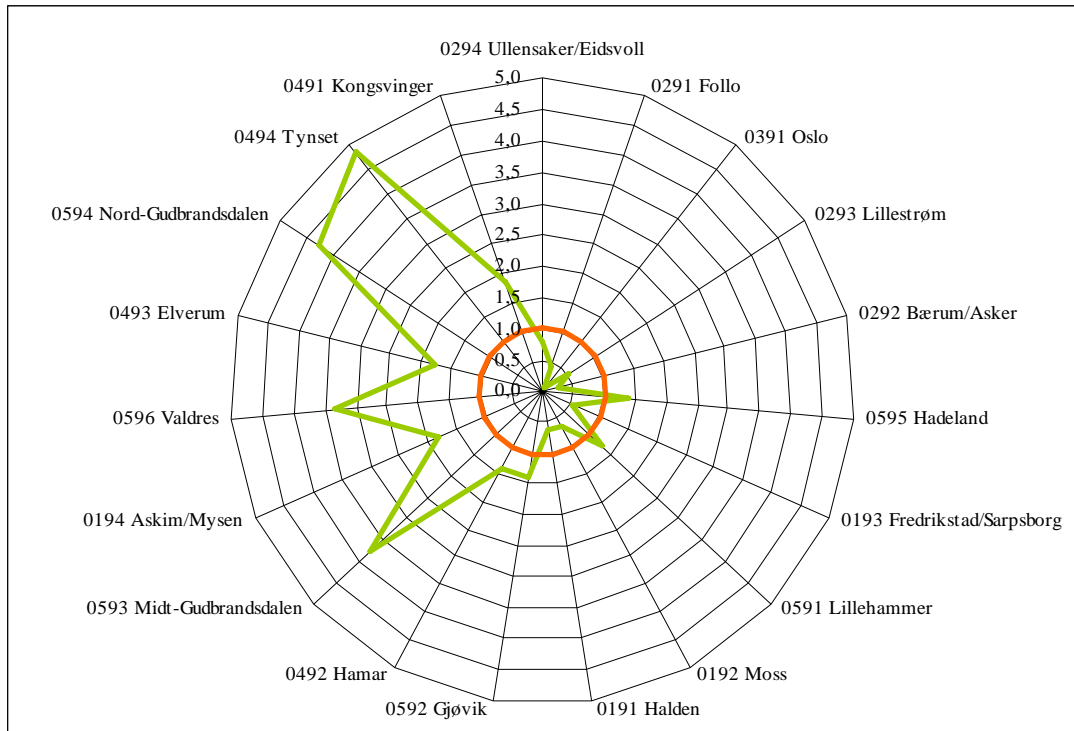
ganger så mange arbeidsplasser i primærnæringene som på landsbasis relativt sett. Alle regioner i Østfold, unntatt Askim og Mysen, og hele Akershus har en lokaliseringkvotient på under 1.

- **Industri, olje og gass.** Denne kategorien dekker industri unntatt næringsmiddel og trebearbeidende, i tillegg til olje og gass. Gjøvik, Halden og Moss er industriregionene i Indre Østland. I disse tre regionene er det fra 40 til 80 prosent flere ansatte relativt sett i forhold til landet. Distriktsregionene og hovedstadsregionene er sterkt underrepresentert når det gjelder industri for øvrig.
- **Næringsmiddelindustrien.** Når det gjelder næringsmiddelindustrien følger den et helt annet mønster enn industri for øvrig. Tynset, Askim, Mysen, Hamar og Fredrikstad/Sarpsborg er regioner hvor denne næringen betyr minst 50 prosent mer enn på landsbasis. Kopler man dette sammen med funn mht. primærnæringene ser man at det ikke nødvendigvis er noen streng sammenheng mellom disse to næringene.
- **Trebearbeidende industri.** Denne næringen har en lokaliseringkvotient på mindre enn 1 i fire regioner (Tynset, Follo, Bærum og Asker og Lillehammer). Næringen er spesielt viktig i Halden-, Elverum- og Kongsvinger-regionen.
- **Bygg og anlegg, vann og kraftforsyning.** Disse næringene kjennetegnes ved at det er en underrepresentasjon, dvs en LQ mindre enn 1, i Oslo og regionene rundt (Follo, Bærum og Asker, Ullensaker/Eidsvoll og Lillestrøm). I Gudbrandsdalsregionene og Valdres er det 40-60 prosent flere arbeidsplasser enn på landsbasis relativt sett.
- **Varehandel, hotell og restaurant.** Lokaliseringkvotienten for denne kategorien ligger rundt 1 i de fleste regionene, med unntak av Follo og Lillestrøm hvor den er henholdsvis 1,6 og 1,4.
- **Samferdsel.** Ullensaker/Eidsvoll har naturlig nok en høy lokaliseringkvotient for denne næringen pga av Gardermoen. I denne regionen er det fire ganger flere arbeidsplasser enn hva man finner på landsbasis. Ved siden av denne regionen er det Bærum og Asker som har en lokaliseringkvotient over 1. For sistnevnte er det 50 prosent flere arbeidsplasser relativt sett. Øvrige regioner har en lokaliseringkvotient som ligger under 1, og den er spesielt lav i distriktsregionene.
- **Forretningsmessig og finansiell tjenesteyting.** Oslo og Bærum/Asker er de eneste regionene hvor denne næringskategorien har overrepresentasjon i forhold til landet. Øvrige regioner ligger klart lavere enn hva man finner på landsbasis. Svakest ut i denne sammenheng kommer de to Gudbrandsdalsregionene med en lokaliseringkvotient på rundt 0,2. Dvs. at sammenliknet med landet er kun 20 prosent av arbeidsplassene innenfor dette næringsområdet.
- **Privat tjenesteyting.** Lokaliseringkvotienten for denne næringen varierer mellom 0,5 (Nord- Gudbrandsdalen) og 1,5 i Oslo. Distriktsregionene, med unntak av Valdres, er underrepresentert eller har en LQ som er mindre enn 1.

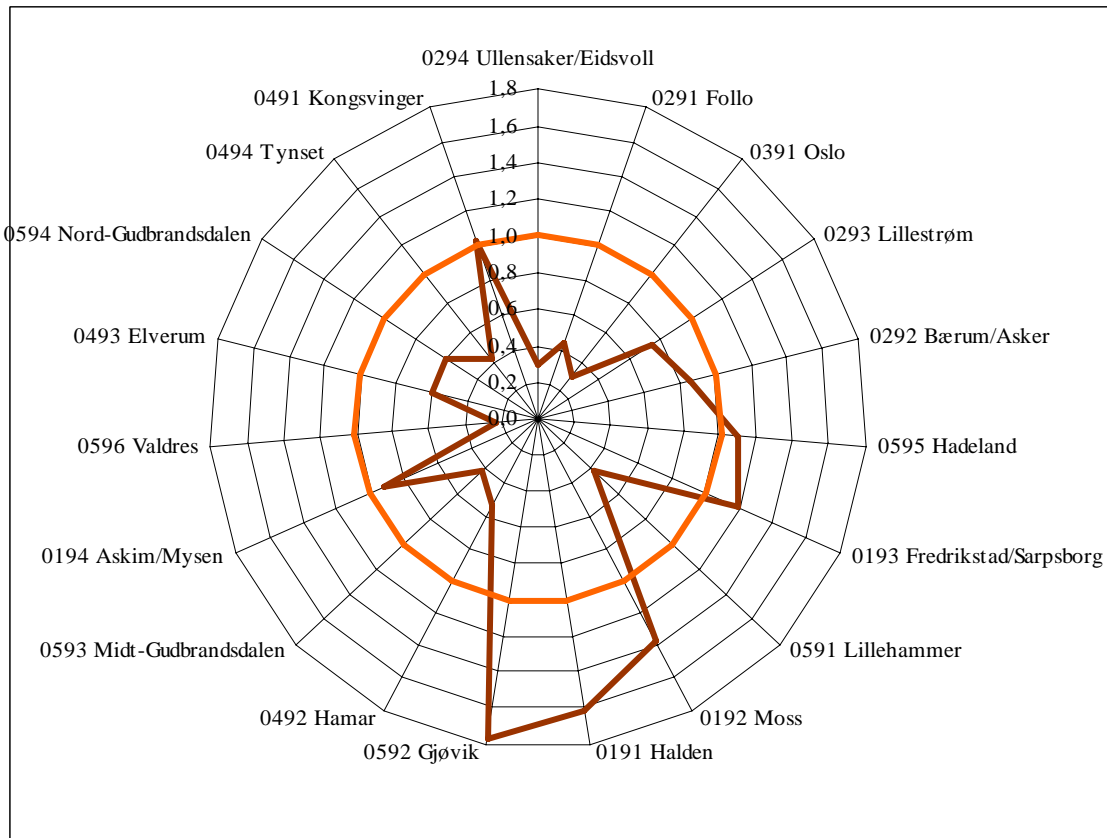
- **Offentlig tjenesteyting.** Offentlig sektor er en vesentlig næring i alle regioner og er den næringen som varierer minst når en sammenlikner de forskjellige regionene. Alle regioner har en LQ som varierer mellom 0,8 og 1,2, dvs 20 prosent mindre eller 20 prosent flere arbeidsplasser enn hva man finner på landsbasis.

Hvilke konklusjoner kan vi trekke på bakgrunn av dette? Næringslivet i Innlandet, Østfold, og Oslo/Akershus er svært forskjellig både mht. historisk utvikling og sammensetning. Distriktskommunene har hatt en svakere arbeidsplassutvikling og er i stor grad overrepresentert innen primærnæringene og til dels innen industri. Vekstregionene på sin side er overrepresentert, og til dels sterkt overrepresentert, innen tjenesteyting i privat sektor. På bakgrunn av strukturelle endringer i landbrukspolitik, økende globalisering og lønnskostnader er det grunn til å tro at den svake arbeidsplassutviklingen i distriktsregionene vil fortsette. Veksten innenfor tjenesteyting, både forretningsmessig og privat, vil antakeligvis øke i en voksende kunnskapsøkonomi og dermed styrke det utviklingsmønsteret vi har sett de 10-15 siste åra.

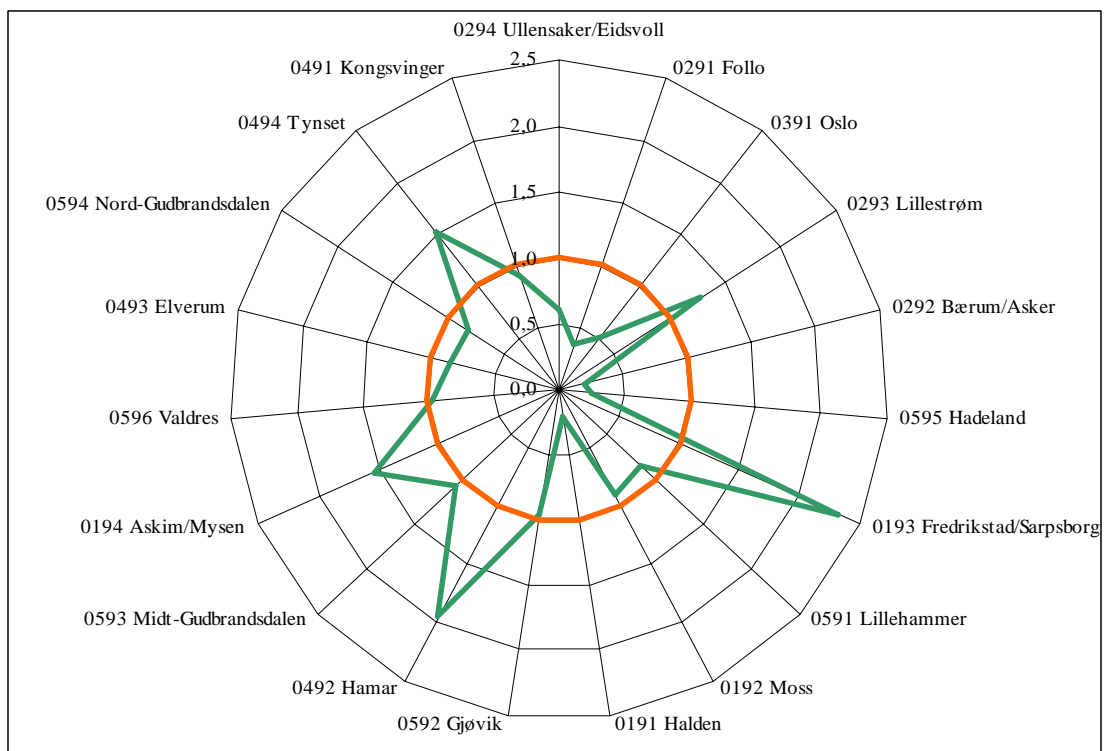
Figur 2.2 Lokaliseringskvotient for primærnæringene



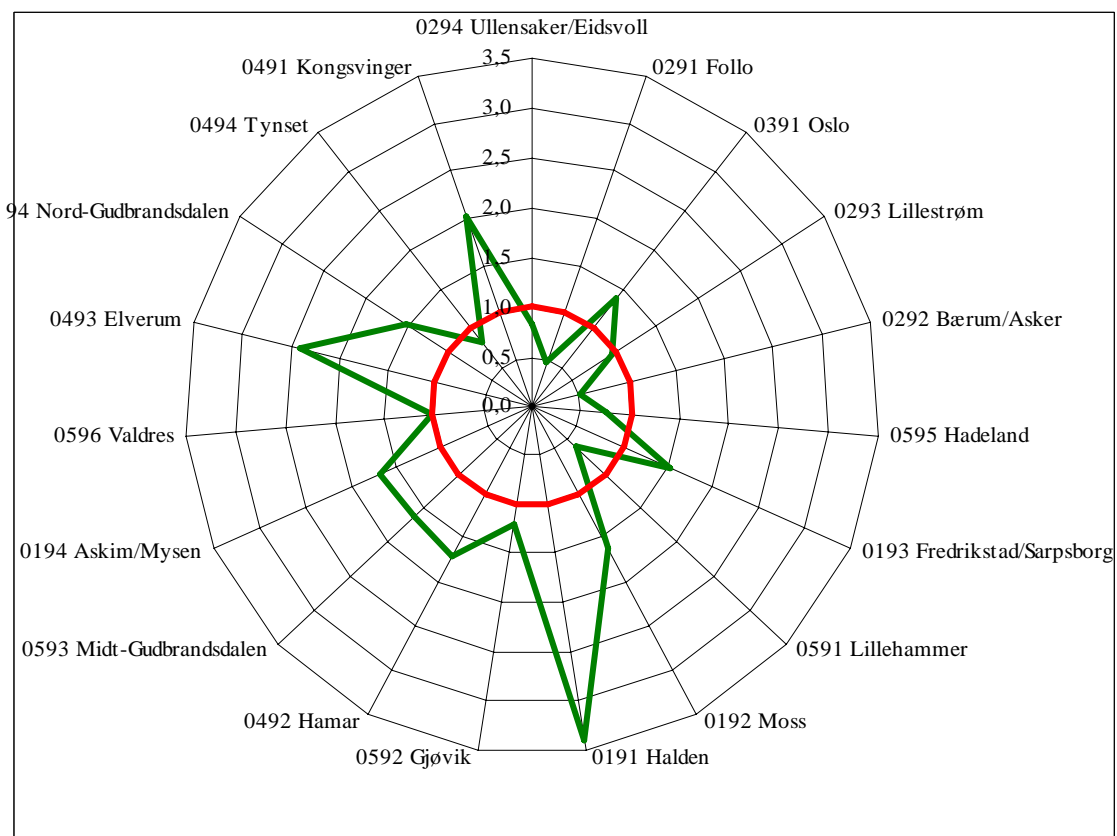
Figur 2.3 Lokaliseringskvotient for industri, olje og gass



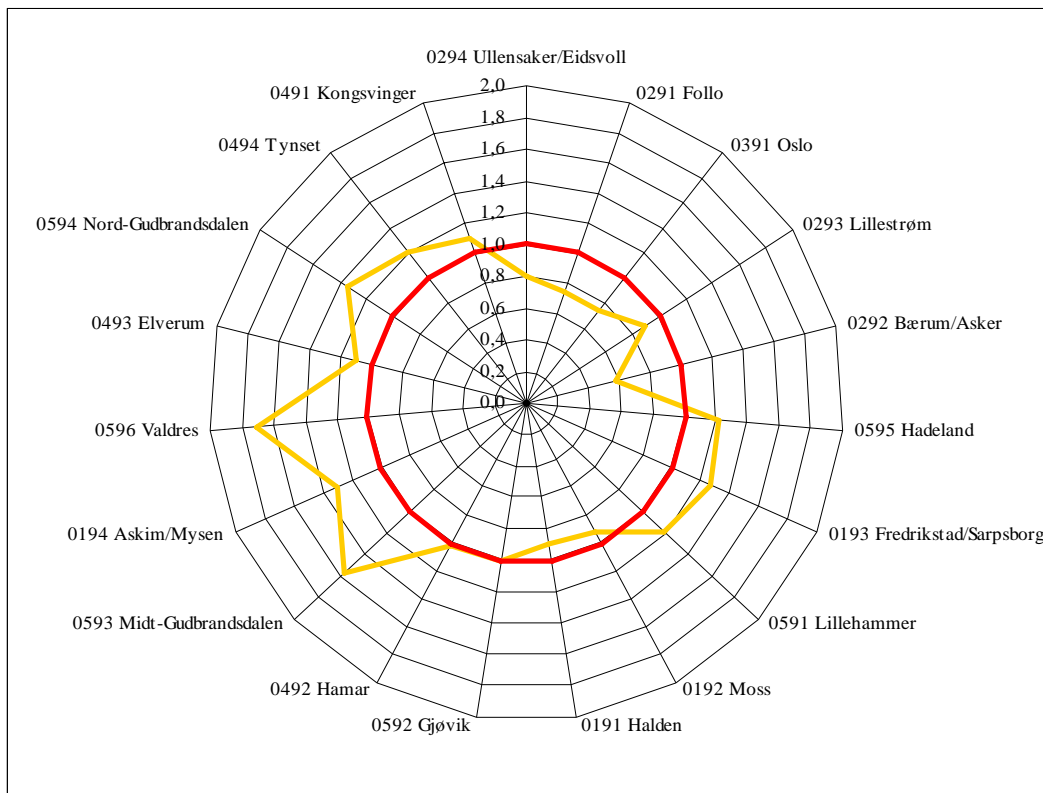
Figur 2.4 Lokaliseringskvotient for næringsmiddelindustrien



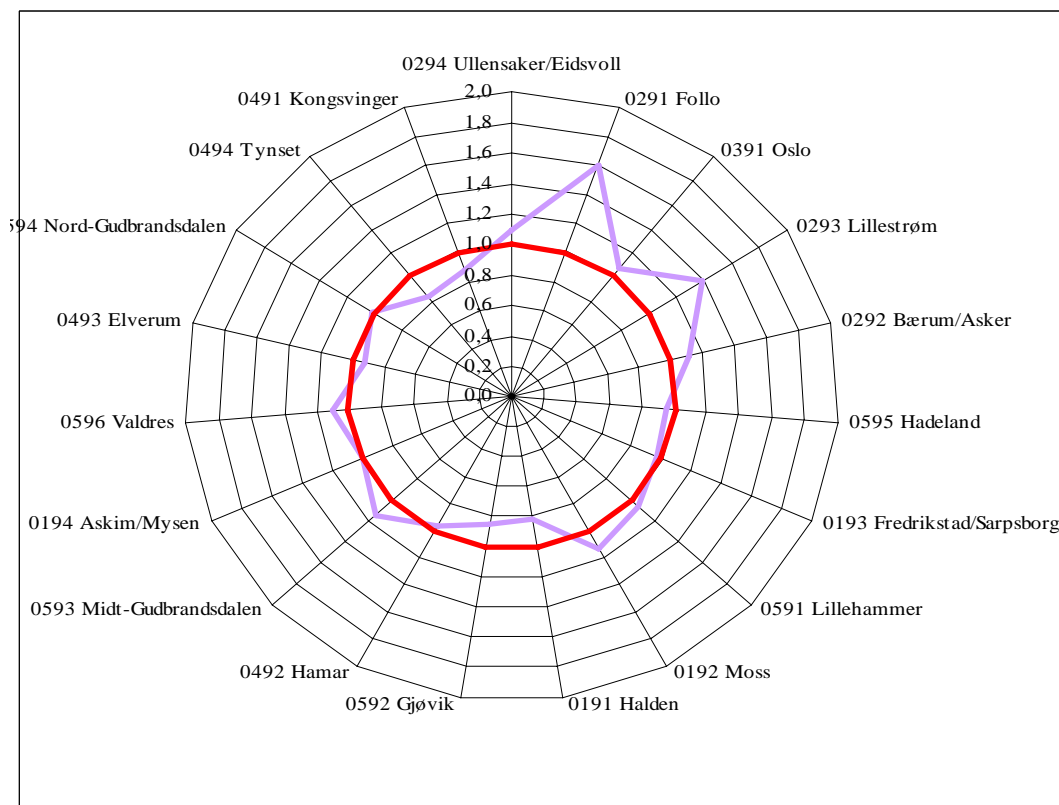
Figur 2.5 Lokaliseringskvotient for trebearbeidende industri



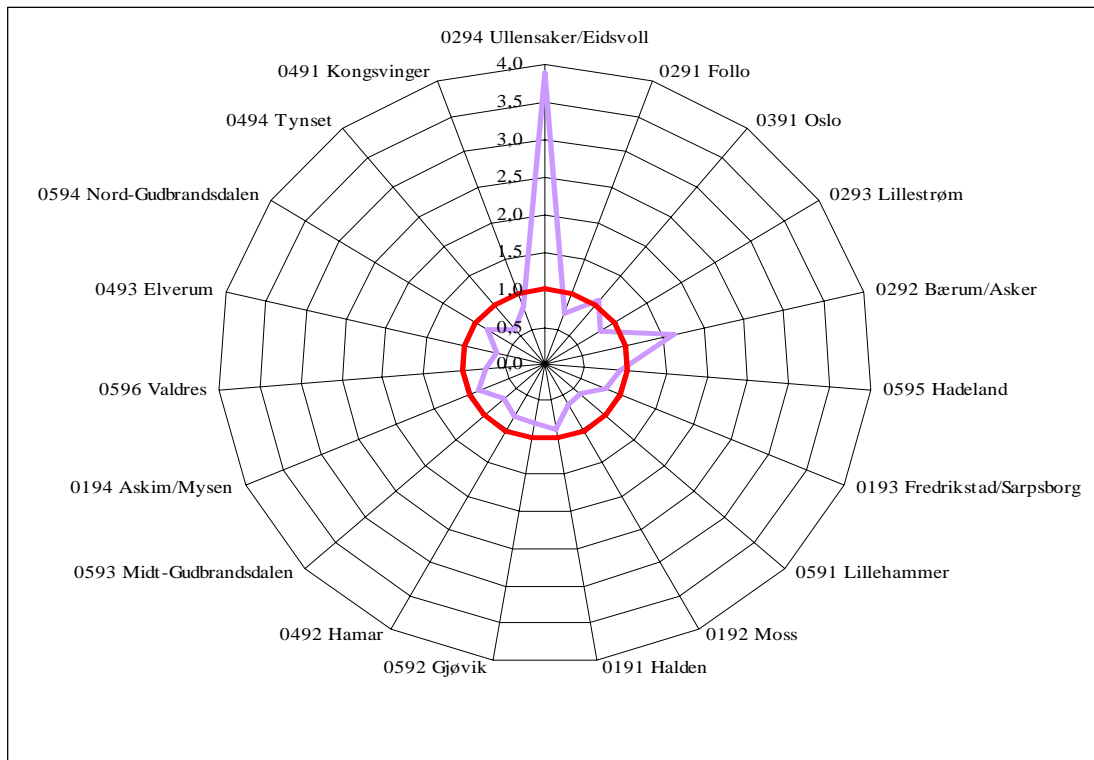
Figur 2.6 Lokaliseringskvotient for bygg og anlegg, vann kraftforsyning



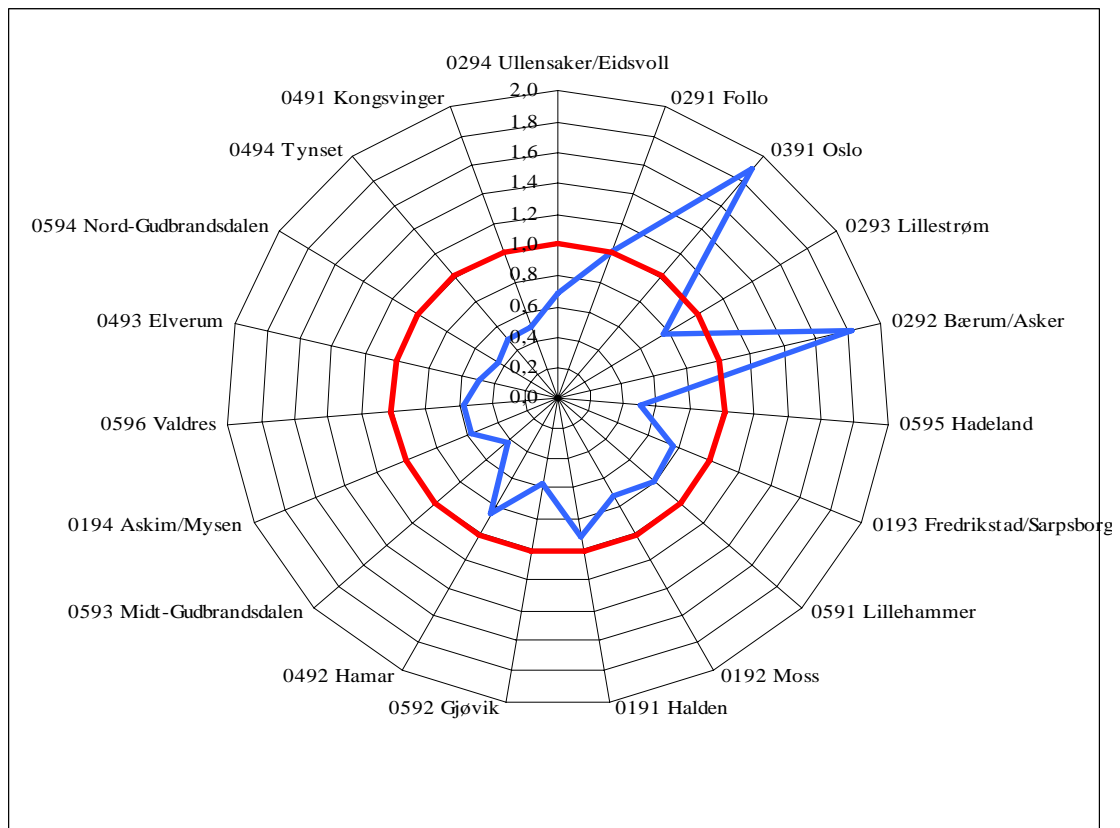
Figur 2.7 Lokaliseringskvotient for varehandel, hotell og restaurant



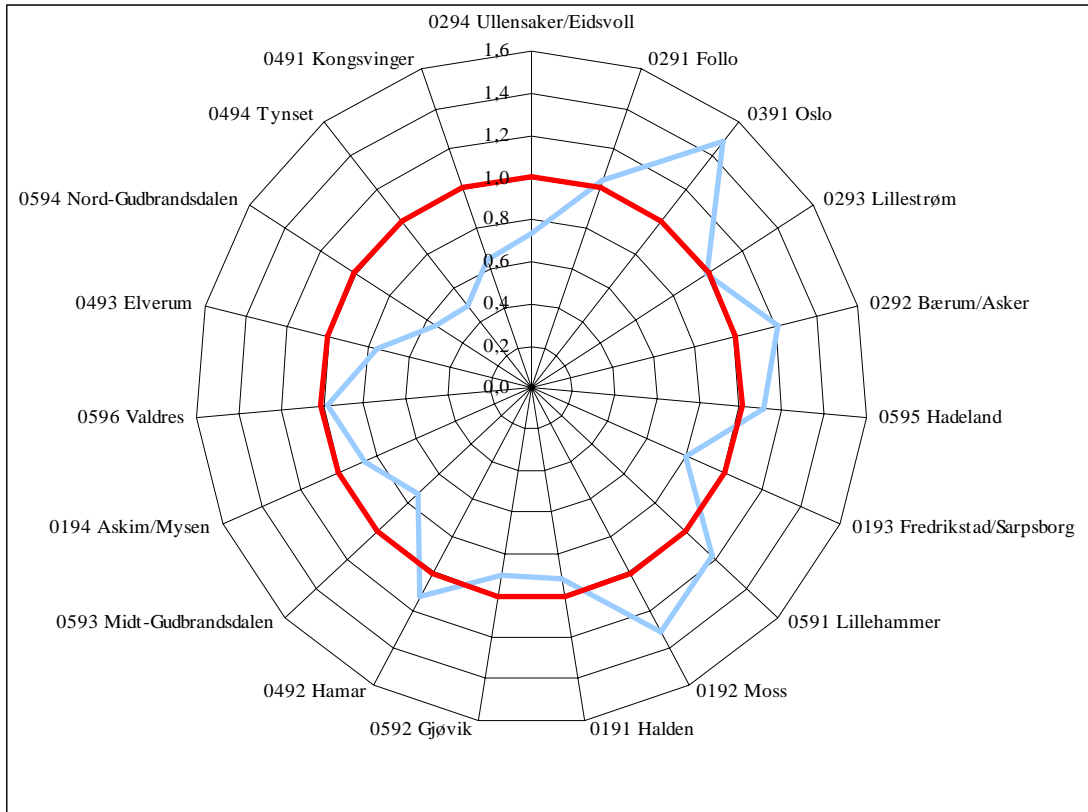
Figur 2.8 Lokaliseringskvotient for samferdsel



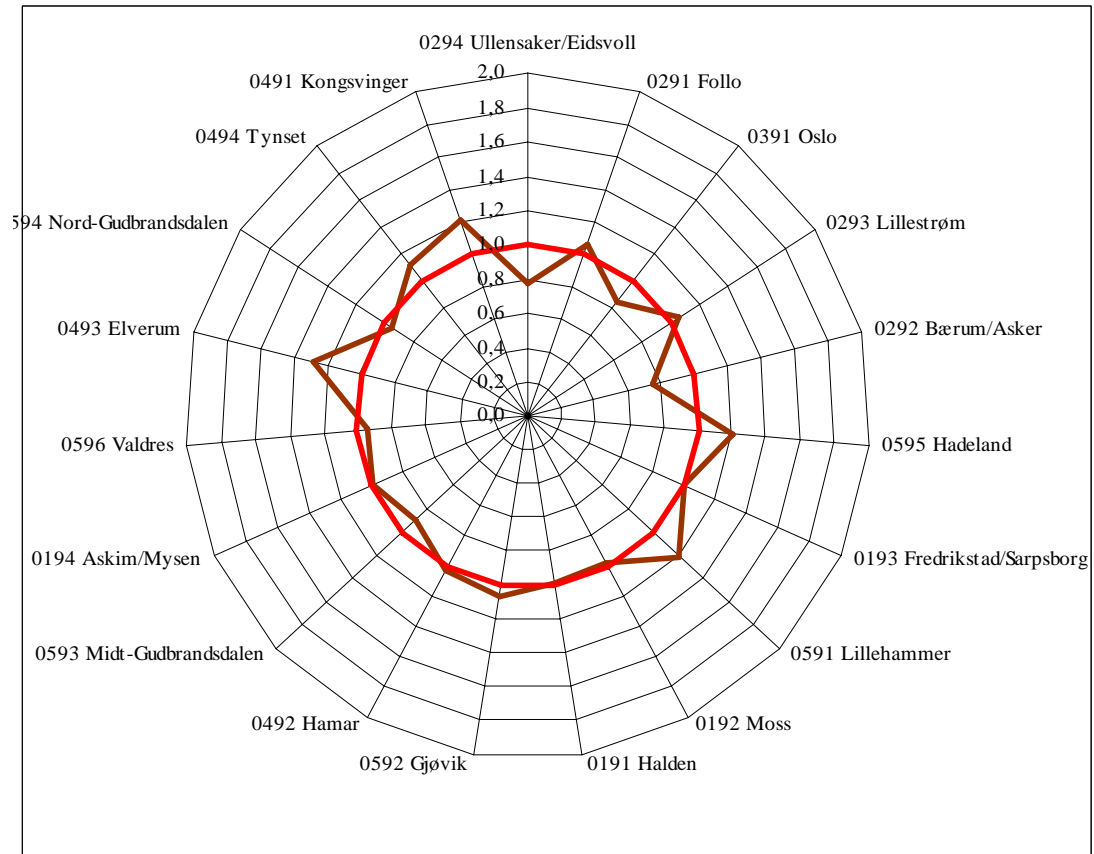
Figur 2.9 Lokaliseringskvotient for forretningsmessig og finansiell tjenesteyting



Figur 2.10 Lokaliseringskoeffisient for privat tjenesteyting



Figur 2.11 Lokaliseringskvotient for offentlig tjenesteyting

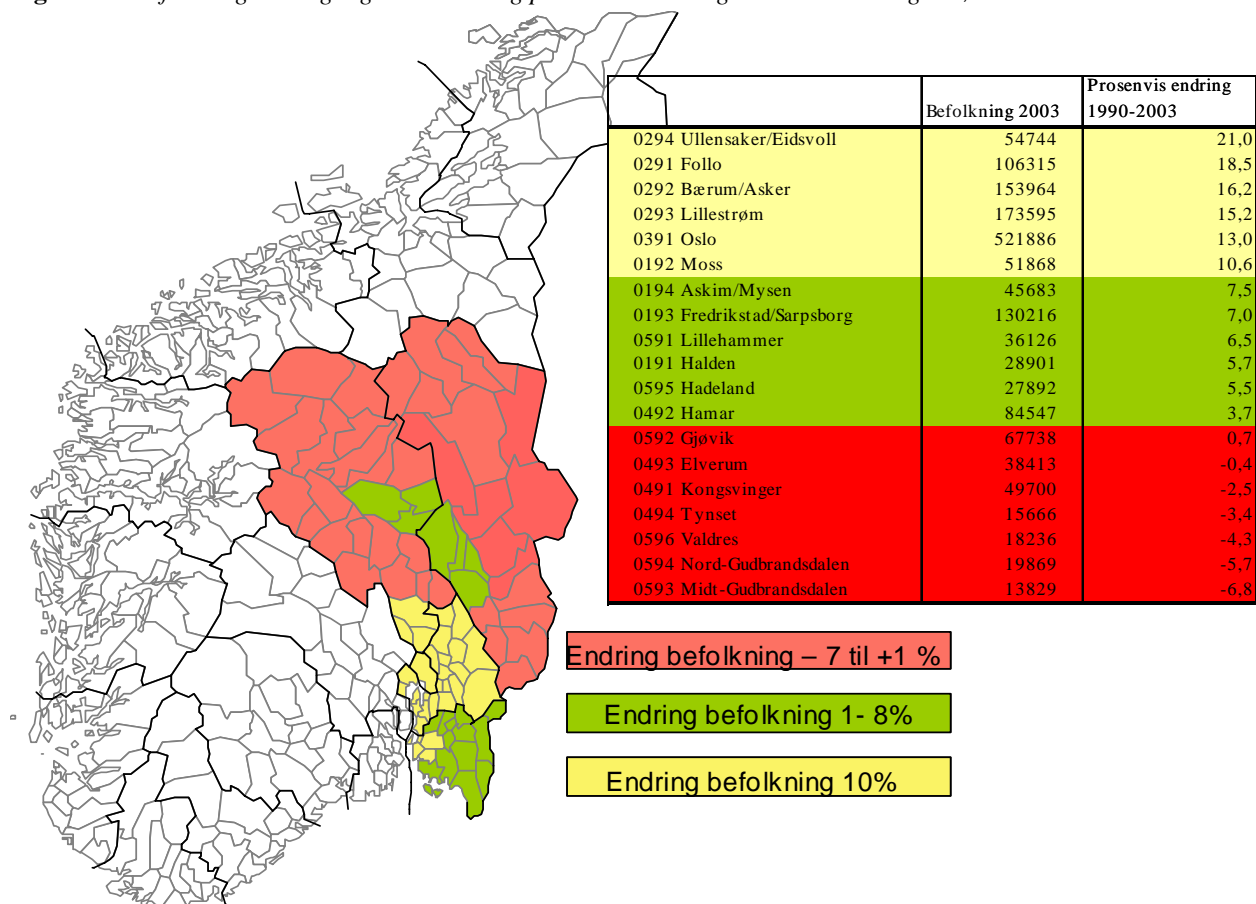


2.4 Befolkningsutvikling

Ved siden av utvikling i antall arbeidsplasser er befolkningsutvikling en sentral utviklingsindikator. Antall innbyggere vil påvirke rammetilskuddet for kommunene og dermed lokal etterspørsel etter varer og tjenester. Mindre etterspørsel etter varer og tjenester, både fra privat og offentlig sektor, vil ha en negativ effekt i forhold til arbeidsplass- og/eller næringsutviklingen. Redusert tjenestetilbud vil i neste omgang svekke regionens attraksjonskraft i forhold til tilflytting, alternativt øke utflyttingen, mao. en sjølførsterkende negativ utviklingsspiral. (Alternativt en positiv utviklingsspiral ved en økning i befolkningen). I tillegg til befolkningsutviklingen vil også befolkningens alderssammensetning ha en betydning fordi det påvirker rammetilskuddet til kommunene direkte og også etterspørselen etter tjenester.

Hensikten med dette kapittelet er å vise befolkningsutviklingen på regionalt nivå i Indre Østland for perioden 1990 til 2003. I tillegg vil det også fokuseres på kjønn- og alderssammensetning, fødselsoverskudd og flyttingevinst.

Figur 2.12 Befolkning ved utgangen av 2003 og prosentvis endring 1990- 2003 i Region Øst



Kilde: Panda og bearbeidet av Østlandsforskning

Figur 2.12 viser en kartografisk framstilling av prosentvise endring i befolkning fra 1990-2003 for regioner i Indre Østland, Oslo og Akershus. Sterkest befolkningsvekst (gule områder) har en hatt i Oslo og regionene rundt – mot Romerike og sørover til Moss. Disse regionene har hatt en befolkningsvekst gjennom 1990- tallet og fram til utgangen av 2003 på mellom 10 og 21 prosent (Ullensaker/Eidsvoll). Grønne regioner har hatt en vekst som fra i underkant av fire til i underkant av åtte prosent. Røde regioner har hatt en tilnærmet nullvekst eller en befolkningsnedgang på opptil sju prosent fra 1990 til 2003 (Midt-Gudbrandsdalen).

Hva er det som kjennetegner de regionene som har hatt en befolkningsvekst på over 10 prosent i perioden 1990- 2003? Hovedtendensen for disse regionene er en jevn vekst i hele perioden. Ullensaker/Eidsvoll regionen har naturlig nok hatt en sterkere vekst fra 1996 og framover. Fram til utgangen av 1996 økte befolkningen med tre prosent, de neste syv årene økte befolkningen med 18 prosentpoeng. Oslo hadde en stabil vekst fram til 1999, men de siste årene har veksten avtatt noe.

Kommuner som har hatt en vekst fra en til åtte prosent i befolkningen kjennetegnes ved en svært moderat eller tilnærmet nullvekst fram til 1995- 96. Fra det tidspunktet har alle kommuner hatt vekst. Askim-Mysen regionen er det området som har hatt størst vekst fra midten av 1990- tallet og fram til utgangen av 2003. Lillehammer- regionen skiller seg fra dette mønsteret, sannsynligvis pga. OL 94, med en sterk vekst tidlig på 1990-tallet som avtar noe fra 1995-96.

Når det gjelder kommuner med stabil eller negativ befolkningsutvikling er bildet annerledes. Distriktskommunene (Gudbrandsdalsregionene, Valdres og Tynset) har en negativ befolkningsutvikling gjennom hele perioden. Gjøvik-, Elverums- og delvis Kongsvinger regionen har fått et ”skift” rundt 1997 hvor befolkningsutviklingen har snudd fra en nedgang til en svak vekst eller stabilisering.

Tallmaterialet som vi har presentert her kan oppsummeres i følgende punkter:

- Regioner med sterk vekst har hatt befolkningsvekst i hele den undersøkte perioden
- Regioner med sterk reduksjon har hatt det i hele perioden
- I vekstregioner som ligger i noe geografisk avstand til Oslo fikk man et brekk, eller vekst, fra midten av 1990 tallet.

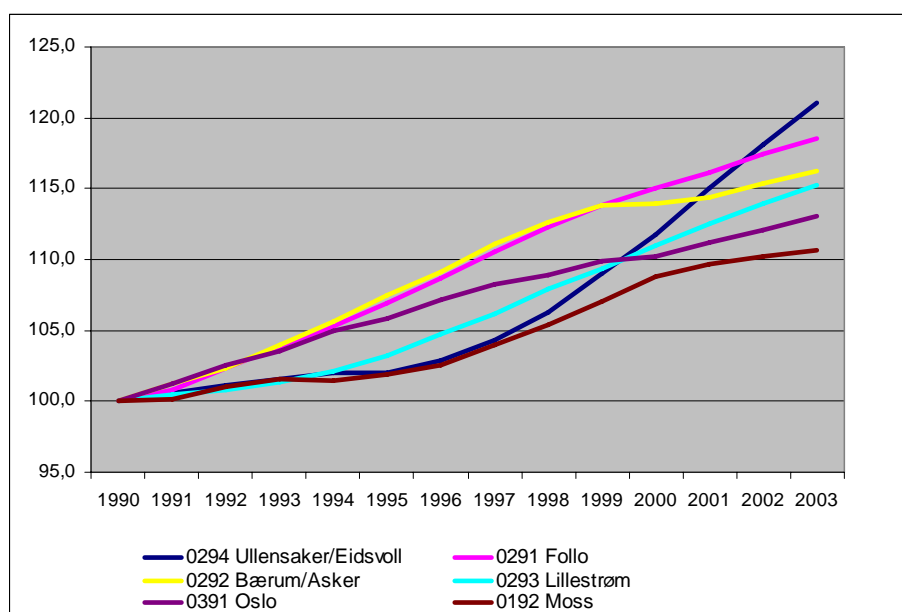
Den demografiske utviklingen i et geografisk område påvirkes av evt. flyttegevinst og fødselsover- eller underskudd. Når det gjelder sistnevnte vil det være avhengig av både aldersstruktur og kjønns sammensetning.

Hvis en ser på befolkningsutviklingen fordelt på menn og kvinner for perioden 1990-2003 (jfr. tabell 2.3 nedenfor) er det relativt små kjønnsmessige forskjeller med par unntak. Oslo-regionen har hatt en prosentvis økning på nesten 17 prosent for menn mot ca

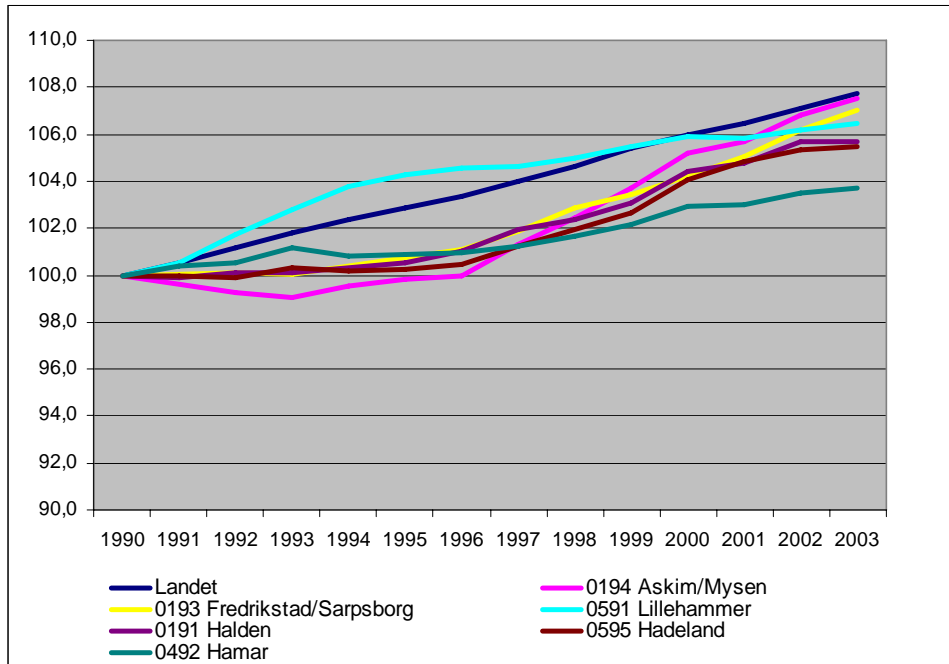
ti prosent for kvinner. I Hadelandsregionen var det en omvendt utvikling (kvinner 7,3 prosent og menn 3,8 prosent). I regioner med sterk befolkningsvekst er tendensen sterkere vekst for kvinner. I ”mellomgruppen” er bildet motsatt, med en noe sterkere vekst for menn. Utviklingen i regioner med befolkningsnedgang viser relativ lik nedgang for begge kjønn.

I figur 2.13 – 2.15 vises utviklingen for ulike kategorier av regioner.

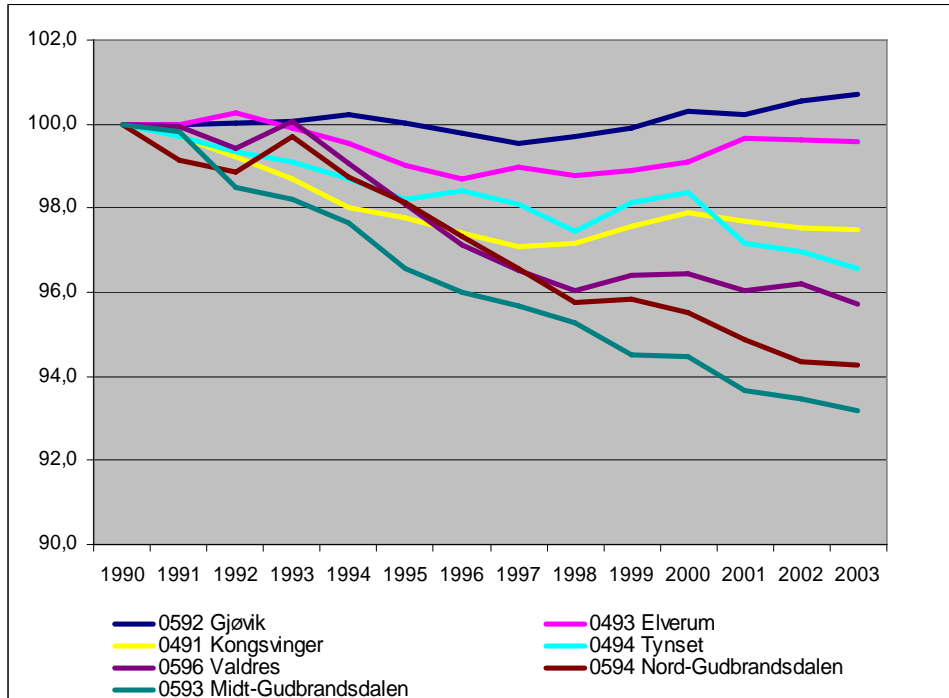
Figur 2.13 *Befolkningsutvikling for regioner med vekst over 10 prosent 1990-2003. Indeksert.1990=100*



2.14 Befolkningsutvikling for regioner med vekst mellom 1 og 8 prosent 1990-2003. Indeksert.1990=100



Figur 2.15 Befolkningsutvikling for regioner med vekst mellom -7 og 1 prosent 1990-2003. Indeksert.1990=100



Tabell 2.3. Prosentvis endring fra 1990-2003 for menn og kvinner.

	Prosentvis endring 1990-2003	
	Menn	Kvinner
0294 Ullensaker/Eidsvoll	21,1	20,9
0291 Follo	17,6	19,3
0292 Bærum/Asker	15,6	16,8
0293 Lillestrøm	14,5	15,9
0192 Moss	10,2	11,1
0391 Oslo	16,8	9,7
0194 Askim/Mysen	7,1	7,9
Landet	8,0	7,4
0595 Hadeland	3,8	7,3
0193 Fredrikstad/Sarpsborg	7,6	6,6
0591 Lillehammer	7,1	5,9
0191 Halden	6,2	5,2
0492 Hamar	3,8	3,5
0592 Gjøvik	0,4	1,0
0493 Elverum	-0,7	-0,1
0491 Kongsvinger	-3,8	-1,2
0494 Tynset	-3,5	-3,4
0596 Valdres	-5,2	-3,3
0594 Nord-Gudbrandsdalen	-6,4	-5,0
0593 Midt-Gudbrandsdalen	-6,8	-6,9

Kilde: PANDA og bearbeidet av Østlandsforskning.

Fødselsoverskudd

Fødselsoverskudd, differansen mellom antall fødte og antall døde, er ved siden av flyttegevinst faktorer som forklarer befolkningsutvikling. Fødselsoverskudd styres i stor grad av alders sammensetningen i befolkningen. Før vi ser på fødselsoverskuddet i de forskjellige regionene er det naturlig å se på befolkningens alders sammensetning.

Tabell 2.4. Befolkning fordelt etter aldersgrupper (2003)

	0-19 åringer	20-66 år	Over 67 år
0294 Ullensaker/Eidsvoll	26,7	62,2	11,2
0291 Follo	28,7	61,2	10,1
0292 Bærum/Asker	28,1	59,2	12,8
0293 Lillestrøm	27,1	62,3	10,6
0391 Oslo	21,6	66,4	12,0
0192 Moss	25,2	61,3	13,5
Landet	26,0	60,8	13,2
0194 Askim/Mysen	25,7	60,9	13,4
0193 Fredrikstad/Sarpsborg	24,5	61,0	14,5
0591 Lillehammer	24,6	59,8	15,6
0191 Halden	24,9	59,3	15,8
0595 Hadeland	25,5	60,3	14,2
0492 Hamar	24,7	59,8	15,5
0592 Gjøvik	23,8	60,5	15,7
0493 Elverum	23,3	59,6	17,1
0491 Kongsvinger	22,8	59,6	17,6
0494 Tynset	25,9	56,4	17,7
0596 Valdres	24,2	59,4	16,4
0593 Midt-Gudbrandsdalen	23,4	58,8	17,8
0594 Nord-Gudbrandsdalen	23,9	58,4	17,7

Kilde: PANDA og bearbeidet av Østlandsforskning

Tabell 2.4. viser alderssammensetning, fordelt på tre alderskategorier ved utgangen av 2003. Tabellen viser at de regionene som har hatt den største veksten har størst andel av befolkningen i ”ytelses- alderen” og den yngste delen av ”nytelses- alderen”. I regioner med tilnærmet nullvekst eller tilbakegang i befolkningen er bildet annerledes. De har en større andel av befolkningen over 67 år og lavere andel i de to andre alderskategoriene. Denne aldersstrukturen vil ha effekt i forhold til fødselsoverskudd. I tillegg vil selvfølgelig etterspørselen etter forskjellige typer omsorgstjenester påvirkes. De ”gule” regionene må i større grad fokusere på barnehager og skoler, mens de ”røde” i større grad må prioritere omsorg mot den eldre delen av befolkningen.

På bakgrunn av ovennevnte tall vedr. aldersstrukturen i 2003 er det rimelig å anta at dette også avspeiler seg i fødselsoverskuddet for en region. Tabell 2.5 viser det årlige overskuddet for perioden 1990-2003 og gjennomsnittet for perioden. Alle regioner med en befolkningsvekst på over ti prosent har et positivt fødselsoverskudd gjennom hele perioden. Regioner med svakere, eller negativ befolkningsvekst, har i hovedsak fødselsunderskudd.

Tabell 2.5. Årlig fødselsoverskudd 1990- 2003 og gjennomsnitt for perioden

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Gj. snitt
0294 Ullensaker/Eidsvoll	86	108	91	4	160	24	111	127	49	187	199	176	171	268	126
0291 Follo	765	708	680	698	680	745	708	686	652	610	665	519	619	672	672
0292 Bærum/Asker	1035	1106	1069	931	978	1110	995	1120	966	1050	970	810	763	879	984
0293 Lillestrøm	1010	978	867	819	829	904	988	891	849	886	858	902	830	1034	903
0391 Oslo	7308	7229	1345	1047	1785	1631	1996	2255	2240	2210	2580	2419	2541	3264	2846
0192 Moss	123	106	127	125	27	115	167	127	141	146	111	97	67	48	109
Landet	20994	21671	15031	12737	15656	14705	16636	14702	13743	14082	15192	12682	10969	13981	15199
0194 Askim/Mysen	30	100	-5	-10	3	58	-2	19	28	39	79	31	48	50	33
0193 Fredrikstad/Sarpsborg	72	-20	17	-70	18	-61	-7	-59	16	110	-19	57	-17	-18	1
0591 Lillehammer	-14	18	56	48	54	93	96	49	25	17	22	43	-13	11	36
0191 Halden	-20	-65	-50	-69	-12	-27	28	23	-55	-48	9	4	6	-18	-21
0595 Hadeland	34	23	-37	-55	-20	-52	-13	-6	-18	-62	-4	0	7	4	-14
0492 Hamar	66	191	50	-8	-78	21	73	-10	-86	-52	62	-41	-127	-43	1
0592 Gjøvik	9	-42	34	-39	-10	-79	-35	-103	-69	-72	-53	-138	-106	-71	-55
0493 Elverum	-77	-35	-46	-106	-132	-42	-125	-136	-179	-119	-85	-115	-133	-51	-99
0491 Kongsvinger	-197	-139	-187	-188	-215	-189	-141	-248	-193	-136	-134	-193	-287	-202	-189
0494 Tynset	-46	-19	-37	-42	-49	-48	-24	-37	-34	-24	-28	-51	-51	-27	-37
0596 Valdres	-63	-73	-8	-28	-39	-95	-48	-59	-46	-92	-54	-55	-48	-58	-55
0594 Nord-Gudbrandsdalen	-14	-44	-29	-25	-29	-7	-21	-14	-18	-23	-12	-36	-99	-29	-29
0593 Midt-Gudbrandsdalen	-19	-16	-42	-31	-79	-48	-33	-22	-65	-36	-15	-54	-31	-45	-38

Kilde: PANDA og bearbeidet av Østlandsforskning.

Vi har tidligere presentert aldersstrukturen totalt sett. Når det gjelder fødselsoverskudd vil en sentral dimensjon være hvor mange kvinner som er i fertil alder, her definert til kvinner mellom 20 og 45 år.

Tabell 2.6. Andel kvinner i fertil alder og antall kvinner pr. mann i 1990- 2003

	Andel kvinner fertil alder		Antall kvinner pr. mann	
	1990	2003	1990	2003
0294 Ullensaker/Eidsvoll	38,4	36,8	0,95	0,98
0291 Follo	41,6	35,6	1,00	1,03
0292 Bærum/Asker	39,8	34,8	1,00	1,04
0293 Lillestrøm	41,6	37,0	0,98	1,00
0391 Oslo	41,7	42,8	1,00	0,99
0192 Moss	38,0	34,1	0,96	0,99
Landet	37,7	35,3	0,95	0,97
0194 Askim/Mysen	36,9	33,8	0,95	0,96
0193 Fredrikstad/Sarpsborg	36,3	33,9	0,97	0,98
0591 Lillehammer	36,7	33,0	1,00	1,01
0191 Halden	34,4	32,6	0,92	0,95
0595 Hadeland	36,5	33,5	0,91	0,96
0492 Hamar	35,9	32,1	0,96	0,98
0491 Kongsvinger	35,2	30,6	0,95	0,95
0493 Elverum	34,4	31,6	0,94	0,95
0494 Tynset	32,7	30,1	0,92	0,96
0592 Gjøvik	35,8	32,6	0,94	0,96
0596 Valdres	34,3	31,2	0,92	0,93
0594 Nord-Gudbrandsdalen	34,2	30,5	0,90	0,92
0593 Midt-Gudbrandsdalen	34,4	31,1	0,96	0,91

Kilde: PANDA og bearbeidet av Østlandsforskning

Andelen kvinner i fertil alder (20-45 år) er redusert i alle regioner og på landsbasis fra 1990 til 2003 med unntak av Oslo. Også denne indikatoren viser at vekstregionene har hatt og har en høyere naturlig vekstkraft. Konsekvensene av dette er at de observerte forskjellene mellom regionene også vil fortsette framover. Det medfører at regioner med befolkningsnedgang vil være helt avhengige av innflytting som minst kompenserer for fødselsunderskuddet hvis de skal få stabilitet eller økning i "innbyggermassen".

Potensialet øker heller ikke hvis man ser på forholdstallet mellom kvinner og menn i alderen 20- 45 år. Vekstregionene har balanse mens tilbakegangsregionene har 9 kvinner pr 10 menn. Dette forholdet har ikke endret seg fra 1990 til 2003 i de "gule" regionene men forverret seg i distriktsregionene.

Flyttegevinst

Flyttegevinst er differansen mellom innflytting og utflytting. Det interessante i denne sammenheng vil være i hvilken effekt flytting har mht. befolkningsutvikling. Er det slik at de regionene som har en naturlig vekstkraft også har høy flyttegevinst? Hvilken effekt har flytting mht. befolkningsutvikling i distriktsregionene? Klarer de å oppveie effekten av den negative befolkningsstrukturen?

Tabell 2.7 viser at vekstregionene nesten gjennomgående har en positiv flyttegevinst gjennom hele perioden. Den samme tendensen ser man for regioner med stabil eller en svak økning i befolkningen. Når det gjelder regioner med befolkningsreduksjon er bildet noe mer variert. De tre største regionene, Gjøvik, Elverum og Kongsvinger, har en positiv flyttegevinst. I distriktsregionene er det flere som flytter ut enn personer som flytter inn.

Tallene som er presentert i denne sammenheng omfatter ikke flytting internt i regionen. Dvs. at personer som for eksempel flytter fra Gausdal til Lillehammer ikke er med i statistikken.

Tabell 2.7. Årlig flyttinggevinst 1990- 2003 og gjennomsnittet for perioden

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Gj.snitt
0294 Ullensaker/Eidsvoll	-124	141	151	210	28	-12	287	497	880	1017	1043	1314	1224	1062	551
0291 Follo	-44	2	644	710	573	738	845	1055	844	812	368	496	593	255	564
0292 Bærum/Asker	813	512	392	1341	1136	1250	1107	1612	999	538	-750	-320	588	287	679
0293 Lillestrøm	93	-247	-419	-12	477	647	1305	1262	1817	1374	1584	1423	1222	929	818
0391 Oslo	2284	4863	4640	3440	3748	3448	4039	3336	681	2340	-1356	1488	2190	1214	2597
0192 Moss	37	-15	251	123	-82	87	153	516	535	648	687	297	232	143	258
Landet	-2284	-4863	-4640	-3440	-276	-757	-1335	-1290	25	-6697	-1374	-498	-52	-143	-1973
0194 Askim/Mysen	13	-271	-141	-81	214	77	71	548	466	489	552	196	399	260	199
0193 Fredrikstad/Sarpsborg	61	102	23	-25	418	522	384	1036	1157	565	1035	950	1378	1059	619
0591 Lillehammer	149	171	347	308	284	72	-3	-41	92	146	128	-44	126	99	131
0191 Halden	59	33	92	61	68	97	112	229	170	244	366	91	251	25	136
0595 Hadeland	141	-37	29	155	-7	77	67	207	203	248	373	205	117	42	130
0492 Hamar	479	157	7	539	-173	40	-56	235	431	456	567	100	563	187	252
0592 Gjøvik	173	22	3	55	134	-60	-143	-60	184	199	317	87	321	183	101
0493 Elverum	63	42	127	-24	-8	-153	4	247	102	184	156	322	120	49	88
0491 Kongsvinger	117	-3	-66	-99	-126	54	-24	75	238	340	289	86	226	172	91
0494 Tynset	31	-25	-30	3	-18	-35	61	-17	-68	138	63	-131	18	-42	-4
0596 Valdres	-76	57	-85	152	-149	-90	-136	-51	-54	167	58	-28	87	-34	-13
0594 Nord-Gudbrandsdalen	-56	-128	-34	192	-174	-115	-146	-149	-145	37	-53	-106	-17	13	-63
0593 Midt-Gudbrandsdalen	-13	-17	-153	-8	-11	-109	-55	-26	13	-79	11	-66	-2	2	-37

Kilde: PANDA bearbeidet av Østlandsforskning

Oppsummeringsvis kan vi si at befolkningsutviklingen kjennetegnes ved vekst i hovedstadsområdet og de nærmeste regionene. Dette skyldes at disse regionene har hatt en positiv flyttinggevinst fra 1990- 2003. I tillegg har disse regionene en befolkningsstruktur som sikrer fødselsoverskudd. Distriktsregionene på sin side har i hovedsak et negativt resultat på begge disse indikatorene.

Befolkningsutvikling gjennom næringsutvikling (akkvisisjon, knoppskyting og nyetableringer) har i mange sammenhenger vært den ledende utviklingsstrategien på lokalt nivå. Denne tilnærmingen er i ferd med å svekkes pga. infrastrukturforbedringer og kommunikasjonsutvikling, økt vektlegging av bo-kvaliteter og overgang til en kunnskapsøkonomi. En alternativ tilnærming er det som kan kalles bosettingsbasert næringsutvikling. Med det menes at befolkningsutvikling er et virkemiddel for å få til regional utvikling. Ved å legge til rette for bosetting, eller skape bolyst, vil man øke det lokale inntektsgrunnlaget og dermed etterspørselen etter varer og tjenester og dermed generere næringsutvikling. Vi har i dette kapitlet sett på hvordan utviklingen har vært for de forskjellige regionene mht. befolkning og næringsutvikling. Før vi vurderer hvorvidt man kan etterspore om utviklingen er bosettingsbasert eller næringsbasert er det naturlig å se på hva som kjennetegner pendlings- og flyttestrømmene i regioner i Indre Østland.

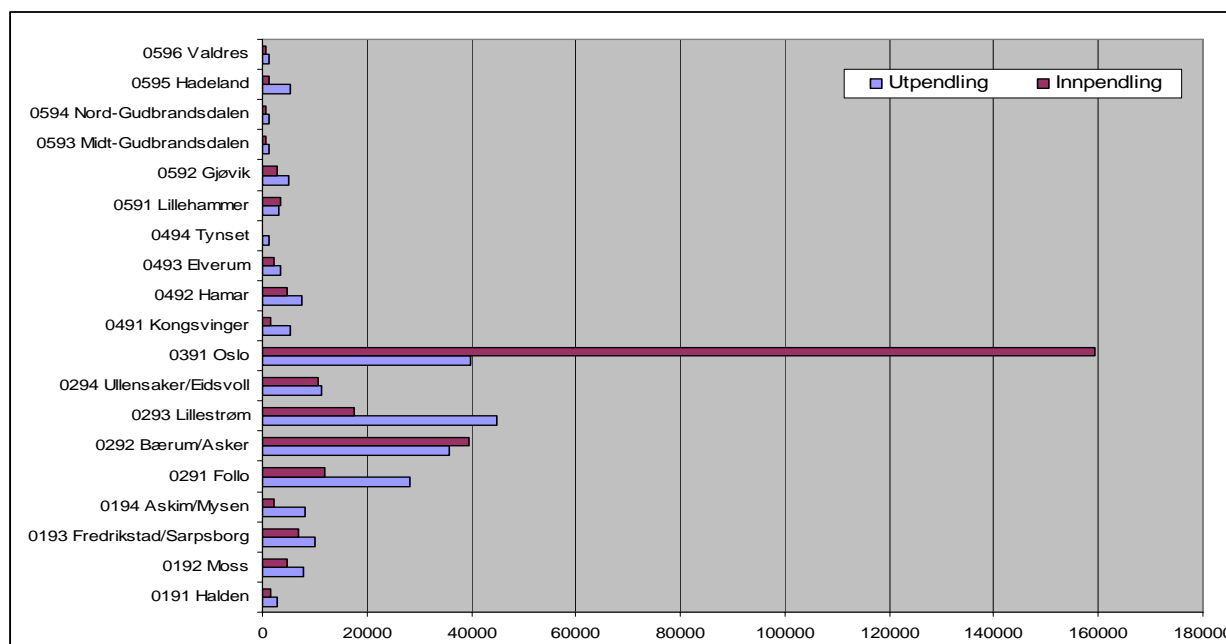
3 Utviklingstendenser i pendlings- og flyttestrømmene for regioner i Hedmark, Oppland og Østfold

To viktige faktorer i forbindelse med regional utvikling er pendling og flytting. Årsakene til dette er at det vil ha effekt i forhold til etterspørselen etter varer og tjenester (helsetjenester, transport, private og forretningsmessige tjenester, varehandel, osv) lokalt, samtidig med at det påvirker offentlige overføringer (rammetilskudd, trygder, med mer) og på sikt også investeringsratene. Det sentrale i dette kapitlet vil være å dokumentere de viktigste pendlings- og flyttestrømmene mellom regioner, omfanget og veksten de siste årene. Økt langpendling vil støtte antakelsen om regionforstørring, mens økning i intra-regional pendling er et uttrykk for utvikling av mer robuste ABS-regioner.

3.1 Pendlingsstrømmer

Med pendling mener vi i denne sammenheng at en person jobber i en annen region enn vedkommende er bosatt. Hvor mange personer er det som pendler i regionene i Indre Østland? Figur 3.1 viser antall personer som pendler ut og inn i de forskjellige regionene. Totalt er det 160 000 personer som pendler inn til Oslo og nesten 40 000 som pendler ut. Ved siden av hovedstaden er Lillestrøms-, Bærum/Asker-, og Follo- regionen områder med stor innpendling. I 2003 var det kun to regioner de fem fylkene Oslo, Akershus, Østfold, Hedmark og Oppland som hadde større inn- enn utpendling. Ved siden av Oslo var det kun Lillehammer som hadde et positivt pendlingsregnskap (+534).

Figur 3.1 Antall personer som pendler ut og inn i Indre Østland 2003



Kilde: PANDA og bearbeidet av Østlandsforskning

Det interessante i denne sammenheng er å se på pendlingsstrømmene. Hvor er det de 160 000 som pendler inn til Oslo kommer fra? Er det naboregionene eller er det også stor grad av langpendling? Tabellen nedenfor viser pendlingsmatrise mellom regioner i Indre Østland, i forhold til Østlandet for øvrig (Buskerud, Vestfold og Telemark), Sør-Vestlandet (Aust- og Vest-Agder og Rogaland), Vestlandet (Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal), Trøndelag (Sør- og Nord- Trøndelag) og Nord-Norge (Nordland, Troms og Finmark).

Tabell 3.1. viser at det største antallet pendlere er mellom Oslo og de nærmeste regionene (Bærum/Asker, Follo og Lillestrøm). 55 prosent av innpendlingen til Oslo kommer fra disse regionene. Over 20 000 av innpendlerne kommer i fra det som her er kalt Østlandet for øvrig. I tillegg er det i overkant av 23 400 som pendler inn til Oslo fra regioner som ligger utenfor Østlandsområdet. For å kunne se på pendlingens betydning og sammenlikne de forskjellige regionene, må vi se på de relative andelene for pendlingen.

Tabell 3.2. viser hvor bosatte i en region jobber. I denne sammenheng er det to sentrale forhold. For det første hvor stor andel som jobber og bor i samme region (merket gult), og hva som er det viktigste utpendlingsområdet (merket grønt).

Andelen som bor og pendler i samme region er en indikasjon på hvor integrert en region er i forhold til andre regioner. Lav andel kan indikere at regionen enten er en boregion eller at den er sterkt integrert i en større region. Tabellen viser at det er relativt store forskjeller mht. denne indikatoren. Vi ser at i Follo-, Bærum/Asker og Lillestrøm-regionen er det mellom 50-55 prosent som bor og jobber i samme geografiske område. Moss-, Askim/Mysen, Ullensaker/Eidsvoll og Hadeland har en andel på mellom 60 og 70 prosent. I øvrige regioner er rundt 8 av 10 arbeidsplasser besatt av personer som bor i regionen. Ved siden av Oslo er det de regionene som ligger i ”utkantene” av det kartlagte området som har en lav utpendlingsgrad.

De grønne cellene i tabellen viser hvilken region som har størst andel av utpendlerne fra en region. For pendlere i de fleste regionene er Oslo- regionen det viktigste arbeidsmarkedet. Det er tre unntak i denne sammenheng og det er Elverum- Tynset- og Halden-regionen. For førstnevnte er det Hamarregionen som er viktigst og 6,1 prosent pendler hit, mens 5 prosent av de bosatte pendler til Oslo. Lenger nord i Østerdalen er det Trøndelag som er viktigst. Dette skyldes for det første Os-Røros relasjonen, samt pendling til Trondheim. Størst andel av pendlere bosatt i Halden-regionen jobber i Fredrikstad/Sarpsborg. Rundt 40 prosent av bosatte i Follo, Asker/Bærum og Lillestrøm pendler til Oslo. Tilsvarende andel for Hadeland og Ullensaker er rundt 20 prosent.

På bakgrunn av ovennevnte matrise ser vi at det finnes tre ”regiontyper” i Indre Østlandsområdet. For det første er de økonomiske regionene rundt Oslo integrert som en stor region. I den andre enden er det regioner i Gudbrandsdalen og Nord- Østerdalen som

i mindre grad er integrert i andre regioner. I tillegg er Nord-Østerdalen i sterkere grad knyttet opp til en region utenfor Østlandsområdet. Mellom de sterkt integrerte regionene og de selvstendige regioner ligger regioner hvor 60- 70 prosent av de bosatte bor og jobber i samme region, hvor 10-20 prosent pendler til Oslo og som ligger innenfor en reisetid på 1- 1,5 time.

Hittil har vi sett på bostedsdimensjonen, en annen tilnærming er å se på ”arbeidsplassdimensjonen”. Hvor er det folk som jobber i en region bor? I hvilken grad importeres det arbeidskraft og hvor kommer de fra (tabell 3.3)?

Bærum/Asker -regionen er det området i 2003 som i størst grad henter inn arbeidskraft bosatt utenfor regionen (48 prosent). Oslo er det viktigste rekrutteringsområde (20 prosent). I Oslo er nesten 60 prosent av arbeidsplassene fylt av personer bosatt utenfor Oslo. Tendensen i tabellen er at alle regioner rundt Oslo henter mellom 30 (Follo) og 50 (Asker/Bærum) prosent av arbeidskraften utenfra regionen. Oslo og Lillestrømsregionen er de viktigste rekrutteringsområdene mht. arbeidskraft. I Østfold ligger egendeckningsgraden mellom 80 (Moss) og 88 (Fredrikstad/Sarpsborg) prosent. Naboregionene i fylket er de viktigste rekrutteringsområdene. Næringslivet i Innlandet (Hedmark og Oppland) er i mindre grad ”avhengig” av arbeidskraft bosatt utenfor regionen. Lillehammer-regionen er det området som henter størst andel av arbeidskraften utenfra (20 prosent). Tynset-regionen henter kun inn seks prosent av arbeidskraften utenfra regionen.

Tabell 3.1. leses på følgende måte: Diagonalen viser antallet som bor og arbeider i samme region. F.eks er det 17 326 personer som bor og arbeider i Mosse-regionen. Det er 2 983 som bor i regionen Moss og jobber i Oslo. Av de nesten 160 000 som pendler til Oslo er 2 201 fra Kongsvinger-regionen.

Tabell 3.2 leses horisontalt: F.eks 79,3 prosent av de bosatte i Halden-regionen jobber i regionen, 11,9 prosent jobber i Fredrikstad/Sarpsborg.

Tabell 3.3 leses vertikalt. Eksempel: 86 prosent av arbeidsplassene i Halden-regionen er besatt av personer bosatt i samme region. 9,8 prosent arbeidsplassene er besatt av personer bosatt i Fredrikstad/Sarpsborg. Gule celler viser ”sjølforsyningen” av arbeidskraft og grønne celler viser viktigste ”import-region” mht. arbeidskraft.

Tabell 3.1. Pendlingsmatrise 2003 mellom regioner i Indre Østland og øvrige regioner i Norge

	0191 Halden	0192 Moss	0193 Fredrikstad/Sarpsborg	0194 Askim/Mysen	0291 Follo	0292 Bærum/Asker	0293 Lillestrøm	0294 Ullensaker/Eidsvoll	0391 Oslo	0491 Kongsvinger	0492 Hamar	0493 Elverum	0494 Tynset	0591 Lillehammer	0592 Gjøvik	0593 Midt-Gudbrandsdalen	0594 Nord-Gudbrandsdalen	0595 Hadeland	0596 Valdres	Østlandet- for øvrig	Sør-Vestlandet	Vestlandet	Trøndelag	Nord-Norge	Resten av landet
0191 Halden	10538	170	1581	105	42	83	48	13	476	4	3	1	1	4	6	2		3	1	58	30	32	36	17	34
0192 Moss	108	17326	2066	236	1358	295	126	123	2983	9	15	11		10	10		1	2	6	250	102	102	68	59	43
0193 Fredrikstad/Sarpsborg	1200	2221	51180	666	520	397	229	79	3317	16	86	4	1	22	41	1	6	9	6	347	179	214	138	93	160
0194 Askim/Mysen	81	375	800	14222	1917	276	617	78	3717	7	25	6		10	9	1	1	4	2	114	47	69	57	31	42
0291 Follo	32	811	277	254	27155	1783	813	291	22476	25	59	26	1	18	27	2	5	18	4	455	188	237	155	103	51
0292 Bærum/Asker	13	35	69	25	483	42723	811	1034	29113	20	64	16	4	30	47	4	11	20	15	2474	382	432	287	197	74
0293 Lillestrøm	27	55	105	266	1075	2323	46611	3128	35633	358	164	34	6	53	76	12	15	98	24	538	212	343	211	152	67
0294 Ullensaker/Eidsvoll	2	9	34	12	124	485	3221	17169	6459	115	91	14		21	77	6	4	37	7	155	86	108	83	58	31
0391 Oslo	89	322	395	263	4215	16421	7486	2581	228974	150	273	94	18	118	186	30	32	149	41	2849	1090	1258	758	684	218
0491 Kongsvinger	3	7	19	10	60	189	915	654	2201	17695	273	425	32	35	35	4	7	9	4	124	38	72	52	39	21
0492 Hamar	5	20	50	11	111	219	271	436	2168	146	33459	1035	35	1223	757	33	36	22	14	249	109	162	178	59	48
0493 Elverum	3	7	36	10	31	112	112	75	894	370	1103	14585	90	103	66	19	12	5	3	96	32	73	98	43	26
0494 Tynset	2	1	8	3	23	35	29	14	321	16	124	137	6530	21	15	1	10	1	4	34	9	19	424	24	11
0591 Lillehammer	5	5	17	2	37	101	54	52	794	9	713	30	3	15086	448	200	86	3	53	96	64	95	124	41	26
0592 Gjøvik	2	9	14	7	51	166	109	255	1376	22	830	29	3	876	28137	26	26	337	165	226	32	115	121	42	39
0593 Midt-Gudbrandsdalen	2	2	5	3	12	46	25	18	375	3	62	11	2	365	30	5438	204	3	13	62	10	52	28	15	6
0594 Nord-Gudbrandsdalen		4	6	2	9	41	30	18	340	3	63	7	4	207	38	209	8593	5	33	59	15	88	79	14	20
0595 Hadeland	2	6	2	5	46	243	575	143	2708	5	38	6		35	255	2	1	8472	16	1286	20	38	26	15	12
0596 Valdres		6	9	2	20	82	30	21	316	1	38	4	1	39	139	6	3	11	8275	245	28	69	33	16	15
Østlandet- for øvrig	53	193	713	101	760	11511	846	781	20210	69	191	67	11	112	181	17	21	500	111	261178	1786	1615	829	606	1803
Sør-Vestlandet	23	74	155	21	262	1580	322	175	6807	28	123	27	3	41	73	11	11	17	23	1566	294315	3906	784	435	5981
Vestlandet	32	106	168	33	306	1509	465	259	7566	20	160	36	11	117	99	12	56	29	46	1463	5141	368690	2218	752	5206
Trøndelag	16	66	118	23	232	970	341	153	4623	31	148	71	192	82	69	23	40	12	11	708	783	1909	182528	963	772
Nord-Norge	15	49	121	13	149	630	238	191	4415	13	74	24	12	50	66	9	5	15	9	568	755	1270	2049	212277	1194

Tabell 3.2 Pendlingsmatrise som viser andelen intern pendlere og utpendlere. Sysselsatte etter bosted som prosentueringsgrunnlag

Pendling	2003																								
	0191 Halden	0192 Moss	0193 Fredrikstad/Sarpsborg	0194 Askim/Mysen	0291 Follo	0292 Bærum/Asker	0293 Lillestrøm	0294 Ullensaker/Eidsvoll	0391 Oslo	0491 Kongsvinger	0492 Hamar	0493 Elverum	0494 Tynset	0591 Lillehammer	0592 Gjøvik	0593 Midt-Gudbrandsdalen	0594 Nord-Gudbrandsdalen	0595 Hadeland	0596 Valdres	Østlandet- for øvrig	Sør-Vestlandet	Vestlandet	Trøndelag	Nord-Norge	Resten av landet
0191 Halden	79,3	1,3	11,9	0,8	0,3	0,6	0,4	0,1	3,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,2	0,2	0,3	0,1	0,3
0192 Moss	0,4	68,5	8,2	0,9	5,4	1,2	0,5	0,5	11,8	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,4	0,4	0,3	0,2	0,2
0193 Fredrikstad/Sarpsborg	2,0	3,6	83,7	1,1	0,9	0,6	0,4	0,1	5,4	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	0,3	0,4	0,2	0,2	0,3
0194 Askim/Mysen	0,4	1,7	3,6	63,2	8,5	1,2	2,7	0,3	16,5	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,2	0,3	0,3	0,1	0,2
0291 Follo	0,1	1,5	0,5	0,5	49,1	3,2	1,5	0,5	40,7	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8	0,3	0,4	0,3	0,2	0,1
0292 Bærum/Asker	0,0	0,0	0,1	0,0	0,6	54,5	1,0	1,3	37,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	3,2	0,5	0,6	0,4	0,3	0,1
0293 Lillestrøm	0,0	0,1	0,1	0,3	1,2	2,5	50,9	3,4	38,9	0,4	0,2	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,6	0,2	0,4	0,2	0,2	0,1
0294 Ullensaker/Eidsvoll	0,0	0,0	0,1	0,0	0,4	1,7	11,3	60,4	22,7	0,4	0,3	0,0	0,0	0,1	0,3	0,0	0,0	0,1	0,0	0,5	0,3	0,4	0,3	0,2	0,1
0391 Oslo	0,0	0,1	0,1	0,1	1,6	6,1	2,8	1,0	85,2	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	1,1	0,4	0,5	0,3	0,3	0,1
0491 Kongsvinger	0,0	0,0	0,1	0,0	0,3	0,8	4,0	2,9	9,6	77,2	1,2	1,9	0,1	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,2	0,3	0,2	0,2	0,1
0492 Hamar	0,0	0,0	0,1	0,0	0,3	0,5	0,7	1,1	5,3	0,4	81,9	2,5	0,1	3,0	1,9	0,1	0,1	0,1	0,0	0,6	0,3	0,4	0,4	0,1	0,1
0493 Elverum	0,0	0,0	0,2	0,1	0,2	0,6	0,6	0,4	5,0	2,1	6,1	81,0	0,5	0,6	0,4	0,1	0,1	0,0	0,0	0,5	0,2	0,4	0,5	0,2	0,1
0494 Tynset	0,0	0,0	0,1	0,0	0,3	0,4	0,4	0,2	4,1	0,2	1,6	1,8	83,5	0,3	0,2	0,0	0,1	0,0	0,1	0,4	0,1	0,2	5,4	0,3	0,1
0591 Lillehammer	0,0	0,0	0,1	0,0	0,2	0,6	0,3	0,3	4,4	0,0	3,9	0,2	0,0	83,1	2,5	1,1	0,5	0,0	0,3	0,5	0,4	0,5	0,7	0,2	0,1
0592 Gjøvik	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,5	0,3	0,8	4,2	0,1	2,5	0,1	0,0	2,7	85,2	0,1	0,1	1,0	0,5	0,7	0,1	0,3	0,4	0,1	0,1
0593 Midt-Gudbrandsdalen	0,0	0,0	0,1	0,0	0,2	0,7	0,4	0,3	5,5	0,0	0,9	0,2	0,0	5,4	0,4	80,1	3,0	0,0	0,2	0,9	0,1	0,8	0,4	0,2	0,1
0594 Nord-Gudbrandsdalen	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,4	0,3	0,2	3,4	0,0	0,6	0,1	0,0	2,1	0,4	2,1	86,9	0,1	0,3	0,6	0,2	0,9	0,8	0,1	0,2
0595 Hadeland	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	1,7	4,1	1,0	19,4	0,0	0,3	0,0	0,0	0,3	1,8	0,0	0,0	60,7	0,1	9,2	0,1	0,3	0,2	0,1	0,1
0596 Valdres	0,0	0,1	0,1	0,0	0,2	0,9	0,3	0,2	3,4	0,0	0,4	0,0	0,0	0,4	1,5	0,1	0,0	0,1	87,9	2,6	0,3	0,7	0,4	0,2	0,2
Østlandet- for øvrig	0,0	0,1	0,2	0,0	0,2	3,8	0,3	0,3	6,6	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,2	0,0	85,8	0,6	0,5	0,3	0,2	0,6
Sør-Vestlandet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,5	0,1	0,1	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	92,9	1,2	0,2	0,1	1,9
Vestlandet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,4	0,1	0,1	1,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	1,3	93,5	0,6	0,2	1,3
Trøndelag	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,5	0,2	0,1	2,4	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,4	1,0	93,7	0,5	0,4
Nord-Norge	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,3	0,1	0,1	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	0,6	0,9	94,7	0,5

Kilde:PANDA og bearbeidet av Østlandsforskning.

Tabell 3.3. Pendlingsmatrise som viser andelen arbeidsplasser besatt av bosatte i regionen og andel imp.arbeidskraft. Sysselsatte etter arbeidsted som prosentueringsgrunnlag

Pendling	2003																								
	0191 Halden	0192 Moss	0193 Fredrikstad/Sarpsborg	0194 Askim/Mysen	0291 Follo	0292 Bærum/Asker	0293 Lillestrøm	0294 Ullensaker/Eidsvoll	0391 Oslo	0491 Kongsvinger	0492 Hamar	0493 Elverum	0494 Tynset	0591 Lillehammer	0592 Gjøvik	0593 Midt-Gudbrandsdalen	0594 Nord-Gudbrandsdalen	0595 Hadeland	0596 Valdres	Østlandet- for øvrig	Sør-Vestlandet	Vestlandet	Trøndelag	Nord-Norge	
0191 Halden	86,0	0,8	2,7	0,6	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0192 Moss	0,9	79,2	3,6	1,4	3,5	0,4	0,2	0,4	0,8	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0193 Fredrikstad/Sarpsborg	9,8	10,2	88,3	4,1	1,3	0,5	0,4	0,3	0,9	0,1	0,2	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0
0194 Askim/Mysen	0,7	1,7	1,4	87,3	4,9	0,3	1,0	0,3	1,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0291 Follo	0,3	3,7	0,5	1,6	69,6	2,2	1,3	1,0	5,8	0,1	0,2	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	0,0	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0
0292 Bærum/Asker	0,1	0,2	0,1	0,2	1,2	52,0	1,3	3,7	7,5	0,1	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
0293 Lillestrøm	0,2	0,3	0,2	1,6	2,8	2,8	72,5	11,3	9,2	1,9	0,4	0,2	0,1	0,3	0,2	0,2	0,2	1,0	0,3	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
0294 Ullensaker/Eidsvoll	0,0	0,0	0,1	0,1	0,3	0,6	5,0	61,9	1,7	0,6	0,2	0,1	0,0	0,1	0,2	0,1	0,0	0,4	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0391 Oslo	0,7	1,5	0,7	1,6	10,8	20,0	11,6	9,3	59,0	0,8	0,7	0,6	0,3	0,6	0,6	0,5	0,3	1,5	0,5	1,0	0,4	0,3	0,4	0,3	0,3
0491 Kongsvinger	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2	0,2	1,4	2,4	0,6	92,5	0,7	2,5	0,5	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0492 Hamar	0,0	0,1	0,1	0,1	0,3	0,3	0,4	1,6	0,6	0,8	87,6	6,2	0,5	6,5	2,5	0,5	0,4	0,2	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
0493 Elverum	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3	0,2	1,9	2,9	87,3	1,3	0,6	0,2	0,3	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
0494 Tynset	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,3	0,8	93,8	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0
0591 Lillehammer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,0	1,9	0,2	0,0	80,8	1,5	3,3	0,9	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
0592 Gjøvik	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2	0,2	0,9	0,4	0,1	2,2	0,2	0,0	4,7	91,1	0,4	0,3	3,4	1,9	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
0593 Midt-Gudbrandsdalen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,2	0,1	0,0	2,0	0,1	89,6	2,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0594 Nord-Gudbrandsdalen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,2	0,0	0,1	1,1	0,1	3,4	93,5	0,1	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0595 Hadeland	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,3	0,9	0,5	0,7	0,0	0,1	0,0	0,0	0,2	0,8	0,0	0,0	86,6	0,2	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0596 Valdres	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,2	0,5	0,1	0,0	0,1	93,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Østlandet- for øvrig	0,4	0,9	1,2	0,6	1,9	14,0	1,3	2,8	5,2	0,4	0,5	0,4	0,2	0,6	0,6	0,3	0,2	5,1	1,2	94,9	0,6	0,4	0,4	0,3	0,3
Sør-Vestlandet	0,2	0,3	0,3	0,1	0,7	1,9	0,5	0,6	1,8	0,1	0,3	0,2	0,0	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,3	0,6	96,4	1,0	0,4	0,2	0,2
Vestlandet	0,3	0,5	0,3	0,2	0,8	1,8	0,7	0,9	1,9	0,1	0,4	0,2	0,2	0,6	0,3	0,2	0,6	0,3	0,5	0,5	1,7	96,8	1,2	0,3	0,3
Trøndelag	0,1	0,3	0,2	0,1	0,6	1,2	0,5	0,6	1,2	0,2	0,4	0,4	2,8	0,4	0,2	0,4	0,4	0,1	0,1	0,3	0,3	0,5	95,4	0,4	0,4
Nord-Norge	0,1	0,2	0,2	0,1	0,4	0,8	0,4	0,7	1,1	0,1	0,2	0,1	0,2	0,3	0,2	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2	0,2	0,3	1,1	97,9	0,4

3.2 Historisk utvikling

Gjennom 1990- tallet var det en relativt sterk utvikling innenfor kommunikasjonsområdet i vid forstand. Både utbygging av vegnett, jernbane og informasjonsteknologi har redusert kommunikasjonskostnadene og redusert betydningen av avstand. Et interessant spørsmål i denne sammenheng er hvorvidt man kan etterspore dette i forhold til pendlingsomfang og pendlingsmønster. Vi har valgt å se på pendlingen og pendlingsmønsteret for 1997 og 2001 hvor det er konsistente data. I denne sammenheng presenterer vi ikke fullstendige pendlingsmatriser, men presenterer tabeller som viser de viktigste forholdene mht. pendling.

Antall personer som pendler inn eller ut av en region har økt i alle regioner i denne perioden og bekrefter antagelsen om økt integrasjon mellom regioner. Asker/Bærum er unntaket med en nedgang i personer som pendlet til regionen fra 1997 til 2001. Ullensaker/Eidsvoll på sin side hadde en tredobling av innpendlere i perioden. Utviklingen for disse to regionene er i stor grad knyttet opp til flytting av hovedflyplassen.

Tabell 3.4. Antall personer som pendler til og fra økonomiske regioner

	Utpendling				Innpendling		
	1997	2001	Prosentvis endring		1997	2001	Prosentvis endring
0191 Halden	1946	2441	25,4		1307	1429	9,3
0192 Moss	5862	7323	24,9		3617	4255	17,6
0193 Fredrikstad/Sarpsborg	7549	9108	20,7		4828	6018	24,6
0194 Askim/Mysen	6642	7893	18,8		1532	1790	16,8
0291 Follo	25430	26617	4,7		9090	10337	13,7
0292 Bærum/Asker	31054	33019	6,3		37405	34348	-8,2
0293 Lillestrøm	40269	42718	6,1		13971	15384	10,1
0294 Ullensaker/Eidsvoll	9578	9940	3,8		2618	10833	313,8
0391 Oslo	30830	33110	7,4		137817	153445	11,3
0491 Kongsvinger	4316	5022	16,4		1114	1347	20,9
0492 Hamar	5410	6648	22,9		3337	3964	18,8
0493 Elverum	2686	3085	14,9		1625	1881	15,8
0494 Tynset	850	1070	25,9		283	461	62,9
0591 Lillehammer	2325	2717	16,9		2500	2938	17,5
0592 Gjøvik	3326	4243	27,6		1987	2062	3,8
0593 Midt-Gudbrandsdalen	1200	1270	5,8		463	507	9,5
0594 Nord-Gudbrandsdalen	969	1050	8,4		385	419	8,8
0595 Hadeland	4593	5197	13,2		811	1113	37,2
0596 Valdres	944	1051	11,3		324	386	19,1

Hvis en summerer antall utpendlere og antall innpendlere for regioner i Oslo, Akershus, Østfold, Hedmark og Oppland var det i 2001 i underkant av 206 000 personer som pendlet ut av egen bostedsregion, mens det var 255 000 personer som pendlet inn til regioner i Hedmark, Oppland, Østfold, Oslo og Akershus. Årsaken til denne differansen er innpendling fra andre regioner på Østlandet (Buskerud, Telemark og Vestfold) og pendling til Oslo fra andre store byer i Norge.

De regionene som hadde sterkest vekst i antall arbeidsplasser gjennom 1990- tallet har hatt minst vekst i utpendling. Alle regioner Oslo, Akershus, Østfold, Hedmark og Oppland har hatt en vekst i innpendling (bortsett fra Asker/Bærum) i siste del av 1990 åra. Den prosentmessige veksten varierer mellom regionene og det er heller ikke noen klare sammenhenger mellom type region (størrelse og beliggenhet) og innpendlingsutvikling. Gudbrandsdalsregionene har en vekst i innpendling på rundt ni prosent, mens Valdres og Tynset har en vekst på hhv. 19 og 63 prosent. Oslo, Follo- og Lillestrømsregionen har en vekst på 10- 14 prosent.

De viktigste pendlingsstrømmene på 1990- tallet

Det mønsteret som vi så for pendlingsmønsteret i 2003 gjør seg også gjeldende i 1997 og 2001. Andelen bosatte som jobber i bo-regionen er størst i de regionene som ligger lengst fra hovedstadsområdet og hvor geografiske/territorielle hindre reduserer muligheten for ”integring av arbeidsmarkeder”. Det samme bildet kommer til uttrykk hvis en ser på andelen av arbeidsplasser som er besatt av personer som bor i regionen. Også i siste del av 1990- tallet var Oslo det viktigste området mht. utpendlingen og andelen økte fra 1997 til 2001. De nærmeste regionene rundt Oslo har imidlertid en stabil eller nedgang i andelen av befolkning som pendler til Oslo.

Tabell 3.5. Andel av bosatte som jobber i egen region, andel av arbeidsplassene som er besatt av personer som bor i regionen og andel som pendler til Oslo i 1997 og 2001

	Andel bosatte som jobber i reg		Andel av stillingene besatt egen arbeidskraft		Andel som pendler til Oslo	
	1997	2001	1997	2001	1997	2001
0191 Halden	82,5	79,3	87,6	86,7	3,5	3,9
0192 Moss	71,8	67,3	80,5	78,0	10,2	12,2
0193 Fredrikstad/Sarpsborg	85,2	83,1	90,0	88,2	4,5	5,9
0194 Askim/Mysen	62,3	58,8	87,7	86,3	17,8	19,3
0291 Follo	46,0	45,6	70,4	68,4	44,6	44,2
0292 Bærum/Asker	54,8	52,5	50,1	51,5	38,7	39,3
0293 Lillestrøm	47,9	48,1	72,6	72,1	44,1	42,1
0294 Ullensaker/Eidsvoll	55,6	59,5	82,1	57,4	25,5	24,0
0391 Oslo	86,3	85,9	58,5	56,8		
0491 Kongsvinger	77,7	75,0	93,1	91,8	10,5	11,2
0492 Hamar	84,1	81,2	89,5	87,8	4,8	5,9
0493 Elverum	81,9	79,7	88,2	86,6	5,3	5,5
0494 Tynset	85,0	81,7	94,5	91,2	3,8	4,6
0591 Lillehammer	84,5	82,4	83,5	81,3	4,3	5,2
0592 Gjøvik	87,9	84,9	92,4	92,1	3,8	4,5
0593 Midt-Gudbrandsdalen	77,8	76,1	90,1	88,8	6,4	7,1
0594 Nord-Gudbrandsdalen	86,7	85,8	94,3	93,8	4,6	4,4
0595 Hadeland	58,9	56,0	89,0	85,6	23,3	23,5
0596 Valdres	86,7	85,4	95,0	94,1	4,0	4,2

Kilde: PANDA og bearbeidet av Østlandsforskning

Vi har sett at pendlingsfrekvensen har økt for de fleste regionene og at Oslo stadig blir et viktigere arbeidsmarked for bosatte i regioner i Indre Østland. På bakgrunn av det ”kartet” som er skissert her er en delkonklusjon at utviklingen i økende grad ble Oslo-

dominert. Pendlingen har også økt i begynnelsen av dette ti-året, men veksten er i mindre grad Oslo-dominert. Er det mulig å etterspore tegn til en mer polysentrisk struktur i Indre Østland?

Tabell 3.6 viser hva som er den viktigste ut- og innpendlingsregionen ved siden av Oslo og andelen pendlere i 1997 og 2001 for de forskjellige regionene i Indre Østland.

Tabell 3.6 Viktigste ut- og innpendlingsregion og andel pendlere i 1997 og 2001

	Viktigste pendlingsomr. for bosatte			
	1997		2001	
		Andel		Andel
0191 Halden	<i>Fredr./Sarpsborg</i>	9,6	<i>Fredrikstad/Sarpsborg</i>	12,0
0192 Moss	<i>Fredr./Sarpsborg</i>	7,6	<i>Fredrikstad/Sarpsborg</i>	8,7
0193 Fredrikstad/Sarpsborg	<i>Moss</i>	3,4	<i>Moss</i>	3,7
0194 Askim/Mysen	<i>Follo</i>	7,6	<i>Fredrikstad/Sarpsborg</i>	4,1
0291 Follo	<i>Bærum/Asker</i>	3,6	<i>Bærum/Asker</i>	3,1
0292 Bærum/Asker	<i>Østlandet for øvrig</i>	3,2	<i>Østlandet for øvrig</i>	3,1
0293 Lillestrøm	<i>Bærum/Asker</i>	2,7	<i>Ullensaker/Eidsvoll</i>	3,5
0294 Ullensaker/Eidsvoll	<i>Lillestrøm</i>	12,5	<i>Lillestrøm</i>	11,7
0391 Oslo	<i>Bærum/Asker</i>	6,5	<i>Bærum/Asker</i>	5,8
0491 Kongsvinger	<i>Lillestrøm</i>	4,1	<i>Lillestrøm</i>	4,0
0492 Hamar	<i>Lillehammer</i>	2,7	<i>Lillehammer</i>	3,0
0493 Elverum	<i>Hamar</i>	5,8	<i>Hamar</i>	6,4
0494 Tynset	<i>Landet for øvrig</i>	5,6	<i>Landet for øvrig</i>	7,0
0591 Lillehammer	<i>Hamar</i>	3,5	<i>Hamar</i>	4,0
0592 Gjøvik	<i>Lillehammer</i>	2,1	<i>Lillehammer</i>	2,7
0593 Midt-Gudbrandsdalen	<i>Lillehammer</i>	5,4	<i>Lillehammer</i>	5,4
0594 Nord-Gudbrandsdalen	<i>Landet for øvrig</i>	2,3	<i>Landet for øvrig</i>	2,6
0595 Hadeland	<i>Østlandet for øvrig</i>	9,1	<i>Østlandet for øvrig</i>	9,7
0596 Valdres	<i>Østlandet for øvrig</i>	3,1	<i>Østlandet for øvrig</i>	3,2

	Viktigste rekrutteringsomr. for næringsliv			
	1997		2001	
		Andel		Andel
0191 Halden	<i>Fredr./Sarpsb</i>	8,4	<i>Fredr./Sarpsb</i>	9,3
0192 Moss	<i>Fredr./Sarpsb.</i>	9,2	<i>Fredr./Sarpsb.</i>	10,3
0193 Fredrikstad/Sarpsborg	<i>Moss</i>	3,3	<i>Moss</i>	3,8
0194 Askim/Mysen	<i>Fredr./Sarpsb</i>	4,4	<i>Fredr./Sarpsb</i>	4,6
0291 Follo	<i>Oslo</i>	10,9	<i>Oslo</i>	11,1
0292 Bærum/Asker	<i>Oslo</i>	19,5	<i>Oslo</i>	19,1
0293 Lillestrøm	<i>Oslo</i>	11,4	<i>Oslo</i>	11,4
0294 Ullensaker/Eidsvoll	<i>Lillestrøm</i>	8,5	<i>Lillestrøm</i>	11,3
0391 Oslo	<i>Lillestrøm</i>	10,3	<i>Lillestrøm</i>	9,8
0491 Kongsvinger	<i>Lillestrøm/Elveru</i>	1,8	<i>Elverum</i>	2,1
0492 Hamar	<i>Elverum</i>	2,7	<i>Elverum</i>	3,0
0493 Elverum	<i>Hamar</i>	6,4	<i>Hamar</i>	6,7
0494 Tynset	<i>Resten av landet</i>	2,5	<i>Resten av landet</i>	5,2
0591 Lillehammer	<i>Hamar</i>	6,1	<i>Hamar</i>	6,7
0592 Gjøvik	<i>Hamar</i>	2,1	<i>Hamar</i>	2,3
0593 Midt-Gudbrandsdalen	<i>Lillehammer</i>	3,8	<i>Lillehammer</i>	4,4
0594 Nord-Gudbrandsdalen	<i>Midt-Gudbr</i>	3,0	<i>Midt-Gudbr</i>	3,3
0595 Hadeland	<i>Østlandet for øvrig</i>	5,4	<i>Østlandet for øvrig</i>	6,5
0596 Valdres	<i>Gjøvik</i>	1,5	<i>Gjøvik</i>	1,8

Kilde: PANDA og bearbeidet av Østlandsforskning

Tabellen viser relativ stor stabilitet mht. hva som er viktigste "naboregion". Tendensen er styrking av relasjonene ved en økning av andelen pendlere og ikke endrede regionsrelasjoner.

3.3 Flyttemønster og flyttestrømmer

Det er tidligere i rapporten vist at de regionene som har hatt den sterkeste befolknings- (og arbeidsplassutvikling) også har hatt en positiv flyttegevinst gjennom hele 1990-tallet og fram til utgangen av 2003. Flytting og pendling kan sees på som alternativ til arbeidsledighet. På den annen side kan man velge å tilpasse seg arbeidsmarkedet ut i fra vektlegging av bolyst. Man velger å bosette seg, eller flytter til et sted, ut i fra preferanser knyttet til bosted (for eksempel bolig, barnehage tilbud, kultur- og fritidstilbud).

Tabell 3.7 viser en flyttematrise for 2003 mellom regioner Oslo, Akershus, Østfold, Hedmark og Oppland, Østlandet for øvrig (BTV- regionen) og resten av landet. Kolonnen til høyre viser totalt antall personer som har flyttet.

Hovedmønsteret når det gjelder utflyttere i Region Øst er at de flytter internt i egen region, flytter til Oslo eller til landet for øvrig. Når det gjelder personer som flytter internt i regionen varierer det mellom regionene. I Oslo flytter 70 prosent fra en bydel til en annen i 2003, mens det i Halden-regionen kun var sju prosent som flyttet til en annen kommune i samme region. Asker/Bærum, Midt-Gudbrandsdalen og Østerdalsregionene er også områder med relativ lav regionintern flytting, dvs mellom 12- og 20 prosent. For alle regioner, med unntak av Tynset- og Midt-Gudbrandsdalsregionen, flytter mer enn 10 prosent til Oslo. Sammen med kategorien ”resten av landet” er hovedstadsområdet det viktigste området for de fleste regioner. Tre regioner har en utflyttingsandel til Østlandet for øvrig som er høyere enn 10 prosent og det er Bærun/Asker, Hadeland og Valdres. I denne sammenheng er det regioner i Buskerud som er flyttemålet.

I hvilken grad flytter personer til naboregioner? I 2003 var det fire områder med utflytting til en naboregion av et visst omfang. I Østfold var det flytting fra Halden (23 prosent) og Moss (12 prosent) til Fredrikstad/Sarpsborg-regionen. I Akershus flyttet 19 prosent fra Ullensaker/Eidsvoll til Lillestrøm. I Hedmark flyttet 15 prosent fra Elverum til Hamar og 10 prosent fra Tynset-regionen til Elverumsregionen. I Oppland flyttet 12 prosent fra Lillehammer- til Hamarregionen og 16 prosent fra Midt-Gudbrandsdalsregionen til Lillehammer.

Når det gjelder innflytting, eller hvor personer som har flyttet til en region kommer fra, viser datamaterialet at ”resten av landet” er vesentlig for alle regioner i Oslo, Akershus, Østfold, Hedmark og Oppland. Alle regioner har en andel fra landet for øvrig som er høyere enn 10 prosent. For Halden- og Tynset-regionen utgjør innflyttere fra andre steder i landet 4 av 10 innflyttere. Ellers viser statistikken at Oslo har stor betydning mht. innflytting. Dette gjelder spesielt regionene i Akershus (Follo, Bærum/Asker og Lillestrøm) hvor innflyttingen fra Oslo utgjør mellom 30 og 38 prosent. I regionene i Østfold utgjør innflyttere fra Oslo mellom 10 og 15 prosent. Hadelandsregionen har stor innflytting fra Lillestrøm, Oslo og Østlandet for øvrig. Totalt står disse regionene for 60

prosent av innflyttingen til Hadeland. I distriktsregionene (Tynset, Gudbrandsdalen, Valdres) utgjør innflytting fra Oslo-regionen mindre enn ti prosent.

Tabell 3.7. Flyttematrise for regioner i Indre Østland, BTV- regionen og resten av landet. (Diagonalen i tabellen viser flytting internt i regionen, dvs mellom kommuner i regionen. For Oslos vedkommende er det mellom bydeler.)

	0191 Halden	0192 Moss	0193 Fredrikstad/Sarpsborg	0194 Askim/Mysen	0291 Follo	0292 Bærum/Asker	0293 Lillestrøm	0294 Ullensaker/Eidsvoll	0391 Oslo	0491 Kongsvinger	0492 Hamar	0493 Elverum	0494 Tynset	0591 Lillehammer	0592 Gjøvik	0593 Midt-Gudbrandsdalen	0594 Nord-Gudbrandsdalen	0595 Hadeland	0596 Valdres	Østlandet for øvrig
0191 Halden	75	28	252	33	29	10	29	7	149	5	1	4	3	5	12	3	0	1	1	83
0192 Moss	27	1395	395	78	142	33	48	19	384	9	13	10	4	8	15	0	11	2	6	156
0193 Fredrikstad/Sarpsborg	230	294	1607	218	112	53	79	23	592	16	21	23	13	18	16	6	2	5	5	233
0194 Askim/Mysen	40	123	211	933	209	28	136	30	433	14	10	14	12	8	9	2	5	3	3	91
0291 Follo	27	270	181	337	1515	178	284	54	1971	22	36	42	11	35	21	5	1	15	4	303
0292 Bærum/Asker	25	47	74	46	152	1210	255	74	3233	38	59	34	15	25	52	0	13	32	18	1442
0293 Lillestrøm	26	61	114	145	287	253	4179	1006	2742	233	134	81	13	37	87	18	24	152	15	448
0294 Ullensaker/Eidsvoll	9	13	47	20	32	57	634	886	575	81	91	45	12	19	38	6	1	21	4	156
0391 Oslo	106	404	609	438	2416	3640	3989	1018	71550	269	373	203	46	186	269	42	43	222	75	3023
0491 Kongsvinger	3	13	15	15	40	40	141	85	298	691	82	83	21	12	23	3	8	21	0	122
0492 Hamar	1	4	42	16	36	43	108	77	496	80	1648	181	40	171	141	13	17	16	13	157
0493 Elverum	1	7	31	9	23	38	69	35	253	90	268	301	31	42	34	4	2	5	6	111
0494 Tynset	8	2	13	9	3	8	19	18	63	11	48	74	135	4	10	0	8	2	6	54
0591 Lillehammer	3	9	27	12	23	41	34	18	284	12	198	23	9	312	102	51	53	9	15	85
0592 Gjøvik	9	16	22	11	13	55	61	32	332	23	148	41	4	111	1174	9	16	72	46	146
0593 Midt-Gudbrandsdalen	2	1	14	2	5	9	21	2	45	3	16	4	0	76	9	77	32	9	4	37
0594 Nord-Gudbrandsdalen	0	4	5	0	4	8	25	4	64	5	25	6	6	51	24	49	138	4	8	46
0595 Hadeland	2	4	10	10	15	33	85	17	249	20	15	6	5	15	79	9	2	221	12	243
0596 Valdres	4	5	5	4	8	31	17	2	95	7	9	10	1	23	80	1	6	11	216	128
Østlandet for øvrig	82	133	319	88	252	1138	402	136	3518	84	141	100	21	82	138	25	15	227	66	17463
Resten av landet	444	605	1727	549	1418	2765	2125	816	15006	510	858	603	272	578	657	170	248	200	276	8195

Tabell 3.8. Andel som flytter ut fra en region og antallet som flyttet ut i 2003. (Diagonalen viser andel som flytter innen regionen og grønne celler viser utflyttingsandel over 10 prosent)

Utflytting	Andel																					Antall utflyttere
	0191 Halden	0192 Moss	0193 Fredrikstad/Sarpsborg	0194 Askim/Mysen	0291 Follo	0292 Bærum/Asker	0293 Lillestrøm	0294 Ullensaker/Eidsvoll	0391 Oslo	0491 Kongsvinger	0492 Hamar	0493 Elverum	0494 Tynset	0591 Lillehammer	0592 Gjøvik	0593 Midt-Gudbrandsdalen	0594 Nord-Gudbrandsdalen	0595 Hadeland	0596 Valdres	Østlandet for øvrig	Resten av landet	
0191 Halden	6,8	2,5	22,9	3,0	2,6	0,9	2,6	0,6	13,6	0,5	0,1	0,4	0,3	0,5	1,1	0,3	0,0	0,1	0,1	7,6	33,6	1099
0192 Moss	0,8	42,3	12,0	2,4	4,3	1,0	1,5	0,6	11,7	0,3	0,4	0,3	0,1	0,2	0,5	0,0	0,3	0,1	0,2	4,7	16,4	3295
0193 Fredrikstad/Sarpsborg	4,9	6,3	34,5	4,7	2,4	1,1	1,7	0,5	12,7	0,3	0,5	0,5	0,3	0,4	0,3	0,1	0,0	0,1	0,1	5,0	23,5	4661
0194 Askim/Mysen	1,5	4,5	7,8	34,4	7,7	1,0	5,0	1,1	16,0	0,5	0,4	0,5	0,4	0,3	0,3	0,1	0,2	0,1	0,1	3,4	14,7	2713
0291 Follo	0,4	4,2	2,8	5,2	23,4	2,7	4,4	0,8	30,4	0,3	0,6	0,6	0,2	0,5	0,3	0,1	0,0	0,2	0,1	4,7	18,0	6479
0292 Bærum/Asker	0,3	0,5	0,8	0,5	1,6	12,9	2,7	0,8	34,5	0,4	0,6	0,4	0,2	0,3	0,6	0,0	0,1	0,3	0,2	15,4	27,1	9384
0293 Lillestrøm	0,2	0,5	1,0	1,2	2,4	2,1	35,4	8,5	23,2	2,0	1,1	0,7	0,1	0,3	0,7	0,2	0,2	1,3	0,1	3,8	14,9	11811
0294 Ullensaker/Eidsvoll	0,3	0,4	1,4	0,6	1,0	1,7	19,2	26,9	17,4	2,5	2,8	1,4	0,4	0,6	1,2	0,2	0,0	0,6	0,1	4,7	16,7	3297
0391 Oslo	0,1	0,4	0,6	0,4	2,4	3,6	3,9	1,0	70,8	0,3	0,4	0,2	0,0	0,2	0,3	0,0	0,0	0,2	0,1	3,0	12,1	101118
0491 Kongsvinger	0,1	0,6	0,7	0,7	2,0	2,0	6,9	4,1	14,5	33,7	4,0	4,0	1,0	0,6	1,1	0,1	0,4	1,0	0,0	5,9	16,3	2051
0492 Hamar	0,0	0,1	1,0	0,4	0,9	1,1	2,7	1,9	12,4	2,0	41,1	4,5	1,0	4,3	3,5	0,3	0,4	0,4	0,3	3,9	17,6	4007
0493 Elverum	0,1	0,4	1,7	0,5	1,3	2,1	3,8	1,9	13,8	4,9	14,6	16,4	1,7	2,3	1,8	0,2	0,1	0,3	0,3	6,0	26,0	1839
0494 Tynset	1,1	0,3	1,8	1,3	0,4	1,1	2,7	2,5	8,8	1,5	6,7	10,3	18,9	0,6	1,4	0,0	1,1	0,3	0,8	7,5	30,9	716
0591 Lillehammer	0,2	0,5	1,6	0,7	1,3	2,4	2,0	1,0	16,5	0,7	11,5	1,3	0,5	18,2	5,9	3,0	3,1	0,5	0,9	4,9	23,2	1719
0592 Gjøvik	0,3	0,6	0,8	0,4	0,5	2,0	2,2	1,1	11,8	0,8	5,3	1,5	0,1	4,0	41,8	0,3	0,6	2,6	1,6	5,2	16,6	2807
0593 Midt-Gudbrandsdalen	0,4	0,2	2,9	0,4	1,0	1,8	4,3	0,4	9,2	0,6	3,3	0,8	0,0	15,5	1,8	15,7	6,5	1,8	0,8	7,5	25,1	491
0594 Nord-Gudbrandsdalen	0,0	0,6	0,8	0,0	0,6	1,3	4,0	0,6	10,1	0,8	4,0	0,9	0,9	8,1	3,8	7,8	21,8	0,6	1,3	7,3	24,7	632
0595 Hadeland	0,2	0,3	0,8	0,8	1,2	2,7	7,0	1,4	20,6	1,7	1,2	0,5	0,4	1,2	6,5	0,7	0,2	18,3	1,0	20,1	12,9	1208
0596 Valdres	0,5	0,6	0,6	0,5	1,0	3,7	2,0	0,2	11,4	0,8	1,1	1,2	0,1	2,8	9,6	0,1	0,7	1,3	25,9	15,4	20,4	833
Østlandet for øvrig	0,3	0,4	1,0	0,3	0,8	3,7	1,3	0,4	11,4	0,3	0,5	0,3	0,1	0,3	0,4	0,1	0,0	0,7	0,2	56,7	20,7	30812
Resten av landet	0,3	0,5	1,3	0,4	1,1	2,1	1,6	0,6	11,4	0,4	0,6	0,5	0,2	0,4	0,5	0,1	0,2	0,2	0,2	6,2	71,2	132100

Tabell 3.9. Andelen som har flyttet til en region (vertikalt) og antallet innflyttere totalt. (Gule celler intern flytting i regionen, grønne celler andel over 10 prosent)

	0191 Halden	0192 Moss	0193 Fredrikstad/Sarpsborg	0194 Askim/Mysen	0291 Follo	0292 Bærum/Asker	0293 Lillestrøm	0294 Ullensaker/Eidsvoll	0391 Oslo	0491 Kongsvinger	0492 Hamar	0493 Elverum	0494 Tynset	0591 Lillehammer	0592 Gjøvik	0593 Midt-Gudbrandsdalen	0594 Nord-Gudbrandsdalen	0595 Hadeland	0596 Valdres	Østlandet for øvrig	Resten av landet
0191 Halden	6,7	0,8	4,4	1,1	0,4	0,1	0,2	0,2	0,1	0,2	0,0	0,2	0,4	0,3	0,4	0,6	0,0	0,1	0,1	0,3	0,3
0192 Moss	2,4	40,6	6,9	2,6	2,1	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,5	0,6	0,4	0,5	0,0	1,7	0,2	0,8	0,5	0,4
0193 Fredrikstad/Sarpsborg	20,5	8,6	28,1	7,3	1,7	0,5	0,6	0,5	0,6	0,7	0,5	1,2	1,9	1,0	0,5	1,2	0,3	0,4	0,6	0,7	0,9
0194 Askim/Mysen	3,6	3,6	3,7	31,4	3,1	0,3	1,1	0,7	0,4	0,6	0,2	0,7	1,8	0,4	0,3	0,4	0,8	0,2	0,4	0,3	0,3
0291 Follo	2,4	7,9	3,2	11,3	22,5	1,8	2,2	1,2	1,9	1,0	0,9	2,2	1,6	1,9	0,7	1,0	0,2	1,2	0,5	0,9	0,9
0292 Bærum/Asker	2,2	1,4	1,3	1,5	2,3	12,5	2,0	1,7	3,2	1,7	1,4	1,8	2,2	1,4	1,7	0,0	2,0	2,6	2,3	4,4	2,0
0293 Lillestrøm	2,3	1,8	2,0	4,9	4,3	2,6	32,8	23,1	2,7	10,5	3,2	4,3	1,9	2,0	2,9	3,7	3,7	12,2	1,9	1,4	1,4
0294 Ullensaker/Eidsvoll	0,8	0,4	0,8	0,7	0,5	0,6	5,0	20,3	0,6	3,6	2,2	2,4	1,8	1,0	1,3	1,2	0,2	1,7	0,5	0,5	0,4
0391 Oslo	9,4	11,8	10,6	14,7	35,9	37,6	31,3	23,4	69,9	12,1	8,9	10,8	6,8	10,2	9,0	8,5	6,7	17,8	9,4	9,2	9,8
0491 Kongsvinger	0,3	0,4	0,3	0,5	0,6	0,4	1,1	1,9	0,3	31,1	2,0	4,4	3,1	0,7	0,8	0,6	1,2	1,7	0,0	0,4	0,3
0492 Hamar	0,1	0,1	0,7	0,5	0,5	0,4	0,8	1,8	0,5	3,6	39,3	9,6	5,9	9,4	4,7	2,6	2,6	1,3	1,6	0,5	0,6
0493 Elverum	0,1	0,2	0,5	0,3	0,3	0,4	0,5	0,8	0,2	4,0	6,4	15,9	4,6	2,3	1,1	0,8	0,3	0,4	0,8	0,3	0,4
0494 Tynset	0,7	0,1	0,2	0,3	0,0	0,1	0,1	0,4	0,1	0,5	1,1	3,9	20,0	0,2	0,3	0,0	1,2	0,2	0,8	0,2	0,2
0591 Lillehammer	0,3	0,3	0,5	0,4	0,3	0,4	0,3	0,4	0,3	0,5	4,7	1,2	1,3	17,2	3,4	10,3	8,2	0,7	1,9	0,3	0,3
0592 Gjøvik	0,8	0,5	0,4	0,4	0,2	0,6	0,5	0,7	0,3	1,0	3,5	2,2	0,6	6,1	39,3	1,8	2,5	5,8	5,8	0,4	0,4
0593 Midt-Gudbrandsdalen	0,2	0,0	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,0	0,0	0,1	0,4	0,2	0,0	4,2	0,3	15,6	5,0	0,7	0,5	0,1	0,1
0594 Nord-Gudbrandsdalen	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,2	0,6	0,3	0,9	2,8	0,8	9,9	21,4	0,3	1,0	0,1	0,1
0595 Hadeland	0,2	0,1	0,2	0,3	0,2	0,3	0,7	0,4	0,2	0,9	0,4	0,3	0,7	0,8	2,6	1,8	0,3	17,7	1,5	0,7	0,1
0596 Valdres	0,4	0,1	0,1	0,1	0,1	0,3	0,1	0,0	0,1	0,3	0,2	0,5	0,1	1,3	2,7	0,2	0,9	0,9	27,0	0,4	0,1
Østlandet for øvrig	7,3	3,9	5,6	3,0	3,7	11,8	3,2	3,1	3,4	3,8	3,4	5,3	3,1	4,5	4,6	5,1	2,3	18,2	8,3	53,4	5,1
Resten av landet	39,5	17,6	30,2	18,5	21,1	28,6	16,7	18,7	14,7	22,9	20,5	31,9	40,4	31,8	22,0	34,5	38,4	16,0	34,5	25,0	75,7
Antall innflyttere	1124	3438	5720	2973	6734	9671	12740	4359	102332	2223	4194	1888	674	1818	2990	493	645	1250	799	32722	124285

inn til Oslo i alderen 20- 29 år. Av de som flyttet ut av Oslo var over 20 prosent i barnehage eller skolepliktig alder. Ser man på distriktsregionene er det aldersgruppen 20-29 år som flytter ut. Årsakene til dette mønsteret er ungdom som starter opp utdanning eller jobb. I tillegg er det en tendens til at personer med familie i større grad flytter ut av Oslo.

Som oppsummering kan vi si at hovedmønsteret når det gjelder flytting i Oslo, Akershus, Østfold, Hedmark og Oppland er at det flyttes internt i egen region, flytter til Oslo eller til landet for øvrig. Den regioninterne flyttingen varierer sterkt, noe som i noen grad har sammenheng med størrelsen på regionene. For alle regioner, med unntak av Tynset- og Midt-Gudbrandsdalsregionen, flytter mer enn 10 prosent til Oslo. Tre regioner har en utflyttingsandel til Østlandet for øvrig som er høyere enn 10 prosent og det er Bærum/Asker, Hadeland og Valdres. I 2003 var det fire områder med utflytting til en naboregion av et visst omfang. Når det gjelder innflytting, eller hvor personer som har flyttet til en region kommer fra, viser datamaterialet at ”resten av landet” er vesentlig for alle regioner i Oslo, Akershus, Østfold, Hedmark og Oppland. Mesteparten av flyttingen skjer før man blir 40 år, av de som flytter er 80 prosent under 40 år.

4 Arbeidsplassbasert befolkningsutvikling eller bosettingsbasert næringsutvikling?

Hva er det som skaper utvikling i en region? Er det slik at etablering av nye arbeidsplasser sikrer en positiv befolkningsutvikling eller er den årsakssammenhengen motsatt, at en positiv befolkningsutvikling medfører en positiv næringsutvikling? Akkvisisjon, knoppskyting og nyetableringer har vært den ledende utviklingsstrategien hvis en ser på strategiske næringsplaner på kommunalt og fylkeskommunalt nivå. Kommunikasjonsutvikling, infrastrukturforbedringer og strukturelle endringer med vekst innen tertiærnæringene har imidlertid gjort at denne strategien/ tilnærmingen for utvikling kan være svekket. I økende grad vektlegges bosetting som virkemiddel for å skape utvikling. Vektlegging av bokvalitet, sammen med utviklingen i kommunikasjonsteknologien i vid forstand, sikrer en positiv befolkningsutvikling. Etterspørselen etter varer og tjenester lokalt (bosted) vil generere næringsutvikling. I denne sammenheng er det rimelig å anta at disse to utviklingsstrategiene vil være avhengig av territorielle eller geografiske forhold. Bosettingsbasert næringsutvikling forutsetter at en annen region er i rimelig nærhet, eller er mulig å integrere i andre regioner. For eksempel er det lettere å få til vekst gjennom bosetting i regioner som har en rimelig pendlingsavstand til Oslo/Akershusområdet enn f.eks i Nord- Østerdal.

Er det mulig, på bakgrunn av de utviklingstrekk som er lagt fram her, å si noe om hva som har vært ”driverne” for regionene i Indre Østland? Vår tilnærming til denne problemstillingen har vært å sammenlikne befolknings- og arbeidsplassindeks for perioden 1990 – 2000 for å se hvilke av disse indikatorene som endres først i tid. Basert på denne enkle tilnærmingen ser vi følgende utviklingstrekk:

Østfold

I både Halden- og Fredrikstad- regionen var det stabil arbeidsplassutvikling for perioden 1990- 1997. På befolkningsiden var det en nedgang i begynnelsen av 1990- tallet og fram til 1994. Fra dette tidspunktet og framover har det vært en vekst, og denne veksten har vært sterkere enn for arbeidsplassutviklingen. Etter vår vurdering kan mao utviklingen i denne regionen på slutten av 1990- tallet forklares som bosettingsbasert utvikling.

Mosseregionen på sin side har hatt en positiv arbeidsplassutvikling i hele den undersøkte perioden, og da spesielt fra 1996 og framover. På befolkningsiden var det en nedgang fram til 1994. I denne regionen har arbeidsplassveksten vært sterkere enn befolkningsveksten. Utviklingen i denne regionen er i stor grad drevet av en positiv arbeidsplassutvikling. Nærhet til Oslo og Fredrikstad gjør at denne regionen kan importere arbeidskraft langs denne geografiske dimensjonen. Utviklingen i denne regionen kan ha vært medvirkende for befolkningsutviklingen i Halden og

Fredrikstad/Sarpsborg- regionen. Utviklingen i regionen støtter oppunder hypotesen om regionforstørring eller regional integrasjon som drivkraft i regional utvikling.

Askim/Mysen- regionen kjennetegnes ved en stabil arbeidsplassutvikling fram til slutten av 1990-tallet hvor det var en vekst på nesten fem prosent. Stabilitet i arbeidsplassutviklingen har vært viktig mht. å forklare veksten i befolkningen som kom mot slutten av 1990-tallet.

Oslo/Akershus

Når det gjelder utviklingen i Oslo/Akershus regionene er det vanskelig å kunne dokumentere hva som kommer først av en befolknings eller arbeidsplassutvikling. Dette skyldes i stor grad at disse regionene er sterkt integrert gjennom relativt korte geografiske avstander og infrastruktur-tilbudet som er i regionen.

Hedmark

I Hedmark er det en region (Hamar) som ligger i rimelig pendlingsavstand til Oslo/Akershus regionen. I tillegg er deler av Kongsvinger- regionen innenfor et naturlig pendlingsområde. På bakgrunn av de funn vi har gjort i denne utredningen mener vi at utviklingen i Hamarregionen var bosettingsbasert på midten av 1990-tallet. Mot slutten av dette 10-året ser det ut til utviklingen langs nevnte parametere følger hverandre. I Kongsvinger- regionen har det vært en negativ utvikling for både arbeidsplass- og befolkningsutvikling. Mao er det en indikasjon på at regionen er inne i en negativ spiral og at regionens nærhet til Oslo og Akershus ikke oppveier dette. I denne sammenheng bør det nevnes at det er rimelig å anta at det er store forskjeller mellom kommunene i regionen. Det er rimelig å anta at for eksempel Kongsvinger og Sør- Odal har hatt en positiv effekt av hovedflyplass på Gardermoen, både når det gjelder tilflytting og hindret utflytting. Et interessant spørsmål i denne sammenheng er hvordan utviklingen ville vært for denne regionen uten nærheten til Oslo- og Akershus regionen.

I Elverumsregionen er det på bakgrunn av den tilnærmingen som er brukt her vanskelig å vurdere om det er bosettingsbasert næringsutvikling eller næringsbasert bosettingsutvikling. Dette skyldes at utviklingen for regionen mht. befolknings- og arbeidsplassutvikling er relativt stabil i hele perioden. I den andre Østerdalsregionen, Tynset, har det vært en svak nedgang langs begge de sammenliknende dimensjonene, men utviklingen i arbeidsplasser har vært mindre negativ. Hva som forsterker hva i utviklingen i denne regionen er umulig å si med den tilnærmingen som er valgt her. Utfordringen for denne regionen er at muligheten for bosettingsbasert næringsutvikling er liten fordi avstanden til andre vekstregioner er for stor. Derfor må regionen i større grad satse på å utvikle eller opprettholde arbeidsplasser i regionen for å sikre befolkningsnivået. Tilpasningen i arbeidsmarkedet her er langt på vei enten jobb i regionen, flytting eller arbeidsledighet.

Oppland

Tallmaterialet som er lagt til grunn i denne utredningen viser at utviklingen i Lillehammer-regionen i stor grad skyldes en positiv arbeidsplassutvikling. I Gjøvik-regionen har det vært et annet utviklingsmønster. Regionen har hatt en stabil befolkningsutvikling i den undersøkte perioden. Dette kan ha vært en viktig forutsetning for det vendepunktet regionen har hatt fra 1994 mht arbeidsplassutvikling. Fra midten av 1990-tallet og fram til utgangen av 2000 hadde regionen en vekst i antall arbeidsplasser.

Når det gjelder de tre distriktsregionene i Oppland (Gudbrandsdalsregionene og Valdres) er de i samme situasjon som Tynset regionen mht. mulighetene for regional integrasjon eller geografi. Tallmaterialet viser at utviklingen til en viss grad er arbeidsplassdrevet i den forstand at en stabil arbeidsplassutvikling, mens befolkningen har hatt en nedgang. Begrepene "til en viss grad" brukes fordi det er rimelig å anta at befolkningsutviklingen ville vært enda mer negativ uten den stabile arbeidsplassutviklingen.

Hadelandsregionen er avstandmessig integrert i stor- Oslo. Regionen har hatt en positiv befolknings- og arbeidsplassutvikling i hele perioden. Denne regionen blir i mange sammenhenger brukt som eksempel på bosettingsbasert næringsutvikling. Funnene her viser at arbeidsplassveksten var like sterk som befolkningsveksten på begynnelsen av 1990-tallet, men fra 1995 og framover har den vært klart høyere. M.a.o. kan det være spørsmål om ikke den arbeidsplassbaserte befolkningsutviklingen har vært undervurdert i denne regionen.

Etter vår vurdering er det problematisk å trekke noen helt klare konklusjoner når det gjelder hvorvidt drivkreftene for regional utvikling skyldes bosettingsbasert næringsutvikling eller arbeidsplassbasert befolkningsutvikling på bakgrunn av den tilnærmingen vi har valgt her. Til tross for noen klare metodiske svakheter mener vi å ha dekning for følgende:

- I distriktsregionene er man avhengig av en stabil eller positiv utvikling i arbeidsplasser for å opprettholde eller øke befolkningsnivået. Det er mindre mulighet for å få til bosettingsbasert næringsutvikling fordi pendlingsmulighetene er små pga avstand
- Regionene i Oslo/Akershus er integrert i et arbeidsmarked og opplever befolknings- og arbeidsplassvekst.
- Moss- og Fredrikstad/Sarpsborg-regionene fungerer som "noder". Nærheten til Oslo og nærheten mellom disse regionene gjør at man får en positiv befolknings og arbeidsplassutvikling som styrker utviklingen i Østfold. Positiv arbeidsplassutvikling i Moss styrker Fredrikstad/Sarpsborg som bo-region.
- Utviklingen i Hamarregionen var i stor grad en bosettingsbasert arbeidsplassutvikling grunnet nærheten til Oslo og andre regioner (Elverum, Lillehammer og Gjøvik) på midten av 1990-tallet. Mot slutten av 90-tallet er det

mer usikkert hva som er driveren fordi man i større grad har en parallell utvikling mht arbeidsplasser og befolkning.

- Utviklingen i Lillehammer-regionen er basert på arbeidsplassbasert befolkningsutvikling. Veksten i denne regionen har også vært viktig for de omkringliggende regionene fordi dette har gitt mulighet for regionforstørring eller større regional integrasjon.

Funnene som presentert her er basert på en relativ enkel metodisk tilnærming. For å få en sikrere kunnskap om hva som skaper utvikling er det nødvendig og gjennomføre analyser hvor man også tar med flere variable enn befolknings- og arbeidsplassutvikling.

5 Sammenhengen mellom pendling og flytting: i hvor stor grad skjer det tilflytting med basis i pendling

Når det gjelder spørsmålet om hvor stor del av innflytterne som pendler burde man ideelt sett ha opplysninger på individnivå slik at man kunne ha fulgt den enkeltes flyttehistorikk og tilpasning til arbeidsmarkedet. Analyser av denne typen er gjennomført i Køhn, Engesæter og Grimsrud (2003)³. Rapporten omhandler pendling, flytting og bolyst i Hedmark. Analysen er basert på SSBs flyttehistoriemateriale, hvor alle flyttemeldinger over lande- og kommunegrenser over en 35-årsperiode er kjedet sammen til individuelle flyttekarrierer. Analysen omhandler de som ble født 1965-69. Denne kohorten er fulgt gjennom perioden fra de var 15 år til de i 1999 var 30-34 år. Viktige konklusjoner er: ”at i alle regioner pendler flytterne mest, spesielt gjelder dette menn. Den høye innflyttingen til Hamar kan ses i lys av at dette senteret har flest pendlingsalternativer. På Hamar er det liten forskjell i pendling mellom bofaste og nyinnflyttere. Tilbakeflytterne er generelt den gruppen som har høyest tendens til å pendle, spesielt i sentrene. I omlandet til Hamar- og Kongsvinger-regionen, er det imidlertid nyinnflytterne som i størst grad pendler. I omlandet til Elverum pendler nyinnflytterne lite, og som eneste unntak fra hovedregelen pendler nyinnflyttede menn mindre enn de bofaste. Tilbakeflyttere og nyinnflyttere som har vært innom Oslo pendler i de fleste regioner mer enn de øvrige.”

Andre interessante konklusjoner fra ovennevnte rapport er at flyttemønsteret til de som vokser opp i Hedmark i svært liten grad virker sentraliserende. Det er innflyttere utenfra fylket som står for sentraliseringen gjennom at de i mye større grad bosetter seg i regionsentrene enn i omlandet. De foreløpige analysene som lå til grunn for rapporten indikerte at muligheten til å pendle nok har bremset den interne flyttingen fra omland til senter, og bidratt positivt til innflytting i omlandene, men samtidig har pendlingsmulighetene fra sentrene *kanskje* økt innflyttingen til disse i enda større grad. Totalt sett *kan* den økte pendlingen altså ha ført til økt sentralisering internt i fylket, men også til økt bosetting (Køhn, Engesæter og Grimsrud (2003), s 85)

På bakgrunn av at vi ikke har hatt tilgang til denne type data i dette prosjektet må vi bruke en annen tilnærming for å estimere eller anslå hvor stor andel av innflytterne som pendler ut og hvordan dette har utviklet seg over tid. I forbindelse med disse estimatene må vi legge inn enkelte forutsetninger. Bl.a. vil det være vanskelig å fremskaffe eksakte tall på hvor stor antall av innflytterne som ikke vil være en del av det ordinære arbeidsmarkedet (uføretrygdede, arbeidsledige, osv).

³ Bygger på en analyse gjennomført i forbindelse med Regionalforskningsprogrammet

Utgangspunktet for å anslå hvor stor andel av innflyttere som pendler til en annen region er å se på befolkningens tilpasning til arbeidsmarkedet i en region. I denne sammenheng er det tre faktorer som er sentrale; personer som ikke deltar i det ordinære arbeidsmarkedet (trygdede, personer på tiltak eller sosial stønad), arbeidsledige og yrkesaktive (personer som er i jobb). Summen av de to siste (arbeidsledige og yrkesaktive) er det som kan kalles arbeidsstyrken. Hvis en ser på hvor stor andel arbeidsstyrken utgjør av befolkningen får man yrkesfrekvensen i en region. Ved å forutsette at innflyttere til en region har samme yrkesfrekvens, og at det er like stor andel av innflytterne som blir utpendlere som befolkningen for øvrig, får vi et estimat på hvor mange av innflytterne som pendler ut av regionen. Innflyttere i denne sammenheng er personer i alderen 15- 74 år. Resultatene er presentert i tabell 5.1.

Tabell 5.1. Estimat på antall og andel av innflytterne som pendler ut av regionen i 1997, 2001 og 2003

	Antall yrkesaktive innflyttere som pendler			Andel yrkesaktive innflyttere som pendler		
	1997	2001	2003	1997	2001	2003
0191 Halden	73	102	110	17 %	21 %	21 %
0192 Moss	263	344	343	28 %	33 %	32 %
0193 Fredrikstad/Sarpsborg	230	297	336	15 %	17 %	16 %
0194 Askim/Mysen	297	386	398	38 %	41 %	37 %
0291 Follo	1488	1636	1501	54 %	54 %	51 %
0292 Bærum/Asker	2207	2244	2190	45 %	47 %	45 %
0293 Lillestrøm	2034	2440	2366	52 %	52 %	49 %
0294 Ullensaker/Eidsvoll	518	740	761	44 %	40 %	40 %
0391 Oslo	2143	2637	2742	14 %	15 %	15 %
0491 Kongsvinger	128	184	168	22 %	25 %	23 %
0492 Hamar	165	220	243	16 %	19 %	18 %
0493 Elverum	116	143	158	18 %	20 %	19 %
0494 Tynset	29	35	49	15 %	18 %	16 %
0591 Lillehammer	99	122	142	16 %	18 %	17 %
0592 Gjøvik	87	131	142	12 %	15 %	15 %
0593 Midt-Gudbrandsdalen	32	38	46	22 %	24 %	20 %
0594 Nord-Gudbrandsdalen	22	25	36	13 %	14 %	13 %
0595 Hadeland	174	230	217	41 %	44 %	39 %
0596 Valdres	33	44	41	13 %	15 %	12 %

Kilde:PANDA og bearbeidet av Østlandsforskning

Tendensen i dette tallmaterialet er for det første at antall innflyttere som pendler er økende i alle regioner fra 1997 til 2001, men relativt stabil de to siste årene. I tillegg illustrerer den også at pendlingsbasert innflytting i størst grad skjer i den integrerte Oslo/Akershusregionen. I distriktsregionene finner vi støtte til antakelsen om at det er vanskeligere å få til en bosettingsbasert utvikling.

I de estimatene som ligger til grunn her er det flere usikkerhetsmomenter. For det første er tallmaterialet basert på flytting for aldersgruppa 15- 74 år (internasjonal standard). Dette kan være en svakhet fordi de fleste avslutter sin flyttekarriere før de er 40 år, jfr Køhn, Engesæter og Grimsrud (2003) og konklusjon i kapitlet om flytting og alder i denne rapporten. Underlagsmaterialet viser også at yrkesfrekvensen (andel av befolkningen som er i jobb eller registrert arbeidsledige) varierer sterkt mellom regionene. Estimatenes bygger på at innflytterne har samme yrkesfrekvens, noe som det antakeligvis kan stilles spørsmålstegn ved om er riktig. Et annet usikkerhetsmoment er at innflyttere antakeligvis har noe større pendlingsfrekvens enn befolkningen i regionen for øvrig. Siste modifierende element er at vi her har ”etablert” en kopling mellom aggregerte tall for flytting og pendling. Det er mao.ikke basert på faktiske sammenhenger mellom innflyttere og pendling. For å få etablert det må det gjøres samme type analyser som ligger til grunn i Køhn, Engesæter og Grimsrud (2003).

Etter vår vurdering medfører dette i sum at anslaget på innflyttere som pendler er underestimert. Til tross for denne usikkerheten mener vi at tallene er metodisk holdbare mht. å dokumentere forskjeller i regionenes potensiale til utvikling gjennom innflytting.

Et sentralt poeng når man diskuterer regional integrasjon som virkemiddel for utvikling er at forbedring i kommunikasjonsstrukturen resulterer i kortere reisetid og dermed et større potensielt arbeidsmarked. Underlagsmaterialet som er produsert i forbindelse med denne rapporten viser som tidligere nevnt at antall som pendler ut av regionene er økende. Spørsmålet er om man på bakgrunn av pendlingsmatrisene kan si noe om hvorvidt pendlingsområdet har økt?

Hvis en sammenlikner 1997, 2001 og 2003 og ser på hvor stor andel av yrkesaktiv befolkning som pendler til andre regioner (eget fylke, nabofylke(r) og Oslo- Akershus) er det generelle bildet at antallet som pendler øker, men pendlingsmønsteret består. Den andelsmessige utpendlingen til andre områder som ligger lenger unna er minimal. Tallmaterialet viser at andelen som pendler til Oslo er stabil eller noe redusert fra 2001 til 2003. I den grad man kan snakke om vridning i pendlingsmønsteret skjer veksten i disse årene mer i forhold til andre regioner i samme fylket. Det kan tenkes at vi i større grad kunne ha ettersport utvidelse i pendlingsområder hvis vi hadde sett på pendlingsstrømmene på kommunenivå i de forskjellige regionene.

Kort oppsummert viser de dataene vi har brukt her at pendlingsbasert flytting i størst grad er et fenomen i regioner som er en del av en større arbeidsmarkedsregion. For den undersøkte perioden, 1997 til 2001 finner vi ingen klare tegn på at pendlingsavstanden på regionalt nivå har økt.

6 Pendlerens næringstilhørighet og betydning for regionalt næringsliv

Ved siden av å vite antall pendlere og pendlingsstrømmer vil det være interessant å ha kunnskap om ”hvem pendlerne er”. I hvilken grad stemmer det ”tradisjonelle” bildet av pendlere fra Innlandet som ansatte i bygg og anlegg og dårlig betalt arbeid innen serviceyrker? Tilgjengelig statistikk gjør det mulig å identifisere pendlerne mht.

næringstilknytning. Denne delen av analysen kan pga. datagrunnlaget ikke vise pendlingsmønsteret, f.eks hvor mange pendlere med industritilhørighet som pendler fra Kongsvinger-regionen til Oslo. Analysen viser derimot antall utpendlere fra Kongsvinger med industritilhørighet som pendler ut, men ikke hvor. Tilsvarende vil antall innpendlere til en region vises, men ikke hvorfra.

Et skift mot en økende andel pendlere som f.eks jobber innenfor mindre stedbundne, mer kompetanse- og arbeidsintensive næringer på bekostning av mer tradisjonelle arbeidsplasser, vil kunne påvirke/endre etterspørselen etter transporttjenester. I tillegg kan det tenkes at utviklingen innen informasjonsteknologi kan medføre endrede terskler for akseptabel pendlingsradius og medføre økt pendling og flytting.

Vi vil med utgangspunkt i tall for fylkene i Region Øst for 2001 og 2003 gi et bilde av hvilke næringer pendlerne tilhører. Tabell 6.1 viser antall personer som pendler ut av fylket for de to årene, og hvordan dette fordeler seg på forskjellige næringer. I fire av fem fylker har antall utpendlere blitt redusert fra 2001 til 2003. Unntaket i denne sammenheng er Oslo hvor det har vært en økning. Utviklingen i hovedstaden skyldes antakeligvis utflytting av bedrifter i perioden, f.eks etablering av regionale helseforetak og utflytting av andre statlige virksomheter. I tillegg er det rimelig å anta at en har hatt en enda nærere integrering av arbeidsmarkedet mellom Oslo/Akershus.

Tabell 6.1. *Andelsmessig fordeling av sysselsatte som pendler ut av fylket fordelt etter næring og totalt antall utpendlere. (Fargede celler viser høyeste andel for et fylke og år)*

		Jordbruk, skogbruk og fiske	Utvinnning av råolje og naturgass	Industri og bergverksdrift	Kraft- og vannforsyning	Bygge- og anleggsvirksomhet	Varehandel, hotell- og restaurantvirksomhet	Transport og kommunikasjon	Finans, forretningsm. tj. yting	Offentlig forvaltning og annen tjenesteyting	Antall som pendler ut av fylket
01 Østfold	2001	0,5	1,4	10,0	0,3	7,7	24,1	10,2	21,7	23,5	19560
	2003	0,8	1,3	9,9	0,4	8,3	25,2	9,2	18,8	25,7	19362
02 Akershus	2001	0,3	0,4	9,8	0,6	5,9	20,4	10,5	26,1	25,9	107551
	2003	0,3	0,4	9,2	0,6	6,1	20,8	9,1	24,8	28,4	104414
03 Oslo	2001	0,6	1,3	11,4	0,6	3,7	22,4	14,3	23,3	21,8	37152
	2003	0,7	1,4	10,3	0,2	3,3	21,9	15,4	22,4	23,9	39720
04 Hedmark	2001	1,3	0,6	12,2	0,4	9,8	21,7	12,8	17,1	23,7	14050
	2003	1,5	0,6	12,4	0,3	10,4	21,0	11,3	15,3	26,6	13544
05 Oppland	2001	1,1	0,6	11,9	0,5	11,0	21,3	11,1	18,8	23,3	14057
	2003	1,1	0,7	11,9	0,2	11,5	22,5	9,9	16,1	25,9	13369

Kilde: SSB Statistikkbanken og bearbeidet av Østlandsforskning

Tabellen viser at i 2003 var ca en av fire som pendlet ut av fylket sysselsatt innenfor kategorien offentlig forvaltning og annen tjenesteyting. Hvis vi også tar med finans og forretningsmessig tjenesteyting utgjør disse to næringene 40 til 50 prosent av pendlerne. Bygge- og anleggsvirksomhet er en næring som mange forbinder med pendling. Tallmaterialet viser at rundt en av ti utpendlere tilhører denne næringen i fire av fem fylker (Oslo er unntaket). Hvis en ser på utviklingen fra 2001 til 2003 mht de forskjellige næringenes relative andeler har offentlig forvaltning og annen tjenesteyting styrket sin andel i alle fylker. I Østfold hadde varehandel med mer den største andelen utpendlere i 2001 og Oslo og Akershus hadde størst andel innen finans og forretningsmessig tjenesteyting. I løpet av to år har dette blitt dreid mot offentlig forvaltning.

Hva så med innpendlere til de forskjellige fylkene? Mønsteret her vil naturlig nok avspeile hva vi fant med hensyn til utpendlere. Antall personer som pendler til Oslo er redusert nesten 12000 personer fra 2001 til 2003. Pendling til Akershus, Hedmark og Oppland har økt. Dette samsvarer med det bildet vi så med vekst i utpendling fra Oslo.

Tabell 6.2. Andelsmessig fordeling av sysselsatte som pendler inn i fylket fordelt etter næring og totalt antall innpendlere. (Fargede celler viser høyeste andel for et fylke og år)

		Jordbruk, skogbruk og fiske	Utvinnning av råolje og naturgass	Industri og bergverksdrift	Kraft- og vannforsyning	Bygge- og anleggsvirksomhet	Varehandel, hotell- og restaurantvirksomhet	Transport og kommunikasjon	Finans, forretningsm. tj. yting	Offentlig forvaltning og annen tjenesteyting	Antall som pendler ut av fylket
01 Østfold	2001	1,8	0,0	18,6	0,3	16,0	22,0	6,8	11,0	22,7	5396
	2003	1,7	0,0	17,2	0,4	13,2	23,4	5,7	10,7	26,6	5500
02 Akershus	2001	0,5	0,5	10,3	0,6	5,2	26,1	15,2	20,9	20,3	62204
	2003	0,8	0,7	10,7	0,1	4,4	25,8	15,9	20,0	21,4	64054
03 Oslo	2001	0,1	0,1	7,9	0,5	6,6	20,0	10,9	27,2	26,4	171481
	2003	0,2	0,1	7,9	0,6	6,8	21,0	8,7	24,5	30,0	159288
04 Hedmark	2001	6,4	0,0	19,1	0,1	10,3	17,8	6,1	15,9	23,5	4790
	2003	6,0	0,0	15,9	0,3	8,7	20,7	6,3	14,1	27,3	4910
05 Oppland	2001	3,3	0,0	14,8	0,6	9,4	22,8	9,7	9,9	28,7	4972
	2003	3,2	0,0	12,7	0,6	7,8	20,6	10,9	11,4	31,7	5651

Kilde: SSB Statistikkbanken og bearbeidet av Østlandsforskning

Hvis en ser på den næringsfordelte innpendling til de forskjellige fylkene skiller Akershus seg ut ved at man har størst innpendling innen varehandel, hotell- og restaurantvirksomhet. I de øvrige fylkene er det offentlig forvaltning og annen tjenesteyting som har den største andelen. For eksempel er det denne næringen som forklarer mye veksten i innpendlingen til Hedmark og Oppland.

Undersøkelsenheten i denne utredningen har gjennomgående vært økonomiske regioner. Fordi det i SSBs statistikkbank kun er mulig å få denne typen data på kommune- eller fylkesnivå har vi måttet bryte med denne inndelingen. En tilnærming for å kunne si noe mer om situasjonen på et lavere nivå enn fylket er å summere pendlingstallene for alle kommuner i et fylke og trekke fra inn- og utpendling fra fylkesnivået. Differansen mellom disse tallene vil være pendlingen som skjer mellom kommuner i et fylke.

Vi har tidligere hevdet at pendlingen har økt gjennom hele 1990-tallet og fram til 2003 og tendensen var at pendlingen i større grad dreide seg mot naboregioner. Tall på fylkesnivå viste at utpendlingen sank fra 2001 til 2003 med unntak av Oslo. Hvis dette er riktig bør pendlingen mellom kommuner innen fylket ha økt fra 2001 til 2003. Et annet sentralt spørsmål er om vi ser en annen relativ fordeling mht. næringer når vi fokuserer på pendlingen mellom kommuner i et fylke. Sagt på en annen måte er det spørsmål om det eksporteres/importeres en annen type arbeidskraft ”internt” mellom kommuner enn hva som pendler over fylkesgrenser.

Tabell 6.3 viser antall personer som pendler ut av bostedskommune og til en annen kommune i fylket i 2001 og 2003 og de relative andelene i forhold til næring.

Tabell 6.3. Antall som pendler ut av kommunen og til en annen kommune i fylket i 2001 og 2003 og fordelt etter næring

		Jordbruk, skogbruk og fiske	Utvinnning av råolje og naturgass	Industri og bergverksdrift	Kraft- og vannforsyning	Bygge- og anleggsvirksomhet	Varehandel, hotell- og restaurantvirksomhet	Transport og kommunikasjon	Finans, forretningsm. tj. yting	Offentlig forvaltning og annen tjenesteyting	Antall som pendler ut av kommunen og til annen kommune i fylket
01 Østfold	2001	1,4	0,0	21,4	0,8	9,9	19,0	5,9	9,5	32,1	25604
	2003	1,2	0,0	19,7	0,7	9,2	19,1	5,7	10,1	34,1	25735
02 Akershus	2001	0,7	0,3	10,2	0,9	5,8	28,3	11,6	15,2	26,8	48986
	2003	0,8	0,3	9,5	0,2	5,5	27,9	12,5	14,7	28,4	50061
03 Oslo	2001	0,6	1,3	11,4	0,8	3,7	22,4	14,3	23,3	21,8	37152
	2003	0,7	1,4	10,3	0,2	3,3	21,9	15,4	22,4	23,9	39720
04 Hedmark	2001	2,9	0,0	15,2	1,0	9,0	16,7	7,0	10,8	37,1	18881
	2003	2,9	0,0	14,0	1,1	7,6	17,0	6,7	11,0	39,6	19257
05 Oppland	2001	1,6	0,0	18,9	1,3	10,9	18,6	6,9	8,1	33,5	17205
	2003	1,9	0,0	16,9	1,5	9,4	18,1	7,0	8,9	36,1	17826

Kilde:SSB statistikkbanken og bearbeidet av Østlandsforskning

Hvis en ser på pendlernes næringstilhørighet er det også på ”kommunalt nivå” (pendling mellom kommuner fratrukket pendling ut av fylket) størst andel innenfor offentlig forvaltning. Sammenlikner man næringstilhørigheten for pendlere som krysser fylkesgrensen og pendlere som bare krysser kommunegrenser innen fylket er det tre vesentlige forhold som avdekkes. Andelen pendlere innen offentlig forvaltning er høyere mht til ”internpendlere”. Det andre forholdet er at det er en større andel pendlere innen industrien. Det tredje forholdet er at det er en lavere andel pendlere innen finans og forretningsmessig tjenesteyting som pendler mellom kommuner i fylket enn blant de som pendler over fylkesgrena.

Disse funnene kan tolkes som støtte til antagelsen om at det er forskjeller mellom pendlerne, avhengig av næringstilhørighet, når det gjelder akseptabel pendlingsavstand. Det er også rimelig å anta at noen av forskjellene skyldes kjønnsdimensjonen. Forskning viser bl.a. at kvinner har en lavere pendlingsfrekvens (Køhn, Engesæter og Grimsrud (2003). For de mer kunnskapsintensive næringene, og som kanskje har større fleksibilitet

i arbeidssituasjonen, er det lettere å akseptere, eller tilpasse seg, en lengre pendlingsavstand. Gitt at man får en forventet vekst innenfor disse næringene vil sannsynligvis pendlingen over fylkesgrenser fortsette i årene framover. Hvis en ser på endringen fra 2001 til 2003 er det en svak nedgang for andelen pendlere innen finansiell og forretningsmessig tjenesteyting som krysser fylkesgrensene, mens det er en svak økning hvis man ser på pendlere innen fylket. En mulig årsak til dette kan være at personer innen denne bransjen over tid etablerer virksomhet i egen bo-region (dvs innen fylkets grenser) eller at bransjen i økende grad etablerer seg der arbeidskraften faktisk bor.

Innpendling til en region vil være avhengig av næringsstrukturen i regionen. Derfor vil antallet innpendlere være forskjellig fra antall som pendler ut fordi i denne sammenheng vil antall og dermed fordeling i forhold til næring være påvirket av personer som kommer utenfra fylket. Hovedmønsteret for pendlernes næringstilhørighet er omtrent det samme. Tabell 6.4 viser antall som pendler inn til kommuner fra andre kommuner i fylket i 2001 og 2003 fordelt etter næring.

Tabell 6.4. Antall som pendler inn til kommuner fra en andre kommune i fylket i 2001 og 2003 og fordelt etter næring

		Jordbruk, skogbruk og fiske	Utvinning av råolje og naturgass	Industri og bergverksdrift	Kraft- og vannforsyning	Bygge- og anleggsvirksomhet	Varehandel, hotell- og restaurantvirksomhet	Transport og kommunikasjon	Finans, forretningsm. tj. yting	Offentlig forvaltning og annen tjenesteyting	Antall som pendler inn til kommunen fra annen kommune i fylket
01 Østfold	2001	1,4	0,0	20,9	0,9	10,0	18,8	6,3	10,5	31,2	27730
	2003	1,3	0,0	19,2	0,8	9,2	18,9	5,9	10,9	33,5	27962
02 Akershus	2001	0,7	0,3	10,2	0,9	5,8	28,1	11,6	15,0	27,2	49449
	2003	0,8	0,3	9,5	0,2	5,5	27,7	12,4	14,6	28,8	50503
03 Oslo	2001	0,1	0,1	7,9	0,5	6,6	20,0	10,9	27,2	26,4	171481
	2003	0,2	0,1	7,9	0,6	6,8	21,0	8,7	24,5	30,0	159288
04 Hedmark	2001	2,9	0,0	15,2	1,0	9,0	16,7	7,0	10,8	37,1	18881
	2003	2,9	0,0	14,0	1,1	7,6	17,0	6,7	11,0	39,6	19257
05 Oppland	2001	1,6	0,0	19,0	1,3	10,9	18,5	7,0	8,1	33,4	17139
	2003	1,8	0,0	16,9	1,5	9,4	18,1	7,0	8,9	36,1	17744

Kilde:SSB statistikkbanken og bearbeidet av Østlandsforskning

Innpendling til en region vil være avhengig av næringsstrukturen i regionen. Antallet innpendlere fra andre kommuner i fylket vil ikke være det samme som antallet som pendler ut fra andre kommuner i fylket pga pendling over fylkesgrenser.

7 Sammenhenger mellom samferdselsutbygging og regional utvikling

7.1 Næringsmessige effekter av infrastrukturtiltak

Transportinfrastruktur er i hovedsak et gode som bokstavelig talt benyttes ”underveis” i en eller annen produksjonsprosess, det være seg arbeidskraft, varer, tjenester i næringsøyemed, eller produksjon av opplevelser og trivsel for befolkningen (Bråthen 2003). Nyttan av transporttiltak vil være knyttet til reduserte transportkostnader for all aktivitet til sammen. Slike kostnadsreduksjoner kommer til uttrykk ved spart reisetid, bedret sikkerhet, bedret visuell kvalitet knyttet til transportssystemene (landskapshensyn, turistveier), reduserte barrierer (f.eks i form av ferger), reduserte driftskostnader for transportmidlene, og reduksjon i støy og annen forurensing. Transporttiltak kan ha betydelige konsekvenser i et stort område, og kan f.eks innebære omlokalisering av bosteder og næringsvirksomhet. Det er nettovirkningene av dette, korrigert for omlokiseringskostnadene som er den realøkonomiske nytten av prosjektet.

I en vurdering av nytteeffekter for næringsliv og næringsutvikling kan en se bort fra en del av de typer transportkostnader som er påpekt ovenfor. På den annen side er det ikke enkelt å isolere hvilke typer gevinster som *ikke* er relevante for næringslivet, selv om det er noen kostnader som går mer direkte på næringslivet enn andre (reduksjon i framføringstid, sparte driftskostnader). Samtidig er vanskelig å isolere hvilke geografiske områder som påvirkes av investeringer i infrastruktur, og da særlig i større prosjekter. Et prosjekt på én vei- eller jernbanestrekning kan være positivt for en region, og samtidig negativt for andre, nærliggende regioner hvor det ikke bygges ut. Det betyr at det ikke er tilstrekkelig bare å se på den region som høster godene av tiltakene, men også de regioner som opplever ulemper.

Utbygging av transportinfrastruktur kan ha betydelig effekt for konkurranseevnen til næringslivet i ulike regioner. Men effektene er vanskelige å fastslå, og vil variere mellom ulike regioner avhengig av kjennetegn ved regionen i forhold til vekstkraft (kjennetegnet ved f.eks utdanningsnivå, næringsmiljø), nærings sammensetning, kvalitet på eksisterende infrastruktur, beliggenhet i forhold til andre regioner.

Å investere i forbedret transport er derfor ingen garanti for økonomisk vekst, og det er heller ikke mulig å ”regne seg fram” til hvordan dette vil påvirke eksisterende næringsliv eller mulighetene for næringsutvikling. Verktøyet nytte-/kostnadsanalyse anvendes etter en gitt mal, som skal inneholde de viktigste realøkonomiske effekter av transporttiltak.

Vegprosjekter kan enten fjerne flaskehalsar eller på annan måte løser opp køer, eller bidra til en mer generell forbedring av vegnettet. Effekter for næringslivet av slike prosjekter er knyttet til at⁴:

- *Transporttiden for sjåfør og transportmiddel reduseres.* For en transportbedrift/eier av kjøretøy kan dette slå direkte ut i kostnadene gjennom reduserte lønnsutbetalinger og slitasje på kjøretøy.
- *Transporttiden til og fra arbeid reduseres.* Det kan medføre at flere personer betrakter bedriften som et mulig arbeidssted, og at bedriften derfor står overfor et større tilbud og bedre tilgang på kompetent personale. Samme effekt kan framkomme dersom bedre punktlighet og frekvens oppnås.
- *Transporttiden for reiser i arbeid reduseres.* Dermed reduseres kostnadene for bedrifter forbundet med arbeidsreiser. En rapport fra Econ (1999) viser imidlertid at næringslivet er mindre opptatt av arbeidsreiser enn effektiviteten innen godstransport.
- *Transporttiden for varer som skal til og fra bedriftene reduseres.* Redusert transporttid medfører at innsatsvarer flyttes raskere mellom bedrifter og at ferdigvarer kommer raskere fram til sluttbrukerne. Lagerhold kan reduseres, og det er muligheter for å nå større markeder med ferdigvarer.
- *Punktlighet og regularitet forbedres.* Det blir færre forsinkelser og bedriftene kan med større sikkerhet planlegge kjøp av innsatsfaktorer og leveringer til markedet. Styrket regularitet minsker behovet for lagerhold. Ifølge Econs undersøkelse fra 1999 er pålitelighet blant de faktorer som tillegges størst vekt. Dette samsvarer også med funn i en undersøkelse rettet mot næringslivet i Hedmark og Oppland (Lein, Køhn og Hagen 2003).
- *Fleksibilitet og frekvens forbedres.* Redusert transporttid gjør det enklere å frakte varer (inkl arbeidskraft) nøyaktig etter behov. Kortere transporttid vil medføre at transportbedrifter kan påta seg flere oppdrag og dermed økt frekvens for kjøperne av transporttjenester.
- *Det blir mulig å benytte seg av tyngre kjøretøy.* Dette kan være aktuelt for en del bedrifter fordi det reduserer transportkostnadene.
- *Skader på varer og materiell reduseres.* Tiltak som medfører færre ulykker fører til færre skader på varer og materiell i tillegg til skade på personer eller dødsfall. Forbedring i infrastrukturen kan medføre at forsikringsbehovet reduseres, evt. at premiene blir billigere.

Alle de effekter som er påpekt bidrar til lavere kostnader for transportører og transportkjøpere⁵. Den mest åpenbare effekten av for eksempel bedre vegnett er derfor at

⁴ I hovedsak hentet fra Econ-rapport 98/2001.

⁵ Hvordan gevinsten fordeles mellom disse gruppene vil bli. være avhengig av markedsforholdene i transportbransjen. Vi skal ikke berøre dette ytterligere, men hvis konkurransen er noenlunde velfungerende vil begge grupper komme bedre ut.

bedriftene får lavere transportkostnader. Infrastruktur i transport kan ha betydelige effekter for konkurransevnen til næringslivet i ulike regioner, men effektene er usikre og varierende (Econ 2002).

Tall fra Transportbrukernes Fellesorganisasjon (TF 2003) viser at logistikkostnadene i gjennomsnitt utgjør 9 prosent av omsetningen for norske industribedrifter, hvorav transportkostnadene utgjør snaut 6 prosent og lager/adm utgjør samlet ca 3 prosent⁶. For bedriftene i utvalget som ligger i Hedmark og Oppland utgjør logistikkostnadene 12 prosent. Ca halvparten av bedriftene vurderer logistikken som av stor betydning for bedriftens lønnsomhet og konkurransevne, mens vel 60 prosent bedømmer logistikk som av stor betydning i årene framover. Disse tallene indikerer at endringer i transportkostnadene kan gi betydelige utslag i lønnsomheten.

Transportøkonomisk Institutt (Ludvigsen m.fl 2001) har i en empirisk studie tatt for seg problemer for næringslivet knyttet til transportinfrastrukturproblemer. Både for logistikk-/transportbedrifter og produsenter/handelsbedrifter oppleves kødannelse rundt store byer som det største problemet, hhv 62 prosent av transportbedriftene og 51 prosent av produsentene/handelsbedriftene opplever dette som svakheter ved transportsystemet. Nesten like mange opplever dårlig vegstandard på enkelte strekninger (hhv. 51 og 39 prosent).

TØI-rapporten tar også for seg driftsmessige, markedsmessige og bemannings-/personalmessige konsekvenser i bedriftene av problemer knyttet til infrastruktur. En konklusjon er at det er vanskelig å identifisere de infrastrukturmangler som er mest utslagsgivende for bedriftenes ressursbruk. Dermed kan man heller ikke forvente at eliminering av de mest synlige flaskehalsene umiddelbart vil forbedre næringslivets konkurransedyktighet. Dette viser at omfanget av totale samfunnsøkonomiske kostnader forårsaket av infrastrukturproblemer ikke bare inneholder de direkte og synlige utlegg som oppstår pga. stans eller forsinkelser i leveringsoperasjoner. En må også ta hensyn til den ekstra innsats som må til for at leveringstrafikken skal kunne avvikles som planlagt til tross for de eksisterende infrastrukturel svakheter. Denne delen av samfunnsøkonomiske kostnader fanges ikke opp av de tradisjonelle kostnad/nytte beregningene (Ludvigsen m.fl. 2001).

⁶ Tall fra Transportøkonomisk institutt tilsier at andelen kan være høyere. Skyberg (1999) opererer med 12 prosent i gjennomsnitt for norske industribedrifter.

7.2 Betydning av infrastruktur for regional utvikling

Et hovedspørsmål i utformingen av samferdselspolitikken er i hvilken grad investeringer i transportinfrastruktur bidrar til å fremme regionaløkonomisk utvikling. Spørsmålet er omdiskutert i litteraturen. Årsak – virkningssammenhengen er ikke entydig, og implikasjonene av ulike former for transport- og infrastrukturpolitikk mht. regional utvikling er langt fra avklart. Lokal vekst kan både bestå av overført aktivitet fra andre regioner, og nyskapt vekst som følge av bedre utnyttelse av tilgjengelige ressurser. Forbedringer i transportnettene kan gi opphav til en generell økonomisk vekstprosess, gjennom kostnadsreduksjoner, effektivisering og spesialisering, mens en annen mulighet er at slike prosjekter først og fremst gir seg utslag i rene korridoreffekter, dvs at de primært angår trafikkflyten (Ohr og Bråthen 2003).

Econ (2002) fremholder at investeringer i transport internt i eller til en region ikke er noen garanti for høyere økonomisk vekst. Effektene avhenger bl.a av

- hvor sterke kostnadsreduksjoner det eksisterende næringslivet får
- om forbedringen gjør at regionen lykkes bedre i å trekke til seg nye bedrifter og om disse kan vokse.
- om andre nødvendige vekstfaktorer er til stede i regionen, slik som velfungerende lokalt næringsmiljø, utdanningstilbud eller jobbmuligheter for personer med høyere utdanning.

Investeringer i transportinfrastruktur *kan* gi et positivt bidrag til regional utvikling, men være uten effekt hvis ikke andre nødvendige rammebetingelser er til stede. I den sammenheng pekes det på at ”urbane kvaliteter” som kulturtilbud og et tilbud av kommersielle tjenester trolig spiller en økende rolle for et steds muligheter til å trekke til seg personer med kompetanse som er viktig for lokalsamfunnets økonomiske utvikling.

Det kan argumenteres for at mulighetene for at forbedringer i transportnettene skal sette i gang en regionaløkonomisk vekstprosess er større, jo

- *svakere transportnettene er utbygd i utgangspunktet*. Spesielt gunstig for mulighetene for å generere økonomisk vekst er det dersom det finnes en sentral ”missing link” som oppheves gjennom investeringene.
- *større vekstpotensial* regionen har, f.eks i form av naturressurser, godt kvalifisert arbeidskraft eller et ekspansivt næringsliv.
- *sterkere industrielt og politisk miljø/tradisjon* regionen har. Dette kan utgjøre et viktig grunnlag for å utløse det vekstpotensiale som måtte eksistere.

Rietveld og Bruinsma (1998) har utviklet disse kriteriene basert på studier av velutviklede land med godt utbygde vegnett. Det er derfor ikke overraskende at mange studier

konkluderer med at avkastningen av investeringer i vegnettet er beskjeden vurdert utfra virkningene på produksjon og sysselsetting. Frøidh (2003) peker på tre forutsetninger som må oppfylles for at bedret infrastruktur skal kunne bidra til økonomisk utvikling i en region. For det første må økonomien fungere bra og ha et vekstpotensial, f.eks ved godt utdannet arbeidskraft og en dynamisk regional utvikling. For det annet må investeringen gjennomføres på riktig måte, og for det tredje må investeringen støttes av tiltak rettet mot regionen som går ut over selve infrastrukturtiltaket⁷. Selstad m.fl (2004) fremhever at i sentrale regioner inngår ofte infrastrukturinvesteringene i selvforsterkende vekstprosesser. Aller størst blir effekten når nye infrastrukturer fjerner flaskehalser eller ”missing links”, men det forutsetter at det er noe på begge sider av flaskehalsen som får en fordel av at det manglende leddet blir borte.

Markussen m.fl (2000) fant i en gjennomgang av litteratur som behandler distrikt-Norges nytte av bedre transportinfrastruktur, at det er vanskelig å skille regionale effekter av slike investeringer fra andre virkninger, samt at det ikke er mulig å gi generelle konklusjoner om regionale virkninger av slike tiltak. Bråten og Lyche (2002) viser til at tiltak for å bedre transporttilbudet *ikke* behøver å være entydig positivt for den økonomiske utviklingen i en region, men at situasjonen tvert om svekkes (jf også Selstad m.fl 2004). Dette henger for det første sammen med at slike tiltak som det er snakk om her er ”symmetriske” i den forstand at reduserte transportkostnader både virker på regionens egne aktører og på konkurrerende virksomheter. Dermed kan konkurransen for aktørene i regionen skjerpes. For det andre kan reduserte transportkostnader overføre markedsandeler mellom aktører innen regionen, uten at det samtidig skapes ny aktivitet.

I en rapport fra Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA) i Sverige drøftes sammenhengen mellom investeringer i transportsystemer og regionaløkonomisk vekst. Også der er konklusjonen at sammenhengen langt fra er entydig. (SIKA 2001). Ett resultat som det synes å være enighet om i alle analyser av denne problemstillingen, er at investeringer i transportsystemer er en nødvendig, men på ingen måte tilstrekkelig forutsetning for vekst i en region. I visse tilfeller har mangelfull fysisk infrastruktur blitt kompensert ved at andre forutsetninger for vekst har vært gode. Og omvendt har flere store infrastrukturinvesteringer ikke ledet til vekst fordi de andre forutsetningene har vært for dårlige.

Også i en stor utredning om regional utvikling i Sverige, SOU 2000:87, drøftes transportsystemenes betydning. Når det gjelder godstransporter "... finns det mycket som talar för att den "traditionella" fokuseringen på kostnader och tid har blivit mindre relevant. De tidsvinster som uppstår till följd av en infrastrukturinvestering för godstransporterna i dag har därför sällan högsta prioritet. Nya sätt att organisera produktionen med t.ex. ökade krav på "just in time"-leveranser, gör i stället att kvalitet

⁷ Kan f.eks dreie seg om planlegging av parkeringsarealer, offentlig infrastruktur knyttet til offentlig kommunikasjon, tilbud av næringsarealer, etc.

och tillförlighet har blitt viktigare. Eftersom gods flöden och informationsflöden blitt allt mer beroende av varandra måste även tele- och datakommunikationsinfrastrukturen hålla en hög standard för att kraven på leverans precision för fysiska transporter av gods skall kunna tilfrädsstillas. Transportinfrastrukturen bör således ses som en tillväktsfaktor som i samspel med andra faktorer inom och utanför transport- och kommunikationssystemen kan skapa tillväkst." (SOU 2000:87, s 162) Dette samsvarer godt med situasjonen slik den oppfattes av næringslivet i Innlandet, jf Lein, Køhn og Hagen 2003.

Både i den offentlige utredningen (SOU 2000:87) og i SIKAs analyse blir persontransportene tillagt større vekt enn godtransportene, når det gjelder å bidra til regional utvikling. I analysene av dette brukes begrepet "regionforstørring"⁸ eller "vidgadede arbeidsmarknader".

Regionforstørring beskrives som en prosess som består i at tidligere separate arbeidsmarkedsregioner knyttes sammen til en ny og større region gjennom økt pendling. Det beskrives som en prosess fordi det er en stadig utvidelse av pendlingsomlandene til byer og regionsentra. I Sverige er antall lokale arbeidsmarkedsregioner (LA-regioner⁹) nesten halvert på knapt tretti år (Bjelfenstam 2004). Reduksjonen i antall LA-regioner kan ses som et statistisk mål på graden av regionforstørring. I den svenske regionalpolitikken betraktes utvidelsen av arbeidsmarkedsregioner som et alternativ til ytterligere geografisk konsentrasjon av bosettingen. Blomquist og Jacobsson (2002) viser til at idéen om regionforstørring var svært sentral bak initiativet om bygging av bruforbindelse over Øresund. Betydningen av forbedret infrastruktur ble koblet til utvikling av begrepet "K-regioner", der K står for kunnskap, kommunikasjon, kultur og kreativitet (Andersson 1989). Mangelen på dynamikk og utvikling i Sør-Sverige på 1980- og starten på 1990-tallet ble i denne sammenheng koblet til mangel på "infrastruktuelle initiativ" (Blomquist og Jacobsson, s 58).

Også i deler av Hedmark, Oppland og Østfold er dette aktuelle ideer. Som det framgår i det foregående kapitlene er både Hadelandsregionen og de sørlige deler av Hedmark langt på vei integrert i Osloregionens arbeidsmarked. Med stadig raskere transporter, og folks økende krav til arbeidsinnhold og lønnsnivå kan en forvente fortsatt økende antall pendlere over regiongrenser og antakeligvis inn til Oslo- og Akershusregionen.

I Sverige har gjennomsnittlig lengde på folks arbeidsreiser, målt både i avstand og tid, økt de siste 20 årene. Pendlingsundersøkelser viser at menn pendler mer enn kvinner, dvs. det er større andel av den mannlige arbeidsstyrken som pendler enn av den kvinnelige. Personer med høy utdanning pendler over lengre avstander enn personer med lavere

⁸ Regionforstørring brukes bl.a av Engebretsen (2004).

⁹ En LA-region er en funksjonell region, "innom hvilken människor kan bo och arbeta utan att behöva göra alltför tidsödande resor mellan hem och arbete". SIKA 2001, s.31

utdanning. Særlig i årene etter 1970 har pendlingen økt sterkt blant personer med høyere utdanning. Med bakgrunn i dette har en i Sverige avgrenset "lokala arbeidsmarknader" (som tilsvarer norske arbeidsmarkedsregioner) for ulike utdanningsnivåer. Gjennom pendlingsundersøkelser fant en at Sverige i 1994 hadde 138 arbeidsmarkedsregioner for personer med grunnskole som høyeste utdanning. For personer med høyere utdanning var antall arbeidsmarkedsregioner 79-82, litt avhengig av lengden på den høyere utdanningen. (SIKA 2001, s.36) Personer med høyere utdanning er altså villig til, eller må, å pendle lengre for å få et tilfredsstillende arbeid. En årsak kan også være at mange med høyere utdanning har større fleksibilitet når det gjelder arbeidstid, og større muligheter for å jobbe hjemme 1 -2 dager i uka. Trolig har vi det samme bildet i Norge. I Oslo-nære områder som Hadelandsregionen, Hamarregionen og deler av Glåmdalsregionen vil et økende antall med høyere utdanning dagpendle til Oslo eller Gardermoen, og kombinere dette med hjemmekontor.

Større arbeidsmarkeder er som påpekt viktig for å stimulere den økonomiske aktiviteten i en region. Vi kan oppsummere konsekvensene av forbedrede pendlingsmuligheter slik (Arena för tilväxt 2003, Econ 2002):

- Folk får større valgmulighet når det gjelder bosted og arbeidssted både fordi muligheten for å bo lenger unna arbeidsplassen øker og det blir enklere å foreta jobbskifter.
- Det blir lettere å oppnå balanse mellom etterspørsel og tilbud av arbeidskraft.
- Sårbarheten blir mindre ved lokale strukturendringer.
- Tilbudet av ideer, kunnskap og erfaring mellom aktører i arbeidsmarkedet blir større.

Et større arbeidsmarked gjør en region mer attraktiv både for befolkning og næringsliv. Det blir lettere for begge ektefeller/samboere å få jobb. Markedet blir større, slik at det er lettere å få lønnsom drift for spesialiserte bedrifter, slik at det blir etterspørsel etter folk med høy utdanning og spesialkompetanse. Hvis en region lykkes i å trekke til seg befolkning og bedrifter, vil dette gi opphav i vekst i innbyggertallet, som igjen vil generere lokal etterspørsel og derigjennom ytterligere sysselsettingsvekst.

I St. meld. nr. 25 (om Regionalpolitikken, kap 5.2) fremholdes innsats for regionforstørring gjennom utvikling av infrastrukturen som en viktig strategi i forhold til å nå regionalpolitiske mål: "Det kan auke attraktiviteten til eit område for både lokalisering av verksemder og for busetjing. Samstundes må innsatsen for å fremme regionforstørring stå i forhold til nytta. Dette vil derfor i hovudsak vere aktuell politikk i regionar med større og mindre byar". Regjeringen legger vekt på at regionforstørring kan benyttes som virkemiddel til å styrke vekstkrafta også i mindre og mellomstore byområder. Det innebærer både å knytte sammen flere mindre byer («flerkjernestruktur») og å kople disse til større byområder. En satsing på flerkjernestruktur "kan gi grunnlag for ein regional balanse i utvikling innanfor eit større område, og vere positivt for både miljø,

arbeidsmarknad, utdanning, service og samfunnsøkonomi". I denne sammenheng vises det bl.a til analyser utført av Østlandssamarbeidet, der åtte fylke deltar, som viser at en positiv utvikling i flere byregioner i utkanten av pendlingsområdet til Oslo, kan avlaste, supplere og delvis konkurrere med hovedstadsområdet. Det gjelder Vestfoldbyene, byene i Grenland og Nedre Glomma-regionen og Mjøsbyene.

For å utvikle en flerkjernestruktur er det i følge St. meld nr. 25 behov for effektive transportsamband mellom tettsteder og byer med ulik størrelse. I områder der det ligger til rette for å utvikle jernbanetilbudet, bør jernbanen ta hånd om store persontrafikkstrømmer. Regjeringa vil derfor over tid øke bevilgningene til kollektivtransport over vegbudsjettet betydelig og øke tempoet i utbygginga av jernbanen nær storbyene.

7.3 Samferdselsprosjekter og regional utvikling

Infrastrukturene endrer seg sakte gjennom små, stegvise investeringer. Innlandet nøt godt av forberedelsene til vinterlekene i 1994, da strekningen Jessheim-Øyer ble bygget ut til tofelts motorvei. Men etter det har investeringene i Innlandet vært relativt små. I andre halvdel av nittitallet skjedde en større del av investeringene i samferdsel seg til Østviken og delvis Vestviken¹⁰. Ut over tiåret steg investeringene dramatisk i Østviken.

Utbyggingen av Gardermoen som hovedflyplass, med tilhørende bane brakte investeringene opp i hele 7 milliarder i Østviken i 1997. I den samme perioden pågikk også utbygging av to-spors jernbane og firefelts motorvei gjennom Østfold. I 1989 fikk Vestlandet og Nord-Norge omtrent like mye som Østviken, men ut over tiåret var det Østviken som fikk all vekst. Den store utbyggingen rundt Gardermoen ble imidlertid i stor grad oppfattet som et nasjonalt løft. Ut over nittitallet økte også innsatsen i Vestviken, som på slutten av tiåret kom opp på en tredje plass etter Vestlandet. De landsdelene som har fått minst de siste årene er Innlandet, Sørlandet og Trøndelag.

Når det gjelder mulighetene for *økt pendling* gjennom bedre transportmuligheter, refererer SOU 2000:87 til forskning som viser at det først og fremst er tiltak som reduserer reisetider i området 20-60 minutter som gir positive effekter. En reduksjon av reisetiden i intervallet 20-60 minutter gir større effekt enn en reduksjon f. eks fra 95 til 85 minutter. (Johansson 2000). Engebretsen (2002) framholder at økt tilgjengelighet har størst betydning pr innspart reiseminutt der det fra før er kortere reisetid enn 30 minutter. Dagpendlingsavstander på mer enn en time hver veg "... oppleves av det stora flertallet som avskräckande." (SOU 2000:87, s.161) En grense på 60 minutter for "akseptabel

¹⁰ Avsnittet er hentet fra Selstad m.fl (2004). Vestviken omfatter fylkene Vestfold, Buskerud og Telemark. Østviken består av Oslo, Akershus og Østfold

dagpendlingsavstand", er svakt empirisk begrunnet. En studie av regionale virkninger av høyhastighetstog kom til at reisetidsreduksjoner i området 20-40 minutter er av størst betydning for arbeidsreisende. (Blum, Haynes og Carlsson 1997). Med grunnlag i en rekke studier, både i Sverige og andre land, konkluderer SIKa med at tiltak for regionforstørring gir størst effekt når reisetider i intervallet 20-40 minutter kan reduseres, men at tiltak i intervallet 40-60 minutter eller tiltak som reduserer reisetiden ned til 60 minutter også kan gi effekter. I drøftingen av dette har SIKa ikke fulgt opp empirien som viser at "akseptabel dagpendlingsavstand" øker med økende utdannelse. Dvs. vi har ikke kunnskap om hvordan tiltak for regionforstørring virker på ulike grupper av arbeidskraft.

I en fersk analyse utført av Transportøkonomisk institutt (Engebretsen 2004) går det fram at det er et visst potensial for regionforstørring i en del regioner med mindre og mellomstore byer, i form av standardheving og ferjeavløsningsprosjekt i vegnettet¹¹.

Rapporten tar bl.a for seg effekten av Trekantsambandet mellom kommunene Stord, Bømlo og Sveio som ble åpnet i 2001, og som erstattet 4 fergestrekninger med nye bruforbindelser¹². Bo- og arbeidsmarkedsregionen Leirvik omfatter kommunene Stord, Bømlo, Fitjar og Tysnes. Regionsenteret er Leirvik på Stord. Økningen i tallet på bosatte som kommer innenfor 30, 45 og 60 minutters reisetid (med bil) har vært relativt stor. Samlet har pendlingen økt med 139 personer. Dette er lite sammenliknet med egensyssetningen på nesten 6 700 personer i Stord og 4 000 personer i Bømlo. Likevel er det en økning i pendlingen på 16 prosent etter to år. I rapporten framholdes at dette er en klar indikasjon på en begynnende integrasjon av arbeidsmarkedene rundt Bømlafjorden.

Beregningsresultater viser at utbygging av vegnettet kan gi betydelig regionforstørring¹³. Potensialet er størst for BA-regionene (bo- og arbeidsmarkedsregioner) i Møre og Romsdal¹⁴. At potensialet er størst her, er et resultat av mange fergesamband (s. 20). For BA-regionene i Innlandet og Østfold er de beregnede effektene av utbygging til motorveistandard relativt små for de fleste BA-regionene. I rapporten (s. 15) pekes det på at dette kan skyldes at vegnettet allerede har en høy standard eller at den økte rekkevidden (innenfor hhv 45 og 60 minutters reisetid) bare omfatter områder med lav befolkningstetthet. For Innlandet og Østfold er de beregnede effektene størst for regionene Moss, Askim og Kongsvinger (gjelder 60 minutters reisetid), noe som skyldes at Oslo-regionen i større grad kommer innen rekkevidde for de aktuelle reisetider. For de øvrige regioner er utslagene små, for Halden, Hamar, Elverum, Lillehammer og Gjøvik

¹¹ Rapporten går ikke inn på kostnadene ved utbygging av infrastrukturen.

¹² Også analysert i Johannesen (2001).

¹³ Det pekes på at begrepet kan gis ulike tolkninger. I rapporten er det operasjonalisert ved å ta for seg hvordan vegbygging kan bidra til å øke antall bosatte innenfor hhv 45 og 60 minutter kjøretid med bil fra hovedsenterer i Bo- og arbeidsmarkedsregioner. Vegutbygging er operasjonalisert på to måter: Oppgradering av dagens vegnett til motorveier, og fullstendig ombygging av veinettet til motorveier som følger luftlinje.

¹⁴ BA-regionene er ikke nødvendigvis sammenfallende med økonomiske regioner som er omtalt tidligere i rapporten.

ligger graden av regionforstørring under 10 pst. Det samme gjelder stort sett for regionene i Østerdalen, Gudbrandsdalen og Valdres. En viktig grunn er at Osloregionen ligger utenfor rekkevidde for disse regionene innenfor 1 times reisetid, selv etter en evt oppgradering til motorveistandard.

I Bråthen m.fl (2003), kap 4, analyseres 8 vegprosjekter med henblikk på om prosjektene kan ha generert økonomiske gevinster utover de som normalt kan forventes i form av spart tid og reisekostnader. Trafikkveksten var størst i 3 prosjekter som alle var fergeavløsningsprosjekter, som alle er forholdsvis bynære og i hovedsak er knyttet til stamveier. Det pekes på at bynærhet kan gi agglomerasjon og større arbeidsmarkeder. Spesielt antas det at effekter av større arbeidsmarkeder kan forklare deler av den store veksten i trafikkmengde. Kvinge og Eriksen (2004) peker på basis av en casestudie av 3 større vegprosjekter (Trekantsambandet i Sunnhordland, Hitra-forbindelsen i Sør-Trøndelag og Brokelandsheia i Aust-Agder) at framvekst av næringsområder nær veger synes å være et fellestrekk ved flere større vegprosjekter. Etablering av handelsområder langs en hovedveg reduserer sjansen for etablering av tilsvarende sentre i nærheten av dette stedet. Erfaringene fra Brokelandsheia de siste 15-20 år viser at veginvesteringer kan føre til forholdsvis omfattende omfordeling mellom tettsteder og kommuner. Slike omfordelingseffekter kan ifølge Kvinge og Eriksen i noen grad forutsees, og bestemmes med større sikkerhet dersom kommunenes arealpolitikk tas med i konsekvensvurderingen.

Erfaringer fra større infrastrukturprosjekter i Sverige tilsier at trafikkøkningen overgår prognosene i de tilfeller hvor det skjer store endringer i reisetilbudet (hurtitog). Dette gjelder særlig for steder hvor reisetidene med bil er for lange for noen omfattende pendling (Hansson 2003). Bl.a økte antall reisende på Svealandsbanan raskere enn planene regnet med, noe som dels skyldtes god informasjon og lave introduksjonspriser (Fröidh 2003). Modellberegninger med utgangspunkt i prosjekter som er under utbygging (Botniabanan i Norrland og motorvegutbygging mellom Uppsala og Mehedeby), tilsier på den annen side beskjeden økning i arbeidspendling. For Bortniabanans del er utpendlingens andel av de totale arbeidsreiser beregnet å øke fra 8,2 til 8,4 pst for de berørte kommuner i gjennomsnitt. For den analyserte motorvegstrekningen ligger den beregnede økningen på 1 pst eller mindre. Disse beregningene tar utgangspunkt i at bosettingsmønster og antall arbeidsplasser ikke øker som følge av infrastrukturinvesteringene. Modellberegningene viser imidlertid at de lokaliseringseffekter i form av flere innbyggere, og økning i antall arbeidsplasser, som oppnås gjennom infrastrukturinvesteringene, gjennomgående er små.

På Nord-Vestlandet har det vært sterkt fokus på bygging av veger, bruer og tunneler for å styrke ulike geografiske områder, uten utbedring av kommunikasjonene er det all grunn til å tro at denne delen av Norge hadde sakkert akterut i næringsutvikling og bosetting (Bråthen og Båtevik 2004). Det stilles på den annen side spørsmål ved om vegutbygging utløser lange arbeidsreiser, slik at arbeidsmarkedene integreres. Lange arbeidsreiser er

primært et storbyfenomen, mens områder som er preget av små og mellomstore innpendlingssentra velger mange tilpasninger som innebærer korte arbeidsreiser. Det er langt færre i disse områdene (på Nord-Vestlandet) som utnyttet mulighetene som lå i tilgangen til flere arbeidsmarkeder gjennom lange arbeidsreiser (Båtevik, Olsen og Vartdal 2003).

8 Implikasjoner for tilrettelegging og næringsutvikling

Analysene i kapitelene foran viser at befolkningen vokser i hovedstadsområdet og de nærmeste regionene, grunnet en kombinasjon av positiv flyttegevinst og en befolkningsstruktur som sikrer fødselsoverskudd. Distriktsregionene på sin side har i hovedsak et negativt resultat på begge disse indikatorene.

Oslo ble gjennom 1990 tallet et stadig viktigere arbeidsmarked for bosatte i regioner i Indre Østland. Ved inngangen til dette ti-året fortsetter tendensen med økt pendling, men pendlingen skjer i større grad mot naboregioner. Dette kan ha sammenheng med at Oslo har hatt en svakere arbeidsplassutvikling enn mange andre regioner i den kartlagte delen av Østlandsområdet. Hvorvidt dette er de første indikasjonene på en mer polysentrisk bystruktur er usikkert. Det kan tenkes at det skyldes faktisk arbeidsplassutvikling og er en midlertidig tilpasning. På den annen side kan det kanskje også tenkes at man ser en gryende tendens til at arbeidsplassveksten, eller næringsutviklingen, kommer i "sentrale" strøk utenfor hovedstadsområdet.

Pendlingsbasert flytting er først og fremst et fenomen i regioner som er en del av en større arbeidsmarkedsregion. Særlig Østfoldbyene, den sørlige del av Mjøsdistriktet og deler av Kongsvingerregionen ser ut til integreres mer i Oslo-regionens arbeidsmarked. I distriktsregionene er man i langt større grad avhengig av en stabil eller positiv utvikling i arbeidsplasser for å opprettholde eller øke befolkningsnivået.

Analysene viser at det er forskjeller mellom pendlerne, avhengig av næringstilhørighet, når det gjelder akseptabel pendlingsavstand. For en av del av de ansatte i kunnskapsintensive næringer, som ofte har en viss grad av fleksibilitet i arbeidssituasjonen, ser det ut å være mulig å tilpasse seg en viss pendlingsavstand.

I oppfølgingen av dette prosjektarbeidet kan det reises ulike problemstillinger knyttet til samferdsel og regional utvikling. Slike er i noen grad allerede er berørt og, men vil kreve videre analyser.

Problemstillingene som skisseres nedenfor vil måtte kreve annen tilnærming og metodikk enn den foreliggende rapport. En vil måtte basere seg på intervjuer, gjennomgang av planer, samt analysere trender og utviklingstrekk i samfunnet med sosiologisk utgangspunkt.

Regionforstørring og regionale implikasjoner

Som nevnt omfattes deler av Indre Østland regionforstørring med utgangspunkt i Stor-Oslo. I neste omgang reiser dette problemstillinger mht. virkninger, hvilken geografi dette omfatter, og hvilke handlingsrom som finnes lokalt og regionalt.

- I hvor stor grad bidrar økt pendling til regional inntektsskaping, ringvirkninger og etablering av nye arbeidsplasser. Kan dette helt eller delvis motivere eller begrunne samferdselsutbygginger?
- En av effektene av regionforstørring kan, jf kap 7, være at det blir enklere å få tilgang til kvalifisert arbeidskraft. I hvilken grad er dette, evt. kan forventes å bli, en effekt? Flytter bedriftene ”etter arbeidskraften”, hvilken rolle kan pendlerne spille som etablerere og nyskapere på sine bosteder?
- I hvilken grad kan nye arbeidsformer, telependling, etc i framtida kunne bety befolkningsvekst i områder som så langt ikke har vært omfattet av regionforstørring av Oslo-området?
- Hvor langt, og evt. på hvilken måte, kan kommuner og andre myndigheter påvirke attraktiviteten av lokalsamfunnene med sikte på å gjøre dem mer forlokkende som bosteder i den sammenheng vi snakker om her?

Polysentrisitet som alternativ til Oslo-dominert utvikling

I ulike sammenhenger etterlyses utvikling mot en polysentrisk bystruktur, dvs. en ”byklyngestruktur” som kan avlaste Oslo-området og medføre mindre belastninger på infrastrukturen som knytter de omkringliggende områder mot dette området. Et viktig spørsmål er om det vil kunne skape noen ”motvekt” mot den Oslo-dominerte utviklingen, evt. under hvilke betingelser. Dette kan koples mot et av målene i den nye Regionalmeldinga; nemlig å styrke grunnlaget for vekstkraftige regioner. Her vektlegges bl.a utbygging av infrastruktur: ”Regjeringa vil utnytte potensialet for utviding av arbeidsmarknader gjennom utbygging av infrastruktur, særleg i mellomstore og mindre byområde” (St. meld 25).

Aktuelle problemstillinger kan være:

- Gjennomføre prognoser/beregninger mht. tilpasningen i de regionale arbeidsmarkedene, f.eks ved hjelp av data fra PANDA.
- ”Dekomponere” et utvalg av de økonomiske regionene. Vurdere hvorvidt sterke regionsentre f.eks kan bidra til ”regionforstørring” i et regionalt perspektiv.
- Hvordan prioriteres ”internforbindelsene” i de aktuelle byklyngene av lokale og regionale myndigheter, i forhold til forbindelsene mot Oslo-området.
- Trafikkutvikling, og sannsynlig trafikkutvikling i byklyngene. Jf betydningen av restrukturering i offentlig sektor for trafikkvekst, f.eks arbeidsdelingen i Sykehuset Innlandet som gir opphav til flere og lengre reiser for ansatte og publikum.

- På hvilken måte bedre infrastruktur i byklyngen kunne fremme næringsliv og sysselsetting?

Nærmere studier av pendlerne

Den gjennomførte analysen i denne rapporten viser kun informasjon om flytting og pendling som aggregerte størrelser og ingen kopling mellom disse. Bruk av ”flyttehistorikk”, basert på studier av årsklasser, vil kunne si mer om flytterne og pendlerne, og gi muligheter til gå inn på fordeler og ulemper som de enkelte opplever knyttet til å pendle.

Materialet gir mulighet til å studere:

- Hvor mange som har skiftet jobb i forbindelse med flytting og hvor mange som har beholdt jobben sin.
- Hvor lenge folk ”holder ut” pendlertilværelsen, og hvilket geografisk mønster atferdsendringer gir. F.eks kan en se på om den dominerende tendensen er at for eksempel Hamar vinner folk på å ha pendlere til Oslo eller om det er Oslo som vinner – mange flytter tilbake til Hamar og fortsetter sin jobb i Oslo, mens andre pendlere fra Hamar til Oslo velger motsatt; når de blir slitne flytter de kanskje etter jobben og bosetter seg i Oslo eller nærmere Oslo.
- Kvinnens foreløpig manglende langpendling, - hvordan henger dette sammen med barnefødsler, utdanning, yrke etc.
- Ulike grupper av pendlers bidrag til skatt og lokal kjøpekraft over tid, ved at inntekten til pendlerne kan identifiseres.

Datamaterialet gir generelt mange muligheter til å vise hvor viktig pendling er for bosetting og regional utvikling over tid – og dermed bidra til å dokumentere viktigheten av god infrastruktur. Siden individene kan identifiseres, er det også mulig å selektere grupper for spørreundersøkelser om f.eks reisevaner og motivasjon for flytting, transportsystemets betydning, bolyst-problematikk (betydningen av lokalsamfunnets kvaliteter osv). Det vil kunne være grunnlag for å også si noe om hva det offentlige evt. bør prioritere i denne sammenheng.

Referanser

Andersson, Å (1989): Sydsvensk framtid. Morabergs Förlag.

Arena för tilvækst (2003): På spåret – en studie om pendling och regionförstoring. Stockholm.

Asplan Viak og SINTEF (2000): Analyse av reisemiddelvalg, korridoren Oslo-Gardermoen-Moelv. Utført for Statens Vegvesen Akershus og Hedmark og Jernbaneverket Region Øst.

Bjelfvenstam, J (2004): Infrastrukturens roll i den nationala tilvækstpolitikken. Foredrag i konferanse "Flerkärnighet og økonomisk tilvækst – vilken betydelse har infrastrukturen. Stockholm 24. september 2004.

Blomquist, C og B. Jacobsson (2002): Drömmar om framtiden – beslut kring infrastruktural. Studentlitteratur, Lund.

Blum, U., Haynes, K.E. & Carlsson, C. (1997): The regional and urban effect of high-speed trains. The Annals of Regional Science, 31: 1-20.

Bråthen, S og F.O. Båtevik (2004): Transport utvikler regioner. I: Gammelsæter, H, O. Bukve og A. Løseth (red): Nord-Vestlandet – liv laga. Sunnmørsposten Forlag.

Bråthen, S og L. Lyche (2002): Ringvirkninger av transporttiltak – Forsøk på systematisering av sentrale virkninger. Arbeidsrapport M0208. Møreforskning, Molde

Bråthen, S, K.S Eriksen, H. Minken, F. Ohr og I. Thorsen (2003): Virkninger av tiltak i transportsektoren – En kunnskapsoversikt. Rapport til Effektutvalget.

Button, K, P. Nijkamp og H. Priemus Eds. (1998): Transport Networks in Europe. Edward Elgar, Cheltenham UK.

Båtevik, F.O, G. Mattland Olsen og B. Vartdal (2003): Jakta på det regionale menneske – om bulyst og regionale tilpassingar i Møre og Romsdal. Arbeidsrapport nr. 136. Volda: Høgskolen i Volda og Møreforskning Volda.

Econ (1999): Vei til verdiskapning. Rapport 54/1999. Econ Senter for økonomisk analyse.

Econ (2001a): Trender i transportsektoren. Notat 6/2001. Econ Senter for økonomisk analyse.

Econ (2001b): Diskonteringsrenten i nyttekostnadsanalyser i transportsektoren. Rapport 93/2001. Econ Senter for økonomisk analyse.

Econ (2001c): Næringslivsgevinster i nytte-kostnadsanalyser. Rapport 98/2001. Econ Senter for økonomisk analyse.

Econ (2002): Transportkostnader, konkurransevne og bedriftslokalisering. Rapport 77/2002. Econ Senter for økonomisk analyse.

Engbretsen, Ø (2002): Robuste regioner i Nasjonal Transportplan. TØI-rapport 577/2002.

Engbretsen, Ø (2004): Regionforstørring – en foreløpig kartlegging av potensialer. TØI-rapport 742/2004.

Finansdepartementet (2000): Veiledning i samfunnsøkonomiske analyser.

Fröidh, O (2003): Introduksjon av regionala snabbtog – En studie av Svealandsbanans påverkan av resemaknaden, resbeteende og tilgjenglighet. KTH, Stockholm.

Fylkesdelplan for transportkorridoren Gardermoen – Mjøsbyene (2002): Hovedrapport. Akershus, Hedmark og Oppland fylkeskommunes i samarbeid med Statens Vegvesen og Jernbaneverket.

Hannsson, B (2003): Infrastruktur och regionförändringar – Regionforstoring och lokal tillgänglighet: målkonflikter i praktisk politik. Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet.

Hedmark Fylkeskommune (2002): Nasjonal Transportplan – Strategisk analyse for Hedmark.

Hjellnes COWI (2002): Kartlegging av vegtrafikken mellom Hedmark og Sverige. Utført på oppdrag av Statens vegvesen, Hedmark.

Hjellnes COWI (2002): Konsekvensutredning E6 Gardermoen-Moelv – Delutredning Trafikkmessige konsekvenser, prissatte konsekvenser, Nytte-kostnadsanalyse.

Indeks (2004): Innlandsindeksen 2004. Utarbeidet av Østlandsforskning for Hedmark og Oppland Fylkeskommuner.

- Ivanova, O (2004): The role of Transport Infrastructure in Regional Economic Development. TØI-report 671/2003.
- Jernbaneverket (2003): Utfordringer og valg for jernbanesektoren, herunder omfang og standard av jernbanenettet.
- Johannessen, F (2001): Realøkonomiske virkninger ved investeringer i infrastruktur. Et case-studie av vegprosjektet "Trekantsambandet". Siviløkonomutdanningen, Norges Handelshøgskole.
- Johansson B. (2000): Planering och utvärdering av förändringar i transportsystem. Institutionen för infrastruktur och samhällsplanering, KTH
- Kvinge, B.A. og K.S. Eriksen (2004): Lokale næringsøkonomiske effekter av vegutbygging. TØI-rapport 717/2004.
- Køhn, E, P. Engesæter og G.M Grimsrud (2003): Pendling, flytting og bolyst i Hedmark. ØF-rapport 11/2003.
- Lein, K, Køhn, E og Hagen, S.E (2003): Infrastruktur og næringsutvikling i Hedmark og Oppland. ØF-rapport 15/2003.
- Ludvigsen, J, P. Dybedal og V. Nergård (2001): Infrastrukturproblemer i transport – En studie av konsekvenser for næringslivet. TØI-rapport 548/2001.
- Markussen, T.T, Skyberg, T.E. og K. Pütz (2000): Distriktsmessige virkninger av statlig innsats innen infrastruktur – Sammenstilling av utredninger. TØI notat 1166/2000.
- Nasjonal Transportplan (2001a): Nytteløsnings- kostnadsanalyser i transportsektoren.
- NUTEK (2001): Regionförstoring. Hur kan åtgärder i transportsystemet bidra till vidgade regionala arbetsmarknadsregioner? NUTEK. Stockholm.
- Ohr, F og S. Bråthen (2003): Nasjonal Transportplan og korridorstrategi for Vest- og Sørlandet. Arbeidsrapport M0304. Møreforskning, Molde.
- Olsson, Michael (2002): Studies of Commuting av Labour Market Integration. Jönköping International Business School, Dissertation Series no 016.
- Oppland Fylkeskommune (2002): Nasjonal Transportplan – Trinn 1 transportmessige utfordringer i Oppland.

- Rideng, A (2002): Transportytelser i Norge 1946-2001. Rapport 621/2002. Transportøkonomisk Institutt.
- Rietveld, P and F. Bruinsma (1998): Is transport infrastructure effective? Transport infrastructure and accessibility: Impacts on the space economy. *Advances in Spatial Science*, Springer-Verlag. Berlin/Heidelberg.
- Rietveld, P and D. Shefer eds (1999): *Regional Development in an age of Structural Economic Change*. Ashgate.
- Selstad, T m.fl (2004): Regionenes tilstand – 50 indikatorer for vekstkraftige regioner. ØF-rapport 07/2004.
- Shefer, D and D. Shefer (1999): Infrastructure Investments and Regional Development: Litterature Rewiev. In: Rietveld, P and D. Shefer eds (1999): *Regional Development in an age of Structural Economic Change*. Ashgate.
- SIKA (2001): *Infrastruktur och regional utveckling*. SIKARapport 3/2001. Statens Institut för Kommunikationsanalys.
- SIKA (2004): *Infrastruktur för tillväxt*. SIKARapport 1/2004. Statens Institut för Kommunikationsanalys.
- Skyberg, T.E (1999): Internasjonale trender i godstransport – En litteraturstudie. TØI notat 1144/1999.
- SOU (2000): *Regionalpolitiska utredningens slutbetänkande*. Statens offentlige utredningar 2000:87.
- Statens Vegvesen (1995): *Konsekvensanalyser*. Del I, II a , II b, og III.
- St.meld nr. 24 (2003-2004): *Nasjonal Transportplan 2006-2015*.
- St meld 25 (2004-2005): *Om regionalpolitikken*.
- Transportbrukernes Fellesorganisasjon (2003a): *Transportkostnader, konkurransevne og lokalisering av industriproduksjon*. Juli 2003.
- Transportbrukernes Fellesorganisasjon (2003b): *Industriens logistikk – en studie av logistikkostnader og ressursbruk i norsk industri*. Juli 2003.

Transportbrukernes Fellesorganisasjon (2003c): Regional rapport, Hedmark/Oppland. Basert på undersøkelsene: Transportkostnader, konkurransevne og lokalisering av industriproduksjon. Industriens logistikk – en studie av logistikkostnader og ressursbruk i norsk industri. Juli 2003.

Ørbeck, M og S.E. Hagen (2001): Til himmels med Gardermoen? En analyse av nærings- og bosettingsmessige effekter for Hamar- og Glåmdalsregionen av relokalisering av hovedflyplassen til Gardermoen. Østlandsforskning, rapport 9/2001.

Østlandssamarbeidet (2002): Strategisk kollektivplan for Østlandet.

Regional utvikling og infrastruktur i Innlandet og Østfold

Formålet med prosjektet har vært å få en oversikt over utviklingen på regionalt nivå i Hedmark, Oppland og Østfold mht. befolknings-, arbeidsplass-, pendlings- og flytteutvikling.

Et viktig spørsmål er i hvilken grad investeringer i transportinfrastruktur bidrar til å fremme regionaløkonomisk utvikling. Regionforstørring er en prosess som består i at tidligere separate arbeidsmarkedsregioner knyttes sammen til en ny og større region gjennom økt pendling.

Befolknings-utviklingen kjennetegnes ved vekst i hovedstadsområdet og de nærmeste regionene. Pendlingsfrekvensen har økt for de fleste regionene, og Oslo har blitt et viktigere arbeids-marked for bosatte i regioner i Indre Østland. Utviklingen har imidlertid stoppet opp de siste par årene. Det er vanskelig å trekke entydige konklusjoner om hvorvidt bosettingsbasert næringsutvikling har blitt viktigere enn arbeidsplassbasert befolkningsutvikling.

ØF-rapport nr. 07/2005

ISBN nr. 82-7356-561-0