

ØF-rapport nr. 11/2006

**Omverdensanalyse av
Arvika-Kongsvinger-
regionen**

av

Morten Ørbeck og Espen Kohn

Østlandsforskning

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

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. 11/2006

Omverdensanalyse av Arvika-Kongsvinger- regionen

av

Morten Ørbeck og Espen Køhn



østlandsforskning

Tittel: Omverdensanalyse av Arvika-Kongsvingerregionen

Forfattere: Morten Ørbeck og Espen Kohn

ØF-rapport nr.: 11/2006

ISBN nr.: 82-7356-590-4

Prosjektnummer: 10009 (og 10005)

Prosjektnavn: Omverdensanalyse ARKO (og Infrastruktur og trafikk i ARKO-regionen)

Oppdragsgiver: ARKO (Arvika-Kongsvingerregionen)

Prosjektleder: Morten Ørbeck

Referat: Denne rapporten gir en omverdensanalyse av, samt kartlegging av infrastruktur og trafikk i, Arvika-Kongsvingerregionen (ARKO). ARKO består av 7 norske og 4 svenske kommuner med totalt 115.000 innbyggere. I vår versjon av en omverdensanalyse har vi valgt statistikkens veg og gjennomført en form for statistisk benchmarking av ARKO versus omverdenen når det gjelder befolknings- og sysselsettingsutvikling og score i norske og svenske studier av tilvekstindikatorer. Videre har vi ønsket å studere omverdenens innvirkning på lokale forhold i ARKO og i hvilken grad ARKO utgjør en region mht. interaksjon og felles særtrekk. Avslutningsvis har vi drøftet et utvalg utfordringer og vegvalg for regionen med hovedfokus på regionens fordel av nærheten til Osloregionen og muligheter for bosettingsbasert vekst.

Sammendrag: Norsk

Emneord: Sverige-Norge, grense, sysselsetting, befolkning

Dato: 22. mars 2006

Antall sider: 82

Pris: Kr. 140,-

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

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

Forord

Gjennom flere kontakter våren og sommeren 2005 ble det enighet om at Østlandsforskning skulle gjennomføre en form for ”omvärldsanalys” av og for kommunene i ARKO (Arvika-Kongsvingerregionen). Det er denne analysen som sluttrapporteres gjennom foreliggende publikasjon. Vi har her tolket begrepet omverdensanalyse dels som en type statistisk benchmarking, dvs. hvordan ARKO scorer på en rekke utviklingsindikatorer relativt til resten av Norge og Sverige, og dels som en studie av omverdenens innvirkning på lokale forhold, dvs. hvordan ulike trender og utviklingstrekk innenfor regional utvikling og politikk kan antas å slå ut i ARKO. I tillegg vil vi drøfte ARKOs egenskaper som region mht. interaksjon og felles særtrekk innad i regionen.

Etter at prosjektet startet opp er oppdraget blitt utvidet med en tilleggsutredning om infrastruktur og trafikk i ARKO. Videre er prosjektperioden noe forlenget i forhold til opprinnelige planer, bl.a. for å få med oppdaterte norske og svenske befolkningstall for 31.12.2005, og svenske sysselsettingstall for 4. kvartal 2004, som først forelå i februar/mars 2006. På den annen side er foreløpige resultater fra arbeidet allerede formidlet gjennom presentasjoner på ARKOs Tilvekstkonferanse på Haslemoen 9.november 2005, for Nordisk Ministerråds ”Grænsepolitisk forum” i København 29.november 2005 og for ARKOs Styringsgruppe i Sunne 16.desember 2005.

Prosjektet har i stor grad vært samordnet med arbeidet innenfor det Interreg IIIA-finansierte prosjektet ”Utvikling og omstilling i Indre Skandinavia”, og arbeidet med planlegging og utarbeiding av en ”Grenseindeks” for grenseregionene innenfor Sverige-Norge-programmet i Interreg.

Arbeidet har vært ledet av forskningsleder Morten Ørbeck og utført i samarbeid med forsker Espen Køhn som har stått for deler av tilretteleggingen av statistikken og grafikkproduksjonen samt ansvarlig for den tilleggsutredningen knyttet til infrastruktur og trafikk som presenteres i kapittel 6. Planene om å engasjere næringssjefene i ARKO i kartleggingen av grenseoverskridende eierskap i næringslivet og av grensependling ble droppet siden tilfredsstillende data på disse områdene var tilgjengelig via andre kilder.

Hamar/Lillehammer, mars 2006

Ståle Størdal
Forskningsleder

Morten Ørbeck
Prosjektleder

Innholdsfortegnelse

SAMMENDRAG	7
1 INNLEDNING	9
2 BEFOLKNINGS- OG SYSSELSETTINGSUTVIKLINGEN.....	13
2.1 HVORFOR STUDERE BEFOLKNINGS- OG SYSSELSETTINGSUTVIKLINGEN?.....	13
2.2 DATAKILDER OG REGIONALE INNDELINGER	14
2.2 SYSSELSETTINGSUTVIKLINGEN	15
2.3 BEFOLKNINGSUTVIKLINGEN	16
3 NÆRINGSSTRUKTUR OG NÆRINGSUTVIKLING	21
3.1 INNLEDNING.....	21
3.2 NÆRINGSSTRUKTUR OG UTVIKLING I ENKELTNÆRINGER	21
3.3 STORE ENKELTBEDRIFTER OG GRENSEOVERSKRIDENDE EIERSKAP.....	24
4 ARKO I NASJONALE INDIKATORBASERTE STUDIER.....	27
4.1 KAN VI MÅLE FREMTIDIG VEKSTEVNE?	27
4.2 RESULTATER FRA NUTEKS ÅRSBOK.....	28
4.3 RESULTATER FRA ANDRE SVENSKES STUDIER.....	29
4.4 RESULTATER FRA ”REGIONENES TILSTAND”	30
4.5 RESULTATER FRA ANDRE NORSKE STUDIER	32
5 PENDLING OG ANNEN GRENSEOVERSKRIDENDE AKTIVITET	34
5.1 INNLEDNING.....	34
5.2 KILDER, DATA OG METODER FOR GRENSEPENDLINGSANALYSER.....	34
5.3 PENDLING INNAD I OG MELLOM LANDENE	36
5.4 ARKO OG LOKALE ARBEIDSMARKEDER	37
5.5 GRENSEOVERSKRIDENDE FLYTTING OG BOSETTING	38
5.6 NORDMENNENS GRENSEHANDEL I SVERIGE	39
5.7 GRENSEOVERSKRIDENDE EIERSKAP TIL FRITIDSBOLIGER.....	41
6 INFRASTRUKTUR OG REGIONAL UTVIKLING	43
6.1 INNLEDNING/BAKGRUNN	43
6.2 DEN ROMLIGE DIMENSJONEN	44
6.3 AVSTANDER OG REISETIDER INTERNT I ARKO	46
6.3 AVSTAND OG REISETID TIL REGIONER OG BYER RUNDT ARKO.....	48
6.4 KOLLEKTIVTILBUDET I REGIONEN.....	49
6.5 GRENSETRAFIKK.....	60
6.6 SAMFERDSELSMESSIG STATUS I ARKO OG UTVIKLINGEN VIDERE	64
7 OPPSUMMERENDE DRØFTING	67
7.1 HVA ER VÆRT HOVEDTREKKENE I UTVIKLINGEN HITTIL?.....	67
7.2 NOEN REGIONALPOLITISKE OG NÆRINGSMESSIGE TRENDER OG UTVIKLINGSTREKK..	69
7.3 POLICYIMPLIKASJONER.....	72
REFERANSER	75

SAMMENDRAG

Befolknings- og sysselsettingsutviklingen hittil

Befolkningsutviklingen siste 35 år, og spesielt de siste 10 åra, har vært svakere i Sverige enn i Norge. Dette skyldes lavere fødselstall hos svenske kvinner og en eldre befolkning i Sverige, som til sammen gir lavere fødselsoverskudd (fødte i forhold til døde). I tillegg har det i Sverige tilsynelatende vært en sterkere sentralisering enn i Norge, spesielt de siste 10 åra, men også fordi Sverige ikke opplevde samme "utflytting" til distriktene gjennom 1970-åra som Norge. Disse nasjonale forskjellene bidrar til at norsk side av ARKO (Kongsvinger, Nord-Odal, Sør-Odal, Eidskog, Grue, Åsnes, Våler) har om lag samme befolkningsmengde som for 35 år siden, mens befolkningen i svensk ARKO (Arvika, Eda, Torsby og Sunne) er redusert med over 10 prosent.

Hittil på 2000-tallet har det vært befolkningsnedgang i både norsk og svensk ARKO, sterkest på svensk side. Dette skyldes i hovedsak at alle ARKO-kommunene på begge sider har tildels store fødselsunderskudd. Men det er store forskjeller mellom kommunene når det gjelder til- og fraflytting. På norsk side har hovedflyplassen på Gardermoen sammen med bedre infrastruktur og mer fleksible arbeidsformer utvidet Osloområdets innpendlingssone, også nordover for Oslo. Dette har bidratt til økt tilflytting og har snudd befolkningsnedgang til vekst i kommuner som Sør-Odal og Eidskog og stanset nedgangen i Nord-Odal. Også i Sunne, Arvika og til dels Eda har netto tilflytting tilnærmet oppveid for fødselsunderskuddene og dermed stabilisert befolkningsmengden de seinere åra. Grue og Våler har også en viss nettoinnflytting, men ikke nok til å unngå betydelig befolkningsnedgang i likhet med Åsnes og Torsby.

Også når det gjelder sysselsettingsutviklingen er det store nasjonale ulikheter. Begge land opplevde en sterk lavkonjunktur ved inngangen til 1990-tallet, men ulik statsfinansiell mulighet til å føre en aktiv motkonjunkturpolitikk gjorde bunnen langt dypere i Sverige. Sysselsettingen i dagens Sverige ligger fortsatt under nivået i 1990, mens norsk sysselsetting ligger mer enn 10 prosent over 1990-nivået. På samme måte som nasjonalt var sysselsettingsfallet på begynnelsen av 1990-tallet langt sterkere i svenske ARKO-kommuner enn i norske. Siden midten av 1990-tallet har imidlertid sysselsettingen holdt seg relativt stabil på begge sider. Best utvikling siden midten på 1990-tallet har det vært i Eidskog, Nord- Odal, Sør-Odal og Sunne.

Næringsstruktur og -utvikling

Store deler av ARKO preges som mange utkantområder av en næringsstruktur med overvekt av næringer i generell sysselsettingsmessig tilbakegang, eksempelvis jord- og skogbaserte næringer, og mindre av næringer i generell sysselsettingsmessig vekst,

eksempelvis innen forretningsmessig tjenesteyting. Regionen er dermed avhengig av å kapre ”markedsandeler” fra andre regioner innen de enkelte næringer for å oppnå samme utvikling totalt sett. Dette synes å ha vært tilfelle for industrien i svensk ARKO som har vokst sterkere enn ellers i Sverige de siste 10 åra. På norsk side representerer den voksende personrettede tjenestesektor, hvorav en betydelig del skjer i offentlig regi, et unntak fra strukturproblemet. Her er både andeler og vekstrater om lag som nasjonalt og høyere enn på svensk side. Fra 1993 til 2003 økte offentlig sysselsetting med 13 prosent i norsk ARKO, mens den gikk tilbake med 8 prosent i svensk ARKO.

Hva så med fremtiden?

NUTEK, ITPS, Arena för tillväxt, Vinnova og SCB har alle produsert indikatorbaserte studier av svenske regioners konkurransekraft. Tilsvarende studier på norsk side er bl.a. gjort av Østlandsforskning, Telemarksforskning og NIBR/TØI. Disse viser gjennomgående at storbyregionene, som også har hatt best utvikling hittil, scorer høyest på indikatorer som er ment å indikere fremtidig konkurransekraft. Norsk ARKO trekkes her ned bl.a. av en aldersstruktur, næringsstruktur og et utdanningsnivå som vurderes lite fremtidsrettet. Motsatt scorer regionen høyt på indikatorer knyttet til tilgjengelighet og infrastrukturbegunstigelse. I de svenske undersøkelsene scorer ARKO-kommunene svakt på flere næringslivsindikatorer, mens integrasjon med Karlstadregionen, økningen i varehandelsomsetningen og lav arbeidsledighet i varierende grad teller positivt. Mange av studiene viser den nære sammenhengen mellom befolknings- og næringsutvikling, men har få/ingen har med indikatorer på hva som trekker folk.

Interaksjon og regionforstørrelse

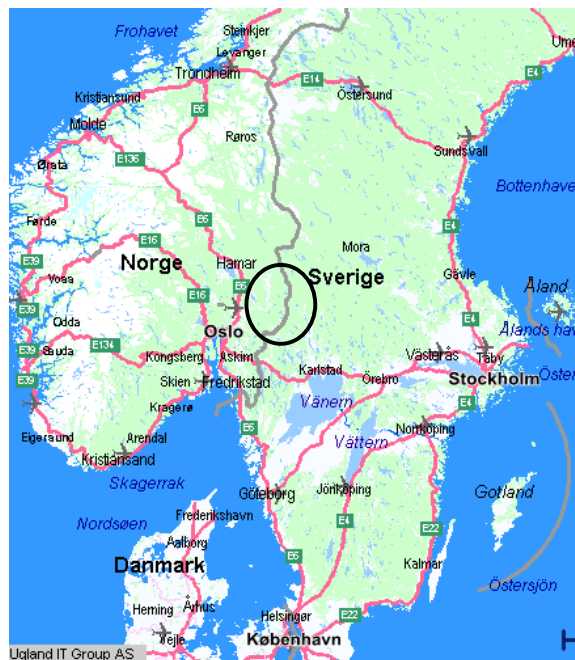
ARKO er allerede en viktig norsk-svensk grenseregion hvor det er betydelig interaksjon. Fra svenske ARKO-kommuner pendler over 1.350 personer til Norge. Motsatt er det bare 38 personer som pendler fra norske ARKO-kommuner til Sverige. Eda er den svenske kommunen som har størst andel pendlere til Norge (555 personer eller over 15 prosent av sysselsatte innbyggere). I Eda er også 1.450 personer, eller nær 17 prosent av innbyggerne, norske statsborgere. Videre er det bare Svinesund av norsk-svenske grenseoverganger som har høyere grensehandel og biltrafikk enn riksveg 2 over Magnor/Eda.

Flere norske og svenske studier av regional konkurransekraft konkluderer med at regioners evne til regionforstørrelse og regionsammenkopling er viktig for å stimulere økonomisk aktivitet og for å gjøre regionen mer attraktiv for personer og bedrifter. Sterkere koplinger innad i ARKO og mot Osloområdet har allerede gitt positiv utvikling i deler av ARKO-regionen. Avslutningsvis gir derfor rapporten en nærmere kartlegging av infrastrukturen i og rundt ARKO og drøfter noen muligheter, utfordringer og valg for ARKO i relasjon til regionforstørrelse og regionsammenkopling.

1 Innledning

1.1 Dette er ARKO

ARKO er en samarbeidsorganisasjon som har eksistert siden 1967 og er en av de eldste samarbeidsorganisasjonene på tvers av den norsk-svenske grensen. Organisasjonen finansieres av Nordisk Ministerråd samt gjennom medlemsavgifter fra kommunene. Navnet ARKO er en sammensetning av de to regionsentrene i området – Arvika og Kongsvinger. På svensk side inngår de fire värmländske kommunene Arvika, Eda, Torsby og Sunne. På norske side inngår de syv kommunene i Glåmdalsregionen: Eidskog, Sør-Odal, Nord-Odal, Kongsvinger, Grue, Åsnes og Våler. ARKO ligger sentralt i Indre Skandinavia og rommer bl.a. den nest viktigste svensk-norske grenseovergang (etter Svinesund) mht. bilpasseringer, grensehandel og grensependling. I tillegg krysser Stockholm-Oslo-toget regionen. Gjennom ARKO-samarbeidet arbeider kommunene sammen for å skape incitament for en regional utvikling over grensen. Målsettingen er å utvikle regionen som møteplass over grensen, stimulere bosettingen og skape økt sysselsetting.



Befolkningsmengde 01.01.2006

Kongsvinger	17 224
Nord-Odal	5 051
Sør-Odal	7 675
Eidskog	6 453
Grue	5 218
Åsnes	7 714
Våler	3 906
Sum norsk ARKO	53 241
Eda	8 601
Torsby	12 960
Sunne	13 586
Arvika	26 265
Sum svensk ARKO	61 412
Sum ARKO	114 653



1.2 Hvordan har vi tolket og disponert omverdensanalysen

Begrepet omverdensanalyser (omvärldsanalys) er mer benyttet i Sverige enn i Norge. Det foreligger allerede en rekke omverdensanalyser som omfatter Värmland, deler av Värmland og de fleste Värmlandskommuner, herunder Torsby og Eda. Disse omverdensanalysene er oppsummert i De Souza (2005). Her presenteres også en definisjon av begrepet, hentet fra Furustig & Sjøstedt (2000):

”Med omvärldsbevakning och omvärldsanalys menas studier av den inre och yttre miljön och den situation i vilken en organisation verkar, i syfte att stödja dess strategiska och operative beslutsfattande. Syftet med verksamheten är således att generera underrättelser och beslutsunderlag.”

Vi skal ikke her bruke mye tid på begrepsdrøfting og Wahlström (2004) snakker da også om at kjært barn har mange navn; omvärldsscanning, framtidsscenario, framtidsstudie, scenarioplanlegging, Business Intelligence, Competitive Intelligence, mediescanning och trendbevakning.

I vår versjon av en omverdensanalyse har vi valgt statistikkens veg og gjennomført en form for statistisk benchmarking: ARKO vs omverdenen. Vi har studert hvordan ARKO-kommunene klarer seg mht.

- Utvikling i befolkning, fødsels- og flytteoverskudd (31.12.1968-2005)
- Utvikling i sysselsetting/dagbefolkning (4.kvartal 1986-2004)
- Score i norske og svenske studier av tilvekstindikatorer

Videre har vi ønsket å studere omverdenens innvirkning på lokale forhold i ARKO

- Trender innen regional politikk og regional utvikling
- Næringsmessig omstilling og utfordringer

Og vi har hatt fokus på i hvilken grad ARKO utgjør en region mht. interaksjon og felles særtrekk:

- Infrastruktur, avstander og kollektivtilbud
- Grensetrafikk, grensehandel, fritidsboliger mv.
- Felles arbeidsmarked – Grensependling
- Næringsmessige fellesstrekk

Befolknings- og sysselsettingsanalysene fremgår av rapportens kapittel 2, mens kapittel 3 omhandler næringsstrukturen samt utviklingen innen enkelt næringer og kapittel 4 hvordan ARKO kommer ut i nasjonale studier av tilvekstindikatorer. I kapittel 5 ser vi på pendlingens rolle, på pendlingsstrømmene innad i ARKO og mellom ARKO og andre

delar av Sverige og Norge og på eksistensen av lokale arbeidsmarkeder i og rundt ARKO. Videre presenteres tall for annen grenseoverskridende integrasjon og aktivitet i form av flytting, grensehandel og eierskap til fritidsboliger. Kapittel 6 omhandler infrastrukturen og trafikkbildet med sikte på forutsetningene for økt integrasjon og regional utvikling.

Avslutningsvis har vi på bakgrunn av forannevnte analyser av sentrale utviklingstrekk og strukturer, samt noen viktige trender i regional utvikling, drøftet noen mulige vegvalg fremover.

2 Befolknings- og sysselsettingsutviklingen

2.1 Hvorfor studere befolknings- og sysselsettingsutviklingen?

Når man skal analysere regional utvikling kvantitativt er de vanligste indikatorene:

- Næringsutvikling målt ved sysselsatte etter arbeidssted dvs. antallet arbeidsplasser (arbeilstilfellen) eller som svenskene sier: dagbefolkningen
- Befolkningsutvikling

Befolkningsutviklingen er høyst relevant siden regionalpolitikken i begge land, tydeligst i Norge, har vært knyttet til bosettingsmønsteret.

Økt verdiskaping omtales ofte som målsettingen med all næringsutvikling og næringspolitikk. De vanligste målene på verdiskaping er begrepene bruttoprodukt, nettoprodukt eller faktorinntekt. Bruttoproduktet angir en nærings/regions samlede produksjonsverdi fratrasket kostnader ved anvendte innsatsvarer og –tjenester og viser hvor mye som blir igjen i en bedrift eller næring til betaling av netto næringsskatter og -avgifter, til avlønning av arbeidskraften (lønnskostnader) og til å opprettholde og avlønne kapitalen. Skal en beskrive regionale forskjeller og utviklingstrekk i verdiskapingen har bruttoregionprodukt tall betydelige svakheter fordi de har lang produksjonstid, ikke foreligger for konsistente tidsserier og ikke beregnes på kommune-/regionnivå i begge land. Lønnssummer kunne vært en alternativ indikator, men også her er tilgangen på oppdaterte data på lavt geografisk nivå begrenset, spesielt på norsk side.

På denne bakgrunn har vi benyttet statistikk for sysselsatte etter arbeidssted, dvs. antallet arbeidsplasser (arbeilstilfellen/dagbefolkningen), for å belyse næringsstruktur og -utvikling.

- Sysselsettingsutviklingen har en egenverdi som indikator siden mange av virkemidlene i regionalpolitikken har vært rettet mot sysselsetting og fordi man tradisjonelt har vurdert arbeidsplasser som avgjørende for bosetting.
- Sysselsettingsstatistikken er en god statistikkilde med relativt rask produksjon, som finnes for lengre tidsperioder med både kommune- og næringsfordelte tall og som er sammenlignbar over riksgrensen.
- Sysselsatte etter arbeidsstedskommune (dagbefolkningen) er en OK indikator på verdiskaping og næringsutvikling på regionalt nivå. Selv om ulike næringer har ulik arbeidskraftsintensitet, og selv om denne ofte endres over tid, kan bruk av denne indikatoren forsvares med at det er klare koblinger mellom struktur og utvikling i bruttoprodukt og i sysselsetting. Om lag 2/3 av bruttoproduktet innenfor fastlandsnæringene fordeles da også til lønnskostnader. Det kan faktisk hevdes at sysselsettingsanalysene er vel så relevante i en regional kontekst som

verdiskapingsanalyser siden sysselsettingen og lønningene ofte er ”mer lokale” enn andre verdiskapingskomponenter som kapitalutgifter og -avkastning.

2.2 Datakilder og regionale inndelinger

I dette kapittelet gis det en beskrivelse av sentrale trekk i befolkningsutviklingen i ARKO-kommunene og i ARKO 1969-2006 (per 1.1.) og av sysselsettingsutviklingen i ARKO-kommunene og i ARKO 1986-2004 (per 4. kvartal). Befolknings- og sysselsettingsstatistikken bygger på statistikk fra SSB og SCB og er delvis hentet ut via de regionale planleggings- og analysemodellene PANDA og rAps.

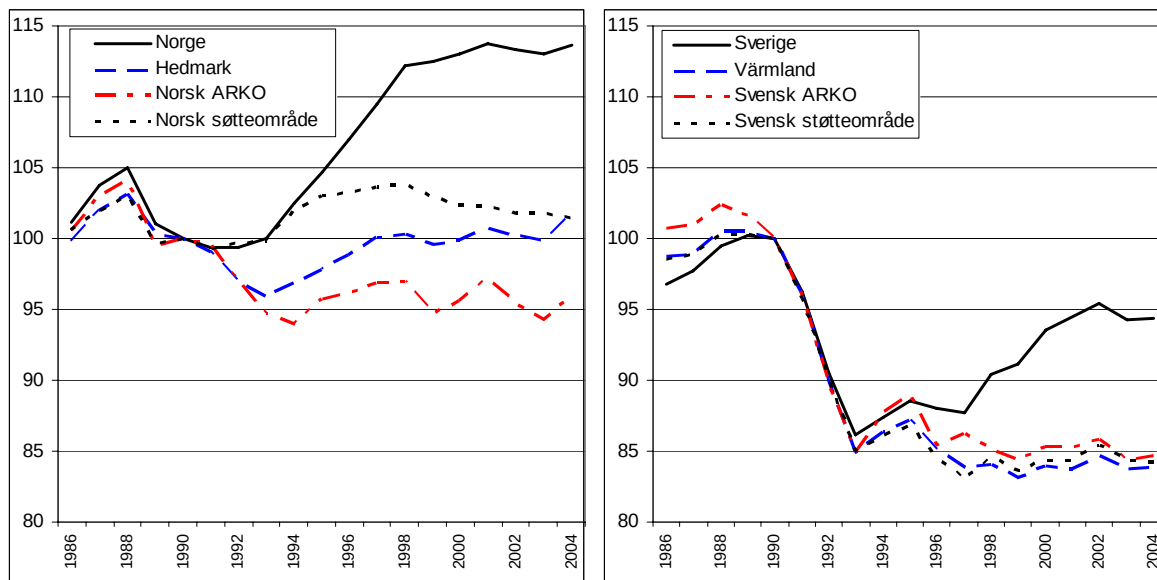
Det er flere tidsseriebrudd i sysselsettingsstatistikken i både Sverige og Norge. I Sverige ble en ny metode for sysselsettingsavgrensning innført i RAMS (Registerbasert arbeidsmarknadsstatistik) i 1993. Dette medførte en reduksjon i antallet sysselsatte på ca. tre prosent. Også i 2004 er metoden endret, nå slik at ca. 75.000 flere personer (1,8 prosent) regnes som sysselsatte. På norsk side skjedde det en omlegging av statistikken i 2001 som økte antallet sysselsatte med ca. 8 prosent. For alle disse endringsårene har vi imidlertid hatt tilgang til data etter både gamle og nye metoder. Dette har vi brukt til å lage justerte og mest mulig sammenlignbare tidsserier for totalsysselsettingen på kommunenivå for hele perioden 1986-2004.

I vårt arbeid har vi hatt hovedfokus på ARKO og ARKO-kommunene og relatert utviklingen her til de respektive fylkene Hedmark og Värmland og de respektive landsgjennomsnitt for Norge og Sverige. I tillegg har vi ønsket en indikator for sentralitet som gjør at ARKO-kommunene kan sammenliknes med andre regioner på samme sentralitetsnivå og ikke bare de nasjonale gjennomsnitt som er så sterkt påvirket av utviklingen i storbyregionene. Vi har her valgt å gjøre en enkel to-delning etter om kommunene er innenfor eller utenfor de distriktpolitiske virkeområder definert ved svenske kommuner i stødområde A og B (tilnærmet likt Mål 1 og 2) og norske kommuner i prioriteringsområde A-C. På denne måten faller 16 prosent av Sveriges befolkning og 24 prosent av Norges befolkning innenfor støtteområdet og blir heretter upresist omtalt som utkant eller periferi¹. Å sammenlikne med andre kommuner innenfor det distriktpolitiske støtteområdet er relevant siden alle fire svenske ARKO-kommuner også inngår i stødområdet: (Torsby i A – Eda, Arvika og Sunne i B), mens fem av syv på norsk side (unntatt Sør- og Nord-Odal) gjør det (alle i C).

¹ I tolkningen av analyser av sentralisering etter slike inndelinger, som alle bygger på kommuner som enhet, må en ta hensyn til ulik kommuneinndeling og –størrelse landene imellom. Norges 4,6 mill. innbyggere er fordelt på 433 kommuner hvilket gir et gjennomsnitt på 10 638 innbyggere/kommune, mens Sveriges 9,0 mill. innbyggere fordelt på 290 kommuner gir et gjennomsnitt på 31.074 innbyggere/kommune.

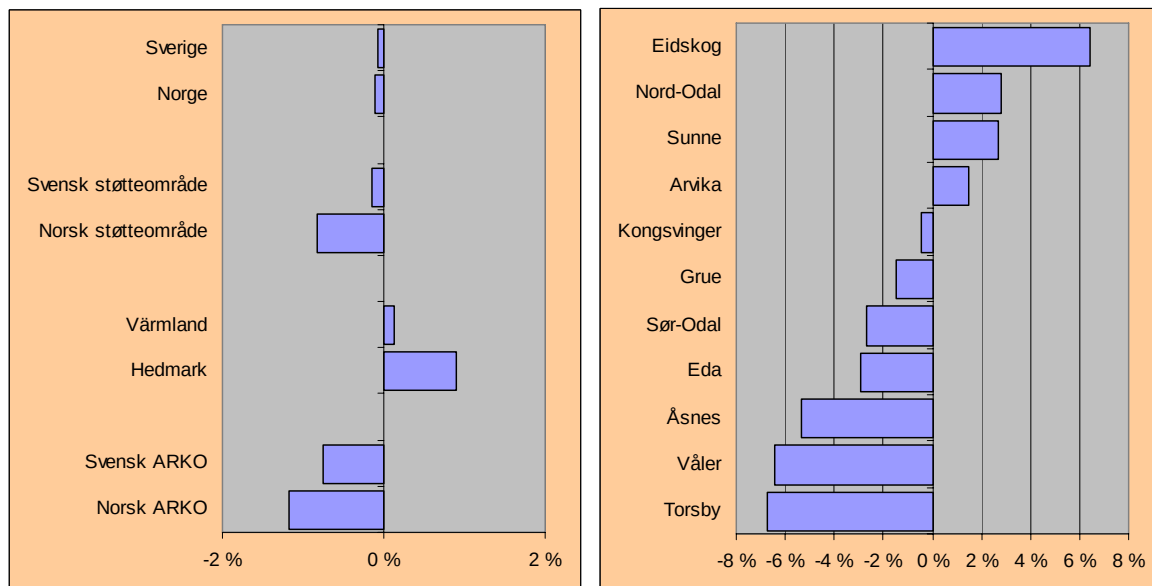
2.2 Sysselsettingsutviklingen

Figur 2.1 viser sysselsettingsutviklingen i ARKO-kommunene og i ARKO sett under ett sammenliknet med Hedmark, Värmland, norske og svenske landsgjennomsnitt samt gjennomsnittet for norske og svenske distriktskommuner, målt ved korrigerte data for sysselsatte etter arbeidsstedskommune/dagbefolkning per 4. kvartal 1986-2004.



Figur 2.1: Sysselsetting (dagbefolkningen) 1986-2004 (4. kvartal). Indeks 1990=100

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB/PANDA og SCB/rAps



Figur 2.2: Sysselsetting (dagbefolkningen). Endring 2001-2004 (4.kvartal).

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB/PANDA og SCB/RAPS

Ulik konjunkturutvikling i Norge og Sverige:

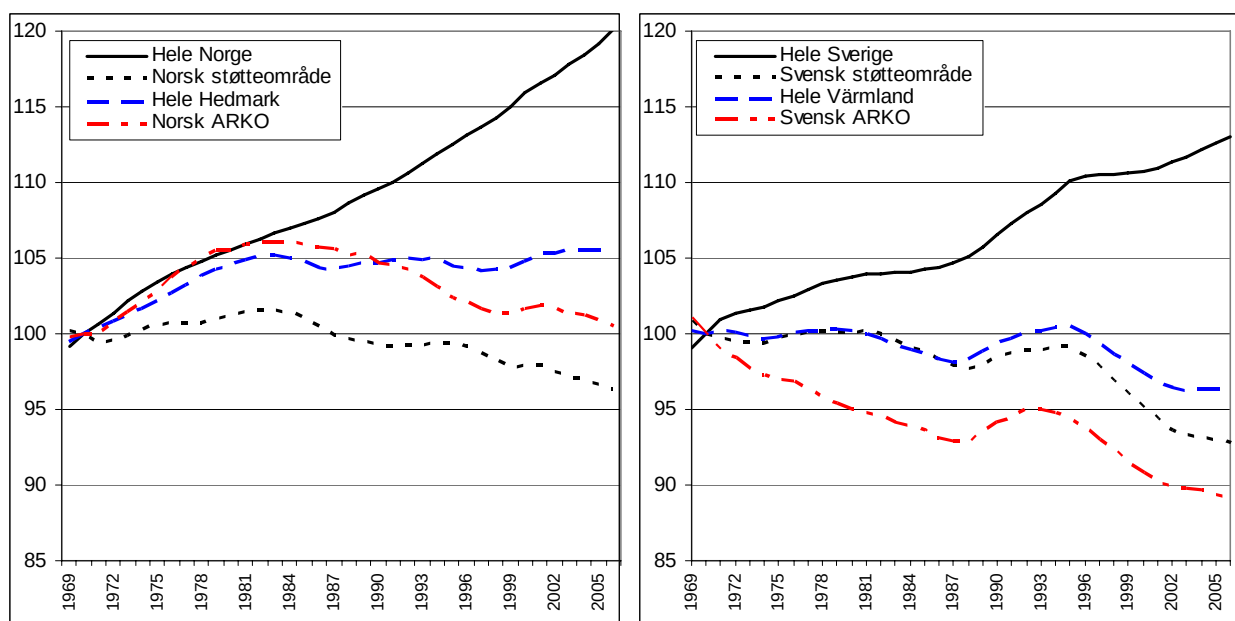
- Konjunkturbunnen på begynnelsen av 1990-tallet var dypere i Sverige enn i Norge. Dette henger sammen med ulike statsfinansielle muligheter til å motvirke internasjonale lavkonjunkturer gjennom offentlige budsjetter.
- Sysselsettingsveksten gjennom 1990-tallet var sterkere i Norge enn i Sverige, men flatet noe før ut i Norge enn i Sverige.
- Norges hadde vekststopp i 1998, deretter flere år med lavere BNP-vekst og økende ledighet.
- Sverige hadde høye vekstrater og fallende ledighet også inn i dette årtusen.
- Antall sysselsatte i Norge var ved utgangen av 2004 over 13 prosent høyere enn i 1990, mens tilsvarende tall i Sverige var mer enn 5 prosent lavere enn i 1990.
- Noe av den sterke veksten i Norge skyldes arbeidstidsforkortelser og timeverksveksten i Norge fra 1990 til 2004 var "bare" ca. 7 prosent.
- I den siste 3 års perioden fra 4. kvartal 2001 til 4. kvartal 2004 var sysselsettingen tilnærmet uendret i både Sverige og Norge.

Disse ulikhetene gjenspeiles i ARKO:

- Det var langt svakere utvikling i svensk ARKO og i Värmland enn i norsk ARKO og Hedmark gjennom 1990-årene, mer likt på 2000-tallet.
- Svensk ARKO og Värmland har om lag identisk utvikling som svenske utkantområder (definert ved stødområder), mens norsk ARKO og Hedmark utviklet seg svakere enn øvrig norsk utkant under lavkonjunkturen på begynnelsen av 1990-tallet. De siste 7-8 åra er det påfallende lik og stabil utvikling for alle kategorier.
- Tall for enkeltkommuner kan variere mye fra år til år. Best utvikling siden midten på 1990-tallet, og i siste 3 års perioden, synes det imidlertid å ha vært i Eidskog, Nord- Odal, Sunne og Arvika.

2.3 Befolkningsutviklingen

Figur 2.3 viser befolkningsutviklingen i ARKO-kommunene og i ARKO sett under ett sammenliknet med Hedmark, Värmland, norske og svenske landsgjennomsnittt samt gjennomsnittet for norske og svenske distriktskommuner 1.1.1969-2006.



Figur 2.3 Befolkningsutviklingen i ARKO mv. 1.1.1969-1.1.2006. Indeks 1970=100

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB og SCB

Nasjonale ulikheter:

- For det første ser vi her at befolkningen har vokst mer i Norge enn i Sverige de siste drøye 35 åra (+20 prosent mot +13 prosent i Sverige).
- Norge hatt jevn vekst over hele perioden, mens den flatet betydelig ut i Sverige i siste del av 1990-tallet.
- Den høyere norske veksten skyldtes høyere fødselsoverskudd. Nettotilflyttingen i perioden har vært noe større i Sverige.

Regionale ulikheter:

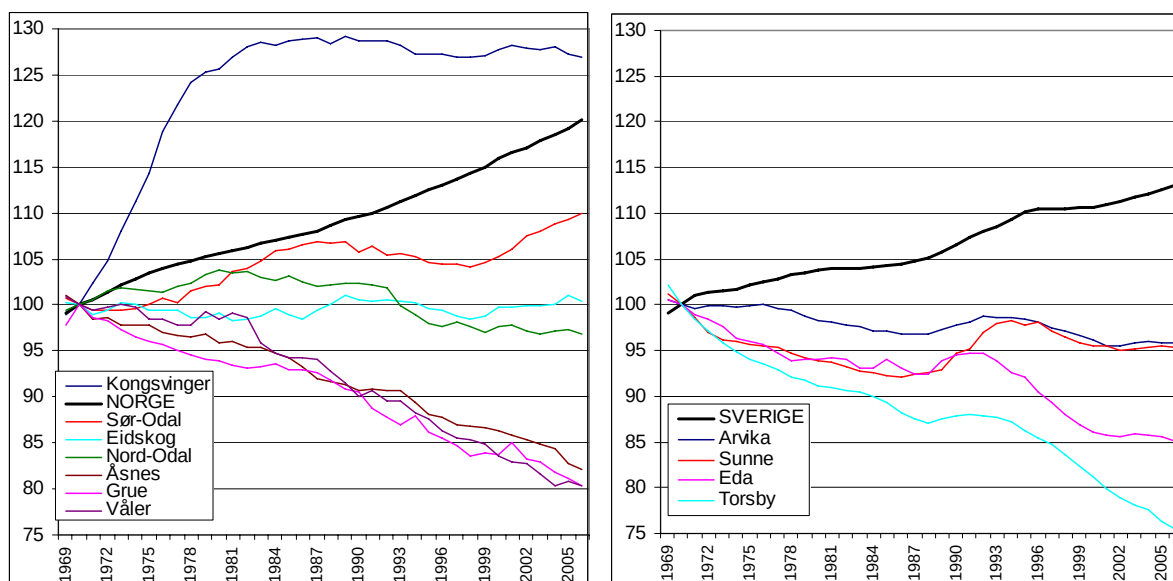
- Interessant å se hvordan distriktspolitikkenes gullalder fra midten/slutten av 1960-tallet og gjennom 70-årene sammen med en "grønn bølge" (trendy å flytte ut av byen) og visse demografiske effekter, bidro til befolkningsvekst også i norske distriktskommuner. Oslos befolkning falt faktisk med 8 prosent fra 1969 til 1984.
- Norsk ARKO og Hedmark nøt godt av dette gjennom 1970-tallet. De siste 20 åra har Hedmark hatt tilnærmet uendret befolkningsmengde, mens befolkningen i ARKO/Glåmdalsregionen har falt jevnt.
- Selv om også Sverige på slutten av 1960-tallet og gjennom 1970-årene hadde økt fokus på regional utvikling og regional politikk - og var påvirket av den "grønne bølgen" - påvirket det ikke utviklingen på samme måte i Värmland og svensk ARKO som på norsk side.
- Med unntak av en liten oppgang grunnet bedret flyttebalanse under lavkonjunkturen på begynnelsen av 1990-tallet, har svensk ARKO hatt jevnt

fallende befolkning siden 1969. Utviklingen er imidlertid ikke svakere enn i andre svenske utkantregioner, snarere noe bedre, og tilbakegangen er redusert de siste åra.

- En tilsynelatende sterkere sentralisering i Sverige enn i Norge, spesielt de sist 10 åra, men også fordi Sverige ikke opplevde samme utflytting til distriktene gjennom 1970-åra som Norge, har bidratt til at norsk side av ARKO har om lag samme befolkningsmengde som for 35 år siden, mens befolkningen i svensk ARKO er redusert med over 10 prosent.

Figur 2.4 viser befolkningsutviklingen for enkeltkommunene i ARKO siden 1969:

- Både på norsk og svensk side av ARKO er det til dels betydelige forskjeller kommunene imellom.
- På norsk side ser vi effekten av norsk regionalpolitikk, vekstsentersatsing og lokalt ”engasjement” gjennom Kongsvingers sterke befolkningsvekst på 1970-tallet.
 - Brofoss sin ide om Solørbyen i 1962
 - Kongsvinger ett av 9 prøvesenter/vekstsenter i 1965
 - SIVA-anlegg med tung satsing fra 1968, herunder STK
 - Utflytting av statlige arbeidsplasser: SSB og Televerket
 - Massiv boligbygging
 - Sterkt statlig engasjement, tette koplinger og ”korte beslutningslinjer”
 - Siden 1981 har imidlertid befolkningen vært uendret (men opprettholdt!).
- For Solørkommunene Grue, Åsnes og Våler har befolkningen vært i stabil tilbakegang gjennom tilnærmet hele perioden.
- For Sør-Odal, Nord-Odal og Eidskog er bildet mer blandet, men med en klart bedre utvikling siste 10 år sammenliknet med foregående 10.
- På svensk side har Torsby hatt samme fallende utvikling som Solørkommunene gjennom hele perioden. For de tre andre er bildet mer sammensatt, men med relativt stabil befolkningsmengde siste 4-5 åra.

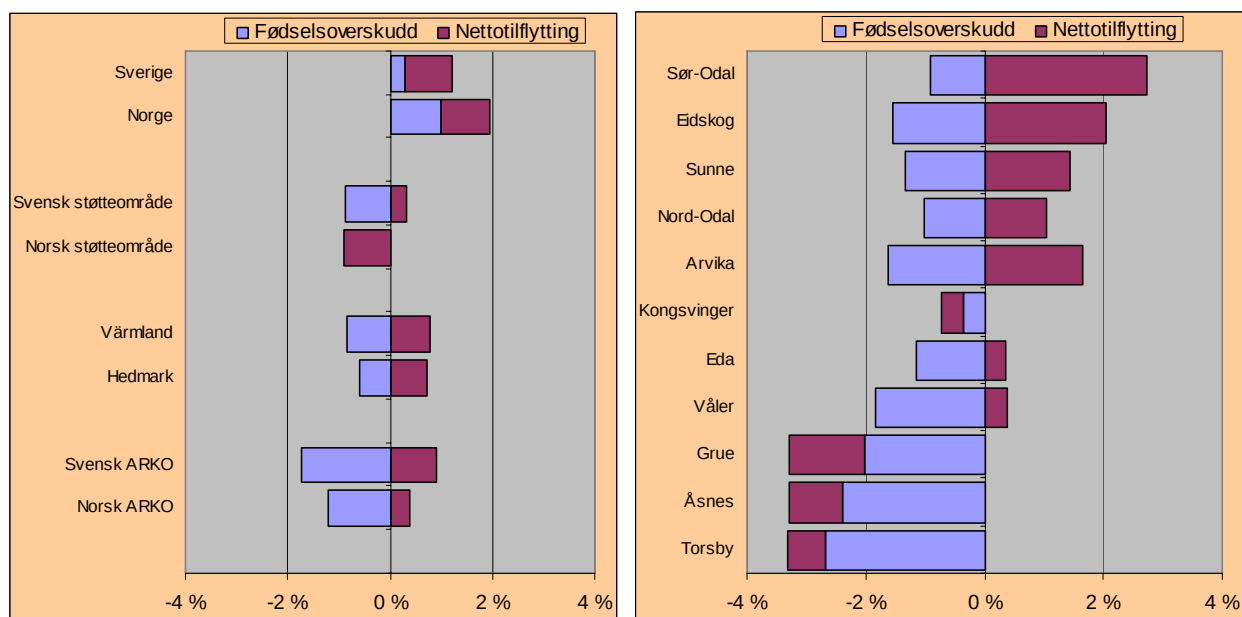


Figur 2.4: Befolkningsutvikling i ARKO-kommuner 1.1.1969-1.1.2006. Indeks 1970=100

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB og SCB

Figur 2.5 viser befolkningsendringen siste 3 års periode fra 1.1.2003 til 1.1.2006 dekomponert på hhv. fødselsoverskudd (antall fødte i perioden fratrasket antall døde i perioden) og flytteoverskudd (antall innenlandske og utenlandske innflyttinger i perioden fratrasket antallet innenlandske og utenlandske utflyttinger). Fødsels- og flytteoverskuddet i perioden er regnet i prosent av befolkningsmengden 1.1.2003. Figur 2.5 viser for denne treårsperioden:

- En befolkningsnedgang på 0,8 prosent både på norsk og svensk side av ARKO. Dette skyldes i hovedsak at alle ARKO-kommunene på begge sider har tildels store fødselsunderskudd.
- Men det er store forskjeller mellom kommunene når det gjelder til- og fraflytting.
 - Økt tilflytting har snudd befolkningsnedgang til vekst i kommuner som Sør-Odal og Eidskog og stanset befolkningsfallet i Nord-Odal.
 - Også i Sunne og Arvika har netto tilflytting oppveid for fødselsunderskuddene og dermed stabilisert befolkningsmengden.
 - Våler og Eda har også nettoinnflytting, men ikke nok til å unngå befolkningsnedgang, mens Grue, Åsnes og Torsby både sliter med fødselsunderskudd og netto fraflytting.



Figur 2.5: Befolkningsendring, fødsels- og flytteoverskudd i ARKO 1.1.2003-1.1.2006

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB og SCB

3 Næringsstruktur og næringsutvikling

3.1 Innledning

I alle næringer finnes det bedrifter med vekst og god lønnsomhet, og det finnes bedrifter som sliter. Likevel er næringsstrukturen viktig. Samler vi bedrifter i ”næringer” eller bransjer, ser vi at noen næringer har langsiktig vekst, mens andre er i langsiktig tilbakegang. Dette innebærer videre at regioner med stor andel av sitt næringslivet i vekstbransjer ofte kommer bedre ut samlet sett enn regioner med stor andel av sitt næringsliv i tilbakegangsbransjer. I hvert fall er regioner med en stor del av næringslivet i tilbakegangsnæringer, og som dermed har en strukturulempe, avhengig av å kapre markedsandeler fra andre regioner innen de enkelte næringer for å oppnå samme utvikling totalt sett.

Som nevnt foran er det vanligste målet på næringsutvikling og verdiskaping bruttoprodukt eller bearbeidingsverdi. Når vi likevel bruker sysselsatte etter arbeidsstedskommune (dagbefolkningen) for å beskrive næringsstruktur og – utvikling skyldes både at det ikke er tilgjengelig sammenlignbare verdiskapingstall på kommunenivå, men også det forhold at sysselsetting kan være vel så relevant i analyser av næringers regionale betydning fordi den oftest er mer lokal enn andre verdiskapingskomponenter.

Næringsstrukturen er i figur 3.1 illustrert ved sysselsettingsandeler i 4. kvartal 2004, mens vi i figur 3.2 ”bare” har studert næringsutviklingen frem til 4. kvartal 2003. Dette skyldes omlegginger av svensk statistikk fra 2003 til 2004 som vi ikke har kunnet korrigere for når det gjelder de næringsfordelte tallene, slik vi gjorde for totalsysselsettingen foran.

3.2 Næringsstruktur og utvikling i enkelt næringer

Primær næringer

Jordbruket er tilnærmet dobbelt så viktig for sysselsettingen i Norge som i Sverige, mens forholdet er motsatt for skogbruk. Både jordbruket og skogbruket er overrepresentert i alle ARKO-kommunene, dvs. står for større andeler av totalsysselsettingen enn nasjonalt. Størst betydning har jordbruket i Grue, Åsnes og Våler med rundt 9 prosent og skogbruket i Grue, Eidskog og Torsby med 4-5 prosent. Jord- og skogbruket samlet har redusert sin sysselsetting med 20-25 prosent de siste 10 år både i Norge, Sverige, Hedmark, Värmland og norsk side av ARKO. I svensk ARKO var tilbakegangen over 40 prosent.

Industrien

Industrien står for en klart større andel av sysselsettingen i Sverige enn i Norge. Samtidig har både norsk og svensk side av ARKO høyere andel industrisysselsetting enn sine respektive lands gjennomsnitt. Det er spesielt Eda, Arvika og Våler hvor industrien dominerer. Av fellestrekk i næringsstrukturen innenfor ARKO ser vi spesielt overrepresentasjonen innenfor skogbasert industri og i noen grad innenfor produksjon av metall og metallvarer. Det vises til tabell 3.1 for nærmere oversikt over de største industribedriftene i hver kommune.

Mens industrisysselsettingen i Sverige har vokst med 6 prosent i Sverige siste 10 års periode gikk den tilbake med 11 prosent i Norge. Denne nasjonale ulikheten gjenspeiles og forsterkes i ARKO hvor både Eda, Sunne og Arvika hadde vekstrater på 17-19 prosent, mens norske ARKO kommuner gjennomgående hadde tilbakegang på 20-29 prosent (-10 prosent i Kongsvinger). Avvikene sto Torsby (-1 prosent) og Grue (+3 prosent) for.

Private tjenestesektorene

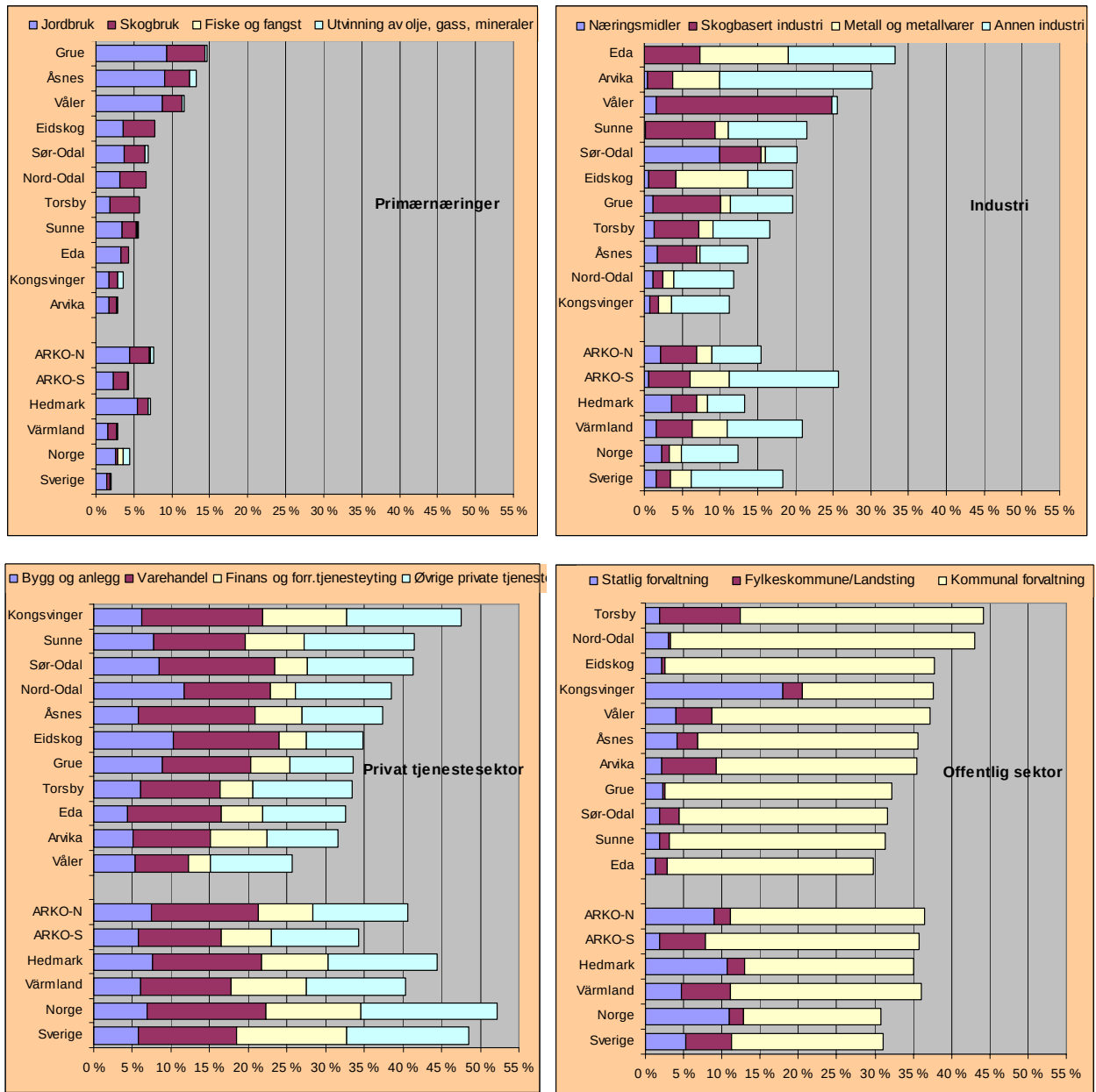
Tjenestesektoren er en stor og voksende sektor, både de delene som retter seg mot lokalbefolkningen, de som retter seg mot tilreisende (reiseliv/hytteturisme) og de som retter seg mot næringslivet (produksjonsrettede tjenester). Ulike regioners muligheter for å ta del i denne veksten knytter seg i noen grad til omfang og utvikling i lokalt næringsliv for øvrig (lokale underleveranser), og til utviklingen i lokalbefolkningens kjøpekraft, dvs. lokal befolknings- og inntektsutvikling. Samtidig er også tjenestesektoren gjenstand for interregional og internasjonal konkurranse. Samlet sto den private tjenestesektoren for 52 prosent av sysselsettingen i Norge og 49 prosent i Sverige. Sammen med offentlig sektor innebærer dette at +/-80 prosent av svensker og nordmenn jobber med tjenesteproduksjon.

Alle ARKO-kommunene har en mindre privat tjenestesektor enn sine respektive landsgjennomsnitt, med Kongsvinger på topp med 48 prosent og Våler på bunn med 26 prosent. Bygg og anlegg er noe overrepresentert i ARKO, ellers er de andre tjenestekategoriene i figur 3.1 underrepresentert. Kanskje overraskende er varehandelen en viktigere sysselsetter på norsk side av grenseregionen enn på svensk, samtidig som varehandelssysselsettingen har økt mer på norsk side siden 1993 (+12%) enn på svensk side (+3%). Imidlertid er det her grunn til å spørre om bildet lyver noe siden sysselsettingsstatistikken vi baserer oss på ikke fanger opp grensependlerne.

Offentlig sektor

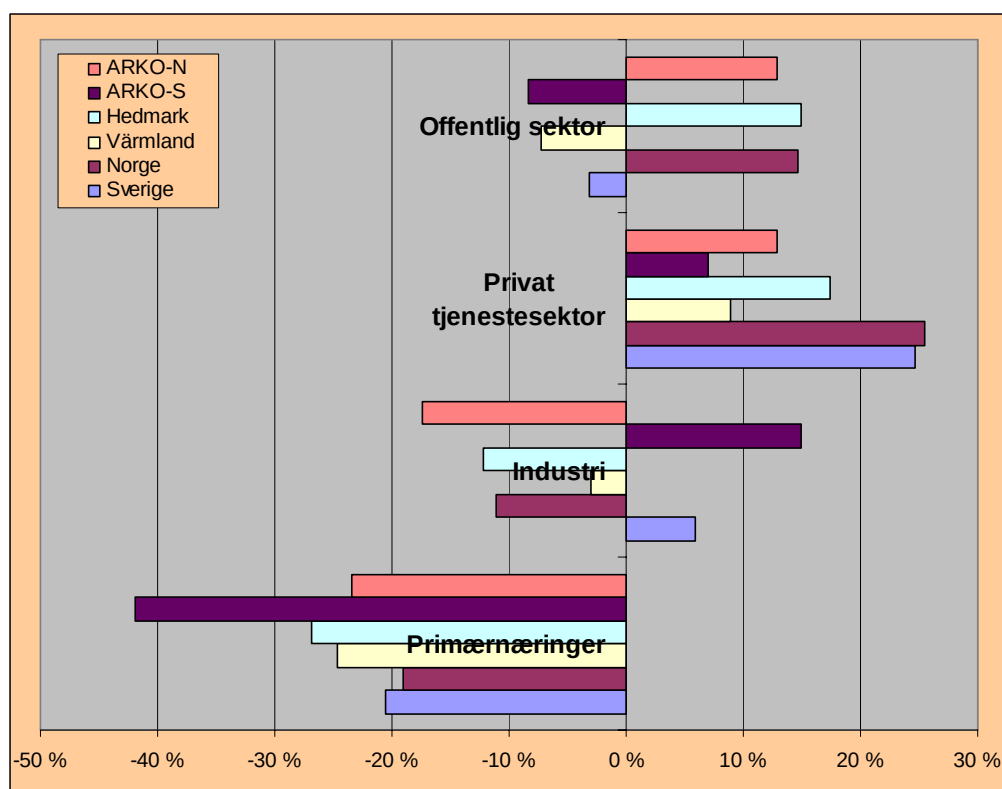
Offentlig sektor er en viktig tjenesteprodusent og står for om lag samme andel av sysselsettingen i Norge og Sverige (31 prosent). Offentlig sektor er overrepresentert på

begge sider av ARKO i forhold til de respektive landsgjennomsnitt. At staten har noe mer sysselsetting i Norge, og fylkeskommunen noe mindre enn de svenske landsting, må ses i sammenheng med at den norske stat fra 2002 overtok ansvaret for sykehus, psykiatri, ambulansetjeneste – alt det som omtales som spesialisthelsetjenesten. Offentlig sysselsetting økte med 15 prosent i Norge og 13 prosent i Glåmdalsregionen fra 1993 til 2003, mens den gikk tilbake med 3 prosent i Sverige og 8 prosent i svensk ARKO.



Figur 3.1 Næringsstruktur i ARKO. Sysselsettingsandeler i 4. kvartal 2004

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB/PANDA og SCB/RAPS



Figur 3.2 Sysselsetningsendringer 1993-2003 (4. kvartal)

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB/PANDA og SCB/RAPS

3.3 Store enkeltbedrifter og grenseoverskridende eierskap

For å få et bilde av hvilke store bedrifter vi finner innenfor ARKO- regionen, hva de produserer og i hvilken grad kan vi etterspore grenseoverskridende eierskap har vi på svensk side tatt utgangspunkt i SCB's oversikt over de største bedriftene i hver kommune. Denne oversikten viser antall ansatte og næringstilhørighet (NACE). Disse informasjonene har vi koplet sammen med opplysninger fra de forskjellige bedriftenes hjemmesider mht. eierskap. På norsk side har vi tatt utgangspunkt i Østlandsforskning sitt bedriftsregister og koplet dette sammen med bedriftsinformasjon hentet fra nettstedet purehelp.no. Tabell 3.1. viser de største bedriftene, antall ansatte, næringstilhørighet og nasjonalitet mht. eierskap. I denne listen har vi ikke tatt med det offentlige virksomheter (kommune og stat).

Hva kan vi si om næringslivet i ARKO regionen på bakgrunn av dette? For det første støtter det opp under hva vi har skrevet tidligere mht. til industriens betydning i regionen. I hovedsak er industribedriftene større på svensk side. Industristrukturen i ARKO regionen er i stor grad basert på produkter rettet mot kjøretøy- segmentet eller driver foredling av tre. Eksempler på det første er Volvo i Arvika og TI- group i Kongsvinger.

Tetra PAK i Sunne og Forestia i Våler er eksempler på treforedlingsindustrien. Sør- Odal skiller seg noe ut ved å ha en stor andel industriarbeidsplasser innenfor næringsmiddelindustrien (Kraft Foods med 125 ansatte og Tine Meierier 78 ansatte).

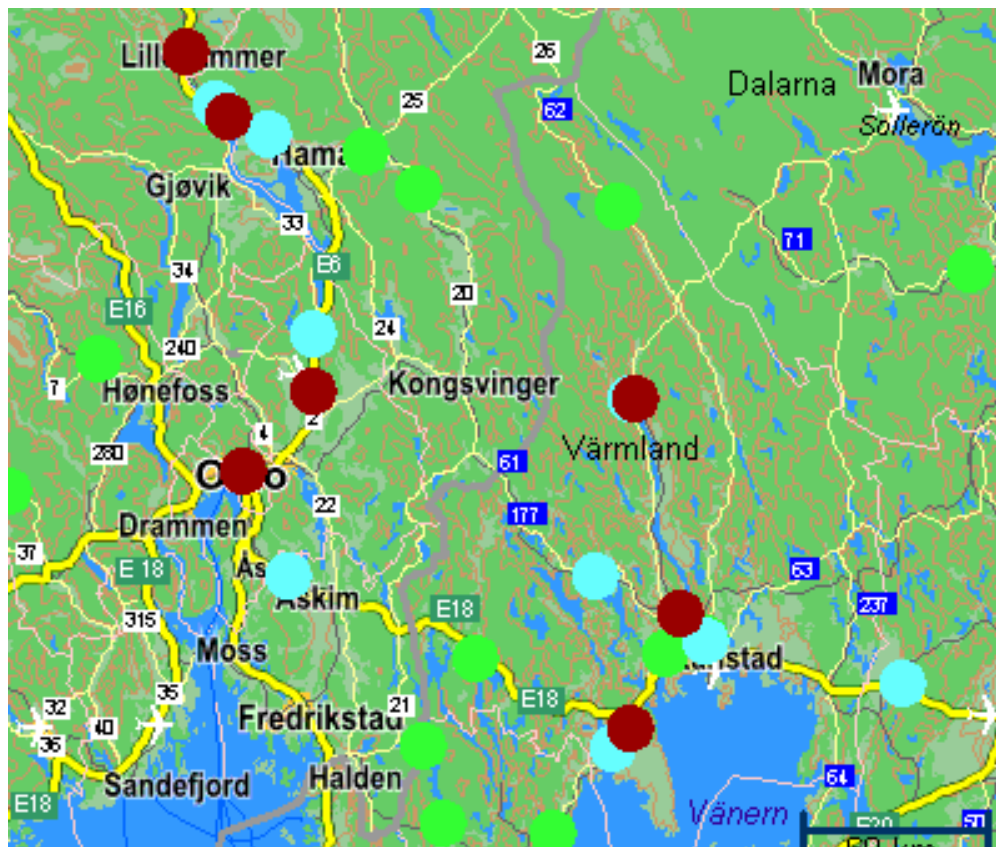
Tabell 3.1: De største bedriftene i ARKO-kommunene med ansatte, bransje og eierskap

Kommune/bedrift	Ansatte	Bransje	Eierskap	
Kongsvinger				
Ti group automotive systems as	250	34	Produksjon av deler og utstyr til motorvogner og motorer	Amerikansk
Eskoleia as	175	85	Arbeidsmarkedsbedrift (Nace 85, 27, 36)	Norsk
Fulfilment as	125	74	Callsentervirksomhet	Norsk
Ø M Fjeld as	125	45	Oppføring av bygninger	Norsk
Glåmdalen as	73	22	Forlegging av aviser	Norsk
Eidskog				
Hydro aluminium profiler as	175	27	Produksjon av halvfabrikata av aluminium	Norsk
Eidskog-Stangeskovene AS	63	20	Saging og høvling av tre	Norsk
Magnor Glassverk A/S	53	26	Produksjon av andre ikke-metallholdige mineralprodukter	Norsk
H-Vinduet Magnor A/S	28	28	Produksjon av metallvarer, unntatt maskiner og utstyr	Norsk
Kr Repseth Auto AS	17	50	Detaljhandel med drivstoff til motorvogner	Norsk
Sør-Odal				
Kraft Foods	125	15	Bearbeiding og konservering av poteter	Amerikansk
Bergene Holm avd. Skarnes	98*	20	Saging og høvling av tre	Norsk
Tine Meieriet Øst Ba Avd Odal	78	15	Produksjon av meierivarer	Norsk
Skarnes elektro AS	43	31	Produksjon av elektriske fordelings- og kontrolltavler og paneler	Norsk
Otto Veflen maskinentreprenør as	33	45	Maskinentreprenør	Norsk
Nord-Odal				
Rescon Mapei AS	88	24	Produksjon av kjemiske produkter ellers	Italiensk
Odal Sparebank	43	65	Bankvirksomhet	Norsk
AS Nipro Nord-Odal	38	85	Arbeidstrening For Ordinært Arbeidsmarked	Norsk
Nord-Odal Veggmontasje AS	23	45	Oppføring av bygninger	Norsk
Resconsult A/S	23	45	Annen spesialisert bygge- og anleggsvirksomhet	Italiensk
Grue				
H profil AS	83	20	Produksjon av bygningsartikler	Norsk
Luxo Norge As avd. Kirkenær	78	31	Produksjon av belysningsutstyr og elektriske lamper	Norsk
Bergene Holm avd. Kirkenær	58	20	Saging og høvling av tre	Norsk
Glåma bygg AS	48	45	Oppføring av bygninger	Norsk
Sandermoen AS	38	45	Malerarbeid	Norsk
Åsnes				
Nordan AS avd. Arneberg	125	20	Produksjon av bygningsartikler	Norsk
Jordan AS Flisa	98	36	Produksjon av koster og børster	Norsk
Atico AS	38	85	Varig vernet arbeid	Norsk
M.Henriksen bakeri as	28	15	Produksjon av brød og ferske konditorvarer	Norsk
Hedmark hus AS	23	45	Oppføring av bygninger	Norsk
Våler				
Forestia as avd platefabrikk	250	20	Produksjon av finer, kryssfiner, lamelltre, sponplater, fiberplater mv.	Norsk
Moelven Våler AS	125	20	Saging og høvling av tre	Finsk
Samvirkekylling AS	43	12	Fjærfehold og eggproduksjon	Norsk
Våler bygg AS	28	45	Oppføring av bygninger	Norsk
Eda				
Kongsberg Automotive AB	275	34	Produksjon av motorvogner, tilhengere og deler	Norsk
Hydro Aluminium Fundo Aktiebolag	225	28	Produksjon av metallvarer, unntatt maskiner og utstyr	Norsk
Norma Precision Aktiebolag	125	29	Produksjon av maskiner og utstyr	Svensk
Åmotfors Bruk Aktiebolag	125	21	Produksjon av papirmasse, papir og papirvarer	Svensk
Aktiebolaget Hilmer Andersson	75	20	Produksjon av trelast og varer av tre, kork, strå og flettematerialer, unntatt møbler	Svensk
Torsby Kommun				
Moelven Notnäs Aktiebolag	125	20	Produksjon av trelast og varer av tre, kork, strå og flettematerialer, unntatt møbler	Finsk
Note Torsby AB	125	33	Prodokusjon av medisinske-, presisjons- eller optiske instrumenter, klokker og ur	Svensk
Byggelit Aktiebolag	75	20	Produksjon av trelast og varer av tre, kork, strå og flettematerialer, unntatt møbler	Svensk
Moelven Byggmodul Torsby Aktiebolag	75	20	Produksjon av trelast og varer av tre, kork, strå og flettematerialer, unntatt møbler	Finsk
Fortum Service AB	75	45	45212, Uppförande av andra byggnadsverk	Svensk
Sunne Kommun				
Aktiebolaget Selma Lagerlöf Hotel & Restaurang	275	55	Hotell- og restaurantvirksomhet	Svensk
Tetra Pak Packaging Material Sunne Aktiebolag	225	21	Produksjon av papirmasse, papir og papirvarer	Svensk
Rottneros Rockhammar Aktiebolag	175	21	Produksjon av papirmasse, papir og papirvarer	Svensk
Nolato Sunne AB	125	25	Produksjon av gummi og plastprodukter	Svensk
Miller Graphics Scandinavia Aktiebolag	75	22	Produksjon av trelast og varer av tre, kork, strå og flettematerialer, unntatt møbler	Svensk
Arvika Kommun				
Volvo Wheel Loaders Aktiebolag	975	29	Produksjon av maskiner og utstyr	Svensk
Arvika Gjuteri Aktiebolag	325	27	Produksjon av metaller	Svensk
Thermia Värme Aktiebolag	225	29	Produksjon av maskiner og utstyr	Dansk
Schott Termofrost AB	175	20	Produksjon av trelast og varer av tre, kork, strå og flettematerialer, unntatt møbler	Tysk
Bengt Lundin AB	125	25	Produksjon av gummi og plastprodukter	Svensk

* Årsverk

I hvilken grad eksisterer det et grenseregionalt eierskap? I all hovedsak er de største bedriftene på nasjonale hender. Nordmenn er representert i Eda (Hydro og Kongsberg), mens svenskene ikke er majoritetseiere i noen av de største bedriftene på norsk side av ARKO. Et godt eksempel på grenseoverskridende konserndannelser er Moelven

Industrier ASA² som har produksjon ved en rekke anlegg i Norge og Sverige, jf. figur 3.3. Moelven Industrier har hovedkontor på Moelv i Ringsaker, Hedmark, men eies av finske og norske skogeierorganisasjoner og er datterselskap innenfor Finnforests samlede strategi. Konsernet har rundt 3200 medarbeidere og omsetter årlig for NOK 6 milliarder.



Figur 3.3: Eksempel på grenseoverskridende eierskap: Moelven Industriers virksomheter i Indre Skandinavia

Kilde: www.moelven.com

² Moelven Industrier har hovedkontor på Moelv i Ringsaker, Hedmark, men eies av finske og norske skogeierorganisasjoner og er datterselskap innenfor Finnforests samlede strategi. Konsernet har rundt 3.200 medarbeidere og omsetter årlig for NOK 6 milliarder.

4 ARKO i nasjonale indikatorbaserte studier

4.1 Kan vi måle fremtidig vekstevne?

Befolkningsutvikling og sysselsettingsutvikling, som vi har studert foran, er viktige indikatorer på hvem som har lyktes – dvs. som resultatindikatorer. Det som ofte etterspørres i tillegg er indikatorer som sier noe om hvem som vil lykkes i fremtiden og faktorer som kan påvirkes i dag slik at vi får en annen og bedre utvikling fremover. Slike undersøkelser har ofte med seg elementer av nåsituasjonen og historiske utviklingstrekk også når fremtiden skal antydes. I tillegg kan sysselsettings- og befolkningsanalysene gjøres med avanserte gjennom:

- Shift-shareanalyser av næringsutviklingen: andel vekstnæringer, andel solnedgangsnæringer, evne til å holde/vinne markedsandeler i alle næringer
- Befolkningsprognoser: forholdet mellom født, døde, fraflytting, tilflytting og på bakgrunn av aldersstruktur fremskrive befolkningen og hva som kreves av tilflytting for at befolkningen skal vokse.

Andre kvantifiserbare ”årsaksindikatorer” som ofte går igjen i indikatorstudiene er:

- Lønnsomhet i næringslivet
- Etableringsfrekvenser i næringslivet
- Befolkningens utdanningsnivå
- Næringslivets FoU-aktivitet
- Næringslivets innovasjonsaktiviteter

Av nasjonale kvantitative indikatorbaserte analyser, som i varierende grad har med faktorer nevnt over, kan særlig nevnes:

- Østlandsforsknings ”Regionenes tilstand”
- Telemarksforskning v/Knut Vareides årlige analyser for Østlandssamarbeidet og Næringslivs-NM for NHO
- NIBR/TØIs utarbeiding av en distriktsindeks
- ”Regionernas tillstånd” fra Institutet för tillväkstopolitiska studier (ITPS),
- Sveriges nya geografi fra Arena för tillväkst
- Årsbok o.a. publikasjoner fra NUTEK,
- Ulike tillvækstanalyser fra Vinnova

Slike indikatorbaserte analyser har både styrker og svakheter. Blant annet må resultatene tolkes i lys av at:

- Årsaks- virkningssammenhengene ikke er entydige (hvis hensikten er å si noe om fremtidig vekstevne)
- Fortegnene ikke entydige – Hva er bra og hva er dårlig? Hvilken

næringsstruktur er for eksempel mest fremtidsrettet?

- Vektingen i sammensatte indikatorer – ofte teller alt likt
- Viser nær sammenheng mellom befolknings- og næringsutvikling, men har ingen indikatorer på hva som trekker folk.
- Har vist seg direkte feil/misvisende på flere grenseregioner med mye grenseoverskridende inn- eller utpendling

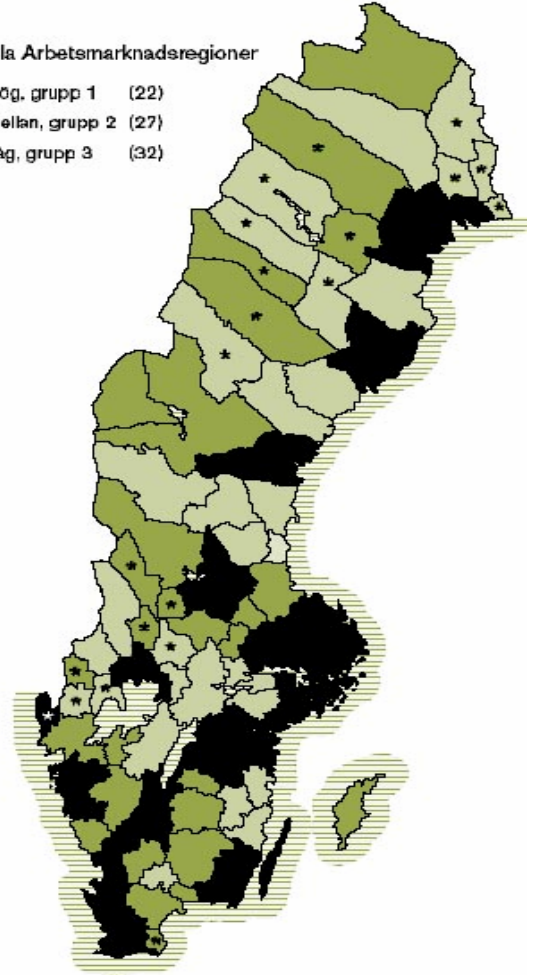
Samleindikatorene gir nok likevel et rimelig bilde på regionale ulikheter i fremtidig konkurransekraft. De muliggjør også mer inngående studier av hvilke enkeltfaktorer som enkeltregioner scorer spesielt høyt eller lavt på, dvs. på hvilke felt har man spesielle fortinn som kan/bør fremheves og på hvilke man har spesielle utfordringer som det bør tas tak i.

I tillegg til indikatorbaserte studier foreligger det en lang rekke undersøkelser av regionale næringsmiljø og regioners ”kvaliteter” (kunnskapsmessig infrastruktur, samferdselsmessige infrastruktur, regional samhandling, mobilitet, læringsoverføring mv). Som nevnt foran foreligger det flere omvärldsanalyser som gir nærmere analyser av kommuner og regioner på svensk side, mens Glåmdalsregionen inngår i bl.a. ”Klyngeanalysen av Innlandet” fra NIBR og ØF (Johnstad, 2004) og i Østlandsforsknings analyser av infrastruktur og regional utvikling på Østlandet.

I dette kapittelet vil vi beskrive hvordan ARKO-kommunene scorer i nevnte indikatorbaserte tilvekststudier, med hovedvekt på Regionenes tilstand (norsk) og NUTEKS årsbok (svensk). Videre vil vi i kapittel 6 gi en beskrivelse og drøfting av ARKOs samferdselsmessige infrastruktur, mens vi bare overfladisk vil berøre mer kvalitative studier av regioners næringsmiljø, klyngeegenskaper, sosial kapital osv. i den avsluttende drøftingen i kapittel 8.

4.2 Resultater fra NUTEKS årsbok

I et forsøk på å synliggjøre ulike arbeidsmarkedsregioners evne til å vokse har NUTEK satt sammen resultatene fra de ulike indikatorene som presenteres i NUTEKS årsbok 2005. Dette gjelder de 9 indikatorene: Etableringsgrad, fornyelsesfaktor, entreprenørskapsinnstilling, BRP/sysselsatt, BRP-utviklingen, sysselsettingsutviklingen, andelen sysselsatte i sårbare arbeidsplasser, lønnssum/sysselsatt og arbeidsledighet. Deretter er A-regionene gruppert i tre tilvækstgrupper.



Kartet viser 11 sterke tilvekstregioner (21 delvis integrerte LA-regioner) med både høy faktisk tilvekst og gode tilvekstforutsetninger fremover. De utgjøres av regionene rundt de største svenske byene og sterke universitets- og høgskoleregioner. Regnet nordfra på kartet gjelder dette: Kalix/Luleå – Umeå - Sundsvall – Falun –

Stockholm/Uppsala/Vesterås/Nykjøping – Linkjøping/Norrkjøping – Kalmar/Karlskrona – Helsingborg/Kristinestad/Malmö – Värnamo/Jönkjøping/Halmstad – Göteborg – Strömstad og Karlstad. Begge LA-regionene Torsby/Sunne og Arvika/Eda er i den svakeste tilvekstgruppen (og under medianverdien på hhv. 8 og 9 av de 9 indikatorene).

I Nuteks årsbok 2006 benyttes den nye inndelingen i FA-regioner hvor Torsby og Eda er egne én-kommunes regioner, mens både Sunne og Arvika er lagt inn under Karlstadregionen. I 2006 versjonen er Karlstadregionen og Eda i mellomste tilvekstgruppe, mens Torsby er i laveste.

4.3 Resultater fra andre svenske studier

Også andre svenske studier av faktisk utvikling over tid, jf. Vinnova, 2002, viser at lønnssumøkningen 1986-2000, både absolutt og relativ, var klart størst i

- store arbeidsmarkedsregioner (>100.000)
- og spesielt i Stockholm, Malmö og Göteborg.

Vinnova/SCBs rapport poengterte også den regionforstoring som har skjedd i Sverige,;

- 187 lokale arbeidsmarkeder i 1970 til 90 i 2000, definert på samme måte ut ifra pendlingsomfang og strømmer. (og videre til 87 i 2003)
- Størst reduksjon – regionforstoring i sødre Sverige og spesielt rundt Stockholm, Malmö og Göteborg. Lite endring i Norrland.

ITPS har i tre år på rad sammenstilt en oversikt over den regionale utviklingen i Sverige for å øke kunnskapen om svenske regioners tilvekst og forutsetninger for tilvekst. Regionernas tillstånd 2005 har med en rekke enkeltindikatorer innenfor hovedområdene:

- Økonomisk tilvekst (verdiskaping)
- Arbeidsmarkedets struktur og fungeringsmåte
- Næringslivets struktur
- Næringslivets dynamikk
- Befolkningens sammensetning og endring

I denne nyeste versjonen av rapporten benyttes en inndeling i FA-regioner hvor Torsby og Eda er egne én-kommunes region, mens både Sunne og Arvika tilhører Karlstadregionen. Rapporten publiserer ikke alle tall for alle enkeltregioner, bare topp og bunn. Torsby utmerker seg her positivt på mange indikatorer tilknyttet arbeidsmarkedet og er den av svenske FA-regioner som i 2004 hadde lavest total arbeidsløshet blant kvinner og lavest langtidsledighet blant både kvinner og menn. Eda utmerker seg negativt på indikatorer knyttet til yrkesfrekvens, men her blir tallmaterialet feilaktig på grunn av grensependlingens betydning.

Sveriges nya geografi 2006 er niende utgivelse. Bak publikasjonen står ARENA för tillväkst (FöreningsSparebanken, Sveriges Kommuner og Landsting samt ICA) og konsultselskapet Eurofutures. Her presenteres et utvalg indikatorer på kommunenivå, hvorav flere som viser de befolknings- og sysselsettingsendringer som ble dekket i kapittel 2. Av andre indikatorer er bildet for de svenske ARKO-kommunene at

- alle er i laveste gruppe (dvs. beste) mht. kriminalitet i 2005
- alle er i nest svakeste gruppe mht. nyetableringer i 2005
- alle har lave boligpriser, spesielt Torsby og Eda i 2005
- Eda på topp i vekst i varehandelsomsetning 2000-2004, også bra vekst i Arvika

4.4 Resultater fra ”Regionenes tilstand”

Dette arbeidet (Selstad m.fl., 2004) ble bestilt av Kommunal- og regionaldepartementet som en basisutredning til arbeidet med den stortingsmeldingen om regionalpolitikken som ble fremmet i april 2005.

I rapporten er det utviklet et sett med 50 indikatorer fordelt på 5 temaområder og innenfor hver av dem 5 strukturelle og 5 dynamiske aspekter. Indikatorene er utarbeidet for Norges 89 økonomiske regioner. Det er laget rangeringslister for alle 50 enkel indikatorer hvor regionen på topp får 89 poeng og på bunnen 1 poeng og totale rangeringslister basert på hver regions gjennomsnittsscore på alle 50 indikatorene. I SSBs økonomiske regioner dekker Kongsvingerregionen det meste av norsk ARKO med unntak av Våler som tilhører Elverumsregionen.

Robuste regioner

- Regionstruktur (Hovedsenterstørrelse, Regionstørrelse, servicefunksjoner, sysselsetting varehandel, sysselsetting i forretningsmessig)
- Regiondynamikk (Endringer over tid i forannevnte)
- På topp: Lillestrøm, Sandefjord, Ullensaker, Follo, Førde

Livskraftige befolkninger

- Befolkningsstruktur (yngreandel, eldreandel, omsorgsrate=avhengige/yrkesaktive, kvinneandel, innvandrerandel,)
- Befolkningsdynamikk (befolkningsendring, kohortreproduksjon kvinner og menn =andel av kohort igjen i regionen ved 30 års alder, fruktbarhetstall, nettoflytting)
- På topp: Stavanger, Follo, Lillestrøm, Bærum/Asker, Ullensaker.

Konkurransedyktig næringsliv

- Næringsstruktur (Lokaliseringskoeffisienter/andeler for primærnærings, teknologiindustri, bygg og anlegg mv., hotell og restaurant, strukturbegrunnet tap/gevinst)
- Næringsdynamikk (totalsysselsettingsendring, endring i primærnæringer, industri og maskinindustri samt konkurransebegrunnet tap/gevinst av arbeidsplasser)
- På topp: Kristiansand, Arendal, Tønsberg/Horten, Bergen og Stavanger/Sandnes

Tilgjengelige regioner

- Strukturelle aspekter (Infrastrukturbegunstigelse (veinett, jernbanenett, flyplass, havner, IKT/og bredbånd), biltilgjengelighet, nettoppendling, LQ transportnærings, LQ post og tele)
- Dynamiske elementer (kollektiv tilgjengelighet, multimodal tilgjengelighet, endring i nettoppendling, sysselsettingsendring i transportnærings, sysselsettingsendring post og tele)
- På topp: Ullensaker, Oslo, Bærum/Asker, Kristiansand, Fredrikstad/Sarpsborg, Trondheim, Bergen, Stavanger

Kompetente regioner

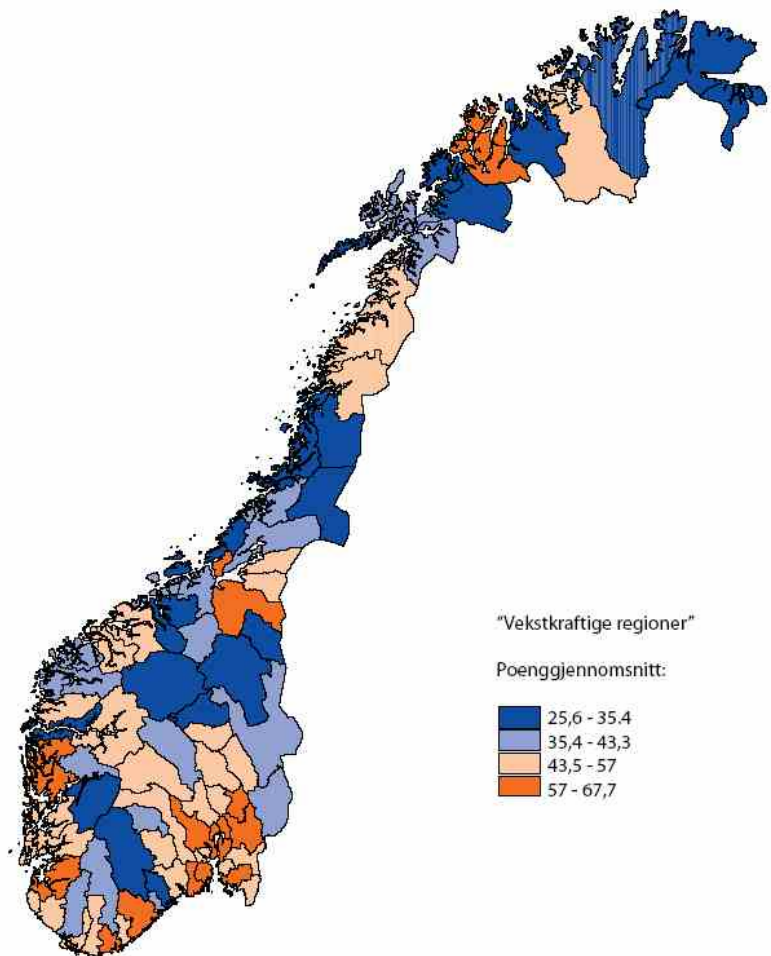
- Strukturelle aspekter (utdanningsnivå, studentbefolkningen, FoU i U&H, næringslivets FoU, sysselsatte i FoU-institusjoner)
- Dynamiske aspekter (endring i høyere utdanning, endring i andelen med kort og lang høyere utdanning, andelen foretak med FoU, andelen foretak med innovasjon).
- På topp: Alta, Trondheim, Tønsberg/Horten, Bærum/Asker, Oslo

Totalresultater

Som i de svenske studiene er det også i Norge områdene rundt våre største byer som scorer høyest på den samlede tilvekstindikatoren:

1. Kristiansand
2. Stavanger/Sandnes
3. Bærum/Asker
4. Tønsberg/Horten
5. Bergen
6. Lillestrøm
7. Oslo
8. Follo
9. Ullensaker/Eidsvoll
10. Trondheim

I ØFs studie kommer Kongsvingerregionen (Glåmdalsregionen unntatt Våler) på 64. plass av Norges 89 økonomiske regioner på samleindeksen for vekstkraftige regioner.



Figur 10.2 Norges vekstkraftige regioner. De detaljerte verdiene er vist i vedlegg 10.2

Blant de underindikatorer som trekker ned for Kongsvingerregionen er bl.a. en aldersstruktur, næringsstruktur og et utdanningsnivå som vurderes lite fremtidsrettet. Motsatt scorer regionen høyt på indikatorer knyttet til tilgjengelighet og infrastrukturbeholdning.

4.5 Resultater fra andre norske studier

Vareide, 2005, har for NHO utarbeidet et Nærings-NM blant 81 politiske regioner i Norge, herunder Glåmdalsregionen. Det er her laget en næringslivsindeks basert på:

- Lønnsomhet (andel foretak med positive resultat)
- Vekst (andelen foretak med større omsetningsvekst enn konsumprisindeksen)
- Nyetableringer (antall nyetablerte foretak som andel av eksisterende)
- Næringslivets størrelse (sysselsetting i privat næringsliv i prosent av befolkningen)

Glåmdalsregionen kommer her på 59. plass blant de 81 regionene og er plassert i den nest svakeste av 5 kategorier. Regionen scorer spesielt svakt på nyetableringer og på næringslivets størrelse, men scoret høyt på vekst.

Johansen m.fl., 2006, har på oppdrag fra Kommunal- og regionaldepartementet utarbeidet en distriktsindeks som er en vektet sum av en rekke indikatorer hvor hver og en er tenkt å skulle representere en side av distriktsproblemene og ulike regioners ”distriktpolitiske ”behov”. Indikatorene har altså strengt tatt lite med fremtidig vekstevne å gjøre, mer å beskrive en nåsituasjon. Indikatorene faller i fire grupper;

- Geografiindikatorer (avstand til Oslo, sentralitet/NIBR 11 og befolkningstetthet)
- Befolkningsindikatorer (andel innbyggere 67 år og over, andel kvinner 20-39 år og befolkningsvekst siste 10 år)
- Levekårsindikator (gjennomsnittlig inntekt er innbygger over 17 år)
- Arbeidsmarkedsindikatorer (sysselsettingsvekst 1999-2004 og andel sysselsatte 20-64 år)

Kongsvinger får en distriktsindeks som plasserer kommunen i kategori D, dvs. kategori 4 av 5 hvor 5 er de mest sentrale kommunene, mens de øvrige Glåmdalskommunene plasseres i kategori C. Glåmdalskommunene utpeker seg med gjennomgående høy eldreandel (distriktsproblem) og med Oslo-nærhet (ikke-distrikt). For de andre indikatorene er det kommunevise forskjeller i regionen.

5 Pendling og annen grenseoverskridende aktivitet

5.1 Innledning

Et av hovedfokusene i denne rapporten har vært å studere i hvilken grad ARKO utgjør en grenseoverskridende funksjonelle regioner. Dette er fokus i det følgende. Hovedvekten er lagt på pendlingstrømmene, men avslutningsvis presenteres også på enkelte andre former for grenseoverskridende aktiviteter som bl.a. grenseflytting, grensehandel og grenseoverskridende eierskap til fritidsboliger. I tillegg vil vi i kapittel 6 se nærmere på infrastrukturen og trafikktutviklingen innenfor ARKO.

5.2 Kilder, data og metoder for grensependlingsanalyser

I både Norge og Sverige publiseres det årlig pendlingsstatistikk som viser hvordan en kommunes sysselsatte innbyggere fordeler seg mht. arbeidsstedskommune og hvordan en kommunes arbeidsplasser/arbetstilfellen fordeler seg mht. arbeidstakernes bostedskommune. Problemet med disse nasjonale statistikkene, spesielt for grensekommunene, er at pendling over grensen ikke fanges opp. Foruten at vi har manglet oversikter over nivå og utvikling i grensependlingen bidrar manglende grensependlerstatistikk til at sysselsettingsstatistikken på begge sider underrapporterer faktiske arbeidsplasser (arbetstelfellen/dagbefolkning) i regioner med mange utenlandske innpendlere og underrapporterer sysselsettingsgraden i regioner med mye utpendling over grensen.

I Nordisk Pendlingskarta 2001 (TemaNord, 2004 og 2005) gjøres det imidlertid en første systematisk kartlegging av grensependlingen. Denne viste at:

- 28.285 personer bosatt i Sverige hadde 3.458 mill. kroner i norsk lønnsinntekt i 2001. Av disse er 13.343 regnet som arbeidspendlere og hadde 2.561 mill. kroner i lønnsinntekt.
- 4.291 nordmenn hadde 341 mill. kroner i lønnsinntekt i Sverige i 2001. Av disse er 1.300 regnet som arbeidspendlere og hadde 197 mill. kroner i lønnsinntekt.
- Svenskene sprer seg mer rundt i Norge når de jobber, mens norske grensependlere oftere jobber rett over grensen
- Norsk lønn utgjør 20 prosent av samlet lønnsinntekt i Eda og 17 prosent i Strømstad og Årjäng. Pendlerne utgjør over 10 prosent av sysselsatte innbyggere i alle tre kommuner.
- I Strømstad og Eda var 45 prosent, og i Årjäng 32 prosent, av grensependlerne født i Norge.

SSB og SCB har senere oppdatert tallene for reelle pendlere for 2002 og 2003 og planlegger en tilsvarende oppdatering for 2004³.

ØF har etablert et nytt datasett for sysselsetting og pendling for året 2003 ved å kombinere data fra norsk og svensk registerbasert sysselsettingsstatistikk med data fra grensependlingsundersøkelsen. Dermed har vi mulighet til å drøfte hvordan tallene for grensependlingen påvirker de faktiske sysselsettingstall, samt bidrar til å synliggjøre eventuelle lokale arbeidsmarkeder på tvers av riksgrensen. En slik komplett pendlingsmatrise for ARKO-kommunene fremgår av tabell 5.1

Tabell 5.1: Pendlingsmatrise for ARKO-kommunene. Sysselsatte personer 2003

Fra\Til	Eda	Torsby	Sunne	Arvika	Kongsvinger	Nord-Odal	Sør-Odal	Eidskog	Grue	Åsnes	Våler	Øvrig Sverige	Øvrig Norge	Hele Sverige	Hele Norge	Totalt	Andel til naboland
Eda	2 498	0	0	513	91	1	7	134	6	1	0	200	315	3 211	555	3 766	14,7 %
Torsby	0	4 481	206	13	36	0	1	5	34	9	2	482	263	5 182	350	5 532	6,3 %
Sunne	10	445	4 342	71	8	0	0	1	2	0	0	778	135	5 646	146	5 792	2,5 %
Arvika	547	14	50	9 362	39	0	2	26	7	0	0	944	229	10 917	303	11 220	2,7 %
Kongsvinger	3	1	0	0	5 621	43	290	153	124	58	0	3	1 731	7	8 020	8 027	0,1 %
Nord-Odal	0	0	0	0	196	1 254	227	4	5	3	2	0	703	0	2 394	2 394	0,0 %
Sør-Odal	0	0	0	0	619	65	1 684	14	8	11	2	3	1 259	3	3 662	3 665	0,1 %
Eidskog	25	0	0	1	680	9	36	1 660	10	10	1	1	436	27	2 842	2 869	0,9 %
Grue	0	0	1	0	298	7	7	5	1 596	197	18	0	327	1	2 455	2 456	0,0 %
Åsnes	0	0	0	0	122	2	10	1	254	2 378	233	0	539	0	3 539	3 539	0,0 %
Våler	0	0	0	0	13	0	3	0	26	178	1 064	0	546	0	1 830	1 830	0,0 %
Øvrig Sverige	45	267	500	491	41	10	10	12	2	5	4	4 053 472	12 011	4 054 775	12 095	4 066 870	0,3 %
Øvrig Norge	4	11	2	3	515	103	262	71	70	136	214	1 122	2 266 804	1 142	2 268 175	2 269 317	0,1 %
Hele Sverige	3 100	5 207	5 098	10 450	215	11	20	178	51	15	6	4 055 876	12 953	4 079 731	13 449	4 093 180	0,3 %
Hele Norge	32	12	3	4	8 064	1 483	2 519	1 908	2 093	2 971	1 534	1 129	2 272 345	1 180	2 292 917	2 294 097	0,1 %
Totalt	3 132	5 219	5 101	10 454	8 279	1 494	2 539	2 086	2 144	2 986	1 540	4 057 005	2 285 298	4 080 911	2 306 366	6 387 277	
Andel fra naboland	1,0 %	0,2 %	0,1 %	0,0 %	2,6 %	0,7 %	0,8 %	8,5 %	2,4 %	0,5 %	0,4 %	0,0 %	0,6 %	0,0 %	0,6 %		

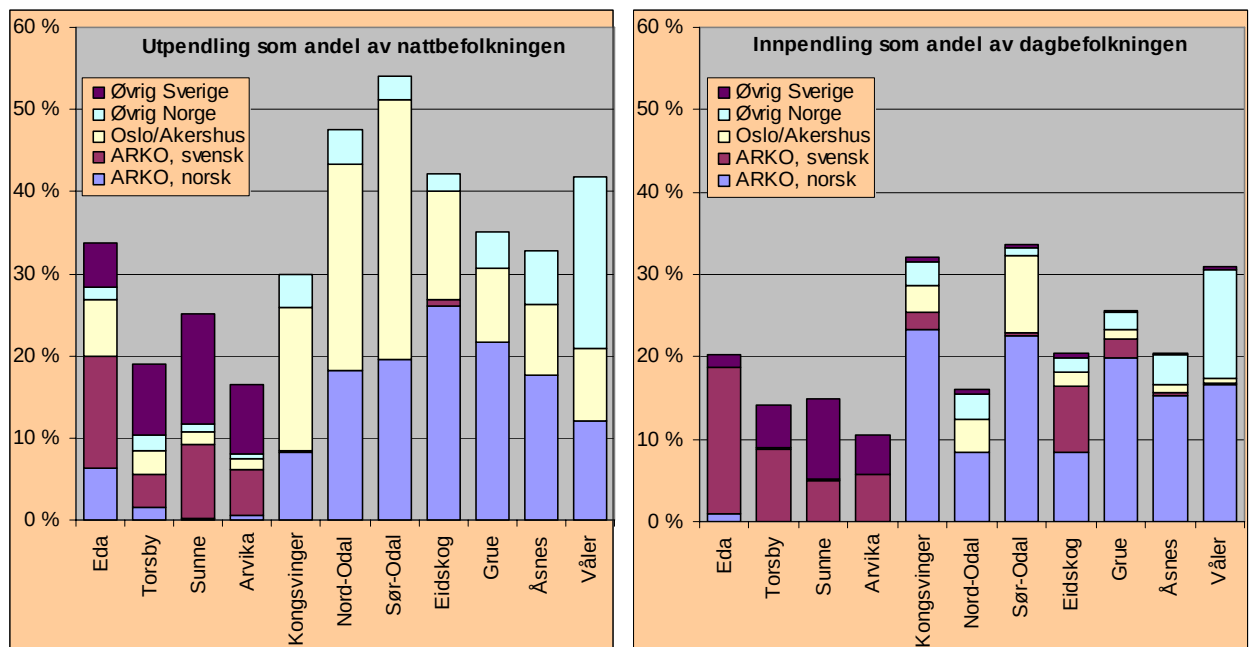
Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB og SCB

Det er usikkerhet knyttet til hvordan grensependlingen påvirker de faktiske sysselsettingstall. Denne knytter seg til i hvilken grad grensependlerne representerer et tillegg til nasjonale tall eller om de allerede kan være medregnet. Når det gjelder den totale dagbefolkningen må vi kunne anta at grensependlerne kommer i tillegg, dvs. at korrekt antall sysselsatte med arbeidssted i Eda er 3.132 og ikke 3.100 som i offisiell svensk statistikk (RAMS). Hvorvidt de 555 innbyggerne i Eda som arbeider i Norge skal påplusses de 3.211 fra offisiell svensk statistikk avhenger av om de kan ha hatt arbeid også i Sverige i den aktuelle telleperioden i november 2003 og således allerede ligger inne i tallene. Også her er det imidlertid grunn til å anta at det er mer korrekt å plusse på grensependlerne enn å la være, noe vi også har gjort i det følgende.

³ Statistikk for grensependlingen i 2004 forelå ikke når denne rapporten gikk i trykken. Statistikken har hittil vært prosjektfinsiert, men bør inn i den ordinære sysselsettingsstatistikken slik at denne blir mer korrekt også for grensekommunene og slik at grensependlingen kan følges over tid.

5.3 Pendling innad i og mellom landene

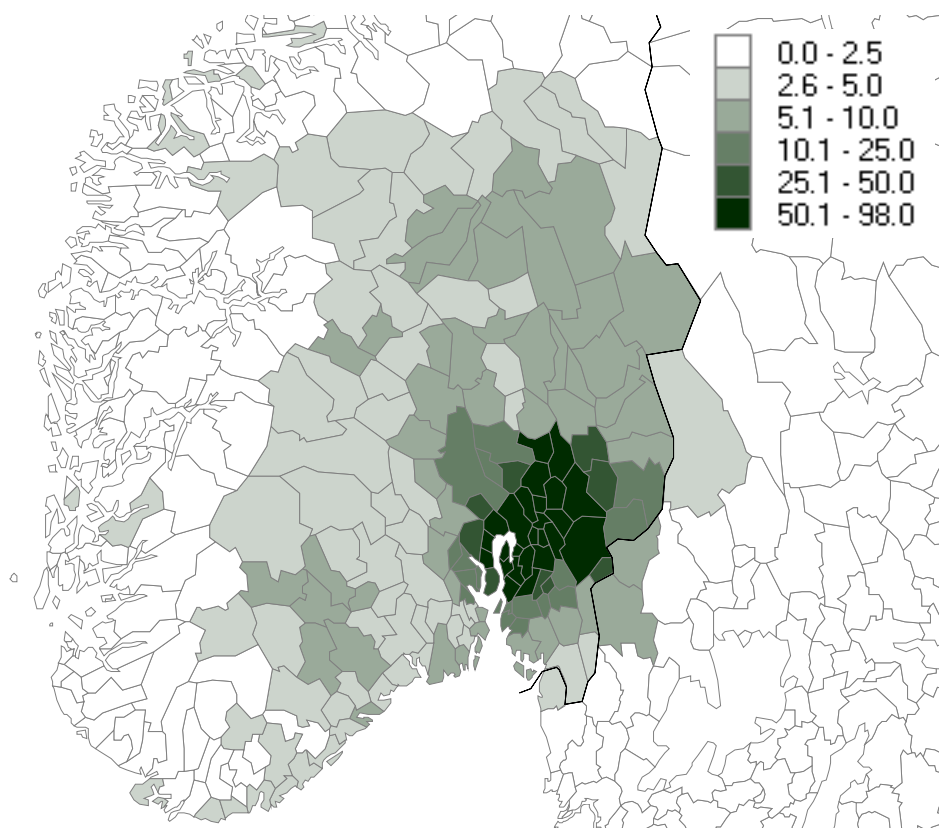
Figur 5.1 og tabell 5.1 foran viser at det gjennomgående er større inn-og utpendling blant norske ARKO-kommuner enn blant svenske. Sør-Odal og Nord-Odal er de kommuner som har størst utpendlingsandel og over halvparten av sysselsatte innbyggere i Sør-Odal har arbeid utenfor kommunen, i første rekke i Oslo/Akershus og Kongsvinger. Eidskog og Eda er de kommuner som har størst utpendling til andre ARKO-kommuner. Sør-Odal, Kongsvinger og Våler har størst andel innpendling i sitt arbeidsmarked. Kongsvinger har betydelig innpendling fra mange kommuner i Glåmdalsregion og i svensk ARKO, mens innpendlingen til Sør-Odal i hovedsak kommer fra Kongsvinger og Nord-Odal. Innpendlingen til Våler kommer i hovedsak fra Åsnes og fra Elverums- og Hamarregionen dit også mye av utpendlingen fra Våler skjer.



Figur 5.1: Inn- og utpendling til/fra ARKO-kommunene, 2003

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB og SCB

En betydelig del av utpendlingen fra ARKO-kommunene går mot Oslo og Akershus. Over 4.200 personer i Glåmdalsregionen, eller 17 prosent av sysselsatte innbyggere, hadde i 2003 sitt arbeid i Oslo eller Akershus, foruten 665 personer eller 3 prosent i de svenske ARKO-kommunene. Størst betydning spiller denne pendlingen i Sør-Odal med 32 prosent, i Nord Odal med 25 prosent, i Kongsvinger med 17 prosent, i Eidskog med 13 prosent og de tre solørkommunene med 9 prosent. I Eda utgjør pendlingen til Oslo/Akershus 7 prosent og i Torsby 3 prosent.



Figur 5.2: Andel sysselsatte innbyggere som arbeider i Oslo/Akershus i 2003

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB og SCB

5.4 ARKO og lokale arbeidsmarkeder

Det finnes en rekke former for regionale inndelinger i Sverige og Norge. Dels har vi ulike administrative inndelinger, og dels har vi inndelinger i geografisk avgrensede funksjonelle regioner som SSBs økonomiske regioner, KRD/NIBRs lokale arbeidsmarkedsregioner, SCBs Lokale arbeidsmarkeder og NUTEKs Funksjonelle analysregioner.

SCBs lokale arbeidsmarkeder bygger utelukkende på pendlingsstatistikk og har en fastlagt kvantitativ metode som gjør at arbeidsmarkedene endres i takt med pendlingsutviklingen. Antallet svenske lokale arbeidsmarkeder er redusert fra 187 i 1970 til 87 i 2003 i takt med økende pendling og regionforstørring. På svensk side danner Torsby og Sunne et felles lokalt arbeidsmarked. Det samme gjør Arvika og Eda.

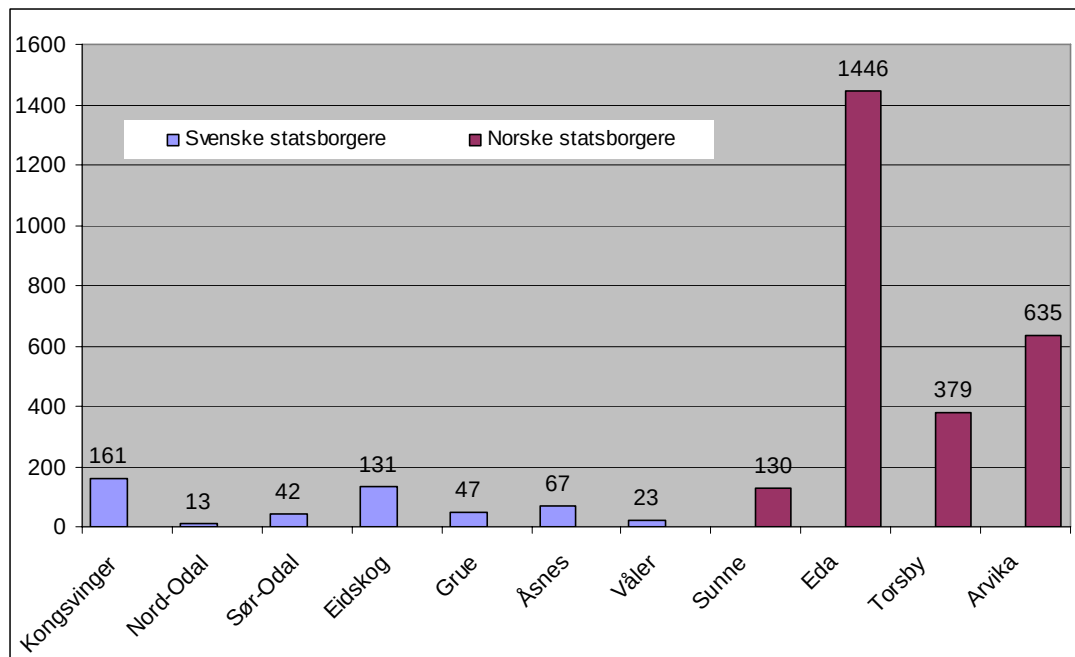
Benytter vi den svenske metode for etablering av lokale arbeidsmarkeder, jf. nærmere metodebeskrivelse i Hedin/SCB (2005), på vårt nye felles arbeidsmarkedsstatistikkgrunnlag får vi følgende resultater:

- Torsby/Sunne og Arvika/Eda uforandret som LA-er
- Kongsvinger ingen egen LA. Både Kongsvinger, Sør-Odal, Nord-Odal, Eidskog og Grue en del av Oslo LA.
- Elverum ingen egen LA. Våler inngår sammen med Elverum, Åmot, Løten og Stange et felles arbeidsmarked dannet av Hamar og Ringsaker
- Åsnes kommer i en mellomrolle
- Altså ingen grenseoverskridende arbeidsmarkeder i ARKO iht. definisjonene (men Årjäng inngår i Oslo-regionen).

Det må understrekes at eksemplene over viser en fullverdi studie av lokale arbeidsmarkeder i Norge, bl.a. fordi vi ikke har hensyntatt ulik kommunestørrelse i Sverige og Norge.

5.5 Grenseoverskridende flytting og bosetting

ARKO- regionen er et geografisk område som deles av en nasjonal grense. Det er rimelig å anta at denne regionen har felles historiske og kulturelle tradisjoner. Et interessant spørsmål i denne sammenheng kunne vært å kartlegge i hvilken grad ARKO-boerne flytter over grensen. Geografisk, eller avstandsmessig, kan dette oppfattes som ett boområde. På begge sider av grensen er det mulig å lage flyttematriser som viser flyttemønstre (til og fra kommuner innenfor de nasjonale grensene). Kartlegging av det faktiske flyttemønsteret over grensen forutsetter spesialkjøringer og ligger ikke innenfor dette prosjektets rammer. En alternativ tilnærming, som gir en indikasjon på grenseoverskridende flytting og bosetting, er å se på hvor mange av de som bor i svenske ARKO kommuner som har norsk statsborgerskap (og svensk statsborgerskap i de norske kommunene).



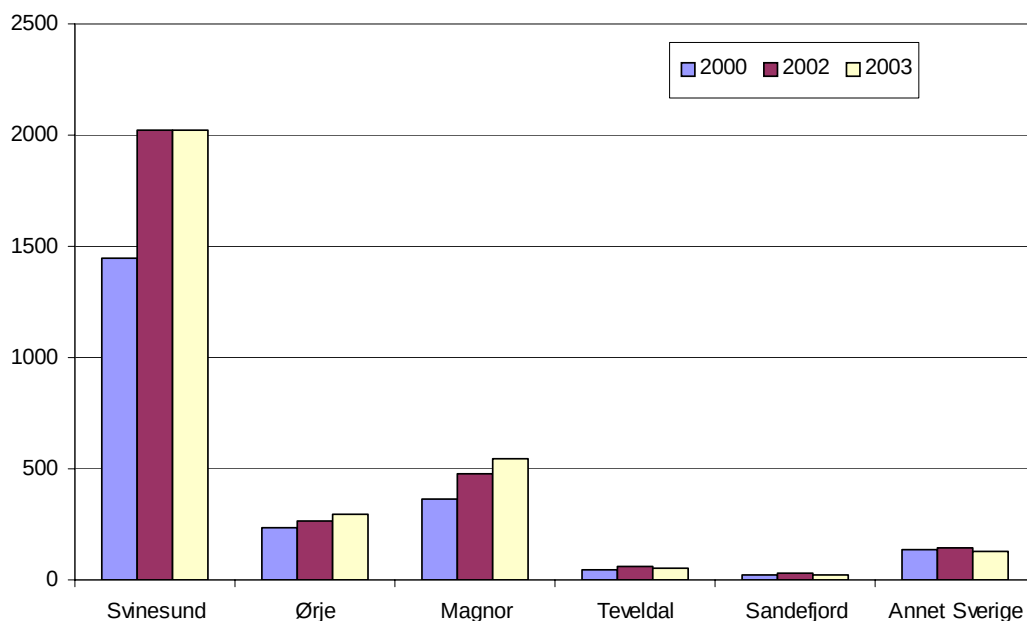
Figur 5.3: Antall norske statsborgere i svenske ARKO- kommuner og svenske statsborgere i norske ARKO kommuner ved årsskiftet 2005- 2006

Kilde: SSB og SCB

Figur 5.3. viser store forskjeller mellom ARKO- kommunene på norsk og svensk side. I Eda er i underkant av 1.450 bosatte personer, eller nær 17 prosent av innbyggerne, norske statsborgere. I Torsby er ”norskeandelen” 3 prosent, i Arvika 2 prosent og i Sunne 1 prosent. På norsk side er det kun Kongsvinger og Eidskog som har ”svenske grupperinger” av en viss størrelse og selv i Eidskog utgjør ikke ”svenskeandelen” mer enn 2 prosent. Hva er så årsaken til dette? Det er rimelig å anta at en sentral forklaring er økonomisk tilpasning. Lavere bo- og levekostnader i Sverige og høyere inntektsnivå i Norge gjør at mange velger denne løsningen. En slik ”forklaringsmodell” passer godt sammen med den kunnskapen vi har med hensyn til ubalansen i antall som pendler mellom Norge og Sverige. Faktisk er halvparten av de som pendler fra Eda til Norge norskfødte (283 av 555). For pendlerne fra de andre svenske ARKO-kommunene til Norge var andelen norskfødte hhv. 24 prosent i Arvika, 145 prosent i Sunne og 11 prosent i Torsby.

5.6 Nordmenns grensehandel i Sverige

Ericsson, 2005, inneholder beregninger av nordmenns grensehandel, samt grove anslag for nordmenns tax-free-handel i forbindelse med ferie- og forretningsreiser til utlandet, gjeldende for året 2003. Det presenteres sammenlignbare tall for 2002 og 2003, jf. figur 5.4.



Figur 5.4: Nordmenns grensehandel i Sverige. Mill. kroner i 2000, 2002 og 2003

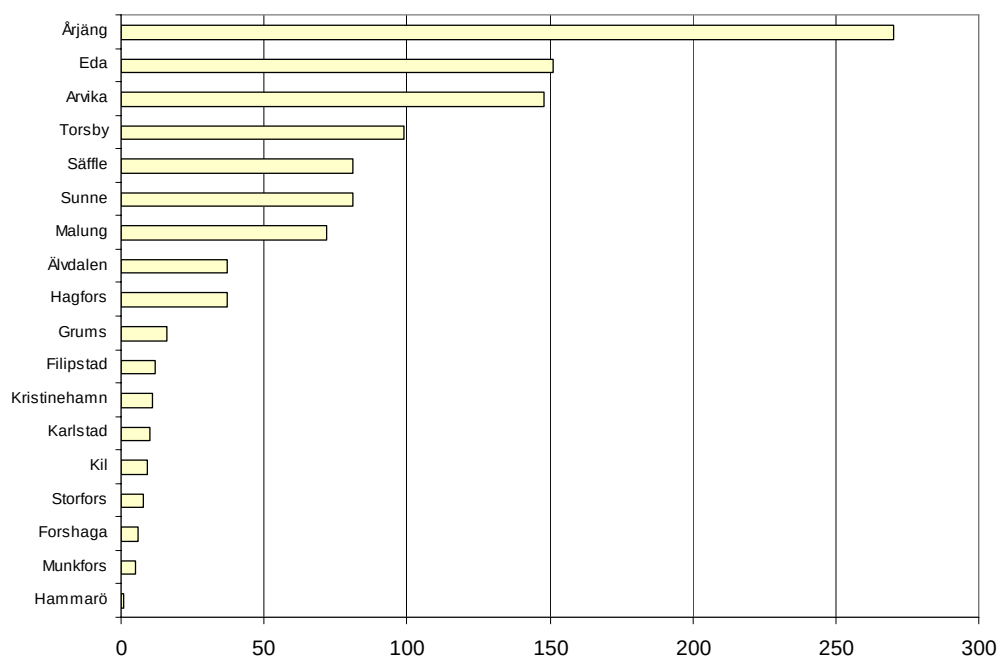
Kilde: Ericsson, 2004

I 2003 var nordmenns samlede handel (bilbasert) bragt inn til Norge i medhold av reisegodsforskriften (ekskl. tax-free) ca 4,5 mrd. NOK. Av dette var ca 3,3 mrd. NOK grensehandel (dvs. rent handelsbetinget handel). Grensehandelen er svært konsentrert til Strömstad som handelsdestinasjon. Av den rent handelsbetingede grensehandelen i Sverige sto Svinesund i 2003 for 66 prosent etterfulgt av Magnor med 18 prosent og Ørje med 10 prosent. Disse tre overgangene står dermed for 94 prosent. Nordmenns samlede handel over Magnor var i 2003 på 680 mill. NOK, hvorav 544 mill. NOK var grensehandel. Mens grensehandelen over Svinesund hadde sterk vekst fra 2000 til 2002 og holdt seg uendret fra 2002 til 2003, har handelen over Magnor og Ørje hatt jevn vekst.

SSB startet med virkning fra 2004 kvartalsvis statistikk over norsk grensehandel i Sverige. For 2004 viste denne statistikken en samlet norsk grensehandel i Sverige på 8,4 mrd. NOK, hvorav 814 mill. NOK i Charlottenberg. For første halvår 2005 viste de en samlet grensehandel i Sverige på 4,2 mrd. NOK, hvorav 472 mill. NOK i Charlottenberg. Dette var en vekst på hhv. 12 og 17 prosent i forhold til 1. halvår 2004. SSBs grensehandelsstatistikk vil fremover gi løpende oppdaterte tall for utviklingen i grensehandelen. De hittil benyttede metodene er imidlertid kritisert, bl.a. av Østlandsforskning. Kritikken går primært på kalibreringen av nivået (for høyt), mer enn på evne til å fange opp endringer over tid. SSB har derfor inntil videre stanset publiseringen av nye tall i påvente av en gjennomgang av statistikkopplegget.

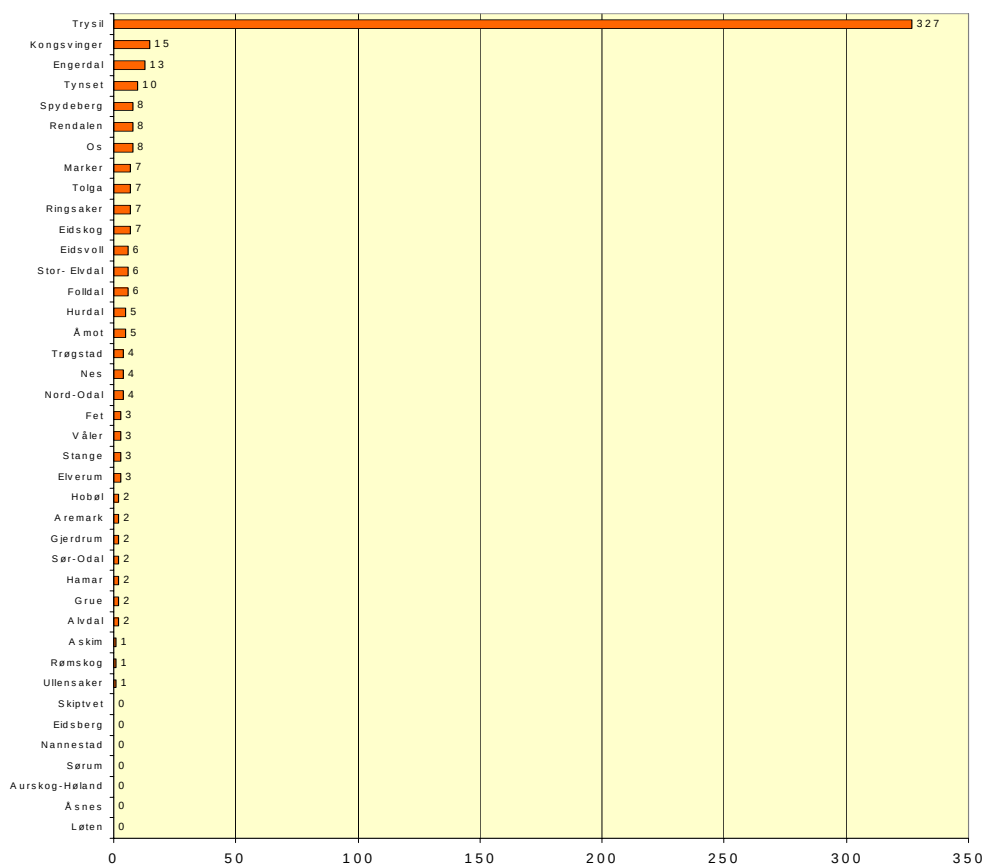
5.7 Grenseoverskridende eierskap til fritidsboliger

I Berglund, 2005, er det gjort en kartlegging av omfanget av norskeide fritidshus i den svenske delen av Interreg-området Indre Skandinavia (Värmland samt Malung og Älvdalen kommun). Tilsvarende har Køhn, 2005, kartlagt svenskeide fritidshus i norsk Indre Skandinavia (Hedmark samt 9 Akershus- og 9 Østfoldkommuner). Kartleggingene viser at langt flere nordmenn har fritidshus på svensk side enn svensker på norsk side. Videre at nordmenn sprer sine fritidsboliger på flere kommuner, mens vi på norsk side finner de aller fleste svenskeide fritidsboliger i Trysil.



Figur 5.5: Norskeide fritidsboliger i svenske kommuner i Indre Skandinavia

Kilde: Berglund, 2005



Figur 7.4: Svenskeide fritidsboliger i norske kommuner i Indre Skandinavia

Kilde: Køhn, 2005

6 Infrastruktur og regional utvikling

6.1 Innledning/Bakgrunn

Flere norske og svenske studier av regional konkurransekraft konkluderer med at regioners evne til regionforstørring og regionsammenkopling er viktig for å stimulere økonomisk aktivitet og for å gjøre regionen mer attraktiv for personer og bedrifter. Utvikling på regionalt nivå forutsetter en godt fungerende samferdsels- og infrastruktur samt et fleksibelt arbeidsmarked. Dette innebærer bl.a. at 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). 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 det regionale arbeidsmarkedet utvides og at eventuelle misforhold mellom hva som etterspørres og hva som tilbys i det regionale arbeidsmarkedet blir redusert. Dette vil også redusere sårbarheten ved lokale/ regionale strukturendringer. Alternativet til regional vekst gjennom integrasjon i andre regioner er å basere seg på egen drevet vekst. "Egen-vekst strategien" vil som oftest være mest relevant/interessant for regioner som geografisk ligger langt fra vekstregioner.

Regionforstørring, eller integrering i en annen voksende region, kan også ha negative effekter som økt konkurranse for det lokale næringsliv og tap av kompetent arbeidskraft. I tillegg vil en også kunne få negative effekter i forhold til miljø og økt ulykkesfrekvens.

De effektene som kort er skissert ovenfor bygger på en forutsetning om en godt fungerende eller funksjonell samferdselsstruktur både når det gjelder gods- og persontransport. Begge disse transporttjenestene kan enten skje på vei eller jernbane.

Hva vet vi om sammenhengen mellom samferdselsstruktur og næringsutvikling? Lein, Køhn & Hagen, 2003 så på sammenhengen mellom samferdselsmessige flaskehalser i forhold til eksisterende næringsstruktur i Hedmark og Oppland og hvilke infrastrukturprosjekter som ville gi størst effekt for næringslivet i nevnte fylker. Denne undersøkelsen (basert på medlemsbedrifter i NHO) viste bla.:

- De fleste bedriftene rangerer godstransport som viktig eller helt avgjørende
- Regularitet og pålitelighet er den faktoren som bedriftene oppgir som viktigst for godstransport. Det er en svak tendens til at bedriftene i distriktsregionene bedømmer viktigheten av godstransport noe høyere enn mer sentralt beliggende regioner

- Transport av ansatte i arbeid er den transporttypen som rangeres som minst betydningsfull i alle regioner. Transport av egne ansatte er minst viktig for industrien, og viktigst for bygg og anlegg samt finansiell og forretningsmessig tjenesteyting
- Bil er den transporttypen som vurderes å ha størst betydning i alle regioner, men betydningen varierer mellom ulike typer transport (ansatte, gods, kunder)

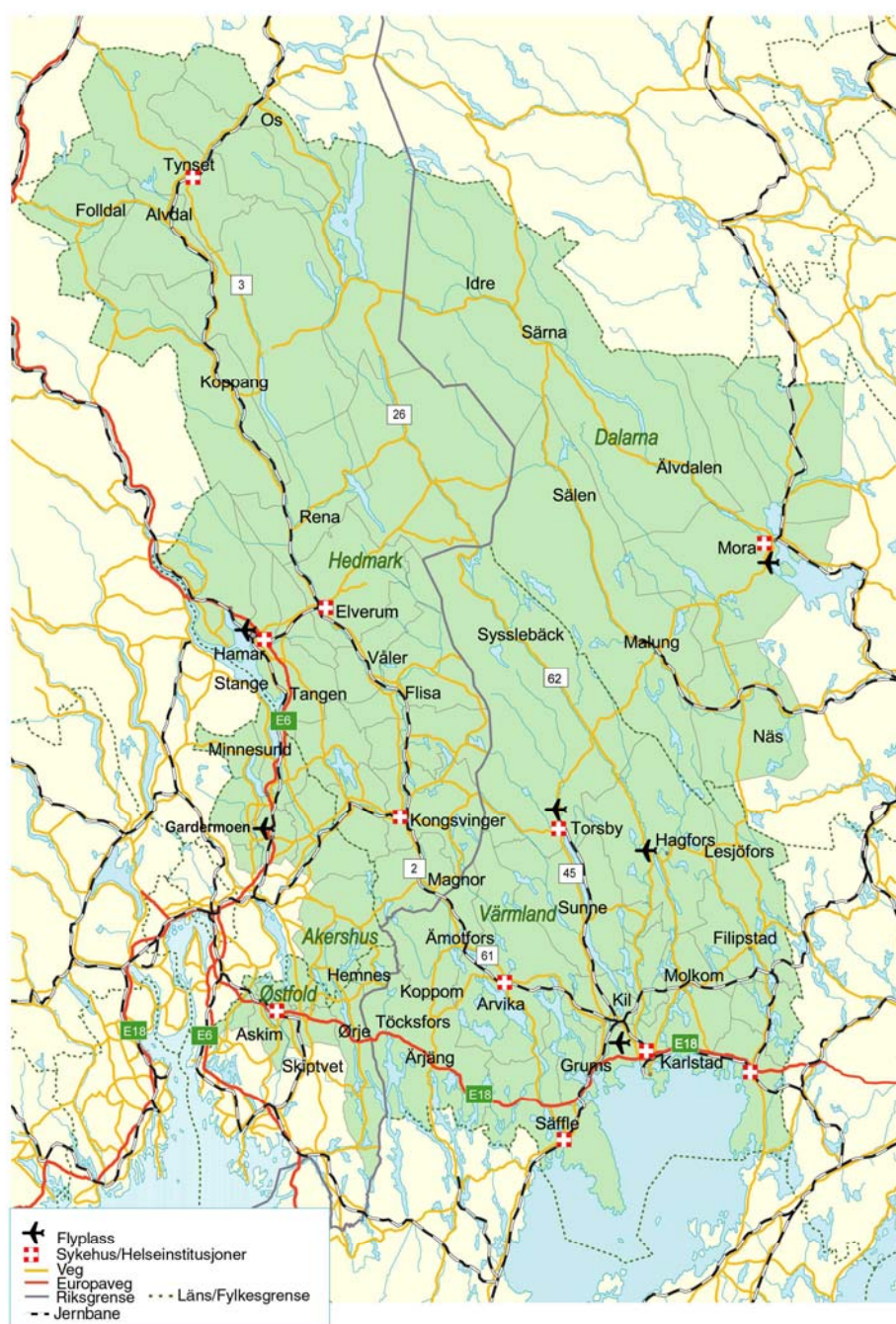
Den refererte undersøkelsen var rettet mot næringslivet og ikke uventet vil da godstransport vektlegges. I utvidelsen av lokale arbeidsmarkedsregioner vil persontransport (pendling) ha stor betydning. Med dette som bakgrunn vil vi i det følgende se nærmere på en del forhold knyttet til Infrastruktur og trafikk:

- Avstand/reisetid internt i ARKO-regionen
- Avstand/ reisetid til regioner rundt ARKO-regionen
- Kollektivtilbudet i regionen
- Veitrafikk, veistandard og trafikk tetthet
- Grensetrafikk

6.2 Den romlige dimensjonen

Figur 6.1. er et infrastruktur- kart over deler av Hedmark, Akershus, Østfold, Värmland og Dalarna. Ved siden av at det gir en god oversikt over infrastrukturen i området viser eller plasserer det ARKO- regionen i en romlig sammenheng.

Et interessant fenomen sett ut i fra en romlig dimensjon er at hele ARKO- regionen geografisk sett ligger nærmere Oslo- Akershus regionen enn for eksempel Göteborg og Stockholmsregionen. Samtidig viser veistrukturen at hovedveinettet i stor grad er basert på en nord- sør dimensjon på begge sider av grensen.



Figur 6.1: Infrastruktur i deler av Hedmark, Akershus, Østfold, Värmland og Dalarna

Kilde: Hedmark fylkeskommune

6.3 Avstander og reisetider internt i ARKO

I hvilken grad kan man snakke om ARKO som et felles bo og arbeidsmarked eller består ARKO av flere sub-regioner. For å vurdere dette er det to sentrale forhold, det ene er avstander og reisetider med bil og det andre vil være kollektiv- tilbudet. Hensikten med dette avsnittet er å presentere en avstands og reisetidsmatrise for ARKO. I etterfølgende avsnitt vil vi se på avstander til omliggende sentre og vise kollektivtilbudet i regionen.

Tabell 6.1: Avstandsmatrise ARKO regionen(km)

	Eda	Torsby	Sunne	Arvika	Kongsvinger	Grue	Åsnes	Våler	Nord-Odal	Sør-Odal	Eidskog
Eda		124	88	35	41	77	97	111	85	66	16
Torsby			37	85	80	97	117	131	118	101	140
Sunne				50	129	165	186	200	174	154	105
Arvika					76	112	132	146	121	101	52
Kongsvinger						36	57	67	37	22	29
Grue							21	32	76	57	60
Åsnes								14	47	77	80
Våler									40	92	95
Nord-Odal										18	69
Sør-Odal											51
Eidskog											

Mindre enn 50 km

50 til 90 km

Kilde:Maporama.com

Tabell 6.2: Matrise reisetid i minutter (tall i parantes er gj.fart)

	Eda	Torsby	Sunne	Arvika	Kongsvinger	Grue	Åsnes	Våler	Nord-Odal	Sør-Odal	Eidskog
Eda		124 (57)	92 (54)	35 (57)	39 (61)	75 (57)	98 (57)	113 (57)	87 (57)	68 (57)	16 (57)
Torsby			34 (61)	84 (57)	86 (54)	105 (57)	128 (54)	141 (54)	125 (54)	109 (54)	140 (57)
Sunne				52 (54)	132 (57)	168 (57)	191 (57)	206(57)	179 (57)	161 (54)	109 (57)
Arvika					75 (57)	112 (57)	135 (57)	149 (57)	123(57)	104 (57)	53 (57)
Kongsvinger						37 (57)	60 (54)	68 (57)	36 (61)	24 (50)	28 (57)
Grue							23 (50)	33 (54)	76 (57)	60 (54)	59 (57)
Åsnes								12 (61)	50 (57)	83 (54)	82 (57)
Våler									43 (57)	98 (54)	97 (57)
Nord-Odal										16 (61)	69 (57)
Sør-Odal											53 (54)
Eidskog											

Mindre enn 60 min

Inntil 90 min

Kilde Maporama.com

Disse matrisene er laget på grunnlag av kartprogrammet Maporama. Vi har lagt inn "reiser" mellom alle kommunene (fra/til jernbane- eller skyss-stasjon) og fått opp distanse og reisetid. Maporama velger på bakgrunn av dette reiseruten. For de fleste rutene velger programmet "fornuftige ruter", men dette er ikke gjennomgående. Man bør m.a.o. være klar over denne svakheten når man bruker denne matrisen.

Til tross for de metodiske svakhetene som er nevnt mht. utarbeidelsen av avstandsmatrisene mener vi det er grunnlag for å hevde at ARKO regionen består av flere sub-regioner. I tillegg viser avstandsmatrisen at det er forskjeller mellom kommunene på norsk og svensk side når det gjelder muligheter til å bli integrert i andre regioner. For eksempel har Torsby kun én nabokommune/kommunesenter innenfor 50 km og Sunne har to. På norsk side er det Våler og Åsnes som har færrest muligheter. På bakgrunn av avstandskriteriene er det kun en integrert grense region og det er aksene Arvika-Kongsvinger.

Tabell 6.2 viser reisetid mellom kommuner/kommunesentra i ARKO regionen. Tallet i parentes er gjennomsnittsfarten for estimert reisetid⁴. Gjennomsnittsfarten gir også en indikasjon på veiforholdene mellom de forskjellige geografiske områdene. Med unntak for eksempel Eidskog og Charlottenberg og mellom enkelte av Solør-kommunene varierer reistiden innenfor de forskjellige delregionene fra en halvtime og opp til i underkant av en time. Samtidig illustrerer tabellen også at vegstandarden må heves relativt mye, dvs. store investeringer, for at reisetiden kan reduseres til for eksempel en reisetid på under en time og dermed styrke ARKO-regionen som et felles arbeidsmarkedsområde.

En innvending mot den reisetidsmatrisen som er laget i forbindelse med denne kartleggingen er at gjennomsnittsfarten (oppgitt i parentes i tabell 6.2) i utgangspunktet kan virke lav. Etter vår vurdering sammenfaller gjennomsnittsfarten rimelig godt med andre analyser som er gjennomført. Engebretsen, 2004, har for eksempel lagt til grunn en gjennomsnittsfart på 70 km ved motorveistandard.

På bakgrunn av ovennevnte reisematriser mener vi det er grunnlag for å dele ARKO regionen inn i flere sub-regioner. Nedenfor er disse listet opp i forhold til om man bruker hhv. 50 og 90 kilometer som inndelingskriterie.

Kommuner/kommunesentre med mindre enn 50 km. avstand

- 1) Charlottenberg- Eidskog- Kongsvinger
- 2) Charlottenberg- Arvika
- 3) Torsby- Sunne
- 4) Sunne- Arvika
- 5) Kongsvinger- Grue-Nord-Odal, Sør-Odal, Eidskog
- 6) Grue- Åsnes- Våler

4 Gjennomsnittsfart er satt av dataleverandør. Gjennomsnittsfart kan også tolkes som vei-standard.

Kommuner/ kommunesentre 50- 90 km avstand

- 1) Charlottenberg- Sunne
- 2) Charlottenberg- Grue
- 3) Charlottenberg- Nord- Odal og Sør- Odal
- 4) Torsby- Arvika
- 5) Torsby- Kongsvinger- Grue- (Evt- Sør- Odal)
- 6) Arvika- Eidskog- Kongsvinger
- 7) Kongsvinger- Grue- Åsnes
- 8) Grue- Nord-Odal og Sør-Odal
- 9) Åsnes- Sør- Odal
- 10) Nord- Odal- Sør- Odal- Eidskog

6.3 Avstand og reisetid til regioner og byer rundt ARKO

Kartleggingen av reiseavstand internt i ARKO regionen viste at regionen består av flere sub-regioner. I et regionforstøringsperspektiv kan det være interessant å kartlegge hvorvidt de forskjellige kommunene i ARKO har mulighet til å integreres i andre sterkt voksende regioner. Tabell 6.3 viser at for de fire svenske kommunene er Karlstad den nærmeste by /regionsenteret. Oslo og Gardermoen er det nest viktigste området. Charlottenberg (Eda) ligger for eksempel 135 km fra Oslo (og 100 km fra Karlstad). Det er omtrent på samme nivå som Hamar hvor ni prosent av befolkningen pendler til Oslo-området. Sunne er den av regionene på svensk side som ligger lengst fra Oslo- regionen. På norsk side er det spesielt Kongsvinger, Odals-kommunene, Eidskog og Grue som har en rimelig nærhet til Oslo-Gardermoregionen. For Grue, Åsnes og Våler er (Elverum og) Hamar nærmere geografisk enn Oslo og Gardermoen.

Ingen av regionene i ARKO ligger innenfor et naturlig dagpendlingsområde i forhold til Stockholm eller Göteborg.

Tabell 6.3: Avstander (km) mellom ARKO-kommuner og utvalgte vekstregioner/sentra

	Oslo	Gardermoen	Hamar	Stockholm	Gøteborg	Karlstad
Eda	134	123	166	420	339	103
Torsby	176	158	190	415	338	99
Sunne	223	212	255	377	296	61
Arvika	170	158	202	383	302	67
Kongsvinger	94	75	104	465	393	154
Grue	132	114	92	501	431	190
Åsnes	152	151	72	522	451	210
Våler	177	140	61	536	472	224
Nord-Odal	94	60	66	510	396	198
Sør-Odal	74	56	83	491	37	179
Eidskog	125	106	154	441	363	129

Kilde: Maporama.com

Tabell 6.4: Reisetider (minutter) med bil mellom ARKO-kommuner og utvalgte vekstregioner/sentra (gjennomsnittshastighet i parentes)

	Oslo	Gardermoen	Hamar	Stockholm	Gøteborg	Karlstad
Charlottenberg	135 (57)	127 (57)	170 (57)	339 (72)	299 (64)	98 (61)
Torsby	184 (57)	168 (57)	203 (54)	337 (72)	298 (64)	93 (61)
Sunne	228 (57)	207 (57)	263 (57)	299 (72)	259 (64)	58 (61)
Arvika	172 (57)	163 (57)	207 (57)	301 (75)	261 (68)	60 (64)
Kongsvinger	94 (57)	78 (54)	98 (61)	386 (72)	338 (68)	146 (61)
Grue	134 (57)	118 (54)	96 (54)	423 (68)	377 (68)	183 (61)
Åsnes	157 (57)	145 (61)	74 (57)	446 (68)	400 (64)	206 (57)
Våler	163 (64)	134 (61)	63 (54)	460 (68)	404 (68)	220 (57)
Nord-Odal	92 (57)	56 (61)	60 (61)	434 (68)	329 (72)	194 (57)
Sør-Odal	73 (57)	57 (57)	76 (61)	415 (68)	317 (68)	175 (57)
Eidskog	126 (57)	110 (57)	159 (57)	363 (72)	325 (64)	124 (61)

Kilde: Maporama.com

Tabell 6.4 viser reisetid med bil og gjennomsnittsfart. Ingen av kommunene i ARKO har en reisetid på under en time til Oslo eller Hamar. Odals- kommunene har en reisetid til Gardermoen på i underkant av en time. I forhold til det østlige regionsenteret for ARKO har Sunne og Arvika en reisetid på +/- en time. Gjennomsnittsfarten, som er oppgitt i parentes, varierer sterkt for de forskjellige strekningene med 75 km for Arvika- Stockholm som den høyeste og 54 km i snitt som den laveste (Grue- Gardermoen). Gjennomgående er gjennomsnittsfarten lavere på norsk side. Noe av dette skyldes fartsbestemmelsene, men det er også rimelig å anta at veistandard har betydning.

6.4 Kollektivtilbudet i regionen

Regional utvikling gjennom regionforstørring er som tidligere nevnt avhengig av samferdselsstruktur. Transport gjennom bruk av personbil er et alternativ. Andre er kollektiv trafikk (buss, tog og fly) når det gjelder persontransport. Etter vår vurdering er dette transporttilbudet viktig i forhold til pendling og regionforstørring og vil bli viktigere grunnet veksten i tjenesteytende næringer. Regularitet og avgangsfrekvens vil være av

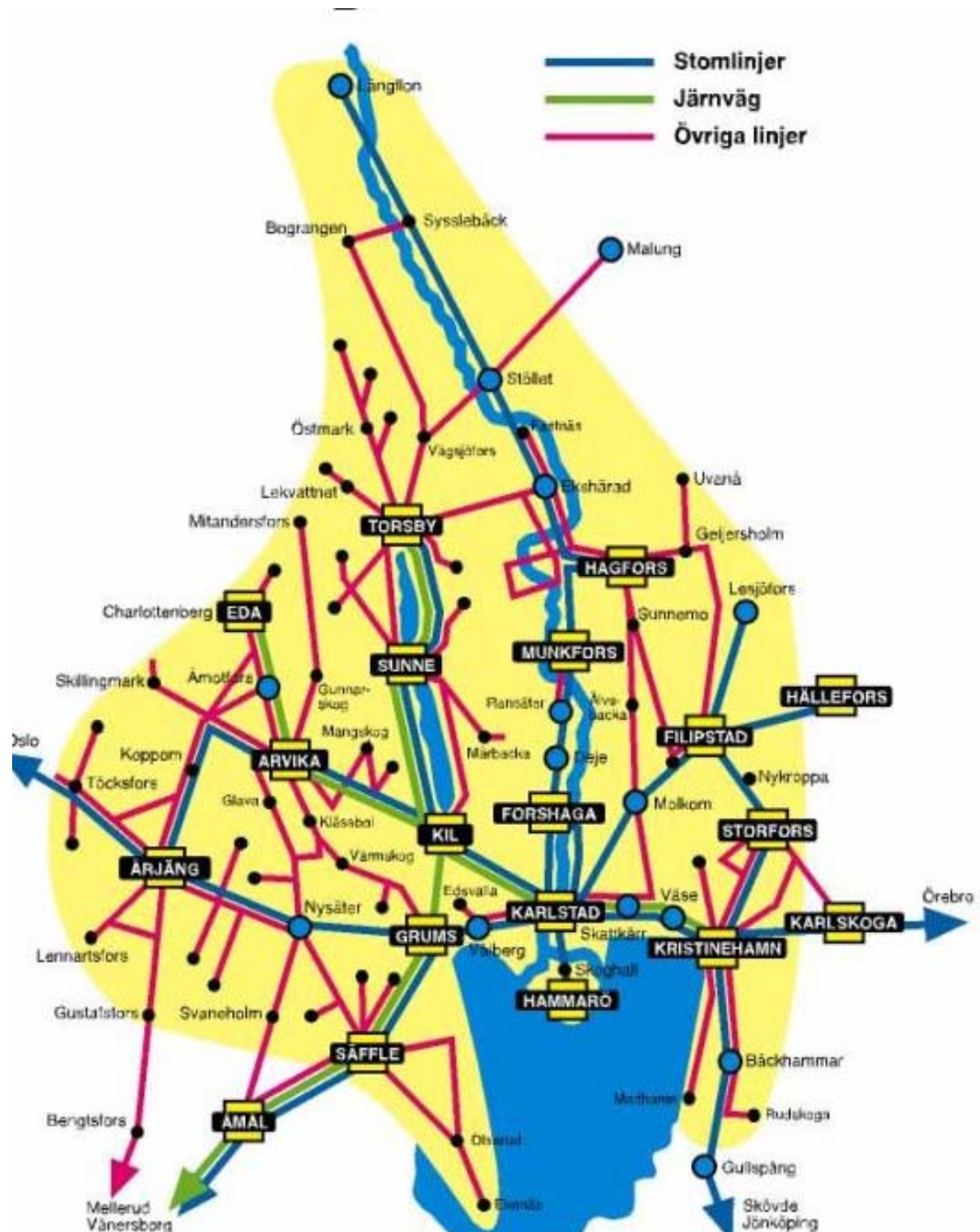
stor betydning i denne sammenheng. For noen yrkesgrupper innenfor tjenesteyting kan for eksempel reisetid ha mindre betydning fordi tiden kan brukes til produktivt eller jobbrelatert virksomhet (jfr. forskjellig antall LA regioner i Sverige etter arbeidskraftens utdanningsnivå).

I kartleggingen av kollektivtilbudet har vi brukt tidtabeller, både i elektronisk form og i papirversjoner. For ARKO- kommunene på svensk side har vi i hovedsak basert oss på resplus.se og tidtabeller nedlastet fra Värmlandstrafikk. På norsk side har vi lastet ned tabeller fra Hedmark trafikk og Timeekspresen. Innenfor dette prosjektets rammer har det ikke vært mulig å lage en fullstendig oversikt over hele busstilbudet. For eksempel kan det være mulig å kople flere lokale bussruter/tilbud og bli transportert fra for eksempel Torsby til Våler. Ved siden av at det ville vært svært tidkrevende og kartlegge alle muligheter er det etter vår mening mindre relevant mht. ARKO som en arbeidsmarkedsregion. Denne typen kopling av ”lokale bussruter” vil antakeligvis gi en reisetid som er relativt høy. Vi har mao. fokusert på etablerte ruter (dvs. rutetilbudet slik det kommer fram i tabeller). I noen enkelt tilfeller er det avganger med en reisetid på åtte timer eller mer. Dette er ofte nattog el.l. Disse er ikke ”registrert” når det gjelder togtrafikk internt i ARKO- regionen.

Reisetiden som er angitt mellom de forskjellige kommuner gjelder fra kommunesenter (jernbane- rutebilstasjon). Dataene er basert på kollektivtilbudet på virke- eller arbeidsdager.

Kollektivtilbudet på svensk side av ARKO

Figur 6.2 viser en kartografisk framstilling av kollektivtilbudet i Värmland. Et interessant forhold på den svenske siden av ARKO er at alle kommunene er ”bundet” sammen av både buss og tog. I tillegg går disse mer eller mindre parallelt.



Figur 6.3: Kart over kollektivtilbudet i Värmland

Kilde: Värmlandstrafik ab

Tabell 6.5: Reisetid med buss, tog eller kombinasjon av disse mellom svenske ARKO kommuner og Karlstad (i minutter)

		Reisetid				
	Fra	Torsby	Sunne	Eda	Arvika	Karlstad
Buss	Torsby		41-60 min	193- 259 min	200 min	113-248 min
	Sunne	45- 80 min		143- 219* min	167* min	73-103 min
	Eda	190-310*min	155-348*min		40- 70 min	157-208*
	Arvika	155-204* min	109-213*	40-62 min		77-153* min
	Karlstad	115-135 min	70-85*min	185 min	70-80 min	
Tog	Torsby		35- 41 min	174 -208 min	148-182 min	89-138 min
	Sunne	35- 41 min		131-158 min	105-130 min	49 -67 min
	Eda	136 - 267 min	155- 348 min*		23-26 min	64-98 min
	Arvika	108- 206 min	72-198 mni	25-30 min		39-52 min
	Karlstad	88-101	57-58 min	73-92 min	44-56 min	

Kilde:Resplus.se

*Kombinasjon buss-tog.

Tabell 6.5 viser reisetid med tog, buss eller en kombinasjon av disse mellom kommuner på svensk side av ARKO og reisetid i forhold til Karlstad. Tabellen viser også spennet i reisetid, fra kortest til lengst reisetid. Når det gjelder reisetid viser tabellen at tog i de fleste tilfellene er raskest. Gitt at man bruker det raskeste toget har alle kommunesentra på svensk side en reisetid til Karlstad på mellom 39 min (Arvika) og 89 min (Torsby). Innenfor en reisetid på 60 minutter med kollektivtrafikk kan man ”tegne” følgende sub-regioner:

- Torsby- Sunne (minimum 35 min. reisetid)
- Sunne – Karlstad (minimum 49 min. reisetid)
- Eda-Arvika (minimum 23 min. reisetid)
- Arvika- Karlstad (minimum 39 min reisetid)

Nevnte tabell viser også at det er relativt lang reisetid mellom Eda/Arvika på den ene siden og Torsby- Sunne på den andre. Raskeste tog fra Eda til Torsby tar f.eks 2 timer og 16 minutter.

Ved siden av reisetid vil også antall avganger og tidspunkt for første og siste avgang være sentralt når det gjelder integrasjon av regionale arbeidsmarkeder. Tabell 6.6 gir en oversikt over antall avganger i løpet av et døgn for det undersøkte området. Hovedbildet som ”avgangstabellene” gir er et relativt godt tilbud innen de delregionene som er nevnt tidligere og mot Karlstadregionen for alle svenske ARKO- kommuner. Det dårligste tilbudet, målt i antall avganger, er det mellom Eda og Torsby. Torsby er den av kommunene som har færrest togavganger til Karlstad. Dette kompenseres noe ved flere buss-, eller kombinasjon buss/tog avganger (I hovedsak buss fra Sunne).

Tabell 6.6: Antall avgangen buss,tog eller en kombinasjon mellom kommuner på svensk side av ARKO og Karlstad

		Antall avganger				
	Fra	Torsby	Sunne	Eda	Arvika	Karlstad
Buss	Torsby		10	3*	5*	8*
	Sunne	9		2*	3*	4
	Eda	4*	5*		9	5*
	Arvika	6*	7*	8		6
	Karlstad	6*	4	1	4	
Tog	Torsby		6	3	3	6
	Sunne	6		4	4	9
	Eda	4	5*		8	9
	Arvika	4	5	8		12
	Karlstad	5	9	8	11	

Kilde:Resplus.se

*Kombinasjon buss-tog.

Tabell 6.7: Første og siste avgang for buss, tog og en kombinasjon mellom svenske ARKO-kommuner og Karlstad

		Første avgang				
	Fra	Torsby	Sunne	Eda	Arvika	Karlstad
Buss	Torsby		05:55	06:26	6:26*	05:55
	Sunne	06:45		07:06*	07:06*	06:35
	Eda	07:20*	07:00*		07:10	08:40
	Arvika	05:36*	05:20*	06:40		03:51
	Karlstad	06:45*	08:20	07:20	05:30	
Tog	Torsby		05:41	08:17	6:26*	05:41
	Sunne	07:18		09:00	07:06*	06:23
	Eda	11:30	07:00*		06:24	06:24
	Arvika	11:55	08:41	06:21		05:36
	Karlstad	08:15	06:45	05:26	05:26	

		Siste avgang				
	Fra	Torsby	Sunne	Eda	Arvika	Karlstad
Buss	Torsby		18:15	12:50	16:25*	17:35
	Sunne	17:10		13:40*	16:48*	15:55
	Eda	14:20*	16:20*		17:45	16:40
	Arvika	14:48*	18:58	17:58		16:16
	Karlstad	15:55	15:40	07:20	18:20	
Tog	Torsby		20:04	20:04	20:04	20:04
	Sunne	20:49		20:48	20:48	20:48
	Eda	18:45	16:20*		18:45	18:45
	Arvika	19:12	20:40	22:52		21:00
	Karlstad	19:50	21:58	21:58	21:58	

Kilde:Resplus.se

*Kombinasjon buss-tog.

Tabell 6.7 viser at kollektivtilbudet i den svenske delen av ARKO er relativt godt tilpasset arbeidspendling innenfor de forskjellige delarbeidsmarkedene med tidlige avganger både for buss og tog. Unntaket i denne sammenheng er togforbindelse Eda/Arvika til Torsby. Når det gjelder siste avgang på kvelden er det tog som er det viktigste tilbudet. Buss og kombinasjon buss/tog slutter å korrespondere ved normalarbeidsdagens slutt.

Kollektivtilbudet i forhold til Stockholm og Göteborg

Hvordan er samferdselsstrukturen mellom de svenske ARKO- kommunene og henholdsvis Stockholm og Göteborg? Den geografiske avstanden mellom disse områdene er i så stor at terskelen for å drive dagpendling kan bli for høy (med mindre man har muligheten for å dagpendle med fly). På den annen side vil vridningen over mot et mer tjenestebasert næringsliv og utviklingen innenfor IKT medføre en annen organisering av arbeidslivet. Dette kan innebære at man ikke trenger å være fysisk tilstede på arbeidsplassen hver dag. Resultatet av dette er at man i større grad kan akseptere lengre reisetid de dagene man faktisk pendler. I tillegg er det interessant å se på dette fordi det kan være interessant i et kunde- markedsperspektiv. Hva er reisekostnadene for å besøke kunder/ få besøk av kunder?

Tabell 6.8: *Reisetid og avanganger med tog og buss mellom Stockholm og Göteborg og svenske ARKO- kommuner*

Fra \ Til	Til Stockholm			
	Reisetid	Antall avgang	Første avgang	Siste avgang
Eda	260-350 min*	6 (+2)	06:55	16:21
Arvika	184-320 min*	7 (+2)	05:36	16:49
Sunne	205-335 min*	7 (+1)	07:06	16:48
Torsby	285-385 min*	7 (+2)	06:26	16:05

Til \ Fra	Fra Stockholm			
	Reisetid	Antall avgang	Første avgang	Siste avgang
Eda	251-303 min*	5 (+1)	07:00	18:50
Arvika	186-290 min*	9 (+1)	07:00	18:50
Sunne	209-283 min*	9 (+1)	07:00	18:50
Torsby	255-323 min*	6 (+2)	07:00	18:50

Fra \ Til	Til Göteborg			
	Reisetid	Antall avgang	Første avgang	Siste avgang
Eda	237-403 min*	7	07:20	16:21
Arvika	185-324 min*	7 (+2)	05:36	16:49
Sunne	209-382 min*	6	07:48	16:48
Torsby	272-432 min*	6	06:26	16:05

Til \ Fra	Fra Göteborg			
	Reisetid	Antall avgang	Første avgang	Siste avgang
Eda	242-386 min*	7 (+2)	07:09	17:42
Arvika	208-308 min*	11(+2)	07:09	17:42
Sunne	200-351 min	8 (+1)	07:09	17:42
Torsby	274-368 min*	6 (+3)	07:09	16:56

Kilde:Resplus.se

* Kombinasjon buss-tog

(+x) Antall overganger med reisetid på mer enn 10 timer.

Tabell 6.8. viser at tog- og busstilbudet mellom de svenske ARKO- kommunene og Stockholm og Göteborg er relativt likt både når det gjelder reisetid og antall avganger.

Arvika og Sunne har en reisetid til disse storbyene på i overkant av tre timer på de raskeste avgangene. Det er også disse to kommunene som har best tilbud (tog og buss) målt i antall avganger.

Innenfor ARKO ligger det også en flyplass i Torsby. Her er det etablert rutefly til Stockholm begge veier to ganger daglig. Flyturen tar i overkant av en time (70 min). Fra Karlstad flyplass er det også rutefly til Stockholm med seks daglige avganger og en flytid på 55 min.

En utfordring for ARKO regionen hvis en ser på aksene Stockholm-Oslo er at det ikke går noen ekspress- busser gjennom regionen. Et buss tilbud av denne typen kunne ha bidratt til økt integrering i ARKO regionen eller knyttet deler av regionen enda sterkere opp til vekstregioner langs nevnte akse. Figurene 6.3 og 6.4 viser rutenettet for hhv. Sjöfärbussen og Swebuss.



Figur 6.3: Rutekart Sjöfärbussen.
Kilde: Sjöfärbussen



Figur 6.4: Rutekart SWE-bus.
Kilde: SWE-bus

Kollektivtilbudet i norsk ARKO og mellom ARKO- kommuner på begge sider av grensen

Når en ser på kollektivtilbudet (tog og buss) i ARKO er det en vesentlig forskjell mellom kommunene på norsk og svensk side; togtilbudet. Som tidligere vist har man et relativt godt utbygd jernbanenett innenfor ARKO på svensk side. På norsk side er det kun persontransport via jernbane for aksene Kongsvinger- Sør- Odal - Oslo. Dvs. at Solør kommunene (Våler, Åsnes og Grue), Eidskog og Nord- Odal ikke er tilknyttet jernbanenettverket når det gjelder persontransport. Pr. idag har heller ikke ARKO regionen intern togkommunikasjon over grensen med unntak av i helgene (Oslo – Stockholm). Dvs. at kollektivtrafikken mellom de norske ARKO kommunene og omverdenen, og i forhold til den svenske delen av ARKO er basert på buss.

Før vi ser på ”buss-strukturen” kan vi kort gå igjennom det eksisterende togtilbudet på norsk side av ARKO.

Tabell 6.9: Oversikt togtilbud strekningen Kongsvinger- Oslo

Reisetid			
Fra	Kongsvinger	Sør-Odal	Oslo
Kongsvinger		14 min	78 min
Sør-Odal	14 min		64 min
Oslo	65 min	51 min	

Første avgang			
Fra	Kongsvinger	Sør-Odal	Oslo
Kongsvinger		05:44	05:44
Sør-Odal	09:20		05:58
Oslo	08:29	08:29	

Antall avganger			
Fra	Kongsvinger	Sør-Odal	Oslo
Kongsvinger		5	5
Sør-Odal	5		5
Oslo	5	5	

Siste avgang			
Fra	Kongsvinger	Sør-Odal	Oslo
Kongsvinger		17:14	17:14
Sør-Odal	01:13		17:28
Oslo	00:09	00:09	

Kilde: nsb.no

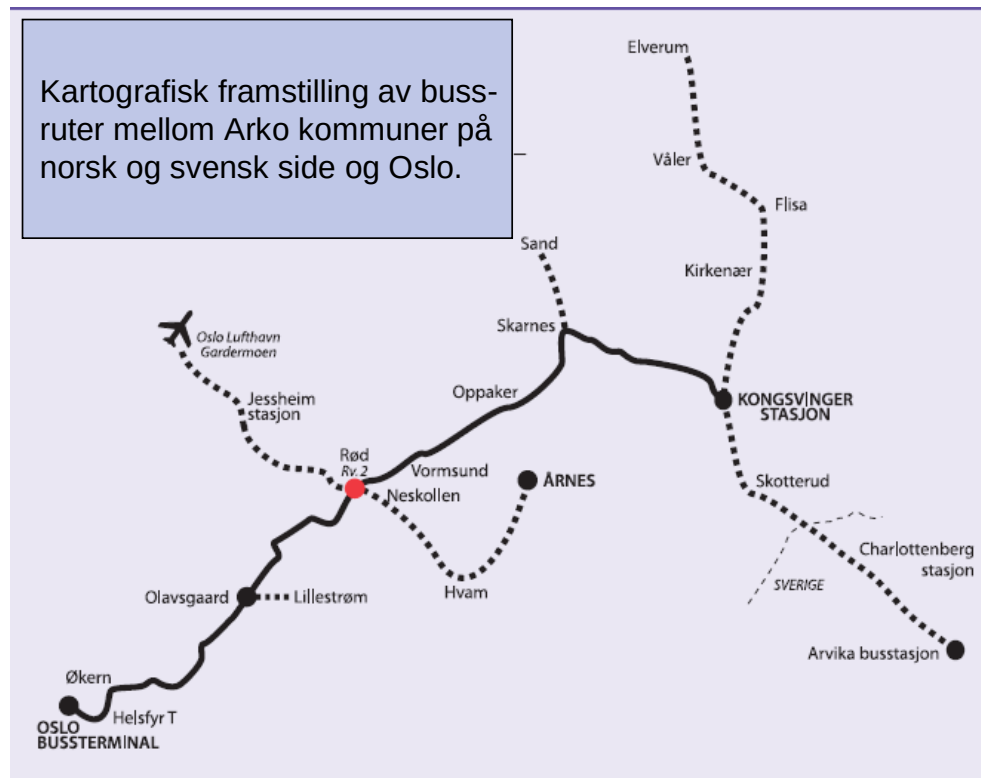
Reisetiden mellom Kongsvinger og Oslo ligger på mellom 65 og 78 min. Det er totalt fem avganger begge veier. Første og siste avgang illustrerer relativt godt at jernbane- tilbudet er innrettet på å frakte personer fra Kongsvinger til Oslo om morgenen og motsatt vei om ettermiddagen. Første tog fra Kongsvinger til Oslo går kl. 05:44, mens første avgang andre veien er kl. 08:29. Siste avgang Kongsvinger- Oslo er 17: 14 og motsatt vei 00:09.

Hvordan er så busstilbudet i Glåmdalsregionen? Hvis man sammenlikner reisetider på aksene Kongsvinger – Oslo er tog raskest. Forskjellen er på i underkant av en halvtime. Årsaken til dette er at de to kollektivtilbudene ikke følger samme rute fra Skarnes til Lillestrøm og at flertallet av bussene går innom Gardermoen. I tillegg kommer selvfølgelig at vegstandarden ikke gjør det mulig å holde samme gjennomsnittsfart som tog. Reisetid mellom forskjellige kommuner i Glåmdalen (norske kommuner i ARKO) og Oslo, Gardermoen, Eda (Charlottenberg) og Arvika er oppsummert i tabell 6.10. Figur 6.5. viser en kartografisk framstilling av bussrutene som er lagt til grunn.

Tabell 6.10: Reisetid med buss mellom norske kommuner i ARKO-regionen, Oslo, Gardermoen, Eda og Arvika

Fra	Reisetid											
	Kongsvinger	Grue	Åsnes	Våler	Eidskog	Nord-Odal	Sør-Odal	Hamar	Gardermoen	Oslo	Arvika	Eda
Kongsvinger		35 min	58 min	72 min	35 min	50 min	25 min	170 min	80 min	105 min	90 min	50 min
Grue			23 min	37 min				134 min	126 min	151 min		
Åsnes				14 min				112 min	148 min	173 min		
Våler								98 min	162 min	187 min		
Eidskog							63 min		125 min	150 min	55 min	15 min
Nord-Odal							25 min		87 min	110 min		
Sør-Odal								57 min	85 min		130 min	90 min
Hamar												
Gardermoen											187	147
Oslo											210	170
Arvika												
Eda												

Kilde: Hedmark trafikk



Figur 6.5: Kart bussruter Glåmdalen

Kilde: Timesekspressen

Tabellen viser på samme måte som på den svenske siden av ARKO at Glåmdalsregionen består av flere del arbeidsmarkeder. Våler, Åsnes og Grue er en region, Sør-Odal, Kongsvinger og Eidskog er en annen. Sør-Odal på sin side har en reisetid med buss til Gardermoen på under en time og er også den av kommunene som har kortest reisetid til

Oslo med buss (85 min). Øvrige kommuner har en reisetid til hovedstaden som varierer fra i underkant av to timer til litt over tre. For de tre Solør kommunene er det kortere reisetid til Hamar enn hva det for eksempel er til Oslo.

Et interessant forhold som kommer fram i denne tabellen er buss- eller kollektivtilbudet mellom norske ARKO- kommuner, Oslo og Gardermoen på den ene siden og Arvika og Eda på den andre. For det første er dette den eneste ”faste linken” eller kollektiv tilbud vi har funnet mellom ARKO kommunene på begge sider av grensen. Hvis man legger reisetid med buss til grunn for kartlegging sub- regioner, eller potensielle arbeidsmarkeder, ser vi at Eda og Kongsvinger/Eidskog er en enhet. Sør- Odal ligger tett opp til en integrering i denne regionen. Hva så med Solør og Eda/Arvika? I angjeldende tabell er det ikke referert til reisetid mellom disse punktene. Årsaken til dette er at vi ikke har funnet en komplett oversikt over denne transportstrekningen og har derfor ikke tatt den med. Vi har gjort enkelte ”tester” og ser at det er mulig å bruke kollektivtrafikk eller buss, men reisetiden blir relativt høy. Av kommunene i Solør-regionen er det antakeligvis bare Grue som kan defineres som en del av dette norsk- svenske arbeidsmarkedet. Reisetiden mellom Grue og Eda vil ligge på minst 90 minutter (og 40 min. i tillegg til Arvika).

I hvilken grad er Eda og Arvika en del Stor-Oslo regionen? Reisetidsmessig er det omtrent samme reisetid for Eda og Åsnes til disse områdene. Reisetiden mellom Arvika og Gardermoen ligger på i overkant av tre timer. M.a.o. kan Eda ses på som en del av Oslo- markedet, mens Arvika blir liggende utafor hvis man baserer seg på kollektivtilbud.

Tabell 6.11 viser antall bussavganger mellom norske ARKO- kommuner, Oslo, Gardermoen, Hamar, Arvika og Eda. Bildet når det gjelder avganger er at det er et relativt godt transporttilbud mellom de kartlagte kommunene/ områdene på norsk side, men noe svakere i forhold til de svenske kommunene og da spesielt til Arvika. Færre avganger til de svenske kommunene reduserer muligheten til å utvikle et felles delarbeidsmarked over grensen.

Tabell 6.11: Antall bussavganger mellom kommuner

Antall avganger												
Fra	Kongsvinger	Grue	Åsnes	Våler	Eidskog	Nord-Odal	Sør-Odal	Hamar	Gardermoen	Oslo	Arvika	Eda
Kongsvinger		16	16	15	10	10	10	14	18	19	5	9
Grue	16		16	15				14	16	17		
Åsnes	16	16		15				14	16	17		
Våler	15	15	15					14	14	15		
Eidskog	10						10		10	10	5	9
Nord-Odal	13						13		13	13	5	9
Sør-Odal	13					13			13	13	5	9
Hamar	14	14	14	14							5	9
Gardermoen	17	13	13	12							5	9
Oslo	19	14	14	13							5	9
Arvika	6				6		6		6	6		
Eda	10				10		6		9	9		

Kilde: Hedmark trafikk og bearbeidet av Østlandsforskning

Tabell 6.12: Første avgang med buss mellom forskjellige kommuner

Første avgang												
Fra	Kongsvinger	Grue	Åsnes	Våler	Eidskog	Nord-Odal	Sør-Odal	Hamar	Gardermoen	Oslo	Arvika	Eda
Kongsvinger		06:50	06:50	06:50	07:50	08:15	03:50	06:50	03:50	03:50	07:50	07:50
Grue	06:04		06:25	06:25				06:25	06:04	06:04		
Åsnes	05:42	05:42		06:48				06:48	05:42	05:42		
Våler	06:28	06:28	06:28					07:02	06:28	06:28		
Eidskog	06:05						06:05		06:05	06:05	08:25	08:25
Nord-Odal	06:45						04:50		04:50	04:50		
Sør-Odal	07:10					08:15			05:15	05:15	07:10	07:10
Hamar	05:50	05:50	05:50	05:50								
Gardermoen	06:13	06:13	06:13	06:13	06:13	08:13	06:13				06:13	06:13
Oslo	05:50	05:50	05:50	05:50	05:50	06:50	05:50				05:50	05:50
Arvika	06:05				06:05		06:05		06:05	06:05		
Eda	05:50				05:50		05:50		05:50	05:50		

Kilde: Hedmark trafikk og bearbeidet av Østlandsforskning

Første avgang om morgen (med buss) er i hovedsak med på å støtte oppunder regionforstøringsprosessene mellom arbeidsmarkedsregioner. For et stort flertall av arbeidstakere med normal arbeidstid, og en reisetid på inntil 90 minutter, er det mulig å bruke kollektiv transport for å komme seg på jobb. Det er også grunn til å merke seg at busstilbudet også starter relativt tidlig i fra Oslo- Gardermoen mot store deler av Glåmdalen i motsetning til hva som er tilfellet med tog. I denne sammenheng er det to klare unntak. Det ene er fra Sør- Odal til Nord-Odal. Det andre er at første avgang til Arvika og Eda fra Norge (Sør- Odal, Kongsvinger og Eidskog) ikke er et tilbud for personer som arbeidspendler den veien. Fra svensk til norsk side derimot har man første avgang så tidlig at det vil være mulig å arbeidspendle med kollektivtrafikk. Når går så den siste "bussen hjem"?

Tabell 6.13: Siste avgang med buss mellom forskjellige kommuner

Fra \	Siste avgang											
	Kongsvinger	Grue	Åsnes	Våler	Eidskog	Nord-Odal	Sør-Odal	Hamar	Gardermoen	Oslo	Arvika	Eda
Kongsvinger		20:50	20:50	19:50	20:50	20:15	20:50	19:50	20:50	20:50	15:50	19:50
Grue	21:04		21:25	20:25				21:25	21:04	21:04		
Åsnes	20:42	20:42		21:48				20:48	20:42	20:42		
Våler	20:28	20:28	20:28					21:02	20:28	20:28		
Eidskog	20:05						20:05		20:05	20:05	16:25	20:25
Nord-Odal	19:45						19:45					
Sør-Odal	00:10					20:15					15:10	19:10
Hamar	18:50	18:50	18:50	18:50								
Gardermoen	23:13	19:13	19:13	18:13	06:13	06:13	06:13				14:13	18:13
Oslo	22:50	18:50	18:50	17:50	18:50	18:50	22:50				13:50	17:50
Arvika	18:05				18:05				18:05	18:05		
Eda	19:50				19:50				19:50	19:50		

Kilde: Hedmark trafikk og bearbeidet av Østlandsforskning

Når det gjelder siste avgang er det enkelte forskjeller mellom kommunene. Destinasjoner som ligger langs hovedruta Oslo Kongsvinger har siste avgang rundt midnatt, mens busstilbudet er dårligere i forhold til Solør-regionen og da spesielt i fra hovedstadsområdet. Det er svært vanskelig å benytte buss hvis man bor i Arvika og jobber i Oslo eller på Gardermoen (siste avgang 14:13).

6.5 Grensetrafikk

Statens vegvesen fikk i 2002 utarbeidet en rapport av Hjeltnes COWI.

Bakgrunnen for dette utredningsprosjektet var et ønske fra norsk og svensk side om å bedre kommunikasjonen over grensen. Det er i dag 20 grenseoverganger mellom Hedmark og Dalarna/Värmland. På mange av disse overgangene er det store forskjeller i vegstandard på norsk respektivesvensk side. I tillegg er ikke drift og vedlikeholdstiltak særlig samordnet (Hjeltnes COWI 2002).

Den refererte undersøkelsen ble bl.a. gjennomført med spørreskjemaer på de åtte største grenseovergangene. Disse åtte overgangene dekket i underkant av 90 prosent av den samlede trafikken som går over de 20 grenseovergangene mellom Hedmark og Sverige. Totalt ble det intervjuet 1705 biler (sjåførere), herav 116 vogntog/semitrailere og 34 lastebiler. Disse 1705 kjøretøyene utgjorde 22 prosent av den samlede ÅDT over grensen. Undersøkelsen viste videre at:

- Hovedtyngden av trafikken på Hedmarks grenseoverganger mot Sverige benytter Rv 2 ved Magnor/Eda. 65 prosent av de lette kjøretøyene (personbil og varebil) og 62 prosent av de tunge kjøretøyene benyttet Rv 2⁵.
- Halvpartene av de reisende hadde innkjøp/service som viktigste hensikt med reisen, og de fleste reisende (68 prosent) oppgav at de reiste her minst en gang pr. måned.
- Det var en overvekt av norskregistrerte kjøretøy i undersøkelsen (nesten 67 prosent). Grenseovergangene på Rv 25 ved Støa og Rv 200 ved Riksåsen hadde overvekt av svenskregistrerte kjøretøyer (hhv. 56 prosent og 76 prosent).
- Kjøretøy registrert i øvrige land utgjorde i overkant av 2 prosent av kjøretøyene i undersøkelsen.
- For de tunge kjøretøyene (lastebil og større) var det omlag like mange norsk- og svenskregistrerte kjøretøy (hhv. 45 prosent og 44 prosent). Her var også andelen kjøretøy registrert i øvrige land større (11 prosent).
- Reiser mellom Hedmark og Värmland utgjør nesten 75 prosent av alle reisene over grensen. De fleste reisene er mellom kommunene som ligger nærmest grensa. I tillegg er Oslo/Akershus og Dalarna på svensk side viktige start- og målpunkter for reiser.
- Antall reiser til/fra Nord-Norge og Nord-Sverige ble estimert til å utgjøre ca 0,8 prosent av alle reiser over de kartlagte grenseovergangene og er nesten bare godstransporter.
- Reiser til eller fra andre land enn Sverige og Norge utgjorde 0,5 prosent.

Trafikken som passerte de åtte grenseovergangene (av totalt 20 grenseoverganger mellom Hedmark og Sverige) der det var gjort vegkantintervjuer utgjorde i gjennomsnitt ca 7000 kjøretøy pr. døgn. Rv 2 ved Magnor/Eda var den desidert største grenseovergangen med årsdøgntrafikk (ÅDT) på ca 4 550 kjøretøy pr. døgn i 2001 og 5 522 i 2005.

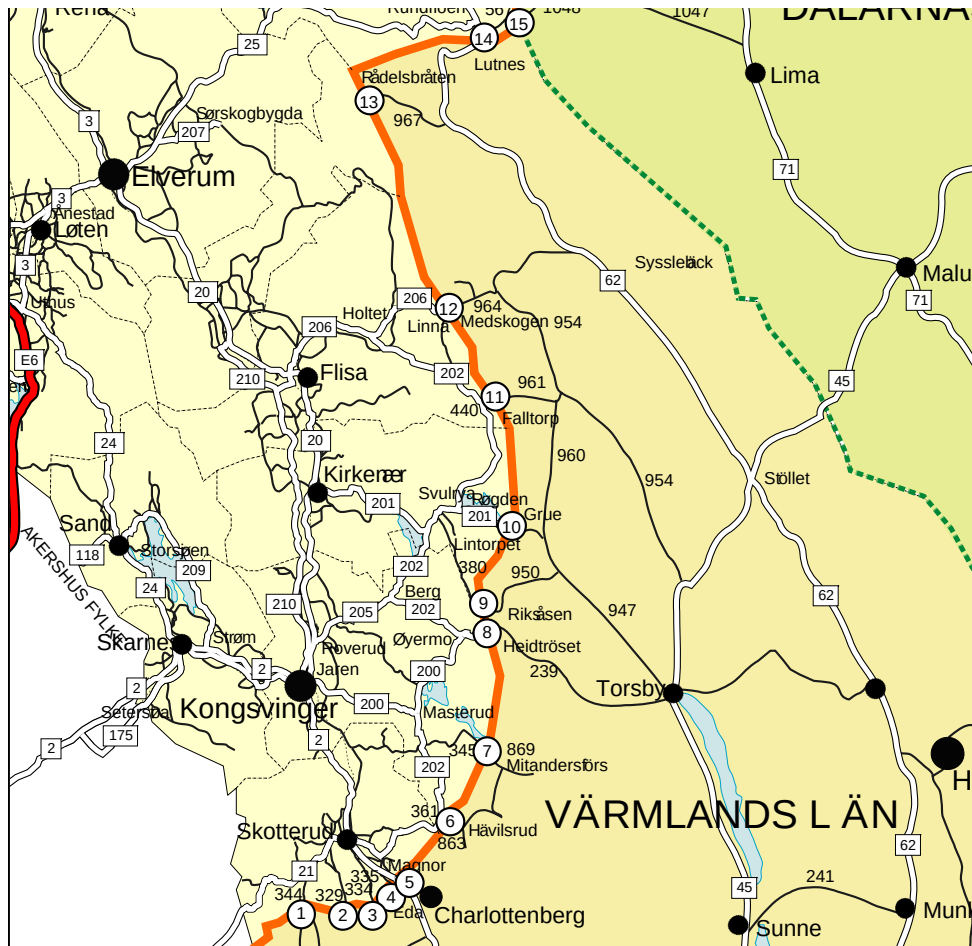
Vegmyndighetenes trafikk-tellinger varierer både mht. til metode. På de store overgangene som Rv.2 ved Magnor baserer man seg på kontinuerlige trafikkteellinger mens man på de mindre stedene/veiene har mer periodiske tellinger (varierer både i lengde og hyppighet). Derfor er det ikke mulig å få eksakte tall mht. til trafikkintensitet.

⁵ Trafikktallene for Rv 2 ved Magnor er beregnet pga. kontinuerlige trafikkteellinger, såkalte nivå-1 - tellinger. På Rv 26 ved Lutnes og Rv 206 ved Linna ble det telt i seks uker. På de øvrige intervjustedene er det gjort maskinelle tellinger i den uken da intervjuene ble utført høsten 2001.

Tabell 6.14: Grensetrafikk på overganger Hedmark-Sverige (ÅDT). Fargede overganger står for nær 90 prosent av grensetrafikken i dette området

Ref. nr. kartt	Norsk side Vei	Svensk side	År	ÅDT totalt	År	ÅDT totalt
1	Fylkesvei 344	Väg 631	2001	90		
2	Fylkesvei 329	Privat veg	2002	15		
3	Fylkesvei 334	Privat veg	2001	40		
4	Fylkesvei 335	Privat veg	2002	50		
5	Riksvei 2	Väg 61	2001	4540	2005	5522
6	Fylkesvei 361	Väg 863	2001	155	2005	170
7	Fylkesvei 345	Väg 869	2001	45		
8	Riksveg 200	Väg 239	2002	410	2005	474
10	Riksveg 201	Väg 947	2001	340	2005	386
11	Fylkesvei 440	Väg 961	2001	35	2005	40
12	Riksvei 206	Väg 964	2001	325		
13	Privat veg	Väg 967	Ukjent			
14	Riksvei 26	Väg 62	2001	600	2003	565
15	Fylkesvei 567	Väg 1048	2001	100		
16	Fylkesvei 569	Väg 1047	2001	200		
17	Riksveg 25	Väg 1054	2001	225		
18	Fylkesvei 570	Väg 1056	2001	30		
19	Riksv 218	Väg 70	2002	430		
20	Riksv.221	Väg 1059	2001	75		

Kilde: Statens Vegvesen, Hjeltnes og COWI og bearbeidet av Østlandsforskning

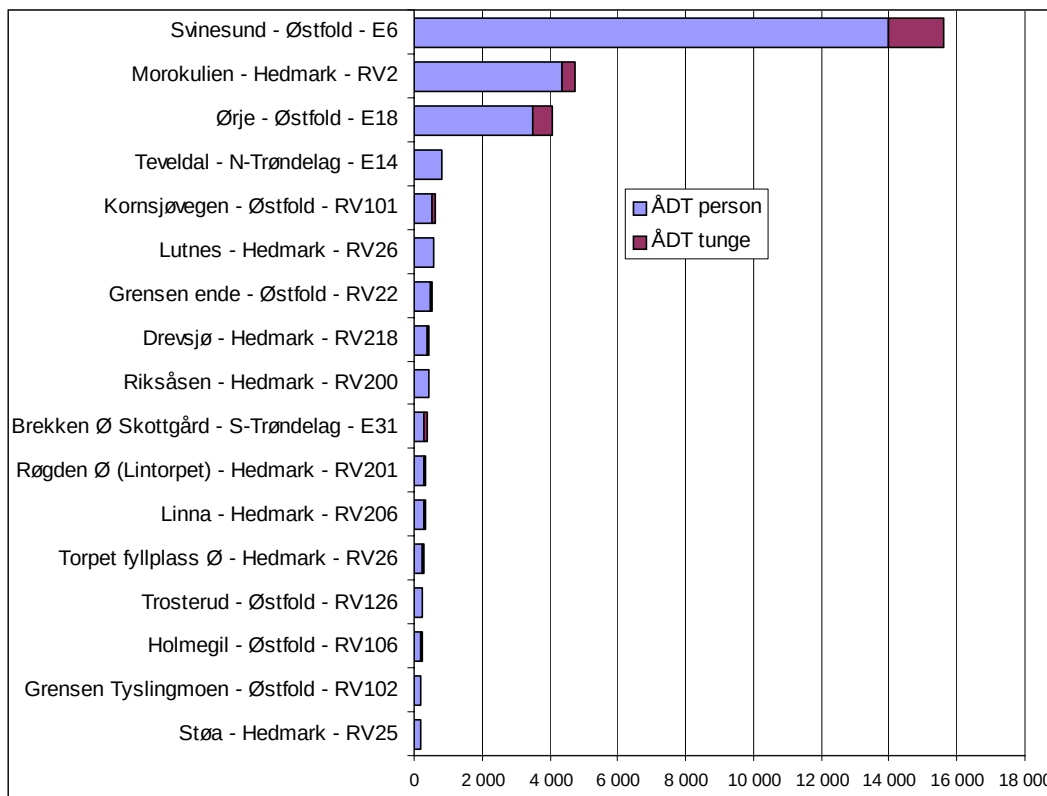


Figur 6.6: Kart over grenseoverganger Hedmark-Värmland

Kilde: Hjeltnes og COWI

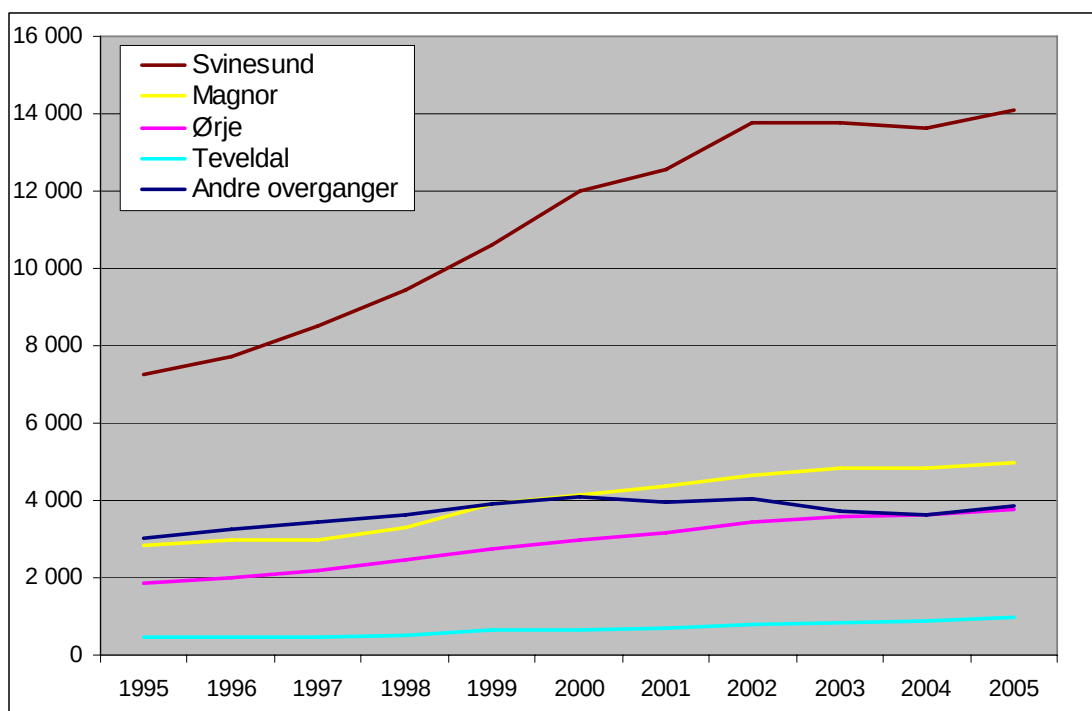
Figur 6.6 viser et kart med 15 av de 20 grenseovergangene som er presentert i tabellen ovenfor. Kartet (og tabellen) illustrerer flere forhold. For det første viser det at det er mange grenseoverganger mellom Hedmark og Värmland. 13 av de 20 overgangene ligger innenfor ARKO. Det tredje elementet er at veistatus varierer på hver side av grensene. På den ene siden av grensen kan veien ha fylkesveistatus, men på svensk side er en privat vei. Det fjerde elementet er at det er store forskjeller på ÅDT for de forskjellige overgangene. Innenfor ARKO området varierer det fra 15 til 5 522 på Magnor. Den nest største overgangen i ARKO regionen har mindre enn 1/10 del av passeringene sammenliknet med hva man finner på Magnor (Riksveg 200/Väg 239). Kartet gir kanskje også en illustrasjon på forskjellene på vegstandard på begge sider av grensene.

Magnor har stor betydning som grenseovergang også i en nasjonalsammenheng. Figur 6.7 viser at Magnor er nest viktigste norsk-svenske grenseovergang (etter Svinesund) når det gjelder lette kjøretøy og totale kjøretøy, og nummer tre (etter Svinesund og E18 Ørje) hvis vi bare ser på tyngre kjøretøy. Med basis i 2002-tall hadde Magnor 16 prosent av all personbiltrafikk mellom Norge og Sverige og 12 prosent av de tyngre kjøretøyene. Figur 6.8 viser at personbiltrafikken over Magnor har økt jevnt de siste 10 åra.



Figur 6.7: Årsdøgntrafikken over norsk-svenske grensepasseringer i 2002 (noen tall eldre)

Kilde: Bakgrunnsdata fra NOU om Særavgifter og grensehandel.



Figur 6.8: Utvikling i grensetrafikken 1995-2005¹⁾. Beregnet årstdøgntrafikk, lette biler

Kilde: ØF på grunnlag av TØI

¹⁾ Tall for 2005 er beregnet på bakgrunn av utviklingen første 9 måneder

6.6 Samferdselsmessig status i ARKO- regionen og utviklingen videre

Vi har i dette kapitlet fokusert på samferdselsstrukturen for persontransport internt i ARKO og i forhold til omverdenen. Siktemålet med denne delen av kartleggingen har vært tosidig. For det første for å se på i hvilken grad veistruktur og kollektiv trafikk er med på binde ARKO- regionen sammen. Det andre siktepunktet har vært å se på regionens tilknytting og deltakelse i transport- korridoren Oslo- Stockholm.

Utgangspunktet for dette er en antakelse om at samferdselsstrukturen er viktig mht. potensielle regionforstøringsprosesser. Engebretsen, 2004, har gjennomført beregninger av potensialet for regionforstørrelser ved veiutbygging. Analyser som er gjennomført viser at med en oppgradering av dagens veinett rundt Kongsvinger til motorveistandard vil Kongsvinger få minst 50 prosent regionforstørrelse, definert som økning i antall innbyggere innenfor 1 times reiseavstand. Dette er en langt større effekt enn de fleste byer/sentra i Norge og skyldes i noen grad at deler av Osloregionen kommer inn i Kongsvinger-regionens ytterkant. Bedre samferdselsstruktur øker altså potensialet for regionforstørrelse. Uthenting av potensialet mht. regionforstørrelse vil være avhengig av den strukturen man har pr. i dag. Vår kartlegging viser:

- ARKO- regionen består av flere subregioner samferdselsmessig
- Eda og Arvika er de eneste kommunene på svensk side som er knyttet opp til Kongsvinger- Oslo korridoren gjennom kollektivtrafikken.
- Jernbanen har ingen betydning mht å knytte sub- regionene sammen på tvers av grensen, men er svært sentral på svensk side for å binde kommunene sammen og i forhold til Karlstad.
- Størstedelen av ARKO er pr. i dag mer integrert i stor- Oslo enn i Stockholm-regionen hvis man ser på muligheten til dagpendling med bil eller kollektivtrafikk.
- ARKO vil antakeligvis komme styrket ut av en forbedret samferdselsstruktur mellom Oslo- Kongsvinger- Karlstad. Pr. i dag er Karlstad knyttet sammen med Oslo gjennom den sørlige traseen (via Årjäng).
- I den grad det er et kollektiv-tilbud mellom ARKO-kommunene på begge sider av grensen er den basert på å frakte arbeidstakere fra Sverige til Norge.
- Kommuner i ARKO har rimelig nærhet til flyplasser, både når det gjelder innenlandstrafikk, men også utenlands via Gardermoen

Ovennevnte strekpunkter var en kort oppsummering av våre funn mht. til dagens situasjon. Hva gjøres så for å fjerne transportmessige flaskehalser på begge sider av grensen? Bjørn Eriksen i Norsk-Svensk Handelskammer laget etter konferansen Grenseforum 2005 følgende oppsummering av status og planer for de viktigste norsk-svenske kommunikasjonskorridorer (her bare medtatt de som berører ARKO):

Jernbane Oslo – Stockholm

- Infrastrukturnivå lavere på norsk enn på svensk side
- NTP(Nasjonal transportplan) tiltak 2005-2009 vil være kryssningssporforlengelse ved Lillestrøm, profilutvidelse Alnabru – Charlottenberg, samt stasjons- og knutepunktstiltak (NOK 630 mill.)
- Bortsett fra helger ingen direkte persontogforbindelse i dag
- Utbedring av forbindelsen også viktig for godstrafikken mot Midt-Sverige og Baltikum samt ArcticRailExpress fra Ofotbanen via Sverige
- Det bør åpnes for private aktører som er villig til å satse på persontrafikk
- Visjon – kjøretid på 4:30 i 2011 – forutsetter tiltak utover NTP

Riksvei 2/väg 61 over Morokulien

- Første del av utbyggingen av Rv 2 Kløfta – Nybakk utbygges til 4-felts vei med delvis bompengefinsiering (planlagt åpning av trafikk i løpet av 2007)
- Vei 61 fra Karlstad til den norske grensen ved Charlottenberg har gjennom en ny forbifart forbi Kil og gjennomførte og planlagte midtsepareringer Ilanda-Fagerås en bra standard 3-4 mil nærmest Karlstad. Veien er prioritert i Länsplan for

regional transportinfrastruktur med en rad trafikksikkerhets og utbedringssatsinger bl.a. gjennom en ny forbifart ved Åmotfors med byggestart 2007.

Prosjekt Öst-västlig vägförbindelse Gävle-Oslo

Samarbeidsprosjektet består av representanter fra Region Dalarna, länsstyrelserna i Dalarna och Värmland, Hedmark Fylkeskommune, berørte kommuner på svenske side, Kongsvinger kommune, Vägverket Region Mitt och Väst, Statens vegvesen, Reg Øst. Hensikten med prosjektet er å skapa en øst-vestlig veiforbindelse mellom Gävle og Oslo (der Sverige er smalest). En slik forbindelse kan dels være en viktig del i en tverrforbindelse mellom Gävle-Dalarna og Oslo – Sør/vest Norge og dels være en lenk i en rask forbindelse mellom Nord-Norge – Nord-Sverige og Oslo-regionen. En spesiell tjenestemannsgruppe er utsett til å arbeide med prosjektet.

7 Oppsummerende drøfting

Avslutningsvis vil vi det følgende gi en kort oppsummerende analyse av hovedtrekkene i regionens utvikling og tilstand, fellstrekk og interaksjon. Basert på dette og noen regionalpolitiske trender vil vi gi en drøfting av mulige vegvalg for regionen fremover.

7.1 Hva er vært hovedtrekkene i utviklingen hittil?

Kapittel 2 viste til dels betydelige konjunkturelle og demografiske forskjeller mellom Sverige og Norge. Sentrum vokser mer enn utkant i begge land og ARKO består av kommuner med ulik sentralitet. Som vi har forsøkt å illustrere i kartene i figur 7.1 er det altså to prosesser som synes å prege utviklingen og skape regionale ulikheter over grensen siden midten på 1990-tallet:

A) Regionforstørring rundt Oslo

Figur 7.1 viser tydelig hvordan det siden midten av 1990-tallet har etablert seg en vekstzone rundt Oslo, også i områder som tidligere har hatt lang tids tilbakegang i befolkning. Dette må ses i sammenheng med forstørringen av Stor-Oslos bo- og arbeidsmarkedsregion som i en gradvis utvidet randsone har sikret en befolkningsvekst gjennom netto tilflytting koplet til økende utpendling. Denne utviklingen henger dels sammen med utbygging av infrastrukturen rundt Oslo, men også utviklingstrekk i retning økt fleksibilitet mht. arbeidstid og arbeidssted og endringer i yrkes- og næringsstruktur (flere jobber i ”pendlingsvennlige” yrker/næringer). På den annen side skaper bosetting og tilflytting i seg selv grunnlag for lokale arbeidsplasser og verdiskaping bl.a. innen privat og offentlig personrettet tjenestesektor. Flyttingen av Hovedflyplassen til Gardermoen 1.10.1998 har bidratt til at veksten rundt Oslo også er trukket nordover, både fordi flyplassen direkte har bidratt til positiv utvikling i tilflytting, bygging og bosettingsbasert tjenesteutvikling i nærområdene og fordi infrastrukturen rundt flyplassen har bidratt til pendlingsbasert tilflytting, bygging og bosettingsbasert tjenesteutvikling også i øvrige regioner rundt. Som vi så i kapittel 2 har økt tilflytting snudd befolkningsnedgang til vekst i ARKO-kommuner som Sør-Odal, Eidskog og til dels Nord-Odal. Også deler av Vestre Värmland er i noen grad trukket inn i Stor-Oslos arbeidsmarkedsregion. Eda hadde i 2003 godt over 500 innbyggere som pendlet til Norge, hvorav nær halvparten til Oslo/Akershus. Pendlere til Norge sto her for ca. 15 prosent av sysselsatte innbyggere.

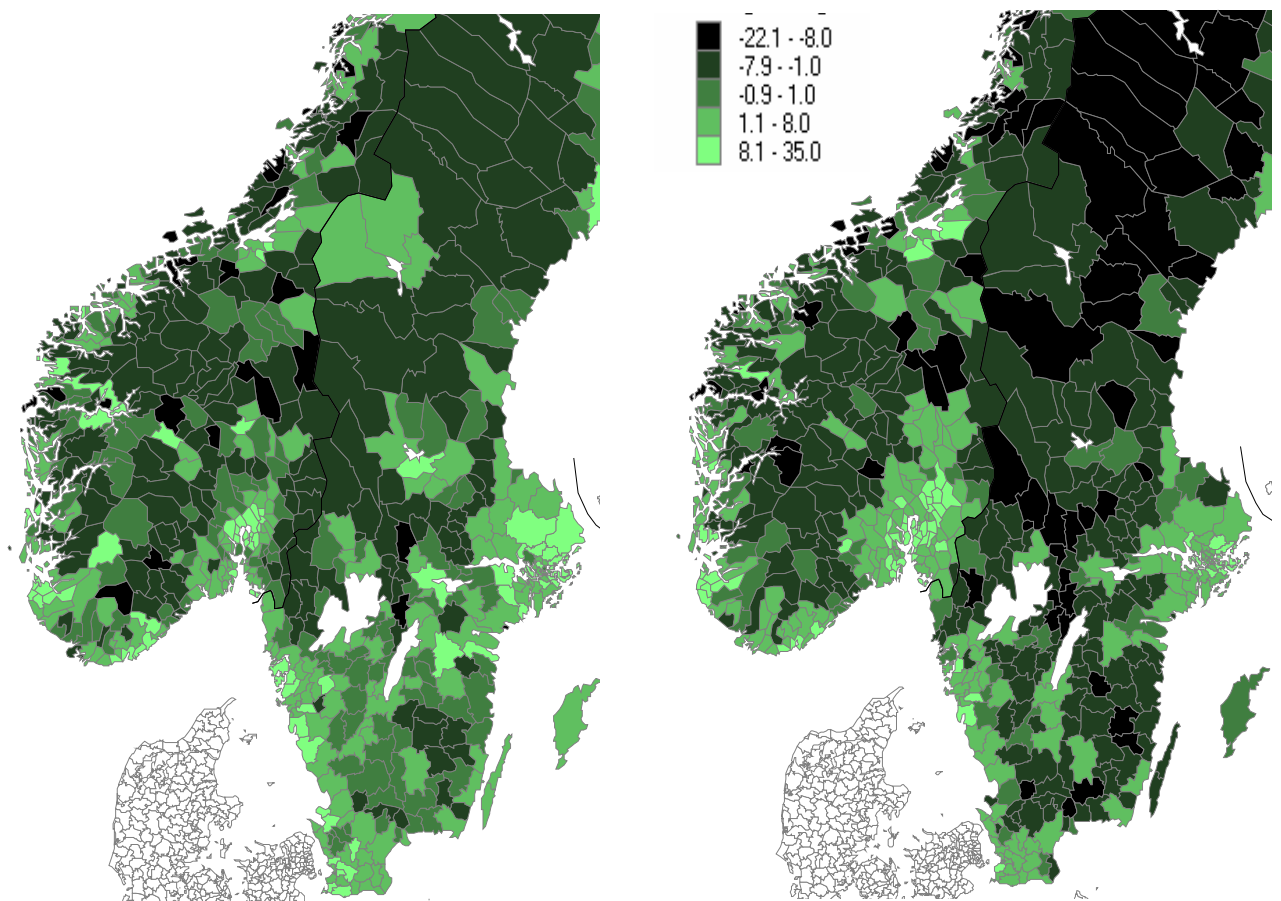
B) Svakere befolkningsvekst og sterkere sentralisering i Sverige

Som nevnt har Sverige hatt en svakere befolkningsutvikling enn Norge grunnet lavere fødselsoverskudd. (I figur 7.1 vises dette ved generelt mørkere farger i Sverige enn i

Norge). I tillegg har vi som nevnt i kapittel 2 indikasjoner på en sterkere sentralisering i Sverige, spesielt gjennom deler av 1990-tallet, selv om man må være bevisst at den benyttede sentralitetsindikatoren kan kritiseres og at kommunestrukturen er ulik i de to land.

Et sentralt spørsmål er dermed hva det skyldes at Norge tilsynelatende har hatt en mer regionalt balansert utvikling siden midten av 1990-tallet og i hvilken grad dette kan forklares ut ifra politikk. Dette blir i liten grad berørt i denne rapporten, men Ørbeck (2005) viser til den ulik statsfinansielle situasjonen i de to land under lavkonjunkturen tidlig på 1990-tallet. Mens Norge hadde mulighet til å motvirke internasjonal lavkonjunktur gjennom en aktiv motkonjunkturpolitikk, opplevde man i Sverige en statsfinansiell krise som nødvendiggjorde innstramninger i offentlige utgifter, noe som forsterket konjunkturedgangen.

Når vi vet at både personrettede overføringer og kommuneoverføringer er høyere per innbygger i distriktene enn i sentrale strøk (hovedsakelig grunnet ulik alderssammensetning og ulikt inntektsnivå) og i tillegg er relativt viktigere i distriktene enn i sentrale strøk pga. lavere markedsbaserte inntekter, vil endringer i nivået på slike overføringsordninger, alt annet likt, bidra til regional omfordeling. I så måte er det rimelig å anta at den kraftige innstramningen i den svenske stats ulike utgiftsordninger vil måtte ha regionale omfordelingseffekter selv om dette ikke er tilsiktet. Ørbeck (2005) viste f.eks. at de personrettede stønadene i Sverige økte med kun 31 prosent fra 1980 til 2001, mot 118 prosent i Norge, og kommuneoverføringene med bare 2 prosent mot 102 prosent i Norge. Et tilsvarende forhold har vi når vi ser på utviklingen i den offentlige sysselsettingen som har vokst med ca. 30 prosent i Norge siden 1990, mens den har falt med ca. 15 prosent i Sverige. Ørbeck (2005) påviste relativt små regionale forskjeller i offentlig sysselsettingsutvikling. Men fordi offentlig sysselsetting gjennomgående er viktigere (står for en større andel) i distrikter enn i sentrale strøk har en generell vekst eller tilbakegang regionale implikasjoner.



Figur 7.1: *Befolkningsendring 1989-1997 og 1997-2005*

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB og SCB

7.2 Noen regionalpolitiske og næringsmessige trender og utviklingstrekk

ARKO har, i likhet med resten av Hedmark og Värmland, hatt en svakere næringsutvikling enn landsgjennomsnittet gjennom 1990-åra, målt ved utviklingen i antall arbeidsplasser. Siden 2000 har utviklingen vært mer på linje med landsgjennomsnittet. Den svakere arbeidsplassutviklingen gjennom 1990-tallet enn ellers i landet skyldes til dels en næringsstruktur med tungt innslag av næringer i generell sysselsettingsmessig tilbakegang, eksempelvis jord- og skogbaserte næringer, og lite av næringer i generell sysselsettingsmessig vekst, eksempelvis innen forretningsmessig tjenesteyting. Dermed er regionen avhengig av å kapre ”markedsandeler” fra andre regioner innen de enkelte næringer for å oppnå samme utvikling totalt sett. Dette synes å være tilfelle for industrien i svensk ARKO. I motsetning til i norsk ARKO har industrisysselsettingen her vokst de siste 10 år, og vokst sterkere enn ellers i Sverige. På norsk side representerer den voksende personrettede tjenestesektor, hvorav en betydelig del skjer i offentlig regi, et unntak fra strukturproblemet. Her er både andeler og

vekstrater om lag som nasjonalt og høyere enn på svensk side. Nok en gang ser vi innenfor ARKO noen viktige nasjonale forskjeller mellom Norge og Sverige som skyldes ”oljeøkonomien” i Norge. Den gradvise innfasingen av oljeinntekter finansierer en økende velferdsproduksjon. Dette kan kun muliggjøres gjennom å frigi ressurser (skape realøkonomisk rom) fra andre sektorer. I praksis skjer dette bl.a. i konkurranseutsatt industri gjennom kostnads- og valutakursutviklingen.

Det er som konsekvens av statlig velferds- og fordelingspolitikk, og den økende pendlingen, at Glåmdalsregionen har en personrettet tjenestesektor som i omfang og utvikling er på linje med landsgjennomsnittet, tross svakere næringsutvikling for øvrig, jf. Grimsrud m.fl., 2004. Omfattende trygdeoverføringene, et inntektsutjevnerende skattesystem og dagens kommuneoverføringssystem sikrer alle bosatte innbyggere en viss kjøpekraft foruten kommunenes muligheter til å tilby et tjenesteomfang tilpasset befolkningens nivå og sammensetning tilnærmet uavhengig av lokal skatteinntang. Disse næringenes omfang og utvikling er dermed i hovedsak knyttet til bosetting og langt på veg løsrevet fra det øvrige lokale næringsliv.

”Eldrebolegen” og fortsatt vekst i tjenestebehov, kan med dagens finansierings- og organiseringsmodell, gjøre personrettet tjenestesektor enda viktigere som sysselsetter fremover, også i ellers næringssvake områder. På den annen side kan eventuelle større omorganiseringer i ”den regionale stat”, endringer i kommunenes inntektssystem, økt privatisering/konkurranseutsetting og/eller endringer i trygdesystemet få betydelige konsekvenser for utviklingen.

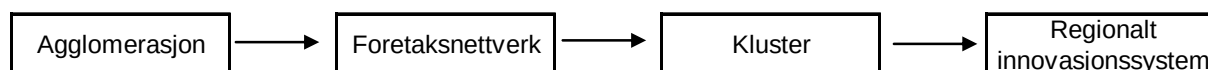
Innenfor næringspolitikken har det de seinere åra vært økende interesse for regiondanning, regional samarbeid og for studier av regioner, regional utvikling og regioners egenskaper. Momenter i denne utviklingen har vært:

- Nasjonale politikkforskjeller og grenser bygges ned, jf. frihandel, skattekonkurranse og felles penge- og valutapolitikk - regionenes Europa vokser frem.
- Økende fokus på innovasjon og læring ifb. med et foretaks konkurransekraft, på bekostning av evne til kostnadseffektivitet (konkurrenskraft = utvecklings- og innovasjonsevne i følge Maskell og Malmberg).
- Og samtidig et økende fokus på at innovasjoner og læring oppstår i samspillet mellom ulike aktører, ofte innenfor avgrensede geografiske områder: Mashalls industrielle distrikter, Lundvalls nasjonale innovasjonssystemer, Porters clustre, lærende regioner, tripple heliks osv. Mange navn og begreper som det kan være vanskelig å skille, men sentralt står samspillseffekter og positive eksternaliteter samt at bedrifter har det bedre innenfor et cluster enn utenfor. For øvrig står

tilgang på FoU og utdanningsinstitusjoner og offentlige myndigheters medvirkning sentralt i mange studier - egenskaper som ofte kan relateres til geografi/steder/regioner.

I Johnstad 2004 blir mye av litteraturen vedrørende bedriftsnettverk, agglomerasjoner, innovasjonssystemer, kluster/klynger gjennomgått som grunnlag for en større klyngeanalyse av Hedmark og Oppland. Når det gjelder Värmland er liknende studier gjennomført av bl.a. Karlsson (m.fl) 2001. Her, som i mange tilsvarende analyser, benyttes Porters dynamiske industridiamant som modell for analyser av klyngenes fungeringsmåte, konkurranseevne og utviklingspotensialer. Men hva er egentlig en klynge og hvordan finner vi dem?

I Christensen & Kempinsky 2004 blir det presentert en rekke sitater hvor ulike forfattere/forskere søker å definere en klynge. Her forsøkes også ulike begrep innen klynge- og nettverklitteraturen satt i sammenheng langs en "klustringskjede" eller regional utviklingsprosess:



Agglomerasjonen er her ment kun som en opphopning av likartede bedrifter innenfor et avgrenset geografisk område – i foretaksnettverkene eksisterer ulike samarbeid (innkjøpssamarbeid el.) – kluster kan ses på som videreutviklede foretaksnettverk, mens et regionalt innovasjonssystem består av de politiske og samfunnsmessige strukturer, et kunnskapssystem bl.a. i form av utdannings- og FoU-institusjoner og et næringsliv bestående av ett eller flere velfungerende klynger.

For å få en foreløpig indikasjon på hvor en kunne ha næringsklynger i Innlandet (Hedmark og Oppland) ble det i Ørbeck (2004a) benyttet en enkel statistisk metode for å identifisere tilfeller av regional spesialisering. Ett av næringsmiljøene som da fremkom var Treindustrien i Glåmdalsregionen. Struktur, utvikling og klyngeegenskapene i dette miljøet ble nærmere analysert i Dirdal, Vikesland & Ørbeck, 2003 og det arbeides aktivt med å utvikle disse egenskapene, bl.a. med utgangspunkt i Tretorget på Kirkenær. Det er også etablert samarbeid om erfaringsutveksling (Nordic benchlearning) med andre klusterinitiativ i Hedmark, Oppland og Värmland som Graphic Valley, The Paper Province, Lettmetallklynga rundt Raufoss og informasjonssikkerhetsnettverket Bluelight. Graphic Valley er et riksdekkende innovasjonssystem innen den grafiske bransjen. Sentral node her er utdannings- og forskningssenteret Broby Grafiska Utbildning (BGU) i Sunne og fokuset er på grafisk medieproduksjon, flexografitrykk og emballasjedesign (Rudéus 2003: 22ff). Det skjer altså en del mht. klusterutvikling innenfor ARKO, selv

om det kan være grunn til å diskutere om klustertilnærmingen representerer en modellimport som uten videre kan anvendes på de regiontyper, næringer og næringsstrukturer som dominerer i ARKO.

Samtidig med det økende fokus på regioners egenskaper, regionale næringsklynger og innovasjonssystemer mv. har altså både Norge og Sverige over tid, og spesielt siste 10 år, opplevd en regionforstørring ved at funksjonelle lokale arbeidsmarkeder blir større og i økende grad koples sammen til nye og større bo- og arbeidsmarkeder. En av de sentrale drivkreftene bak regionforstørringen, og viktig for eventuell fremtidig regionforstørring/-sammenkopling, er forbedringer i samferdselsmessig infrastruktur og kortere reisetider.

Viktig her er også at infrastrukturbegunstigelse og tilgjengelighet ble fremhevet som et av Glåmdalsregionens komparativt fortrinn i kapittel 4 og at Kongsvinger ble fremhevet som en av de norske byer/sentra hvor vegstandardheving vil ha størst effekt mht. regionforstørring.

Et hovedfokus fremover bør derfor rettes mot regionforstørringen, herunder hvilke prosesser som skaper dette, hvilke muligheter de ulike grenseregioner har for å kople seg på og få vekstkraft fra dynamiske regioner, hva som hindrer eller kan fremme en slik utvikling og hvilke føringer en slik utvikling kan/bør ha for næringsutviklingen og næringspolitikken. Et spesielt fokus bør rettes mot de muligheter og utfordringer eksistensen av en riksgrense spiller i denne sammenheng.

7.3 Policyimplikasjoner

Skal en forsøke å oppsummere de presenterte tilvekstanalysene i kapittel 4 må hovedinntrykket være at det lønner seg å være stor og at det som har vokst vil fortsette å vokse. Policyimplikasjonene av dette vil i så fall være:

- Regionsentrenes størrelse og sentralitet viktig – sats på bymessig tyngde og oppgradering
- Regionenes evne til regional integrasjon er viktig – sats på regionforstørring gjennom infrastruktur

De fleste studier av regional utvikling og indikatorer for regional utvikling viser nær samvariasjon mellom befolkningsutvikling og nærings-/sysselsettingsutvikling, i hvert fall på regionnivå. De drøfter i liten grad årsaksvirkningsforholdet mellom disse indikatorene, men fokuserer i hovedsak på indikatorer for næringsmessig konkurransekraft og har i liten grad med indikatorer som angir hva som skaper bostedsattraksjoner og trekker folk.

Men hva kommer egentlig først: arbeidsplassene eller befolkningen (Høna eller egget)? Er det fortsatt slik at nyanlagt stor bedrift langt inni skogen eller ute på en odde vil trekke bosetting til området (slik det var før, jf. gruvesamfunn, ensidige industristeder ved fossene osv.)? Eller er det slik at arbeidsplassene i økende grad flytter etter menneskene?

- Human kapital overtar som viktigste innsatsfaktor og dermed blir rekrutteringsmuligheter viktig lokaliseringsfaktor (som nærhet til naturressurser var før) - kampen om kompetansen
- Flere og flere av oss arbeider med personrettet tjenesteyting som i stor grad er stedbundet der folk bor (Helse, skole, omsorg, varehandel, BA, kultur/fritid, restauranter),
- En tilflytter drar derfor med seg en rekke arbeidsplasser og gir store lokale økonomiske ringvirkninger – og større enn før
- Mens ringvirkningene av en bedriftsetablering blir mindre og mindre lokale (vareinnsatsen er mobil, tjenestene følger hovedkontoret osv)
- Lav og regionalt lik ledighetsrate kan tale for at befolkningsutviklingen er viktigere for næringsutviklingen enn motsatt.

Spesielt innenfor pendlingsområder rundt storbyene er det kanskje mulig å avgrense næringspolitikken til å:

- Utvikle infrastrukturen og bedre pendlingsmulighetene
- Skape attraksjonskraft som bosted – skaffe seg pendlingsbasert tilflytting
- Legge til rette for de nye arbeidsplassene som følger etter
 - Både nye/nytilflyttede bedrifter som flytter etter rekrutteringsmulighetene
 - Men også næringsliv som server folkene - flere hull som folk kan putte korta sine i. Slike bosettingsbaserte tjenester bidrar både til nye arbeidsplasser, til bedret tilbud til eksisterende innbyggere, til områdets attraktivitet som boområde og dermed til videre tilflytting og de kan kobles mot messe-/konferansetilbudet og reiseliv

De områdene dette er aktuelt for blir gradvis flere/større gjennom fortsatt utbygging av infrastruktur i form av veier, kollektivtilbud, bredbånd, mer fleksible arbeidsformer i form av at flere jobber i "frie yrker", endret næringsstruktur, mer fleksitid og økende tilgang til hjemmekontorløsninger. Gjennom videre utbygging av infrastrukturen, slik at en økende andel av befolkningen kan delta i andre geografiske arbeidsmarkeder gjennom pendling (enten dette er uke-, dag- eller telependling), vil en større del av ARKO kunne gis muligheter for positiv folketallsutvikling mer eller mindre uavhengig av egen nærings- og verdiskapingsutvikling.

Satsing på bosetting og bosettingsbaserte tjenester ikke et enten eller i form av ”tradisjonell” næringspolitikk:

- Tilflytting/bosetting gir som nevnt også næringsutvikling og nye arbeidsplasser i service, gjennom nyetableringer og gjennom bedret rekrutteringsgrunnlag for øvrig næringsliv, og fordrer tiltak som også stimulerer turisme, rekreasjonsmarked og konferansemarkedet
- Tilgangen til attraktive lokale jobber vil også være en bostedsattraksjon for mange – og det vil fortsatt være store områder uten pendlingsmuligheter hvor tilflytting fordrer næringsutvikling og ledige jobber. Men også her vil satsing på bostedskvaliteter og regionforstørring/regionbygging uansett være viktig sammen med øvrig næringspolitikk

I en diskusjon av regional konkurransekraft må en dermed både ha fokus på:

- En regions evne til å utvikle sitt eksisterende næringsliv og tiltrekke seg nye bedrifter
- En regions evne til å holde på og trekke til seg bosetting

Infrastrukturens bidrag til regionforstørring og regionsammenkopling, samt regionforstørringens betydning for økonomisk vekst er drøftet i kapittel 6. Her påpekes det også at bedre infrastruktur ikke bare gir større muligheter – også utfordringer. Infrastruktur er altså en nødvendig, men ikke tilstrekkelig, betingelse for en regions attraksjon/tiltrekningskraft. Samtidig er det viktig å poengtere at infrastruktur kan bidra til å skape (og splitte) regioner og skape sin egen etterspørsel over tid.

For ARKO som grenseregionen er det spesielt viktig å bidra til en infrastruktur som både går over grensen og videreutvikler ARKO som region (intern regionforstørringen med økt intern pendling og felles tjenestemarked som muliggjør nye/forbedrede tjenester) og som kopler regionen tettere på omliggende dynamiske sentra, spesielt Oslo-regionen (blir en del av Tilvekstkorridoren). Og det er viktig også å tenke utvikling av kollektivtilbudet både fordi dette er mer attraktivt for langpendlere i mange høyutdanningsyrker og for å unngå at satsing på infrastrukturtiltak og økende mobilitet for å sikre ”bærekraftig” regional utvikling bryter med målene om en bærekraftig utvikling for øvrig.

En annen grenseregionmulighet som bør kunne utnyttes ligger i en fortsatt innfasing av oljeinntekter i norsk økonomi som kan ventes å gi noe sterkere kostnadsvekst i Norge og/eller styrket norsk kronekurs. Dette vil isolert sett kunne gi handelsstand og tjenesteprodusenter på svensk side en løpende konkurransefordel i det norske markedet, og norske grenseområder en bostedsattraksjon i form av tilgang til rimeligere varer og tjenester.

Referanser

Arena för tillväxt, 2006. Sveriges Nya Geografi 2006, Vinnare & förlorare. Utgitt av Arena för tillväxt i samarbete med Eurofutures.

Berger, S., Forsberg, F. & Ørbeck, M., 2004. Atlas över Inre Skandinavien. Befolkningsutveckling, näringsliv och livsmiljö. Karlstad University Studies 2004:66. Karlstad.

Berglund, C., 2005. Norskägda fritidshus i den svenska delen av Inre Skandinavien. Paper presenterat på symposiet "Regional utveckling och omställning i en gränsregion". Karlstads Universitet 25. november 2005.

Christensen, L. & Kempinsky, P (red), 2004. Att mobilisera för regional tillväxt. Regionala utvecklingsprocesser, kluster och innovationssystem. Studentlitteratur, Lund.

De Souza, P. 2005. Omvärldsbevakning och omvärldsanalyser i Värmland. Arbetsrapport 2005:10. Cerut – Centrum för forskning om regional utveckling. Karlstads universitet.

Dirdal, T., Vikesland, M. & Ørbeck, M., 2003. Skog- og trenæringen i Glåmdalen – en analyse av status og utfordringer for næringsmiljøet i regionen. Bokserien til Handelshøgskolen BI – Senter for verdiskaping. Kolofon forlag.

Engebretsen, Ø. 2004. Regionforstørring – en foreløpig kartlegging av potensialer. TØI rapport 742/2004. Transportøkonomisk Institutt, Oslo.

Ericsson, B. 2004 Nordmenns grensehandel i 2003. ØF-rapport 2004/14. Østlandsforskning.

Eriksen, B. 2005. Norsk-svensk infrastruktur og næringsutvikling – samordning og muligheter. Rapport fra konferansen Grenseforum 2005. Norsk-svensk handelskammer. Oslo.

Furustig, H. & Sjöstedt, G. 2000. Strategisk omvärldsanalys. Studentlitteratur, Lund

Grimsrud, G.M.; S.E.Hagen og Ørbeck, M. (2004). Østerdalene - bortafør Ånestadkrysset. I: Onsager og Selstad (red.) Regioner i utakt. s 197-222. Tapir Akademisk Forlag. Trondheim

Hedin, G. 2005. Om lokale arbeidsmarknader (LA). SCB

Hjellnes COWI, 2002. Kartlegging av vegtrafikken mellom Hedmark og Sverige. Intervjuundersøkelse av vegtrafikken mellom Hedmark og Dalarna/Värmland. Hjellnes COWI AS og Statens vegvesen Hedmark.

ITPS, 2005. Regionernas tillstånd 2005. En rapport om tillväxtens förutsättningar i svenska regioner. A2005:018. Institut för tillväxtpolitiska studier. Östersund.

Johansen, S., Bjørnsen, M., Hagen K-E. & Jukvam, D., 2006. Distriktpolitiske virkeområde for Norge 2006. TØI rapport 824/2006. Transportøkonomisk Institutt, Oslo.

Johnstad, T. (red.) 2004. Klynger, nettverk og verdiskaping i Innlandet. VS2010-Innlandet publikasjon i samarbeid mellom NIBR og Østlandsforskning. NIBR-rapport 2004:8. Norsk institutt for by- og regionforskning.

Karlsson, S., Niedomysl, T. & Nordström, S. (2001) Mer än en massa papper. Karlstads Universitet.

Køhn, E., 2005. Svenskeide fritidshus i den norske delen av Indre Skandinavia. Paper presentert på symposiet "Regional utveckling och omställning i en gränsregion". Karlstads Universitet 25. november 2005.

Køhn, E. & Lein, K., 2005. Regional utvikling og infrastruktur i Innlandet og Østfold. ØF-rapport nr. 07/2005. Østlandsforskning.

Lein, K., Køhn, E. og Hagen, S.E., 2003. Infrastruktur og næringsutvikling i Hedmark og Oppland. ØF-rapport 15/2003. Østlandsforskning.

Nilsson, R, Ekstrøm, C. & Lagnerö. 2002. Regional ekonomisk tillväxt i Sverige 1986-2001 – en studie av tillväxtens utveckling i Sveriges lokala arbetsmarknader. VINNOVA Innovation i Fokus VF 2002:3. Statistiska centralbyrån och VINNOVA, Verket för innovationssystem, Stockholm.

NUTEK, 2006. Årsbok 2006. Flera nye foretag, flera växande foretag og flera starka regioner. NUTEK. Verket för näringsutveckling. Stockholm

NUTEK, 2005. Årsbok 2005. Nye foretag, växande foretag og starka regioner. NUTEK. Verket för näringsutveckling. Stockholm.

Rudérus, J., 2003. Det började med en idé. En beskrivning av fem innovativa verksamheter i Sunne kommun. Arbetsrapport 2003:14 vid Karlstads universitet.

SCB, 2005. Regional ekonomisk tillväxt – förutsättningar, indikatorer och mått. Bakgrundsfakta 2005:1. Statistiska centralbyrån, Örebro.

Selstad, T., Arge, N., Berglund, F., Grimsrud G.M., Hagen S.E., Køhn, E., Overvaag, K. & var der Ros, J. 2004. Regionenes tilstand. 50 indikatorer for vekstkraftige regioner. ØF-rapport nr. 07/2004. Østlandsforskning.

SIKA, 2001. Infrastruktur och regional utveckling. SIKA rapport 2001:3. Statens Institut för Kommunikationsanalys).

TemaNord 2004. Nordisk Pendlingskarta- Delrapport 1- Sverige och Norge. TemaNord 2004:514. Nordisk Ministerråd, København

TemaNord 2005. Nordisk Pendlingskarta- Huvudrapport. TemaNord 2005:518. Nordisk Ministerråd, København

Vareide, K. 2005. Nærings-NM 2005. Topp og bunn i regional næringsutvikling. Arbeidsrapport 2005/13. Telemarksforskning-Bø.

Vinnova, 2002. Regional ekonomisk tillväxt i Sverige 1986-2001 – en studie av tillväxtens utveckling i Sveriges lokala arbetsmarknader. Vinnova Innovation i Fokus VF 2002:3. Statistiska centralbyrån og Vinnova.

Wahlström, B. 2004. Ordning och reda – omvärldsanalys för beslutsfattare. Liber Ekonomi.

Ørbeck, M., 2005. Tjenestesektorens økonomiske fundament og betydning for regional utvikling. Paper presentert på symposiet ”Regional utveckling och omställning i en gränsregion”. Karlstads Universitet 25. november 2005

Ørbeck, Morten (2004a): ”Næringsutvikling og klynger i Innlandet”. Kapittel 2 i Johnstad, T. (red): ”Klynger, nettverk og verdiskaping i Innlandet”, NIBR-rapport 2004:8.

Ørbeck, Morten (2004b): ”Treklynga i Glåmdalen og Innlandet”. Kapittel 4 i Johnstad, T. (red): ”Klynger, nettverk og verdiskaping i Innlandet”, NIBR-rapport 2004:8.

Tabellvedlegg 1: *Beregnet sysselsetting etter arbeidsstedskommune 1986-2004¹⁾*

	1986	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Kongsvinger	8 595	8 367	8 243	8 214	8 501	8 330	8 064	8 463
Nord-Odal	1 354	1 545	1 430	1 438	1 459	1 463	1 483	1 500
Sør-Odal	2 659	2 644	2 435	2 607	2 633	2 616	2 519	2 562
Eidskog	2 147	2 075	1 816	1 839	1 845	1 863	1 908	1 964
Grue	2 184	2 146	2 121	2 003	2 050	2 029	2 093	2 020
Åsnes	3 260	3 187	3 127	3 098	3 094	2 959	2 971	2 928
Våler	1 715	1 852	1 717	1 672	1 612	1 554	1 534	1 508
Norsk ARKO	21 918	21 814	20 887	20 871	21 194	20 814	20 572	20 945
Eda	4 264	3 736	3 259	3 129	3 166	3 203	3 144	3 073
Torsby	6 925	6 895	6 049	5 603	5 670	5 599	5 292	5 287
Sunne	5 668	5 604	5 257	5 174	5 132	5 211	5 168	5 271
Arvika	12 043	12 449	10 957	10 553	10 507	10 615	10 600	10 661
Svensk ARKO	28 900	28 684	25 522	24 459	24 475	24 628	24 204	24 292
Sum ARKO	50 818	50 498	46 409	45 330	45 669	45 442	44 776	45 237
Hedmark	80 358	80 549	78 760	80 506	81 132	80 758	80 449	81 867
Värmland	134 973	136 626	119 116	114 748	114 459	115 723	114 437	114 607
Norge	2 008 416	1 985 960	2 079 274	2 245 554	2 260 009	2 251 145	2 243 953	2 257 644
Sverige	4 191 120	4 332 507	3 836 922	4 051 870	4 091 079	4 135 698	4 083 383	4 088 052

¹⁾ For å kunne sammenlikne utvikling over år med tidsseriebrudd er norske tall før 2000 og svenske tall før 1993 og for 2004 beregnet.

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av data fra SSB og SCB, PANDA og rAps

Tabellvedlegg 2: Befolkningsmengde, fødsels- og flytteoverskudd 1970-2006¹⁾

	Befolkningsmengde per 1.januar							Fødselsoverskudd							Flytteoverskudd ¹⁾						
	1970	1980	1990	1995	2000	2005	2006	1970-79	1980-89	1990-94	1995-99	2000-04	2005	1970-79	1980-89	1990-94	1995-99	2000-04	2005		
Kongsvinger	13 574	17 047	17 480	17 274	17 349	17 279	17 224	403	11	-51	-63	-165	-22	3 070	422	-155	138	95	-33		
Nord-Odal	5 213	5 411	5 335	5 106	5 089	5 073	5 051	-138	-326	-152	-92	-115	-7	336	250	-77	75	99	-15		
Sør-Odal	6 979	7 130	7 378	7 299	7 349	7 623	7 675	-106	-289	-127	-151	-156	-12	257	537	48	201	430	64		
Eidskog	6 430	6 368	6 470	6 403	6 409	6 499	6 453	-191	-331	-89	-123	-144	-45	129	433	22	129	234	-1		
Grue	6 500	6 110	5 881	5 602	5 442	5 275	5 218	-214	-377	-269	-222	-176	-41	-176	148	-10	62	9	-16		
Åsnes	9 395	9 011	8 528	8 281	8 112	7 779	7 714	-176	-438	-242	-256	-250	-69	-208	-45	-5	87	-83	4		
Våler	4 859	4 787	4 372	4 259	4 063	3 924	3 906	-39	-241	-98	-113	-154	-21	-33	-174	-15	-83	15	3		
Sum norsk ARKO	52 950	55 864	55 444	54 224	53 813	53 452	53 241	-461	-1 991	-1 028	-1 020	-1 160	-217	3 375	1 571	-192	609	799	6		
Eda	10 099	9 497	9 544	9 297	8 689	8 646	8 601	-585	-491	-145	-323	-226	-35	-17	538	-102	-285	183	-10		
Torsby	17 167	15 647	15 073	14 797	13 943	13 086	12 960	-1 336	-1 154	-404	-519	-601	-101	-184	580	128	-335	-256	-25		
Sunne	14 251	13 376	13 485	13 938	13 613	13 604	13 586	-1 025	-934	-120	-318	-302	-77	150	1 043	573	-7	293	59		
Arvika	27 419	26 962	26 803	27 010	26 353	26 275	26 265	-1 229	-1 102	-345	-522	-669	-154	772	943	552	-135	591	144		
Sum svensk ARKO	68 936	65 482	64 905	65 042	62 598	61 611	61 412	-4 175	-3 681	-1 014	-1 682	-1 798	-367	721	3 104	1 151	-762	811	168		
Sum ARKO	121 886	121 346	120 349	119 266	116 411	115 063	114 653	-4 636	-5 672	-2 042	-2 702	-2 958	-584	4 096	4 675	959	-153	1 610	174		
Hedmark	178 510	186 698	186 884	186 593	187 103	188 376	188 511	1 145	-3 899	-1 303	-1 729	-1 864	-428	7 043	4 085	1 012	2 239	3 137	563		
Värmland	284 039	284 615	282 375	285 498	276 600	273 547	273 288	-4 251	-6 050	154	-4 132	-4 529	-730	4 827	3 810	2 969	-4 766	1 476	471		
Norge	3 864 496	4 078 900	4 233 116	4 348 410	4 478 497	4 606 363	4 640 219	180 280	94 797	75 283	75 744	68 034	15 524	34 124	59 419	40 011	54 343	59 832	18 332		
Sverige	8 004 270	8 303 010	8 527 036	8 816 381	8 861 426	9 011 392	9 047 752	177 352	77 503	126 849	-2 989	12 092	9 636	121 388	146 523	162 496	48 034	137 874	26 724		

¹⁾ Beregnet på bakgrunn av tall for befolkningsmengde ved periodens inngang og utgang og oppgitte tall for fødsle og døde

Kilde: SSB og SCB

Omverdensanalyse av Arvika-Kongsvingerregionen

Denne rapporten gir en omverdensanalyse av, samt kartlegging av infrastruktur og trafikk i, Arvika-Kongsvingerregionen (ARKO). ARKO består av 7 norske og 4 svenske kommuner med totalt 115.000 innbyggere. I vår versjon av en omverdensanalyse har vi valgt statistikkens veg og gjennomført en form for statistisk benchmarking av ARKO versus omverdenen når det gjelder befolknings- og sysselsettingsutvikling og score i norske og svenske studier av tilvekstindikatorer. Videre har vi ønsket å studere omverdenens innvirkning på lokale forhold i ARKO og i hvilken grad ARKO utgjør en region mht. interaksjon og felles særtrekk. Avslutningsvis har vi drøftet et utvalg utfordringer og vegvalg for regionen med hovedfokus på regionens fordel av nærheten til Osloregionen og muligheter for bosettingsbasert vekst.

ØF-rapport nr.: 11/2006

ISBN nr.: 82-7356-590-4