



Kjell Harvold

# Riksvei 2s betydning for Glåmdalsregionen

NOTAT  
2007:110

**Tittel:** Riksvei 2s betydning for Glåmdalsregionen

**Forfatter:** Kjell Harvold

**NIBR-notat:** 2007:110

**ISSN:** 0809-6929  
**ISBN:** 978-82-7071-684-5  
**Prosjektnummer:** O-2589  
**Prosjektnavn:** Riksvei 2s betydning for Glåmdalsregionen

**Oppdragsgiver:** Glåmdal regionråd

**Prosjektleder:** Kjell Harvold

**Referat:** I notatet drøftes det hvilke konsekvenser en ny firefelts riksvei fra Kløfta til Kongsvinger vil ha for Glåmdalsregionen. Særlig blir konsekvensen av ny vei belyst i forhold til bosetningsutvikling i regionen.

**Sammendrag:** Norsk

**Dato:** August 2007

**Antall sider:** 32

**Utgiver:** Norsk institutt for by- og regionforskning  
Gaustadalléen 21, Postboks 44 Blindern  
0313 OSLO

**Vår hjemmeside:** Telefon: 22 95 88 00  
Telefaks: 22 60 77 74  
E-post: [nibr@nibr.no](mailto:nibr@nibr.no)  
<http://www.nibr.no>

Org. nr. NO 970205284 MVA

© NIBR 2007

# Forord

Dette notatet er skrevet på oppdrag for Glåmdal Regionråd. Regionrådet ønsket en utredning som rettet søkelyset mot Riksvei 2s betydning for Glåmdalregionen.

Prosjektet har vært avgrenset, både økonomisk og med hensyn til tid. Utredningen er derfor i stor grad basert på allerede utarbeidede dokumenter. Dette gjelder både rapporter, kortere notater og overheadpresentasjoner, primært knyttet til arbeider fra Østlandsforskning, Telemarksforskning, Agenda og Ramböll. Det vises også til litteraturlisten bakerst i notatet.

Det er selvsagt også benyttet utredninger fra NIBR. Det er også gjort egne analyser. Disse er særlig knyttet til befolkningsutvikling og mobilitet, basert på Statistisk sentralbyrås statistikk på dette området.

Notatet er skrevet av Kjell Harvold

Oslo, august 2007

Berit Nordahl

Forskningsjef



---

# Innhold

Forord .....	1
Tabelloversikt .....	4
Figuroversikt .....	5
Sammendrag .....	7
1 Riksvei 2 og Glåmdalsregionen .....	9
1.1 Veier i Glåmdalsregionen .....	9
1.2 Arbeidet med Riksvei 2 .....	9
1.3 Konsekvenser av ny riksvei? .....	13
1.4 Riksvei 2 og regionforstørring .....	14
2 Befolkningsutvikling og pendling i Glåmdalsregionen .....	17
2.1 Befolkningsutviklingen i Norge, Glåmdalsregionen og Øvre Romerike .....	17
2.2 Mot en todelt region? .....	19
2.3 Alderssammensetningen i Glåmdalsregionen .....	20
2.4 Pendlingen sterkest i den sørvestlige del av regionen .....	22
2.5 Oppsummering av befolkningsutvikling og pendling .....	23
3 Utsikter for Glåmdalsregionen basert på endret mobilitet .....	25
3.1 Vekst eller stagnasjon? .....	25
3.2 Glåmdalsregionen på kanten av Oslo-området .....	26
3.3 Og i tilvekstkorridoren Oslo-Karlstad-Stockholm .....	27
3.4 Riksvei 2 som regionsforstørrer? .....	28
Litteratur .....	31

## Tabelloversikt

Tabell 2.1	Befolkningsutviklingen på Øvre Romerike 1996-2006 .....	17
Tabell 2.2	Befolkningsutviklingen i Glåmdalsregionen den siste tiår- sperioden (31/12 1996 til 31/12 2006) .....	19
Tabell 2.3	Antall personer mellom <b>26 og 35 år</b> i Glåmdalskommunene i 1996 og 2006. Absolutte tall og relativt til landet.....	21
Tabell 2.4	Antall personer mellom <b>76 og 85 år</b> i Glåmdalskommunene i 1996 og 2006. Absolutte tall og relativt til landet.....	22
Tabell 2.5	Antall pendlere i Glåmdalsregionen år 2000.....	22
Tabell 2.6	Pendling <b>utenfor</b> Kongsvingereregionen (dvs. Glåmdalsregionen eksklusiv Våler) i år 2000 – og endring siste ti år, si den 1990. ....	23
Tabell 3.1	Befolkningsutvikling i Glåmdalregionen basert på lav og høy mobilitet for årene 2015 og 2020. ....	25

---

## Figuroversikt

Figur 1.1	Kart over Østlandet – Glåmdalsregionen .....	10
Figur 1.2	Kart om Riksvei 2 fra Kløfta til Kongsvinger .....	12
Figur 1.3	Mål for kjøretider i Region Øst, handlingsprogram for nasjonal transportplan 2006-2015.....	15
Figur 2.1	Befolkningsutvikling for landet, Øvre Romerike og Glåmdalsregionen.....	18
Figur 2.2	Befolkningsutvikling for kommunene i Glåmdalsregionen. Prosentvis utvikling 1996-2006.....	20
Figur 3.1	Differanse i innbyggertall mellom høy og lav mobilitet i Glåmdalsregionen i 2015 og 2020.....	26
Figur 3.2	Inntekt pr kommune i forhold til gjennomsnitt Norge/Sverige .....	28





---

# Sammendrag

*Kjell Harvold*

## **Riksvei 2s betydning for Glåmdalsregionen**

NIBR-notat 2007:110

Nå i sommer ble siste del av Langebakk bru på nye Riksvei 2 støpt ferdig. Det var den siste av i alt 11 bruer som skal bygges på strekningen Kløfta – Nybakk, og i oktober 2007 åpnes etter planen strekningen Borgen – Nybakk for trafikk på en ny firefelts vei. Dermed er første delstrekning, av i alt fire, mellom Kløfta og Kongsvinger ferdigstilt.

Den nye veien vil uten tvil ha stor betydning for Glåmdalsregionen. Riksvei 2 er en av landets viktigste mellomriksvei mot Sverige, for tiden med strek trafikkvekst over grensen. Magnor er nest viktigste norsk - svenske grenseovergang når det gjelder lette kjøretøy og nummer tre hvis en ser på tyngre kjøretøy. Riksvei 2 er videre den viktigste regionale forbindelsen fra Solør/Glåmdalsregionen til Oslo og Akershus. *Hvor* stor betydning veien vil få er umulig å si. Det er ennå flere år til hele den nye traseen står ferdig. Hvilke tiltak som bli gjennomført i forhold til annen infrastruktur - og ikke minst den nasjonale og internasjonale konjunkturutvikling - vil være viktige faktorer som kan spille inn.

Utviklingen i regionen den siste tiårsperioden gir likevel grunnlag for noen refleksjoner. Forenklet kan en snakke om en **todelt** region. Hovedbildet er at kommunene vest, anført av Sør-Odal, har en positiv befolkningsutvikling. Kommunene i øst har en negativ utvikling. Selv byen Kongsvinger har stått på stedet hvil når det gjelder folketall det siste decenniet (mens den ”typiske” norske byen har hatt betydelig vekst).

Totalt sett har Glåmdalsregionen hatt en befolkningsnedgang fra 1996 til 2006 (på litt over en prosent). Det skjer i en periode hvor det på landsbasis har vært en befolkningsvekst på drøyt seks prosent. Nabokommunene vest for Glåmdalsregionen har hatt en vekst langt over dette. Dette gjelder i særlig grad Ullensaker, Nannestad og Gjerdrum, som alle har hatt en befolkningsvekst på godt over 25 prosent den siste tiårsperioden, men også kommunene umiddelbart vest for Glåmdalskommunene - Nes og Eidsvoll - har hatt en høy vekst: Ca 15 prosent.

Samtidig tyder Statistisk sentralbyrås (SSB) prognoser på at Glåmdalsregionen er avhengig av høy mobilitet, hvis en ønsker befolkningsvekst. Byråets prognoser viser at regionens befolkning vil være omtrent på status quo i 2020 ved ”lav”

mobilitet. SSBs prognoser for ”høy” mobilitet viser en klar befolkningsøkning fram mot det samme årstallet.

Gode kommunikasjonsmuligheter kan med andre ord være en nøkkel for å fremme tilflytting til Glåmdalsregionen. En firefelts vei fra Kløfta til Kongsvinger vil ha betydning for en slik utvikling, men det er selvsagt ikke den eneste løsningen. Transportkorridoren Oslo-Gardermoen-Kongsvinger-Karlstad-Stockholm er en del av tilvekstkorridoren Oslo-Karlstad-Stockholm. I tillegg til utbygging av vei, er det i Glåmdalsregionen nærliggende å peke på de muligheter som ligger i toglinjen Oslo-Lillestrøm- Kongsvinger-Karlstad-Stockholm.

Generelt vil kortere reisetider bety regionforstørring, noe som kan muliggjøre pendling over større avstander enn det en tidligere har vært vant med.

---

# 1 Riksvei 2 og Glåmdalsregionen

## 1.1 Veier i Glåmdalsregionen

Glåmdalsregionen består av de sju kommunene Kongsvinger, Nord-Odal, Sør-Odal, Eidskog, Grue, Åsnes og Våler. Som det framgår av kartet på neste side utgjør disse kommunene den sørlige del av Hedmark – og avstanden til Oslo er ikke lengre enn at det er mulig å pendle.

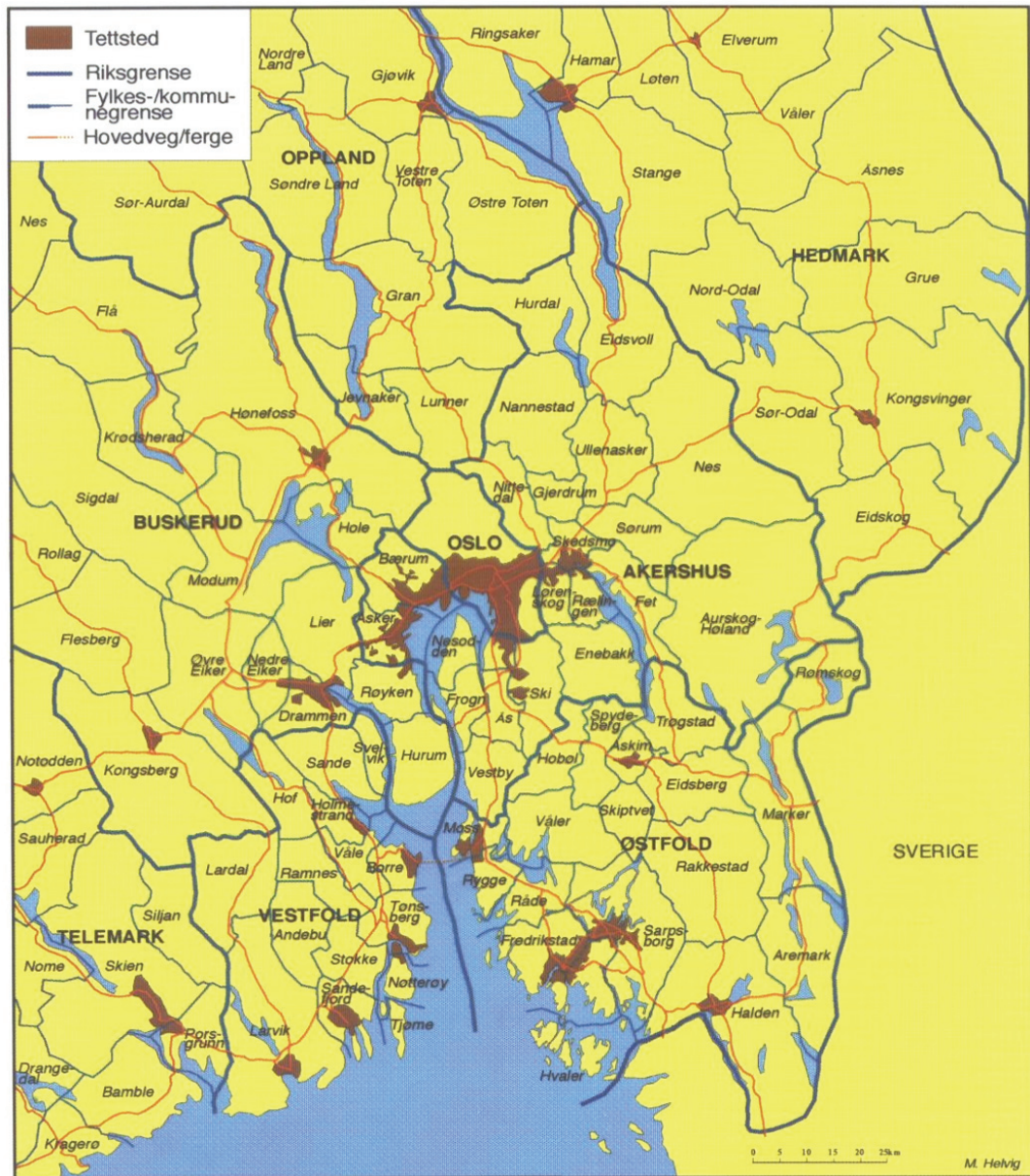
For glåmdalskommunene er det flere viktige kommunikasjonslinjer. En viktig vei er Riksvei 24, Stange-Skarnes, som utgjør hovedforbindelsen mellom Hamar/Hedemarken og Kongsvinger/Odal. Lenger øst, men også i nord - sør retning, går Riksvei 20 mellom Kongsvinger og Elverum. Disse to riksveiene utgjør sammen med Riksvei 2 en forbindelse mellom Østlandet og Nord-Norge, Midt-/Nord-Sverige og Finland. Riksvei 20 utgjør deler av en korridor mellom Trøndelag/Møre og det sørlige Sverige (jf også Ørbeck og Køhn 2006). Ifølge stamveitredningen har denne veien økende betydning.

Riksvei 2 er en viktig øst – vest forbindelse. I regional sammenheng er denne riksveien den eneste forbindelsen til Sverige – og blant annet går en stor del av trafikken fra innlandet til kontinentet/Sverige – over Riksvei 2. Magnor, der Riksvei 2 når den svenske grensen, har stor betydning også i nasjonal sammenheng. Dette er den nest viktigste norsk - svenske grenseovergang (etter Svinesund) når det gjelder lette kjøretøy og kjøretøy totalt, og nummer tre (etter Svinesund og Ørje) når en utelukkende ser på tunge kjøretøy (Ørbeck & Køhn 2006:63).

## 1.2 Arbeidet med Riksvei 2

Planleggingen av en ny Riksvei 2 startet tidlig på 1990-tallet med utredning av alternativer for tofeltsvei basert på den daværende veinormalen. Det ble godkjent konsekvensutredning i to omganger, i 1999 og 2000 med tofeltsvei i tre hovedalternativer. I etterkant av dette ble firefeltsvei aktualisert som følge av ny normal for utforming av stamveier, som kom i 2002 (Statens veivesen 2007a:3).

Figur 1.1 Kart over Østlandet – Glåmdalsregionen



Det er Statens veivesen, Region øst, som står for utbygging av den nye riksveien mellom Kløfta og Kongsvinger. Prosjektet er delt inn i fire delstrekninger (jf. også [vegvesen.no](http://vegvesen.no)):

- Kløfta – Nybakk (i Ullensaker kommune)
- Slomarka – Kongsvinger (i Sør-Odal og Kongsvinger kommuner)
- Nybakk - Herbergåsen (i Ullensaker og Nes kommuner)
- Herbergåsen - Slomarka (i Nes og Sør-Odal kommuner)

---

Veien berører altså areal i fire kommuner og to fylker. Totalstrekningen for den nye veien er ca 60 kilometer. Den første strekningen fra krysset med E6 på Kløfta til krysset med riksvei 174 på Nybakk er i ferd med å bli ferdigstilt. Nå i sommer ble de siste støpearbeidene for bruene på denne strekningen gjennomført.

Langebakk bru var den siste av i alt 11 bruer på denne strekningen og i oktober åpner strekningen Borgen- Nybakk for trafikk. Denne delstrekningen bygges som firefeltsveg med 16 meters bredde, og i følge vegvesenet.no er det planlagt at også resten av ny Riksvei 2 skal bygges som firefelts vei. Neste utbyggingsetappe er Slomarka – Kongsvinger. Ifølge foreløpige planer fra veivesenet skal den siste etappen (Herberåsen-Slomarka) få byggestart rundt 2015. Selv om det i regionen arbeides for en raskere framdrift, vil det altså kunne ta ti år før den nye riksvei 2 står ferdig.

Riksvei 2 av i dag blir av Statens vegvesen vurdert som av varierende og tildels dårlig horisontal- og vertikalkurvatur og for liten vegbredde. På store deler av strekningen er det randbebyggelse, stor avkjørseltetthet og blandet trafikk. Lokaltrafikken, med fotgjengere, syklistere og landbruksmaskiner, avvikles på samme veiareal som fjerntrafikken (Statens vegvesen 2007a:6). Riksveien er landets tredje viktigste mellomriksveg mot Sverige, for tiden med sterk trafikkvekst over grensen. Den er videre den viktigste regionale forbindelsen fra Solør/Glåmdalsregionen til Oslo /Akershus. Veien har stor betydning for næringslivet og arbeidspendlere i regionen.

En stor del av dagens Riksvei 2 har i følge vegvesenet vurdert å ha en standard som er under dagens krav. Dette fører til stor belastning på miljø, ulykker og dårlig framkommelighet.

Figur 1.2 Kart om Riksvei 2 fra Kløfta til Kongsvinger<sup>1</sup>



### ”Gamle” Riksvei 2 er sterkt ulykkesbelastet.

På Riksvei 2 mellom Kløfta og Kongsvinger har det ifølge Statens vegvesen i perioden 1996 til 2006 skjedd følgende ulykker:

- 11 personer har blitt drept
- 42 personer har blitt meget alvorlig eller alvorlig skadd
- 329 personer har blitt lettere skadd.

På den strekningen som nå er aktuell for utbygging, fra Skarnes til Kongsvinger har det i den samme 10-årsperioden skjedd 100 ulykker med personskade, hvorav tre mennesker ble drept, 11 ble meget alvorlig eller alvorlig skadd og 86 personer ble lettere skadd.

Mange av disse ulykkene kan ifølge Statens vegvesens konsekvensutredning for strekningen Nybakk - Kongsvinger relateres til veistandarden: Det har vært en rekke møteulykker, kollisjoner i forbindelse med avkjørsler og T-kryss, samt utforkjøringer.

I Nasjonal Transportplan 2002 – 2011 legger Stortinget til grunn en visjon om et transportsystem som ikke krever liv eller varig skadde. En slik nullvisjon gir et sterkere fokus på de alvorligste ulykkene enn tidligere. Det første ”målet” som er

<sup>1</sup> Kilde: Statens vegvesen, Region Øst.

---

satt er at innen 2012 skal antall drepte i trafikken være nede i 200 personer, noe som er en reduksjon på 33 %. Et viktig tiltak som kan få ned tallet, er etablering av vei med avskilt trafikk, slik som det legges opp til på den nye Riksvei 2.

### 1.3 Konsekvenser av ny riksvei?

I takt med infrastrukturendringer har det altså helt åpenbart skjedd en endring både med hensyn til pendling og med hensyn til boligstruktur. Utbygging av veisystemet er én av flere forhold som spiller inn i denne utviklingen.

#### **Eksempelet Hanekleivtunnelen**

Et ferskt eksempel fra Vestfold kan illustrere betydningen av veisystemer: Som en følge at Hanekleivtunnelen på E18 ble stengt, hevder Nettbuss å ha tapt betydelige beløp. I følge NRK Østafjells vil Nettbuss nå kreve tre millioner kroner i erstatning av Vegdirektoratet: Passasjergrunnlaget har sviktet på grunn av lengre reisetid i de nesten seks månedene tunnelen på E 18 var stengt.

Nettbuss driver to TIMEkspress-linjer gjennom Vestfold til Oslo. En fra Stavern og en fra Tjøme. Ekspressbussen fra Stavern ble startet opp i 2006, og denne kan i verste fall bli redusert eller kuttet ut dersom Vegdirektoratet ikke gir noen erstatning. Omkjøringen har i de månedene E18 var stengt ført til at bussene fikk økt reisetiden med 15 til 20 minutter. Derfor har flere sluttet å benytte dette transporttilbudet. I et brev til Vegdirektoratet skriver Nettbuss at bare passasjeredgangen har ført til et tap på 500 000 kroner i måneden.

Eksempelet viser altså at en endret reisetid på 15-20 minutter kan ha konsekvenser for folks reisevaner.

#### **Næringslivet i Sør-Hedmarks vurderinger**

En interesseorganisasjon for den vareproduserende industrien i Sør-Hedmark, ”7sterke”<sup>2</sup>, framhever i en høringsuttalelse til konsekvensutredningen for ny Riksvei 2 betydningen av gode samferdselsløsninger for næringslivet. Tilgang til markeder, men også tilgang på arbeidskraft og kompetanse avgjøres i stor grad av samferdselsløsningene. Interesseorganisasjonen mener derfor at utredningen undervurderer veiens betydning. Framtidig utvikling av Riksveg 2 er ifølge høringsuttalelsen ”direkte avgjørende for i hvilken grad næringslivet kan forvente økning i tilgangen på arbeidskraft. På dette punktet er det vår oppfatning at verdien for næringslivet er betydelig større enn det som er angitt i utredningen. Det er imidlertid en forutsetning at det velges en løsning med 4-felts vei. Dette på grunn av framføringssikkerhet og opplevd sikkerhet hos befolkningen og arbeidstagerne.”

---

<sup>2</sup> ”7sterke” er industriens samfunnsarena i de sju kommunene fra Våler til Nord-Odal og åpen for alle industribedrifter. Til sammen representerer industrien i disse kommunene ca 80 bedrifter, 3.500 arbeidsplasser og 6.000 millioner kroner i omsetning.

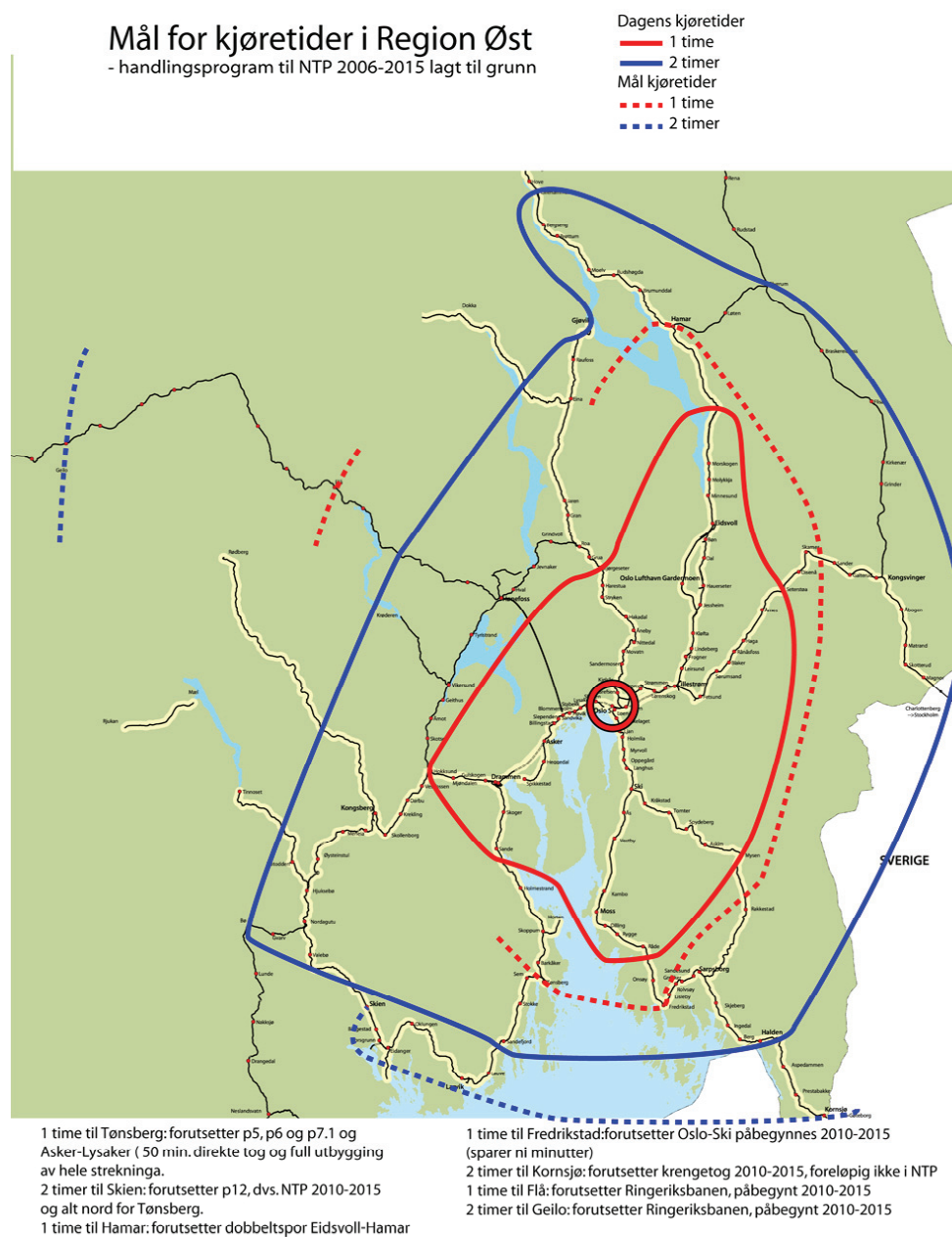
Interesseorganisasjonen for næringslivet stiller også spørsmålstegn ved de relativt lave prognosene for trafikkvekst som veimyndighetene har lagt til grunn. ”7 sterke” ser ingen grunn til at denne veksten skal avta. Flere kommuner i Sør Hedmark ligger bo- og arbeidsmarkedsmessig opp mot Gardermoen-regionen, som har en helt annen utvikling enn fylket generelt. I tillegg innebærer den sterke handelssenterutviklingen i Charlottenbergområdet på andre siden av grensen en betydelig økning i trafikken på Riksvei 2.

## 1.4 Riksvei 2 og regionforstørring

Når veistandarden bedres er det åpenbart at reisetiden mellom områder og regioner blir det mindre. Figuren nedenfor viser hvordan en i Nasjonal Transportplan ser for seg at radiusen for henholdsvis en og to timers kjøretid vil vokse fram mot 2015. På dette tidspunkt kan det være at alle delstrekninger på nye Riksvei 2 ennå ikke er ferdigstilt. Vi snakker altså om et langt tidsperspektiv der mye kan skje, både med hensyn til næringsliv, befolkning og med utbygging av annen infrastruktur. En ny Riksvei 2 vil likevel spille inn i denne utviklingen. I dette notatet vil vi drøfte noen aspekter ved dette. For det første ser vi på befolkningsutviklingen i Glåmdalregionen det siste tiåret. Hva har preget denne utviklingen? For det andre drøfter vi hvordan ny infrastruktur kan tenkes å påvirke denne utviklingen.



Figur 1.3 Mål for kjøretider i Region Øst, handlingsprogram for nasjonal transportplan 2006-2015





## 2 Befolkningsutvikling og pendling i Glåmdalsregionen

### 2.1 Befolkningsutviklingen i Norge, Glåmdalsregionen og Øvre Romerike

Det siste tiåret har det vært en relativ sterk vekst i den norske befolkningen. Fra 1996 til 2006 steg befolkningen – i følge Statistisk sentralbyrås tall - med 288.000, noe som tilsvarer **en vekst på 6,6 prosent** i perioden (til 4,68 millioner innbyggere i 2006). Veksten var imidlertid ikke jevnt fordelt over hele landet. Storbyregionene hadde en vekst på drøyt 10 prosent, byregionene på knapt fem prosent, bygdebyene sto omtrent på stedet hvil i perioden (+0,1 prosent), mens befolkningen på landbygda falt med 4,4 prosent.

Ser en på utviklingen i Glåmdalsregionen totalt, har befolkningsutviklingen vært **negativ** de siste årene. Ved utgangen av år 2006 hadde regionen en samlet befolkning på 53.063, men det ti år tidligere var 53.829 innbyggere, det vil si et fall på 766 personer eller 1,4 prosent. Denne utviklingen er altså relativt svak sammenliknet med utviklingen i landet totalt. Den står også i sterk kontrast til utviklingen til nabokommunene i vest. På Øvre Romerike har det vært en meget sterk befolkningsvekst det siste tiåret, jf. også tabellen nedenfor.

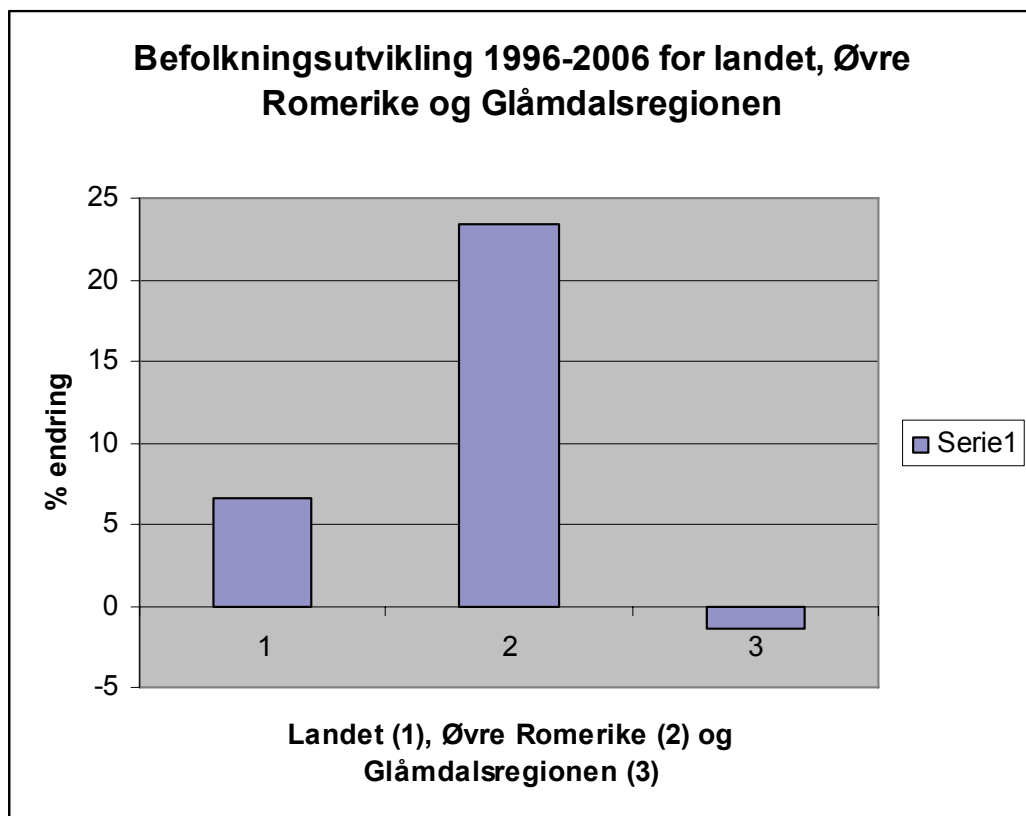
Tabell 2.1 *Befolkningsutviklingen på Øvre Romerike 1996-2006*

	1996	2006	Prosent endring
Ullensaker	18.779	25.966	+38,3
Eidsvoll	16.873	19.334	+14,6
Nes	15.771	18.219	+15,5
Nannestad	8.283	10.536	+27,2
Gjerdrum	4.144	5.353	+29,2
Hurdal	2.598	2.594	- 0,2

Som det framgår av tabellen har de fleste kommunene på Øvre Romerike hatt en meget sterk befolkningsvekst den siste tiårsperioden. Eneste unntaket er Hurdal, som har stått omtrent på stedet hvil (minus 0,2 prosent). Særlig har Ullensaker, Nannestad og Gjerdrum vokst raskt (henholdsvis +38,3, +27,2 og 29,2 prosent i løpet av perioden). Imidlertid har også områdene øst i regionen, nabokommunene til Glåmdalsregionen - Eidsvoll og Nes – hatt en vekst langt over landsgjennomsnittet. Begge disse kommunene har økt befolkningen med ca 15 prosent det siste decenniet. Totalt sett økte befolkningen på Øvre Romerike fra 66.448 til 82.002 innbyggere i løpet av tiårsperioden (dvs 23,4 prosent).

Veksten i Øvre Romerike står altså i kontrast til den nedgangen Glåmdalsregionen totalt har opplevd. Søylediagrammet nedenfor viser utviklingen i landet, Øvre Romerike og Glåmdalsregionen.

Figur 2.1 *Befolkningsutvikling for landet, Øvre Romerike og Glåmdalsregionen*



Ser en nærmere på tallene for de sju kommunene i Glåmdalsregionen, finner en imidlertid betydelige forskjeller.

## 2.2 Mot en todelt region?

Tabellen nedenfor gir en oversikt over befolkningsutviklingen i Glåmdalregionen. Som det framgår av tabellen kan de sju kommunene grovt sett deles i tre kategorier: Tre kommuner har hatt en klar nedgang fra 31/12 1996 til 31/12 2006. Det gjelder Grue, Åsnes og Våler som har hatt en befolkningsnedgang på mellom 6,5 og 7,0 prosent. Tre kommuner har hatt omtrent stått på stedet hvil. Det gjelder Kongsvinger (0,0 prosent), Eidskog (+0,5 prosent) og Nord-Odal (-1,2 prosent). I den tredje kategorien kommer kun én kommune, Sør-Odal, med en vekst på 6,3 prosent i løpet av det siste decenniet.

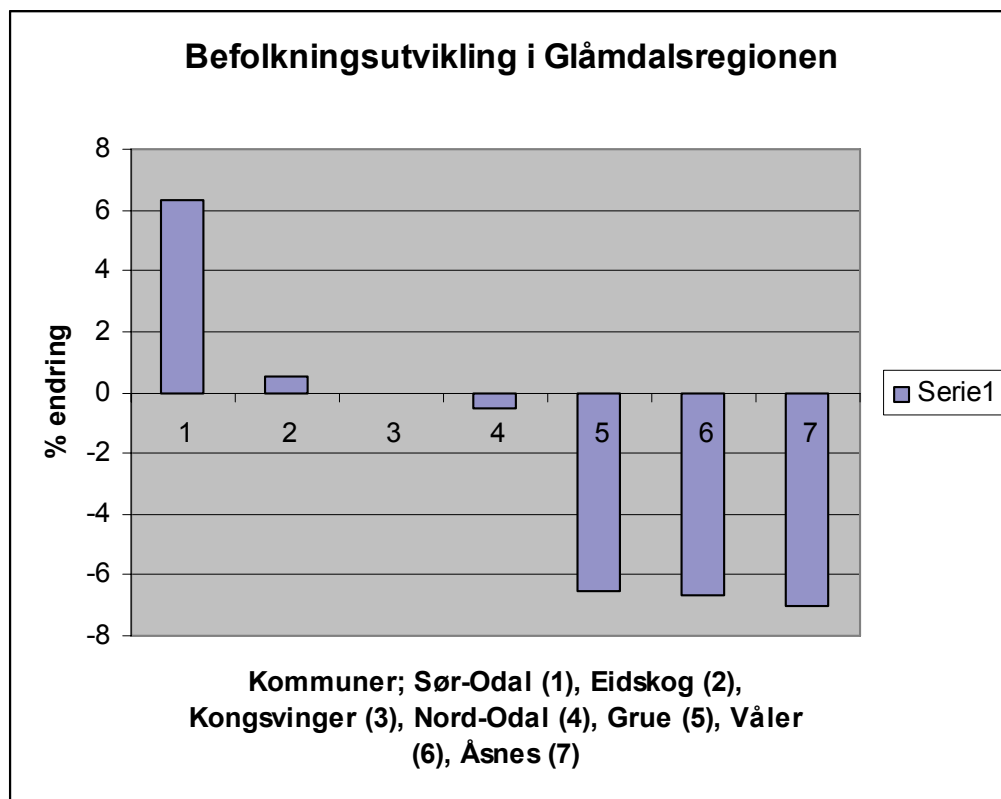
Tabell 2.2 *Befolkningsutviklingen i Glåmdalsregionen den siste tiårsperioden (31/12 1996 til 31/12 2006)*

	Befolkning 1996	Befolkning 2006	Endring	Endring %
Kongsvinger	17.233	17.235	+ 3	0
Nord-Odal	5.115	5.055	- 60	-1,2
Sør-Odal	7.289	7.754	+465	+6,3
Eidskog	6.352	6.385	+ 33	+0,5
Grue	5.508	5.152	-356	-6,5
Åsnes	8.175	7.604	-571	-7,0
Våler	4.157	3.877	-280	-6,7
<b>Totalt</b>	<b>53.829</b>	<b>53.063</b>	<b>-766</b>	<b>-1,4</b>

Den eneste kommunen i Glåmdalsregionen som har hatt omlag den samme vekst som landet totalt, er altså Sør-Odal. I Norge har tiårsperioden har generelt vært preget av en sentraliseringstendens, der byene har vokst. Denne veksten har ikke kommet Kongsvinger til del, byen har "bare" klart å holde innbyggertallet som for ti år siden.

Den negative befolkningsutviklingen i regionen skyldes primært at de østlige kommunene Grue, Åsnes og Våler har hatt en betydelig tap av innbyggere. Disse tre kommunene har samlet mistet drøyt 1.200 innbyggere i perioden. Denne utviklingen står i kontrast til utviklingen i den vestlige delen av regionen, som har en relativt stabil, eller voksende befolkning. Nedenfor er utviklingen vist i et stolpediagram.

Figur 2.2 *Befolkningsutvikling for kommunene i Glåmdalsregionen. Prosentvis utvikling 1996-2006*



### 2.3 Alderssammensetningen i Glåmdalsregionen

Kommunene i regionen har en skjev alderssammensetning, sett i forhold til gjennomsnittet for landet: Det er relativt få unge og forholdsvis mange eldre. Personer i alderen 26-35 år er ofte en indikator på hvordan utviklingen i befolkningen i et område vil utvikle seg: Når en har nådd denne alderen, er de fleste ferdig med utdannelsen, de etablerer seg og får barn. Hvis utviklingen i denne aldersgruppen er positiv, kan det være et godt tegn for den videre befolkningsutviklingen i en region. Tabellen nedenfor gir en oversikt over utviklingen i kommunene i Glåmdalsregionen, både i absolutte tall og relativt til utviklingen i landet.

Som det framgår av tabellen har alle kommunene hatt en absolutt nedgang i antall personer i alderen 26 til 35 år. I og med at det totalt sett har vært en befolkningsnedgang i regionen er ikke dette så overraskende.

Tabell 2.3 *Antall personer mellom 26 og 35 år i Glåmdalskommunene i 1996 og 2006. Absolutte tall og relativt til landet.*

	1996: absolutte tall	1996: relativt til landet	2006: absolutte tall	2006: relativt til landet
Kongsvinger	2.407	0,91	1.925	0,83
Nord-Odal	624	0,79	515	0,75
Sør-Odal	947	0,85	883	0,84
Eidskog	789	0,81	641	0,74
Grue	629	0,74	468	0,67
Åsnes	948	0,75	774	0,75
Våler	558	0,87	369	0,71

Relativt til landet har imidlertid også kommunene fått en mindre andel 26-35 åringer i løpet av decenniet. Dette går fram av koeffisientene i tabellen. En koeffisient på 1,00 vil angi at kommunen har en befolkning på landsgjennomsnittet i alderskategorien. En koeffisient på *under* 1,00 viser at kommunen er underrepresentert, mens et tall *over* 1,00 illustrerer at kommunen er overrepresentert i alderskategorien.

Tabellen viser at alle Glåmdalskommunene er underrepresentert med hensyn til personer i gruppen 26 til 35 år. I løpet av den siste tiårsperioden har denne underrepresentasjonen økt i alle kommunene, bortsett fra Åsnes, som har hatt en uendret koeffisient (på 0,75). Kongsvinger og Våler hadde i 1996 den relativt minste underrepresentasjonen (henholdsvis 0,91 og 0,87). I 2006 hadde Sør-Odal og Kongsvinger minst underrepresentasjon i regionen (henholdsvis 0,84 og 0,83).

Samtidig som de unge aldersgruppene er underrepresentert i forhold til landsgjennomsnittet, er pensjonistene overrepresentert. Tabellen nedenfor viser tallene for alderskategorien 76 til 85 år for kommunene i Glåmdalen.

Som det framgår av tabellen er alle kommunene i regionen overrepresentert i forhold til landet. For Kongsvinger er overrepresentasjonen minst (1,01 i 1996 og 1,15 i 2006). For alle Glåmdalskommunene, med unntak av Sør-Odal (reduksjon fra 1,35 til 1,28), har den relative overrepresentasjonen av personer mellom 76-85 år økt i tiårsperioden. I Grue begynner antallet personer mellom 76 og 85 år å nærme seg det dobbelte av det en kunne forvente i en "typisk" norsk befolkning: Kommunen hadde i 2006 en koeffisient på 1,81.

Tabell 2.4 *Antall personer mellom 76 og 85 år i Glåmdalskommunene i 1996 og 2006. Absolutte tall og relativt til landet.*

	1996: absolutte tall	1996: relativt til landet	2006: absolutte tall	2006: relativt til landet
Kongsvinger	944	1,01	1.026	1,15
Nord-Odal	352	1,27	389	1,48
Sør-Odal	532	1,35	514	1,28
Eidskog	472	1,37	476	1,44
Grue	513	1,72	482	1,81
Åsnes	655	1,48	695	1,76
Våler	324	1,44	307	1,53

## 2.4 Pendlingen sterkest i den sørvestlige del av regionen

Ser en på antall pendlere i de ulike kommunene (jf. tabellen nedenfor), viser tallene at det er kommunene i sørvest, som har de høyeste tallene. Sør-Odal kommune toppet i år 2000 med 57,9 prosent pendlere regnet i forhold til antall yrkesaktive. Nord-Odal og Eidskog kom på de neste plassene (53,0 og 46,3 prosent pendling). Ser en bort fra Kongsvinger, som er regionsenter, kommer Grue, Åsnes og Våler på bunn i regionen med hensyn til pendlere i forhold til antall yrkesaktive, med fra i overkant 30 prosent pendlere i Våler til drøyt 40 prosent pendlere i Grue.

Tabell 2.5 *Antall pendlere i Glåmdalsregionen år 2000<sup>3</sup>*

	Pendlere i prosent av yrkesaktive
Kongsvinger	30,7
Sør-Odal	57,9
Nord-Odal	53,0
Eidskog	46,3
Grue	40,5
Åsnes	34,6
Våler	30,9

<sup>3</sup> Tallene i tabellene på denne siden er basert på data fra Juvkam (2002).



Når en ser på pendling ut av Kongsvingeregionen (Kongsvingeregionen er Glådalskommunene bortsett fra Våler), ser en at det særlig er de to Odalskommunene som har høy pendling til andre områder, med henholdsvis 37,6 prosent og 34,0 prosent av de yrkesaktive som pendler ut av Glåmdalen.

Tabell 2.6 *Pendling utenfor Kongsvingeregionen (dvs. Glåmdalsregionen eksklusiv Våler) i år 2000 – og endring siste ti år, siden 1990.*

	Pendlere i % av yrkesaktive	Endring siste ti år (prosentpoeng)
Kongsvinger	23,4	+ 9,8
Sør-Odal	37,6	+13,5
Nord-Odal	34,0	+ 7,3
Eidskog	17,2	+ 9,6
Grue	17,0	+ 9,2
Åsnes	23,7	+ 7,2

Som det framgår av tabellen har pendling ut av Kongsvingeregionen økt fra alle kommunene. Den sterkeste økningen har vært i Sør-Odal, som i utgangspunktet hadde det høyeste pendlingsnivået.

## 2.5 Oppsummering av befolkningsutvikling og pendling

Totalt sett har Glåmdalsregionen hatt en negativ befolkningsutvikling de siste årene. Dette til tross for at innbyggertallet i landet totalt vokser betydelig. Utviklingen i alderssammensetning er heller ikke gunstig i regionen. Kommunene øst i regionen; Grue, Åsnes og Våler har en særlig høy andel eldre. Samtidig har disse kommunene en relativt lav andel personer i alderen 26 til 35 år.

Den delen av regionen som befolkningsmessig har klart seg best, er de kommunene som også har den høyeste pendlingsandelen. Både når det gjelder befolkningsutvikling og pendling kan en snakke om en todeling av Glåmdalsregionen. Kommunene i sørvest, anført av Sør-Odal, klarer seg bra. Her er pendlingen ut av regionen, ikke minst til Oslo-området betydelig. Kommunene lenger nord og øst, med lavere pendling, har derimot en klart negativ befolkningsutvikling.



## 3 Utsikter for Glåmdalsregionen basert på endret mobilitet

### 3.1 Vekst eller stagnasjon?

De siste ti årene har Glåmdalsregionen som nevnt hatt en liten nedgang i befolkningen, fra 53.829 innbyggere ved utgangen av 1996 til 53.063 innbyggere ved utgangen av 2006, det vil si en nedgang på 1,4 prosent i løpet av tiårsperioden. Den videre befolkningsutviklingen vil avhenge av flere ting; fødsels- og dødelighet og innvandring fra utlandet. Den vil også avhenge av *mobilitet* i befolkningen.

Statistisk sentralbyrå (SSB) har utarbeidet befolkningsprognoser fram mot år 2020 basert på lav og høy mobilitet (gitt at øvrige forhold som fødsels- og dødelighet ligger på et ”middels” nivå).

Framskrivningene tar utgangspunkt i befolkningen i år 2002. I tabellen nedenfor er tallene for Glåmdalsregionens kommuner vist samlet for årene 2015 og 2020, basert på lav og høy mobilitet. I 2002 var befolkningsmengden i regionen samlet på 53.817 innbyggere.

Tabell 3.1 *Befolkningsutvikling i Glåmdalregionen basert på lav og høy mobilitet for årene 2015 og 2020.*

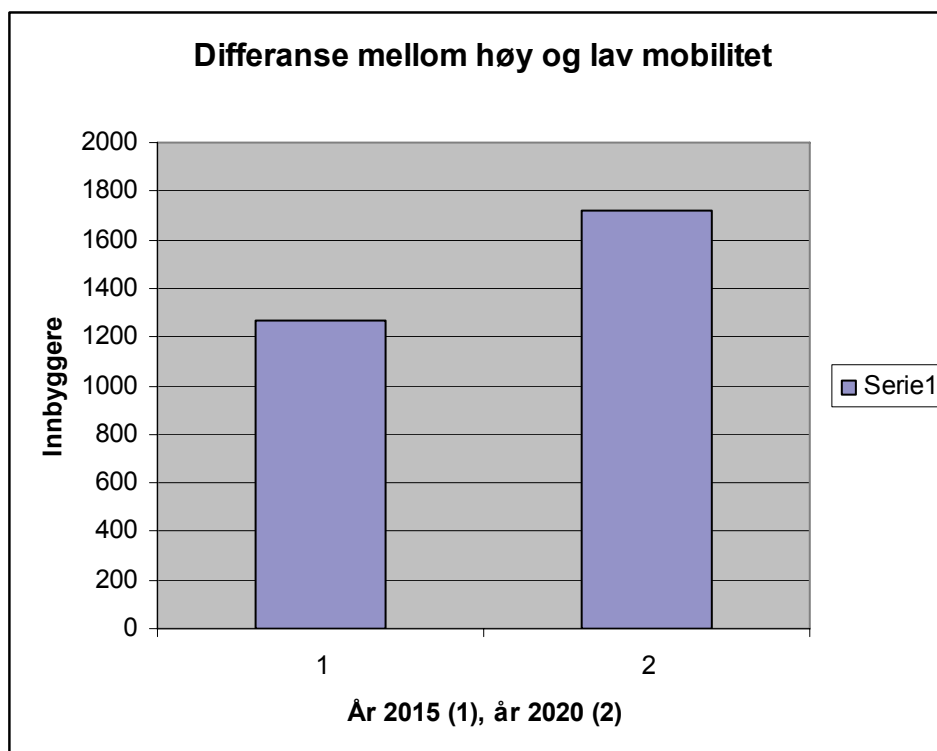
	Lav mobilitet	Høy mobilitet	Differanse mellom høy og lav mobilitet
År 2015	53.672	54.938	1.266
År 2020	54.025	55.744	1.719

SSBs prognose basert på lav mobilitet, viser altså at befolkningen vil falle noe fram til 2015, men øke igjen i den neste femårsperioden (henholdsvis 53.673 og 54.025 innbyggere i 2015 og 2020, jf. tabellen nedenfor). Med lav mobilitet vil en

altså et omtrent uendret befolkningstall i 2020, sammenliknet med 2002; en økning på 0,3 prosent.

Dersom en baserer seg på byråets tall for høy mobilitet, vil en få en betydelig vekst både fram mot 2015 og 2020. Som det framgår av tabellen vil befolkningstallet i 2015 da være på 54.938 og i 2020 vil innbyggertallet ha passert 55.000 med god margin. Med høy mobilitet vil den prosentvise økningen være på 3,6 prosent (fra 53.817 i 2002 til 55.744 18 år senere), jf. også stolpediagrammet nedenfor. Søylene illustrer altså differansen, ikke totaltallene for høy og lav mobilitet.

Figur 3.1 *Differanse i innbyggertall mellom høy og lav mobilitet i Glåmdalsregionen i 2015 og 2020*



### 3.2 Glåmdalsregionen på kanten av Oslo-området

Under ellers like omstendigheter vil lav mobilitet gi omtrent uendret befolkning og høy mobilitet en vekst i befolkningen i regionen. Et interessant spørsmål blir da hva som kan fremme mobilitet. 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 (Ørbeck og Køhn 2006: 43).

Utvikling på regionalt nivå forutsetter en godt fungerende samferdsels- og infrastruktur samt et fleksibelt arbeidsmarked. Regionforstørring kan føre til større muligheter for det lokale arbeidsmarkedet. Dette kan igjen føre til økt sysselsetting fordi de regionale arbeidsmarkedene 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.

Lein, Køhn og Hagen (2003) har studert sammenhengen mellom samferdselsmessige flaskehalser i forhold til eksisterende næringsstruktur i Hedmark og Oppland, og hvilke infrastrukturprosjekter som vil gi størst effekt for næringslivet. Denne undersøkelsen, som var basert på medlemsbedrifter i NHO, viste blant annet at de fleste bedriftene rangerte godstransport som viktig eller helt avgjørende og at bil er den transporttypen som vurderes å ha størst betydning i alle regioner. Den refererte undersøkelsen var rettet mot næringslivet og ikke uventet ble da godstransport vektlagt. I utvidelsen av lokale arbeidsmarkedsregioner vil persontransport (pendling) ha stor betydning. Siden midten av 1990-tallet har det etablert seg en vekstsone rundt Oslo. Denne utviklingen må ses i sammenheng med forstørringen av Stor-Oslos bo – og arbeidsregion, som i en gradvis utvidet randsone har sikret en befolkningsvekst gjennom netto tilflytting koplet til økende utpendling. Utviklingen henger dels sammen med utbygging av infrastrukturen rundt Oslo, men også utviklingstrekk i retning av økt fleksibilitet med hensyn til arbeidstid og arbeidssted og endring i yrkes- og næringsstrukturer.

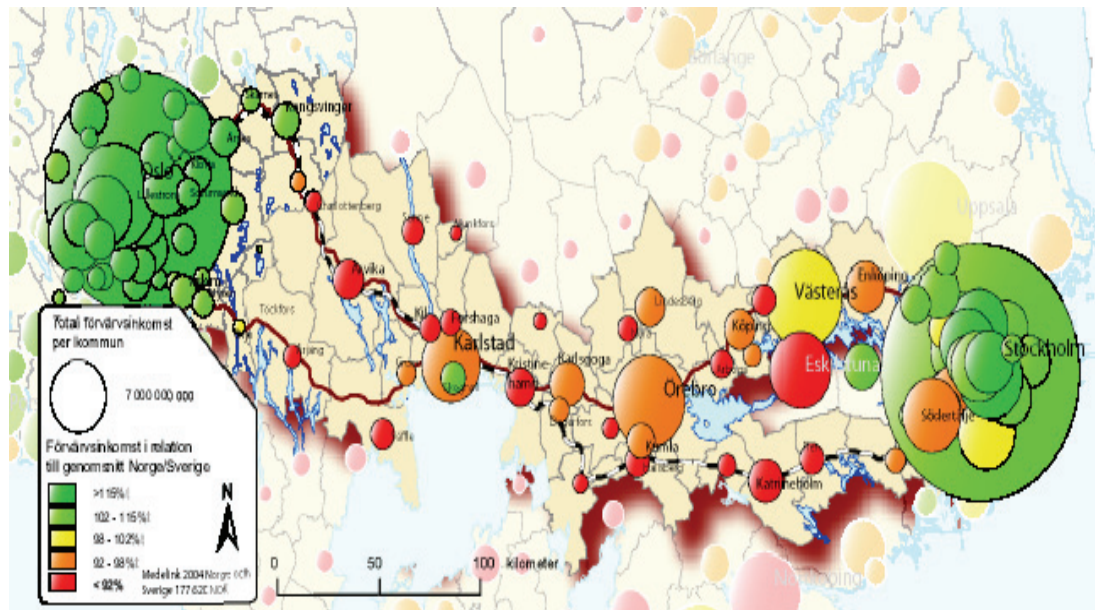
En ny Riksvei 2 vil føre til at reisetiden fra Glåmdalsregionen til Oslo-området reduseres, noe som vil øke muligheten for pendling. Dessuten skaper bosetning og tilflytting i seg selv grunnlag for lokale arbeidsplasser og verdiskapning bl.a. innen privat og offentlig tjenestesektor. Vekst generer vekst og kan bringe utviklingen inn i en god sirkel.

### 3.3 ...Og i tilvekstkorridoren Oslo-Karlstad-Stockholm

Transportkorridoren Oslo-Gardermoen-Kongsvinger-Karlstad-Stockholm er en del av tilvekstkorridoren i det samme området. Flytting av hovedflyplassen til Gardermoen høsten 1998 har bidratt til at veksten rundt hovedstadsområdet har trukket nordover, både fordi flyplassen direkte har bidratt til en positiv utvikling i tilflytning, 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 selve flyplassen.

Deler av Sverige (Vestre Värmland) er til en viss grad trukket inn i Stor-Oslos arbeidsmarkedsregion. Eda kommune hadde i 2003 godt over 500 innbyggere som pendlet til Norge, hvorav halvparten til Oslo/Akershus (Ørbeck og Køhn 2006:67). Pendlere til Norge sto her for omlag 15 prosent av sysselsatte innbyggere.

Figur 3.2 *Inntekt pr kommune i forhold til gjennomsnitt Norge/Sverige<sup>4</sup>*



Figuren over illustrer at inntektsnivået er lavere på svensk side enn i Norge, noe som forklarer den relativt store pendlingen til Norge.

### 3.4 Riksvei 2 som regionsforstørrer?

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. En sterkere kopling mellom kommunene på norsk og svensk side av grensen (Arvika-Kongsvinger) og mot Oslo-området har allerede gitt positiv utvikling (jf. også Ørbeck & Køhn 2006:8).

Statistisk sentralbyrås mobilitetsprognoser viser at det er et klart potensial for befolkningsvekst i Glåmdalsregionen hvis det legges til rette for økt mobilitet.

Effekt av en ny firefelts vei kan være vanskelig å fastslå. Ofte *undervurderes* effekten av ny infrastruktur.

Folk har gjerne en avventende holdning fram til nye utbygginger er en realitet. I forkant av utbyggingen av boligområder i Nes kommune i Akershus (Neskollen 1997-98) ble det gjennomført en omfattende markedsundersøkelse blant nesten 8.000 ansatte på Fornebu, først og fremst rettet mot ansatte på den nye hovedflyplassen på Gardermoen (som åpnet i 1998). Undersøkelsen viste at

<sup>4</sup> Figuren er hentet fra Rambøll

mange var nølende til å flytte før flyplassen åpnet, og planla og pendle, i hvert fall den første tiden (Ruud & Nordahl 2004:13).

Ny infrastruktur kan også ha effekter som ikke kan knyttes direkte til instrumentelle forhold. Rambøll trekker fram Svinesundbroen som et symbolprosjekt som skapte mer enn bare redusert reisetid.

En ny firefelts Riksvei 2 kan fungere som regionsforstørrer av flere grunner, både fordi en slik økt veistandard gir sikrere veier, men også fordi økt veistandard gir større grad av forutsigbarhet med hensyn til reisetid.





---

# Litteratur

Agenda (udatert): Glåmdalsregionens regionale tilhørighet.

Grimsrud, G. M., S.E. Hagen, J. Kristoffersen, S. Størdal, H. Teigen, M. Ørbeck (2004): Østerdalene. Sluttrapport. ØF-rapport 09/2004. Østlandsforskning. Lillehammer.

Juvkam, D. (2002): Inndeling i bo- og arbeidsmarkedsregioner. NIBR-rapport 2002:20. NIBR. Oslo.

Lein, K, E. Køhn, S.E. Hagen (2003): Infrastruktur og næringsutvikling i Hedmark og oppland. ØF-rapport nr 15/2003. Østlandsforskning. Lillehammer.

Rambøll (udatert): Tilvekskorridoren Oslo-Karlstad-Stockholm.

Ruud, M. Ekne & B. Nordahl (2004): Utvidet bruk av utbyggingsavtaler. Fortellingen om utbyggingen på Neskollen. Prosjektrapport 372/2004. Byggforsk. Oslo.

Sju sterke (2007): Høringsuttalelse vedrørende konsekvensutredning av alternative vegstandarder Rv.2 – Nybakk – Kongsvinger og reguleringsplanen for Rv.2 Slomarka – Kongsvinger

Statens vegvesen (2007a): Rv. 2- Nybakk-Kongsvinger. Konsekvensutredning av alternative vegstandarder. Statens vegvesen Region øst. Mai 2007. Lillehammer.

Statens vegvesen (2007b): Reguleringsplan for Rv. 2 Slomarka – Kongsvinger i Sør-Odal og Kongsvinger kommuner. Planbeskrivelse. Statens vegvesen region Øst. Mai 2007. Lillehammer.

Vareide, K (2007): Næringsanalyse for Kongsvinger. Arbeidsrapport 7 Telemarksforskning - Bø.

Ydersbond, T. & O. Foss (1989): Hovedflyplass og regional utvikling. Forprosjekt for en konsekvensanalyse. NIBR-notat 1989:110. NIBR. Oslo..

Ørbeck, M. (2007): Samfunns- og regionanalyse – Kongsvinger. Presentasjon 01.03.2007. Østlandsforskning.

Ørbeck, M. & E. Køhn (2006): Omverdensanalyse av Arvika-Kongsvinger-regionen. ØF-rapport nr 11/2006. Østlandsforskning. Lillehammer.

Nettsteder:

<http://www.ssb.no>

<http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/ostafjells/vestfold>

<http://www.vegvesenet.no>