



Dag Juvkam

BO-, ARBEIDS-, OG SERVICEREGIONER I NORDLAND

NOTAT
2003:112

Tittel: **Bo-, arbeids-, og serviceregioner i Nordland**

Forfatter: Dag Juvkam

NIBR-notat: 2003:112

ISSN: 0801-1702
ISBN: 82-7071-432-1

Prosjektnummer: O-2043
Prosjektnavn: BAS-regioner i Nordland

Oppdragsgiver: Nordland fylkeskommune

Prosjektleder: Dag Juvkam

Referat: Bo-, arbeids-, og serviceregioner er en type region som i det daglige er nokså lik bo- og arbeidsmarkedsregionene i utstrekning. Ulike former for service har imidlertid forskjellig terskel og rekkevidde, slik at mange tjenester ikke vil finnes verken i bokommunen eller i bo- og arbeidsmarkedsregionen. Dette gjør det mer formålstjeneslig å etablere avstandssoner i den enkelte kommunen framfor å benytte regioner når tjenestemessig robusthet skal måles.

Sammendrag: Norsk

Dato: Juli 2003

Antall sider: 46 inkl. vedlegg

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

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

Org. nr. NO 970205284 MVA

© NIBR 2003

Forord

Dette arbeidet er utført på oppdrag fra Nordland fylkeskommune. Det tar for seg bolig-, arbeidsmarkeds- og serviceregioner, gjerne forkortet BAS-regioner. BAS-regionbegrepet kan operasjonaliseres på flere måter, der det mest aktuelle enten er å inndele etter tjenesters terskelverdier og rekkevidde, der vi dermed for mange formål ender opp med et hierarki av BAS-regioner, eller å inndele ut fra en politikksammenheng, der en i mange tilfeller vil etablere avstandssoner fra hver enkelt kommune ut fra at det er den enkelte kommunes posisjon som er det mest sentrale, og ikke en bestemt regions.

Oslo, juli 2003

Ove Langeland
Forskningsjef

Innhold

Forord	1
Sammendrag	3
1 BAS-regioner	5
1.1 Regionbegrepet	5
1.2 BAS-regioner som funksjonelle regioner	6
1.3 Formål og bruksområder for BAS-regioner	7
1.4 BAS-region og tjenester	9
1.5 Næringer og regiondanning.....	11
1.6 Stedsbegrep, forbruk og BAS.....	12
2 Erfaringer med ESDP	15
2.1 ESDP	15
2.1.1 Polysentriske bysystemer	16
2.2 Erfaringer med ESDP i regional planlegging.....	17
3 BA-regioner som BAS-regioner	18
3.1 Nordlands BA-regioner	18
3.2 TØIs nasjonale reisevaneundersøkelse 2001 og BAS	19
3.3 Inndeling av Nordland i BAS-regioner	21
3.4 BAS og avstandssoner.....	22
Litteratur	25
Vedlegg 1 BA-regioner i Nordland	27
Vedlegg 2 Detaljhandelens dekningsgrad.....	44

Sammendrag

Dag Juvkam

Bo-, arbeids-, og serviceregioner i Nordland

NIBR-notat 2003:112

Det skilles gjerne mellom homogene, perseptuelle og funksjonelle regioner. De homogene regionene skiller seg ut fra de omkringliggende områdene ut fra visse former eller hovedtrekk, mens de perseptuelle avspeiler noen av de mentale bildene hos personer som kan områdefestes. De funksjonelle regionene skiller seg ut med basis i en viss funksjon, virksomhet eller aktivitet. Innenfor de funksjonelle regionene kan en skille ut organiserte regioner, regioner som benyttes av en eller annen organisert enhet innen samfunnet for bestemte formål. Bolig-, arbeidsmarkeds- og serviceregioner (BAS-regioner) er en av mange typer funksjonelle regioner.

BAS-regioner er et politisk skapt begrep som det kan være vanskelig å gi et entydig innhold. Når det skal gis innhold, og regioner dannes, er det to ulike synssett som kan legges til grunn. Det ene er å ta utgangspunkt i en eller flere tjenester ut fra nærmere definerte formål, mens det andre er å betrakte BAS-regionene som områdeenheter som skal benyttes til planlegging og overvåking av tjenesteutviklingen. Også i det andre tilfellet er formålet sentralt, men formålet har ikke nødvendigvis en like klar innvirkning på regioninndelingen som i det første tilfellet.

Tar en utgangspunkt i visse tjenester, står en overfor et nokså komplekst arbeid med BAS-regioner. BA viser til bolig- og arbeidsmarkeder, og videre til bo- og arbeidsmarkedsregioner. Mens bo- og arbeidsmarkedsregionene er et forholdsvis enkelt avgrensbare når visse kriterier er satt, innebærer serviceelementet en kraftig økt kompleksitet knyttet til forståelsen av regionavgrensninger.

Servicedekning er nokså sammensatt, og må ses tjeneste for tjeneste, ettersom det er store forskjeller mellom tjenester etter det befolkningsunderlaget en tjeneste trenger for å kunne klare seg (dens terskel) og hvor langt en er villig til å reise for å få dekket en bestemt tjeneste (dens rekkevidde). Dette betyr at ulike tjenester i varierende grad vil finnes i de ulike regionene en måtte danne, der realiteten er at en står overfor et noe uklart tjenestehierarki. I tillegg kompliseres slike inndelinger av at de tjenestene er søker varierer sterkt med livsfase.

BAS-regioner framstår dermed ut fra dette synssettet som regioner der det reelt er snakk om vesentlig overlapp, og der det trolig burde være et hierarki av regioner, dersom en inndeling skulle settes på papiret. Ved å følge funksjonene vil vi dermed ende opp med en nokså uoversiktlig inndeling, men som kan være nyttig for å vise kompleksiteten vi står overfor. Samtidig er det i stor grad en overlapp mellom BA-regioner og dagliglivets region. Reisevaneundersøkelser viser at gjennomsnittelig reisetid på hverdager ikke overstiger de reisetidene som en vil ha innen BA-regioner.

Ved å ta utgangspunkt i BAS-regioner som geografiske enheter som skal benyttes til planleggingsformål og til overvåking av tjenesteutviklingen har vi en langt friere stilling i forhold til regioninndeling. Det er ikke nødvendigvis slik at det over hodet er en særegen BAS-regioninndeling det tas utgangspunkt i. Det kan like godt være slik at en inndeling i bo- og arbeidsmarkedsregioner kan benyttes, eller en kan gå ut fra en situasjon der en ser på tjenestesituasjonen i ulike avstandssoner ut fra et senter i hver enkelt kommune. Begge disse mulighetene er vel verdt å forfølge ut fra BAS-tankegang.

Ved å ta utgangspunkt i bo- og arbeidsmarkedsregioner kan en få fram i hvor stor grad den enkelte region også dekker beboernes tjenestebehov. Et alternativ til dette og andre regioninndelinger i slike sammenhenger er å etablere reisetidssoner ut fra punkt i kommunen. Dette vil i tillegg kunne benyttes i en rekke politikksammenhenger, ettersom et sett av reisetidssoner kan belyse tilgjengeligheten til for eksempel forskjellig service fra ulike steder i landet, der fordelingen kan ses i forhold til hvor tilgjengelig en mener ulike former for tjenester bør være for befolkningen.

Nøkkelordet for tankegangen er *tilgjengelighet*. I et slikt opplegg tar en enkeltkommunen som utgangspunkt, frigjort fra en bestemt regioninndeling, der tilgangen i ulike avstandssoner fra kommunen benyttes for å karakterisere kommunen, og ikke de avstandssonene som dannes. Karakteriseringer gir en bedre mulighet for å følge utviklingen i kommunene enn ved bruk av en regioninndeling, ettersom regioner er mer heterogene enn kommuner, og karakteriseringer basert på kommuner i større grad kan spisses mot bestemte forhold.

Når en karakteriserer vil det for hver enkelt kommune være en fordel om den informasjonen som framkommer kan være mest mulig frikoblet fra forhold knyttet til kommunens areal og grenseforhold. For å oppnå denne frikoblingen er avstandssoner det mest aktuelle å benytte. Dette betyr at avstandssonene er det første som bør etableres. En kan se for seg et opplegg der en:

1. Etablerer reisetidssoner (f.eks. 30, 45, 60, 75, 90 og 180 minutter hver vei)
2. Fyller sonene med innhold ved indeksering
3. Etablerer kommunebasert inndeling ut fra sonene (for demografisk og annen endringsinformasjon)
4. Klassifiserer kommunene ut fra deres lokalisering i soner
 - Etter arbeidsmarkedets størrelse
 - Andel av kommunens innbyggere som finner arbeid innenfor sonen
5. Klassifiserer etter sentertilgang
6. Kartlegger overlapping mellom soner

Det viktigste er punkt 1, mens gjennomføring av andre punkter er knyttet til hvilke planleggings- eller overvåkningsbehov en har.

Dersom vi ser bort fra et slikt opplegg, vil en anvendelse av faste regioner til BAS-formål kunne ta utgangspunkt i dagens inndeling i BA-regioner (Juvkam 2002). Denne bør justeres til en viss grad, der noen opplagte justeringer er:

- Nesna knyttes til Rana
- Hattfjelldal knyttes til Vefsn
- Fauskeregionen og Bodøregionen slås sammen
- Andøya ses i sammenheng med de øvrige Vesterålen-kommunene

1 BAS-regioner

BAS-region er en forkortelse for bolig,- arbeidsmarkeds,- og serviceregion. Regionen kan slik sett sies å utvide de eksisterende bo- og arbeidsmarkedsregionene med et serviceelement. Forståelsen av BAS-regioner vil dermed i stor grad knytte seg til hvordan service skal integreres i sammenhengen, og om det bør få konsekvenser i forhold til tanker om bo- og arbeidsmarked, slik disse er nedfelt i forbindelse med inndelinger i bo- og arbeidsmarkedsregioner. På den ene side kan vi si: BAS-regioner finnes ikke! Det går ikke an å utlede klart definerte BAS-regioner som skal dekke alle forhold og formål. En fastlåst inndeling uten overlappende regioner kan slik sett vanskelig etableres dersom utgangspunktet er at visse sett av funksjoner skal finnes i alle regionene.

På den andre side kan en ta utgangspunkt i BAS-regioner som en politisk skapt størrelse. De vil som regioninndeling kunne være nyttige i plansammenheng og for å overvåke den regionale utviklingen, der hvilke funksjoner som finnes i de enkelte definerte regionene, og helst et mål for kvaliteten på dem lokalt samt utvikling i disse forholdene over tid er det som belyses. Vi kan dermed si at det er behov for en inndeling som skal fungere som en inndeling i BAS-regioner, men de aller fleste BAS-regionene vil ikke dekke hele tjenesteytings-spekteret, men kun dekke de dagligdagse tjenestene og et utvalg tjenester ut over disse.

Som faste konstruksjoner med gjensidig utelukkende arealer knyttet til et vidt spekter tjenester kan de imidlertid ikke eksistere. Det er mot særlig tjenesteytingens vesen, der ulike tjenester har vidt forskjellig omland knyttet til variasjoner i hvor store innbyggertall som er nødvendig for at de skal kunne eksistere (ulike terskelverdier).

Vi står dermed i den situasjonen at ulike tjenester i varierende grad vil finnes i regionene, der de som ikke finnes ideelt sett bør finnes i kort reisetid fra regionen. I forbindelse med BAS-relaterte planbehov vil det være bedre å operere med overvåknings-/planenheter framfor noe som skal gi inntrykk av å være funksjonelle regioner i en videre forstand. Dette vil gi helt andre muligheter for å belyse og arbeide med service i en regional sammenheng, der kommuner kan knyttes til grad av BAS-tilknytning framfor til å etablere et system med BAS-regioner, der mange kommuner skilles ut i områder utenfor BAS-regionene, ettersom de ikke kan oppfylle krav til å kalles BAS-regioner.

1.1 Regionbegrepet

Ettersom dette notatet tar for seg bo-, service- og arbeidsmarkedsregioner, skal vi rent innledningsvis presentere regionbegrepet og noen skillelinjer innen regionbegrepet, slik at disse er klarlagt i forhold til den øvrige teksten. En region er et avgrenset geografisk område med en eller annen form for indre enhet som skiller seg fra de geografiske områdene rundt. Det skilles mellom homogene, funksjonelle og perseptuelle regioner.

Homogene regioner skiller seg ut fra de omkringliggende områdene ut fra visse former eller hovedtrekk, som enten kan være natur- eller kulturtrekk, eller en kombinasjon av

slike. Disse regionene kan etableres på grunnlag av ett element (*ettelementsregioner*), eller flere elementer (*flerelementsregioner*). Innenfor ettelementsregionene skilles det mellom typeområder (utskillelse etter type fenomen, som gårdstype) og intensitetsområder (utskillelse etter mengden av et fenomen, som tettheten av det). Flerelementsregioner kan kombinere de to, eller eventuelt bli avgrenset ut fra rene type- eller intensitetstrekk.

En *funksjonell region* skiller seg ut med basis i en viss funksjon, virksomhet eller aktivitet. En slik region kalles sentrert når den knyttes til et sentralsteds influensområde. Innen de funksjonelle regionene kan en skille ut organiserte regioner, som er regioner som benyttes av en eller annen organisert enhet innen samfunnet for bestemte formål. De kan være politiske enheter, administrative enheter, planleggingsområder eller ad hoc-regioner. Slike regioner benyttes til dels som byggeklosser for å etablere andre former for funksjonelle regioner.

Perseptuelle regioner avspeiler de av folks mentale bilder og følelser som kan områdefestes, og slik sett gis en romlig realitet som adferd påvirkes av.

Funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner ses gjerne som sentrerte. Begrepet viser til et sentralsteds innflytelsesområde. I dette ligger det at noe betraktes som senter i regionen, mens det øvrige av regionen grupperes rundt senteret/sentrene som omland. Dette gir en mulighet for å skille mellom et sentrum og et omland innen regionen og, avhengig av inndelingskriterier og hvilken funksjon som legges til grunn for en inndeling, eventuelt en periferi. I denne betraktningen ligger det dermed en skjevhet, der eksempelvis bo- og arbeidsmarkedsregionen har et sentralt arbeidsmarked, og et mer spredt boligmarked. Samtidig ligger det i dette at pendlingens hovedretning er inn mot senteret, mens den som går i motsatt retning er vesentlig mindre.

Videre ligger det i dette en avgjørelse knyttet til å definere i forhold til når et fenomen kun skal ses i forhold til sentre, og når noe kan regnes som uavhengig av sentrene. Dette påvirker behandlingen av periferispørsmålet, og forholdet til omlandsregioner med like mye binding til hverandre som til de ulike sentrene de vil bli knyttet opp mot ut fra tanken om sentrerte regioner.

Kun de store byene knytter til seg større bo- og arbeidsmarkedsomland, målt etter pendlingsomfang. Det er liten grunn til å tro at dette endrer seg vesentlig om en tar utgangspunkt i noe annet enn pendling. Går en nedover i senterhierarkiet, ser en at omfanget av aktivitet mellom de ulike enhetene som utgjør omland for sentre kan være større enn den som retter seg mot senteret. Ved dannelse av sentrerte funksjonelle regioner vil dette svært ofte være tilfelle for de ytre delene av en regiondannelse. Sentrenes posisjon er altså ikke så markert som en ofte får inntrykk av.

Urry (1990) hevder at 'locality' har gått fra å være travel-to-work-areas til for de fleste i stigende grad å være travel-to-shop eller travel-to-engage-in-leisure-areas. Dette skulle i så fall innebære at regioner som tar opp i seg mer enn forholdet mellom bolig og arbeidsplass skulle være på sin plass, regioner som tar opp i seg ulike former for tjenester og folks fritidssystemer. BAS-regioner kan ses som slike regioner.

1.2 BAS-regioner som funksjonelle regioner

En BAS-region vil være en form for funksjonell region, men i stor grad en mer diffus avgrensbar region enn mange andre former for funksjonelle regioner. Riktignok vil alle regioner bli mer diffuse etter hvert som en går mot deres ytre avgrensning, men for BAS-

regioner kommer det i tillegg uklarheter knyttet til at vi står overfor ikke én, men mange tjenestefunksjoner, der ulike funksjoner er viktige i ulike livsfaser, og der det ikke kan være avgjørende for en regions avgrensning om alle av et sett funksjoner finnes innenfor avgrensningen eller ikke.

BAS-regioner kan sies å være en form for planleggingsregion, der hvilke funksjoner som finnes innenfor avgrensningen til enhver tid dermed blir et spørsmål om hva som bør være tilgjengelig i alle regioner, og hva som heller kan finnes færre steder. Vi står dermed overfor forhold knyttet til de to begrepene *terskel* og *rekkevidde*.

Terskel viser til det befolkningsunderlaget som en nødvendig for at f.eks. en tjeneste skal kunne klare seg, mens tjenestens rekkevidde er et avstandsmål som viser til hvor langt en er villig til å reise for å få dekket en bestemt tjeneste. Ettersom de ulike tjenestene både har ulike terskler og rekkevidde betyr dette at de i varierende grad vil finnes i regionene.

Dette gir som ett utslag at mindre kommuner gjerne har stor handelslekkasje. Dekningsgradstallene ved NIBR viser at innbyggerene i de mindre kommunene i alle fylker er avhengige av regionale senter for å få dekket deler av bredden i detaljhandelstilbudet. Det betyr samtidig at en må akseptere handelslekkasje i de mindre kommunene i regionene for å kunne få regionale senter med god bredde i handels- og servicetilbudene. To utfordringer framover er:

- Utviklingen av de regionale sentrene, og valg av strategier som kan gi et best mulig tilbud til innbyggerne innen akseptabel reisetid
- Utviklingen av strategier for marginalområder innen regionene, der en ikke har befolkningsgrunnlag/kjøpekraftgrunnlag for å kunne tilby et tilfredsstillende stasjonært tilbud av sentrale og ofte benyttede tjenestetilbud.

Det betyr også at en ikke bør benytte én fastlåst regioninndeling, men snarere at det tas høyde for flere avhengig av funksjon dersom en vil arbeide med reelle BAS-regioner som funksjonelle regioner, og der en er i stand til å definere marginalområdene.

Ved å redusere BA-tankegangens betydning for utformingen av BAS-regioner kan en eventuelt oppnå en form for funksjonell region basert på nærhet til et minste knippe tjenester, der pendlingsretninger påvirker hvilke kommuner som ses i sammenheng.

Når det i dette arbeidet argumenteres for å betrakte BAS-regioner mer i en plan/overvåkningssammenheng knyttet til avstandssoner ut fra den enkelte kommune (se særlig 3.4), betyr dette at BAS-regionene knyttes til den undergruppen av funksjonelle regioner som kalles organiserte regioner. Som nevnt er disse enheter for bestemte formål. Slike funksjonelle regioner gir en større frihet i utformingen enn mange andre, der rigiditet som lett kan oppstå ellers i utformingen kan unngås.

1.3 Formål og bruksområder for BAS-regioner

BAS-regioner er i stor grad et politisk skapt begrep. Det er knyttet til at "... fokus for distrikts- og regionalpolitikken i større grad må rettes mot det totale arbeids-, bo- og servicetilbudet i en eller flere kommuner der by og omland utfyller hverandre..." (St.meld. nr. 34 (2000/01)). Dette betyr at "...å utvikle større sammenhengende arbeidsmarkeds-, bo- og serviceregioner en hovedstrategi for å kunne gi en så stor del av befolkningen som mulig et slikt samlet tilbud". En må "... ta på alvor situasjonen for de

kommunene og lokalsamfunnene, såkalte småsamfunn, som ikke inngår i større arbeidsmarkeds-, bo- og serviceområder.”

I Nordland ønsker en å bruke følgende definisjon på en BAS-region i sitt fylkesplanarbeid:

En BAS-region er et geografisk område som i størst mulig grad omfatter både bostedene, arbeidsplassene og det daglige fritids- og servicetilbudet til de som bor i et område. Innen en BAS-region er det et stort omfang av daglige arbeids- fritids- og servicereiser, mens det mellom BAS-regionene er lite omfang av slike reiser.

En slik definisjon er grei, men den stiller samtidig mange spørsmål. BAS-region for hvem? Det skulle være klart at ulike personer har sterkt ulike behov for fritids- og servicetilbud, der dette bl.a. påvirkes av alder, kjønn, deltagelse i arbeidslivet og familiesituasjon. Det blir også et spørsmål om hvor daglig bruken skal være. På mange måter er situasjonen mer uklar enn for bo- og arbeidsmarkedsregioner, ettersom slike regioner kun ser på personer innen arbeidslivet, der dermed kun visse aldersfaser fokuseres. Selv innenfor de aldersgruppene det er snakk om kastes dermed personer ut – alle trygdede og personer ellers som ikke deltar i lønnet arbeid.

Under forutsetning av at en legger eksisterende organiserte regioner til grunn, framfor å etablere særegne regioninndelinger, er planregionene aktuelle å benytte som BAS-regioner.

Planregioner er en form for regional inndeling som er initiert på lokalt eller regionalt nivå. I alle fylkene (unntatt Oslo) er det; på initiativ fra kommuner, og til dels vedkommende fylkeskommune; opprettet interkommunalt samarbeid og foretatt regionavgrensinger som omfatter grupper av nabokommuner. Regioninndelingene har m.a.o. utgangspunkt i *frivillig samarbeid* (om ulike formål) mellom kommunene i regionen (hvor det også i enkelte tilfeller er deltakelse fra fylkeskommunens side). En betegnelse på slike områder kan derfor være *interkommunale samarbeidsregioner*.

De mest omfattende samarbeidsordningene er etablert gjennom *regionrådene*, som forestår et allment politisk og forvaltningsmessig samarbeid mellom medlemskommunene. (Dvs. samarbeid mht. de områder/tema hvor det til enhver tid er behov for samarbeid, og dette kan i prinsippet være ethvert område). Ved utgangen av 1999 var det registrert 52 fungerende regionråd i Norge, med til sammen 321 medlemskommuner.

Andre eksempler på interkommunalt samarbeid er knyttet til bestemte avgrensede formål. Det finnes svært mange ulike slike formålsbestemte samarbeidsordninger, knyttet til både tjenesteproduksjon (som renovasjon, brannvesen, osv) og til kommunal politikk. Et eksempel på det sistnevnte er samarbeid om næringsutvikling. Samarbeidsregioner for næringsutvikling er kartlagt av KRD ved flere anledninger, senest høsten 1999. Det fantes da i alt 76 slike samarbeidsregioner med til sammen ca. 400 medlemskommuner.¹⁾

De fleste *fylkeskommunene* ser, etter det en har erfart, positivt på inndeling av fylkets kommuner i regioner; særlig fordi dette forenkler samarbeidet med kommunene om plan- og utviklingsformål. Dette er også reflektert i mange *fylkesplaner*, hvor bl.a. mål og utbyggings-politikk kan være beskrevet særskilt for de enkelte regionene i fylket. Det kan

¹ Ett formålsbestemt samarbeid kan imidlertid godt være kombinert med andre, eller med regionrådssamarbeid. Mange av de forannevnte ”næringsregionene” faller f.eks. sammen med regionrådsområder.

for øvrig være grunn til grunn til å bemerke at flere av samarbeidsregionene er fylkesgrenseoverskridende, bl.a. ”Fjellregionen” i Sør-Trøndelag/Hedmark og Haugalandet i Hordaland/Rogaland.

I enkelte fylker brukes også andre regioner enn samarbeidsregionene i plansammenheng, bl.a. SSBs økonomiske regioner og visse regioner som er inndelt særskilt for vedkommende plan, gjerne basert på ”tradisjonelle” regioner. Det er mange ”gråsoner” mellom regionene som brukes, f.eks. slik at de ulike regiontypene tildels overlapper hverandre.

1.4 BAS-region og tjenester

En BAS-region utvider bo- og arbeidsmarkedsregionen med et serviceelement. Vi har tidligere sagt at ulike tjenester har forskjellige terskler og rekkevidder. For å se hva dette innebærer, skal vi se litt nærmere på tjenester i en regional sammenheng, og på relevansen av ulike tjenester i sammenheng med planregioner.

Dale (1994) viser til Mark-Lawson (1985) og Aasbrenn (1985, 1989) når hun lister opp følgende sektorer innen service:

- Husholdet; servicearbeid som utføres særlig av kvinner for å dekke egne og/eller andre husholdsmedlemmers behov
- Naboskapet; ubetalte vennetjenester, byttetjenester eller dugnad i nabolag
- Svart virksomhet; skattepliktige, men uregistrerte, betalte tjenester. Ofte forankret i nabolag, eller formidlet gjennom bekjente
- Markedet; betalte, registrerte tjenester ytt etter markedsprinsipper
- Det offentlige; tjenester som ytes i kommunal, fylkeskommunal eller statlig regi
- Frivillige organisasjoner; tjenester tilbudt av kooperative eller ideelle organisasjoner, oftest på ikke-profitbasis

I tillegg til disse kan en snakke om en internalisert serviceproduksjon, som er tjenester som produseres innen en bedrift som en nødvendig støttefunksjon for vareproduksjonen eller for de ansatte.

Av disse gruppene kan markedet, det offentlige og internalisert serviceproduksjon knyttes til den formelle økonomien, hushold og naboskap til den uformelle. De øvrige sektorene er av mer blandet karakter. Ifølge Aasbrenn (1989) er de ulike økonomiene idealtypiske som rene kategorier, mens det i realiteten er et tett samspill mellom dem. Ser vi på utviklingen gjennom 1900-tallet, ser vi at det har skjedd en overføring av oppgaver fra den formelle til den uformelle økonomien.

Sett i forhold til romlige forhold, og dermed til regiondanning, slår de ulike sektorene forskjellig ut. Mens den uformelle økonomien innebærer liten grad av sentralisering, samt en mangel på hierarki, finner vi i den formelle en klar sentralisering av tjenestene, ofte til tettsteder, og dessuten et hierarki, knyttet til at ulike tjenester har ulike terskelverdier. Dette betyr at ulike tjenester krever et ulikt stort befolkningsgrunnlag.

Når dette er sagt, er det også klare forskjeller mellom markedet og offentlige tjenester. Mens de siste til dels er lovpålagte, og denne delen av de offentlige tjenestene dermed sikret en nokså jevn fordeling utover landet, er dette ikke tilfellet for markedet. De lovpålagte tjenestene kan være på kommune- eller fylkesnivå, men en del tjenester, som sykehusdrift, kan også være knyttet til regioner innen fylket. Med det norske

bosettingsmønsteret med få større byer, finner vi hos oss trolig ofte slike funksjoner på mindre steder enn i mange andre land.

En kan si at den regionale veien gjennom livet går fra å måtte benytte tvungne reisemål til å bli et tvungent reisemål. Dette viser samtidig at husholdet i en regional sammenheng både kan være utgangspunktet for egen arbeidsreise, og et arbeidsreisemål. Det er imidlertid én forskjell på de to: Den første viser til en mer sentral aktivitet som en oppsøker (sykehus ved fødsel, og senere barnehage og skole), den andre til en spredt oppfølging av eldre. Mens deler av den førstnevnte har regional karakter, skjer den sistnevnte innenfor kommunen.

Hushold og naboskap er preget av ansikt-til-ansikt-kontakt, der altså stedet spiller en stor rolle, mens en for markedet og det offentlige langt oftere ser upersonlige bånd, der romlige forhold blir mer framherskende, selv om avstandsfaktorer i en del sammenhenger kan overvinnes av moderne teknologi.

Berg (1994) viser til Illeris (1991) når hun sier at servicesektoren framstår som relativt liten i land der service som dekker husholdningers behov er internalisert i husholdningene, slik tilfellet er i Japan. Vi står dermed overfor en tjenesteyting som er ikkeregionaliserbar, med unntak av som frekvensbasert, homogen regioninndeling. Samtidig står vi foran en tjenesteyting som reduserer den tiden som kan anvendes til å utvikle bånd mot funksjoner utenfor husholdet, og som begrenser den reisetiden en kan ha hver vei ut fra de husholdsoppgavene som skal dekkes. Et samfunns organisering av tjenesteytingen i spennet fra hushold til markedet og det offentlige påvirker altså utviklingen av de funksjonelle regionene. Forskjellene kan benyttes til å danne ulike homogene tjenesteytingsregioner.

Behovet for service utenfor eget hushold er noe som har utviklet seg gradvis. Slik sett har s-en i BAS en kortere historie enn BA-delen. Den offentlige tjenesteytingen ble spredt utover landet fra og med 1960-tallet, og mye av den private har også fått spredningen sin de siste tiårene.

Dale (1994) viser til diverse arbeider av Gershuny og Gershuny og Miles når hun sier at økende velstand fører til nye etterspørselsmønstre og nye typer behov uten at dette trenger bety at det oppstår økt etterspørsel etter tjenester fra den formelle sektor. Tjeneste-produksjon foregår i økende grad i den uformelle husholdsøkonomien. Tjenester erstattes med varer, som i kombinasjon med egenarbeid i den uformelle sektor gjør det mulig å tilfredsstille de samme endelige behovene (Dale nevner at hushjelpen er i stor grad erstattet av husholdningsmaskiner, offentlig transport med privatbil, håndverkstjenester med gjør-det-selv-utstyr og underholdningstjenester som kino og teater med hjemmeunderholdning som TV og platespiller). Det skjer med andre ord en overgang fra tjeneste-til vareforbruk, ikke fra vare- til tjenesteforbruk. I denne logikken er vi da på vei inn i selvbetjeningssamfunnet, og ikke det postindustrielle servicesamfunnet. Nå er riktignok mye av den teorien det her vises til svært omstridt, som da også Dale viser, men likevel er det en del momenter her som er viktige å ta med seg i betraktningen av bo- og arbeidsmarkedsregioner og tjenesteregioner.

- husholdningsmaskiner gir en sterkere binding til husholdet for arbeidstakeren enn å ha en hushjelp til å ta seg av hjemmet
- bruk av underholdningstjenester utenfor hjemmet knytter en tettere til servicesenteret, og dermed til betydningen av å bo nær arbeidsplassen
- hjemmeunderholdning reduserer betydningen av reisevei til arbeidet, ettersom mer av ens tid knyttes opp mot aktiviteter som ikke krever reisetid i forhold til reiseutgangspunktet i husholdet

Vi ser dermed at husholdningsutviklingen har betydning for utviklingen av bo- og arbeidsmarkedsregionene på flere måter enn ved den tiden en må bruke der til rene husholdsoppgaver.

1.5 Næringer og regiondanning

Primærnæring

Forholdene er vesensforskjellige i en regionaliseringssammenheng i primærnæringene sammenlignet med i de tjenesteytende. I landbruket vil betraktninger knyttet til funksjonelle regioner ha liten mening, der det snarere bør fokuseres på homogene regioner, og da enten som ettelements- eller flerelementstype. Dette har sammenheng med at mens en innenfor andre næringer stort sett har en oppknytning til arbeidsplasser med en mer sentral lokalisering enn det en finner i bosettingsmønsteret, har en innen landbruket en arbeidsplass som er mindre sentral. Virksomheten en utfører knyttet til gårdsdrift er også en aktivitet som kan betraktes, som regionalt utslag, på linje med husholdsarbeid innen tjenesteytingen. Ut over dette er selvfølgelig forskjellen til denne formen for tjenesteyting stor.

I landbruket kan en se for seg de tradisjonelle regioninndelingene, som gårdstetthet, regioner etter gårdsstørrelser, ulike tunntyper, hva en dyrker, eller ulike kombinasjoner av slike elementer, mens det ikke er mulig å etablere noen seriøs inndeling knyttet til jordbrukspendling i Norge.

Det viktigste her er at primærnæringene i en bo- og arbeidsmarkedsregionsammenheng er et element som knytter arbeidstakere sysselsettingsmessig opp mot bostedskommunen, og dermed bidrar til å begrense pendlingsomfanget. For den som har annet arbeid i tillegg til jordbruket vil jordbruket i mange tilfeller virke begrensende på hvor denne sysselsettingen kan foregå, ettersom knytningen til gården for mange begrenser den reiseaktiviteten en kan ha for å nå annet arbeid. Slik sett ligner dette på situasjonen for andre med to jobber, og i tillegg på situasjonen for personer som utfører mye husholdsarbeid.

Innen fiskeri er situasjonen annerledes enn innenfor jordbruket, ettersom en i stor grad arbeider på båter eid av andre, der den registreringsmessige siden knyttet til pendling vil avhenge av i hvilken grad rederiet er registrert i bostedskommunen eller et annet sted. Den eldre kystfiskeflåten ligner slik sett mer på jordbruket, der en i begge tilfeller i stor grad utnyttet det lokale ressursgrunnlaget, og dermed sysselsettingsmessig styrket de lokale båndene.

Industri

Industrien skiller seg fra både tjenesteytingen og fra primærnæringene i regiondannelsen. Mens tjenester kan danne regioner både ut fra arbeidsreisene knyttet til dem og til nedslagsfeltet for tjenestene, danner industri hovedsakelig arbeidsreiseomland, mens nedslagsfeltet for produktene bør ses i andre sammenhenger enn som regioner. Tjenesteyting er dermed regiondannende i større grad enn industri, ved at den både bidrar til dannelsen av bo- og arbeidsmarkedsregioner og til dannelsen av tjenesteomland, mens industri kun bidrar til den førstnevnte typen regiondannelse. Ut over dette kommer regiondannelser knyttet til slikt som industrielle klustere, eller altså varianter av homogene regioner.

Effektene av den mindre regiondannende industrialiseringen, ser en bl.a. ved at ensidige industrikommuner tradisjonelt ikke har dannet sentrum for bo- og arbeidsmarkedsregioner, men snarere har stått alene som separate regioner. Dette har riktignok til en viss

grad hatt sammenheng med at de ensidige industristedene ofte har hatt en noe perifer lokalisering, men dette forklarer på ingen måte det hele; å danne regioner handler bl.a. om å overvinne avstand.

Personer utenfor arbeidsmarkedet

Langt fra alle innenfor yrkesaktiv alder deltar i lønnsarbeid, og med varierende konjunkturer vil andelen som er utenfor arbeidslivet variere. Når konjunkturerne er dårlige, betyr det at mange unge på vei inn på arbeidsmarkedet får utsatt sin inntreden, der dette også betyr at en blir boende lokalt lenger enn ellers nødvendig. Mens visse funksjoner kan gi tvungne reisemål, betyr dette at også bostedet til en viss grad kan være tvungent for en kortere periode, men ikke på samme måte som reisemålene. Det er i større grad snakk om en lokal tilpasning i påvente av en mer nasjonal løsning.

Ulike næringer i regiondanning

Samlet kan vi si:

- jordbruk virker ikke regiondannende i en funksjonell forstand
- fiskeri virker sentraliserende, men danner hovedsakelig homogene kystregioner snarere enn funksjonelle regioner
- industri danner kun pendlingsregioner
- tjenester danner både pendlingsregioner og tjenesteomland, og skaper dermed sterkere regionale bånd enn andre næringer
- pendlingsområdet som knytter seg til tjenester vil ofte avvike fra tjenestenes betjeningsomland
- mens pendlingsomland strengt tatt kun skiller seg fra andre pendlingsomland etter pendlingsomfang, skiller tjenesteomland seg fra hverandre også etter bredden i tjenesteytingen, slik at det dannes et hierarki av tjenesteytingsomland
- visse tjenester er husholdsorienterte, og tidsbruken på slike begrenser dermed potensialet for pendling og utnyttelse av tjenester
- sentralsteder med omfattende tjenesteyting danner muligens større bo- og arbeidsmarkedsregioner enn steder der tjenesteytingen utgjør en mindre del av sysselsettingen, ettersom en da kan dekke opp mer av sine tjenesteytingsbehov i tilknytning til arbeidsreisen

Vi ser at mange av formene for tjenesteyting ikke er relevante i sammenheng med planregioner. Vi kan stort sett knytte planregionenes utstrekning til markedet og det offentlige. Samtidig er det husholdet og naboskapet som danner boelementet som ligger inne i regionene, der aktiviteten i disse påvirker utstrekningen på regionene. For planformål ligger det fast at ulike tjenester har ulik terskel, slik at ikke alle tjenester kan finnes innenfor alle planregioner. Det er dermed et spørsmål om det trengs et sett med regioninndelinger for ulike planformål eller om en heller skal se på det optimale tjenestetilbudet for ulike regioner ut fra deres størrelse og lokalisering i forhold til andre regioner.

1.6 Stedsbegrep, forbruk og BAS

Selve stedsbegrepet har tradisjonelt vært knyttet til bestemte bosted med deres avgrensning og interne sammenheng. Disse stedene er lokaliseringen for tjenestene knyttet til hushold, naboskap, og til dels de knyttet til svart arbeid og organisasjonsliv. Stedet utgjør dermed

et viktig element i forbindelse med BAS-regioner, som lokaliteter der mange av de aller mest grunnleggende tjenestene dekkes. På 1990-tallet har "sted" blitt forsøkt omdefinert over mot, eller blitt forsøkt supplert med tanker om stedet som møteplass, som en konkret lokalisering for skjæringspunkter av bestemte knipper av aktivitetsrom, av forbindelser av ulik tetthet, av påvirkning og bevegelse, altså en sterkere vektlegging av prosesser i stedssammenhengen. Dette aktualiserer stedsbegrepet i en BAS-sammenheng.

Sted må i mange sammenhenger ses relasjonelt, deriblant i forbindelse med BAS-problematikk. Dette ser vi også demonstrert i flere stedsrelaterte begreper, som at hendelser fant sted, eller en person sto en nært. Personer har også tilknytning til flere senternivåer, ved at mange steder befinner seg innenfor de romlige avgrensningene til andre steder (Viken og Jacobsen 1999). Dette er altså ikke en betraktning ut fra funksjonelle kriterier, der enkelte steder er mer sentrale enn andre, men en som er knyttet til at områder av ulike geografiske størrelser kan betraktes som steder, slik at noen steder dermed ligger innenfor andre steder.

Dagens stedsbegrep kan sies å innbefatte et begrep som lokalsamfunn, og de ulike deltidssamfunnene den enkelte inngår i kan sies å summere til den enkeltes livssfæreregioner. Disse er imidlertid større enn BAS-regionene, ettersom BAS-regionene skal dekke ulike tjenestebehov, mens livssfærene går ut over dette. BAS-regioner kan imidlertid ikke sies å ligne på lokalsamfunn, ettersom det typiske ved lokalsamfunnet er de sosiale prosessene som skapes av rolleoverlapp, der altså personer har kunnskap om hverandre ut fra mer enn én sammenheng (Røiseland og Aarsæther 1998). Med mindre en betrakter enkeltsteder med perifer beliggenhet som svake BAS-regioner, innebærer dette at BAS-regionen snarere består av et sett lokalsamfunn, der mange av dem for brukerne er noe annet enn dette, nemlig et deltidssamfunn der en møter andre kun gjennom en bestemt form for aktivitet.

Vi har over tid sett framveksten av et mer markert forbrukssamfunn. Urry (1990), og andre med ham, har som nevnt hevdet at 'locality' har gått fra å være "travel-to-work"-områder til for de fleste å bli "travel-to-shop" eller "travel-to-engage-in-leisure"-områder. Det vises dermed til en overgang fra bolig og arbeidsrelasjonen til en styrking av forholdet bolig og service, altså en overgang som kan knyttes til å etablere BAS- framfor BA-regioner.

Sack (1992) hevder at det han kaller konsumsteder ("places of consumption") former hverdagslivet og gir oss settinger for å bli agenter i den moderne verden. I dette perspektivet blir forbruk (tjenestedeckning) en stedsskapende og stedsendrende handling, og en av de viktigste måtene vi blir viktige geografiske agenter i dag-til-dag-tilværelsen. Masseforbruk blir dermed en stedsskapende aktivitet.

Slike synspunkter er viktige i forhold til dagens debatt rundt satsingen på regionsenter, der nettopp ulike former for konsummuligheter vil være blant de mest sentrale forholdene. En skal likevel være forsiktig med å dra de av synspunktene som dreier seg om vare- og tjenestekonsum for langt. Britt Dales (1994, 1995) resultater i Trøndelag har for eksempel antydnet at den regionale serviceforsyningen ikke har så mye å si for bofasthet og flyttevillighet. Dersom en derimot ønsker å holde på og å få innflyttere fra mer sentrale strøk av landet enn å beholde flere enn tidligere av de som er vokst opp i en region, betyr dette imidlertid at servicedekningen må være tilstrekkelig for personer som er vant til en bedre dekning enn det distriktene kan tilby. Dette kan være viktig, ettersom det trolig er mer å hente rent demografisk på å beholde innflyttere enn på å beholde en større andel av den oppvoksende slekt innenfor regionen.

Den enkeltes forhold til BAS-regioner kan ses i forhold til det som kan kalles personlig sted. Sack (1992) sier at å være i verden vil si å være i, og å utforme den personlige sansen for sted, med oss selv i sentrum. Personlig sted beveger seg dermed i forhold til våre romlige bevegelser. I et fragmentert og dynamisk samfunn som dagens, er det mindre sannsynlig at vårt personlige sted deles av andre, og kan sammenfalle med eller utvikle seg til et romlig avgrenset sted som er generelt anerkjent. Samtidig kan en nok i dag si at steder betyr mindre for de fleste personers identitet enn de tidligere har gjort.

2 Erfaringer med ESDP

2.1 ESDP

Dokumentet ”ESDP European Spatial Development Perspective” ble sluttbehandlet og vedtatt i Potsdam i mai 1999. ESDP ble sett som et viktig skritt på veien mot europeisk integrasjon. Målet med perspektivet er å arbeide for en balansert og bærekraftig utvikling av EUs territorium. Tre grunnleggende EU-mål søkes nådd i alle regioner innen unionen:

- økonomisk og sosial samhörighet
- bevaring og forvaltning av naturressurser og kulturarv
- mer balansert konkurransekraft innen EUs territorium

ESDP tar utgangspunkt i en antagelse om at vekst i seg selv eller konvergens av økonomiske nøkkeltall ikke er tilstrekkelig til å utvikle en balansert og bærekraftig økonomisk og romlig struktur i EU.

Perspektivet er knyttet til målsettinger om en balansert og bærekraftig romlig utvikling som grafisk settes i sentrum for et triangel der sidene er samfunn, økonomi og miljø. I dette ligger det at en ikke bare ønsker en miljømessig sunn økonomisk utvikling, men også en balansert romlig utvikling, der ESDP skal bidra til å forene sosiale og økonomiske forhold innen romlig utvikling med økologiske. Perspektivet er ikke noen form for fastspikret plankonsept som alle land må forholde seg til, men snarere en tankegang som det er ønsket at EU-land skal holde seg innenfor.

Det er etablert noen romlige retningslinjer:

- Utvikling av et polysentrisk og balansert urbant system, og styrking av partnerskap mellom urbane og rurale områder (dualismen by-land regnes som utdatert)
- Fremming av integrerte transport og kommunikasjonskonsept til støtte for polysentrisk utvikling. Jevnbyrdighet i tilgangen på infrastruktur og kunnskap bør realiseres gradvis.
- Utvikling og bevaring av natur- og kulturarv ved god skjødse

I forbindelse med BAS-regioner er det tankegangen rundt polysentrisk utvikling som er det sentrale, der også transport- og kommunikasjonskonseptene inngår.

Romlig planlegging (spatial planning) benyttes som begrep for:

- Metoder for å påvirke framtidig fordeling av aktiviteter i territoriet (særlig fra offentlig sektors side)
- Element av nasjonal og transnasjonal planlegging, regionalpolitikk regionalplanlegging og fysisk planlegging

2.1.1 Polysentriske bysystemer

I forbindelse med byer snakker en om institusjonell tetthet. En finner lag på lag av ulike former for nettverk (Amin og Thrift 1995). Byene betraktes som bindeledd og knutepunkter mellom globale og lokale strømmer av kapital, varer, tjenester, sosiale og kulturelle relasjoner. Jo tykkere og jo mer integrerte disse lagene er, desto mer vital og dynamisk vil byutviklingen være. I dette perspektivet sies det at moderne bypolitikk handler om å stimulere nettverkene og knutepunktene på en mest mulig hensiktsmessig måte. I denne sammenhengen trer de polysentriske bysystemene fram, der nettverket kan utvikles særlig sterkt mellom et knippe nærliggende byer, men også mot andre nasjonale regioner og mot utlandet.

Som vist, er polysentrisk byutvikling en av hovedkomponentene innenfor ESDP. Polysentrisk viser til at en har flere sentre innenfor et avgrenset område. Når bysystemer sies å være polysentriske innebærer det at det er flere byer innenfor et gitt område, der systemet er mer balansert enn det en ser i byområder preget av overordning/underordning i et funksjonshierarki. Utviklingen av polysentriske bysystemer anses som et ledd i utviklingen av et økonomisk regionenes Europa.

Tanken om polysentriske bysystemer bryter med tidligere tiders hierarkisk integrerte bystrukturer, som den norske, der overordnede, spesialiserte funksjoner er lokalisert i de største bysentrene, og der gjerne hovedstaden har særlig mange slike. Underordnede funksjoner er fordelt nedover i hierarkiet, og sentre på ulike nivå betjener da områder av ulik størrelse innenfor landet ut fra sin plassering i byhierarkiet, mens den internasjonale kontakten særlig ivaretas av de største byene.

I EU ønsker en seg en mer lik utbygging av de spesialiserte funksjonene i byene innen polysentriske bysystemer, en utbygging av infra- og infostrukturer innen kommunikasjonssystemer, samt sosial utjevning med sikte på likhet i arbeidskraftens kvalifikasjoner og folks kjøpekraft. Dette skal hindre konkurransevridning til fordel for befolkning og næringsliv i noen regioner.

Den horisontale integrasjonen en ønsker å styrke ved utviklingen av polysentriske bysystemer styrkes også med utviklingen av såkalt postfordisme, i motsetning til hierarkienes vertikale integrasjon. Dette betyr ikke at mange oppgaver vil opphøre å fordeles vertikalt, men at byenes stilling som noder i et interaksjonsnettverk styrkes, også mellom- og lokalsentre, og der slike kan ha overordnede funksjoner, også internasjonalt.

Innenfor ESDP vektlegges det, som vist, sterkt at en i Europa utvikler et polysentrisk bysystem med tilhørende kommunikasjonsnettverk. Begrunnelsen for en planlegging for et polysentrisk system, slik det gis av EU er:

- mer balanserte bysystem er ønskelige fordi det er behov for en kontrollert vekst i metropolområdene
- planleggingen for et europeisk polysentrisk bysystem bør ikke ta sitt utgangspunkt i bystørrelse, men heller i spesialiseringsgrad og variasjon, i forhold til deres globale, europeiske, nasjonale, regionale og lokale funksjon
- konsentrert urban utvikling anbefales i de mest urbaniserte regionene i Europa. Det inkluderer også vitalisering av de indre byområder.
- en polysentrisk byutvikling er særlig fordelaktig i de land og regioner der befolkningstettheten ikke er så høy
- planløs urbanisering og spredning av bosetting må unngås

I forhold til polysentriske bysystemer mener Veggeland (1996a,b) at den politiske oppgaven består i å utvikle planperspektiv der slike systemer inngår. En må realisere målsettingen om bedre balanse mellom byene, tilrettelegge for bysamarbeid, og komplementere planleggingen med et europeisk perspektiv. Det siste skyldes at byer på alle nivå har, eller bør få, internasjonale tilknytningspunkter gjennom nettverksutbygging.

Nettverkens betydning gir behov for former for nettverksstyring. Ifølge Rhodes (1997, gjengitt i Brevik, Halvorsen og Pløger 1998) innebærer nettverksstyring :

1. Avhengighet mellom organisasjoner. Nettverksstyring er noe mer enn offentlig styring, da det også omfatter ikke-offentlige aktører. Skiftende grenser for hvor det offentlige grenser går, skifter også forholdene mellom det offentlige, det private og frivillige organisasjoner.
2. Kontinuerlig interaksjon mellom nettverk og aktører. Dette skyldes behovet for å utveksle ressurser og behovet for å forhandle om felles mål.
3. Spill-lignende situasjoner, basert på tillit og regulert gjennom spilleregler utviklet og forhandlet fram over tid mellom spillets deltagere.
4. Ingen suveren makt, slik at ingen spiller har tilstrekkelig grad av makt og uavhengighet. Nettverkene blir derfor selvorganiserende. Selv om staten (det offentlige) ikke har noen suveren posisjon, kan den likevel (ufullstendig) styre/påvirke nettverkene.

Polysentralitet kan ellers gi grunnlag for å løse opp regiontankegangen, der en heller ser på den enkelte kommune, og setter dem sammen etter hva en totalt kan finne av tjenester nær den, framfor å etablere en konkurransesituasjon mellom sentre.

2.2 Erfaringer med ESDP i regional planlegging

Ettersom ESDP er utviklet innenfor EU, er det her erfaringene med perspektivet er belyst. I Sverige har Verket för Näringslivsutveckling (NUTEK) sammen med Boverket på oppdrag av regjeringen dannet et ESDP-sekretariat. Dette sekretariatet har foreslått utviklingen av en nasjonal utviklingsplanlegging, med perspektiv fra ESDP som veiledende. ESDP skal ikke ses som et separat planleggingsverktøy, men som en del av flere verktøy som strukturfond, Interreg, oversiktsplaner og länsstrategier. Bidraget fra ESDP er synet på helhetstenkingen, samordning og utvikling, der både økonomiske, økologiske og sosiale aspekter regnes inn.

Fra svensk side vektlegger en bl.a. at planleggingen i stadig større grad må ta hensyn til de funksjonelle regionene. Som det sies, strekker disse seg ofte ut over flere ulike administrative grenser. I slike sammenhenger bør ESDP fungere som et samordnende instrument for lokale og regionale aktører for å se planlegging i et mer storregionalt og funksjonelt perspektiv. Vi står altså overfor en virkelighet som vektlegger funksjonelle regioner, uten å definere disse videre. Man kan dermed enten ta utgangspunkt i BA-regioner, eller definere nye funksjonelle regioner for formålet. Et tredje alternativ er å benytte eksisterende planleggingsregioner. I svensk sammenheng vektlegges det at de bærekraftige lokale arbeidsmarkedsregionene skal ha et godt servicenivå.

Som NUTEK sier, kan anvendelse av ESDP i alle fall ses i forhold til en Europadimensjon eller en kan se på ESDP som metode. Det er som metode at perspektivet er mest interessant, ettersom det først ved ibruktaking i forbindelse med planarbeid at effekter virkelig oppstår regionalt.

3 BA-regioner som BAS-regioner

3.1 Nordlands BA-regioner

For å kunne se nærmere på i hvilken grad BA-regioninndelingen (Juvkam 2002) også kan benyttes som inndeling i BAS-regioner, skal vi først presentere den delen av BA-inndelingen som er relevant for Nordland fylke:

Reg.nr.	Regionnavn	Kommuner
106	Bodø	Bodø, Skjerstad, Gildeskål
107	Narvik	Narvik, Ballangen, Evenes, Gratangen
108	Bindal	Bindal
109	Brønnøy	Brønnøy, Sømna, Vevelstad, Vega
110	Alstahaug	Alstahaug, Leirfjord, Dønna, Herøy
111	Vefsn	Vefsn, Grane
112	Hattfjelldal	Hattfjelldal
113	Nesna	Nesna
114	Rana	Rana, Hemnes
115	Lurøy	Lurøy
116	Træna	Træna
117	Rødøy	Rødøy
118	Meløy	Meløy
119	Beiarn	Beiarn
120	Fauske	Fauske, Sørfold, Saltdal
121	Steigen	Steigen
122	Hamarøy	Hamarøy
123	Tysfjord	Tysfjord
124	Lødingen	Lødingen
125	Røst	Røst
126	Værøy	Værøy
127	Flakstad/Vestvågøy	Flakstad, Vestvågøy
128	Vågan	Vågan
129	Sortland	Sortland, Hadsel, Øksnes, Bø
130	Andøy	Andøy
131	Moskenes	Moskenes
132	Harstad	Harstad, Kvæfjord, Skånland, Tjeldsund

Dette er en inndeling som gir et større antall kommuner som står som egne regioner. De aller fleste av landets kommuner som er i denne situasjonen ligger i Nord-Norge, og 17 i Nordland alene. Nordland har totalt 27 BA-regioner. Reisetiden til andre kommuner tilsier at de fleste beboerne i disse kommunene stort sett benytter tilbud i bokommunen, slik at inndelingen i forhold til hverdagslivet trolig er nokså dekkende. Samtidig har de

fleste av de 17 kommunene et forholdsvis lavt innbyggertall, og kun Vågan av dem har et senter som regnes inn i Standard for kommuneklassifiserings senterhierarki (Statistisk sentralbyrå 1994).

Inndelingen i BA-regioner er ikke tenkt som noen form for BAS-regioninndeling, og ville nok fått en noe annen utforming dersom det hadde blitt tatt hensyn til servicedekningen i kommunene. Det er vel også tvilsomt om en i regional plansammenheng har behov for en inndeling som benytter et stort antall regioner som består av én kommune.

BA-regionene dekker kommuner som, ut fra et sett kriterier, kan sies å ha et felles lokalt arbeidsmarked. Over det meste av landet vil hovedtyngden av de sysselsatte arbeide i bostedskommunen. Unntak fra dette finner vi hovedsakelig i storbyområdene. Det pendlingsmønsteret som kan ses i tallmateriale viser likevel gjerne til sammenhenger mellom senter og omland når utpendlingen overstiger omtrent 10 prosent fra en bestemt kommune til en annen. Noe av målsettingen med inndelingen i BA-regioner var å etablere en inndeling som skulle være mer finmasket enn andre former for regioner. Det skulle altså være flere regioner, og de skulle eventuelt være byggeklosser for større regioner. De kunne også være et sett regioner å benytte som utgangspunkt, men ikke byggekloss direkte, for formingen av større regioner. Bo- og arbeidsmarkedsregionene bør stort sett ikke deles ved etableringen av andre regioninndelinger der en benytter større regioner.

Ved at BA-regionene dannes av de kommunene som er sterkest knyttet til hverandre pendlingsmessig, knytter de også sammen kommuner der mulighetene for å benytte seg av servicen er best, ettersom nærhet til service gjelder både i forhold til bosted og arbeidsplass. Dette er noe av forklaringen på den korte tiden som brukes til daglige reiser (se gjennomgangen av reisevaneundersøkelsene under).

I mange tilfeller vil BA-regioner og BAS-regioner, sett som regioner for dekking av mer hverdagslig tjenesteyting, være forholdsvis like i utstrekning. For sentrerte regioner med en større by som midtpunkt vil dette også gjelde om en regner inn behov for mer spesialiserte tjenester i kravene til BAS-regioner. Nå vil en, som nevnt, kunne se S-en som knyttet til nærhet til en gitt kommune snarere enn til en fast regioninndeling. Slik sett kan BAS-regionen med enkeltkommuner som utgangspunkt være mindre enn BA-regionen.

I et fylke som Nordland vil dette ikke være tilfelle. Ingen BAS-region kan her tenkes som mindre enn BA-regionen. Det vil derimot være et behov for å se flere BA-regioner i sammenheng, ikke minst de av BA-regionene som består av kun én kommune. Slike regioner er i de fleste tilfeller knyttet til eksistensen av et forholdsvis begrenset antall funksjoner i kommunen. Noen avvik fra dette finnes. I Nord-Norge er Alta det klareste eksempelet på dette, og i Nordland Vågan. Vi kan reelt sett skille mellom BAS-regioninndeling og grad av BAS-dekning i en region eller kommune. De enkeltkommunene som utgjør BA-regioner vil kun kunne bli vurdert ut fra grad av BAS-dekning.

3.2 TØIs nasjonale reisevaneundersøkelse 2001 og BAS

TØIs reisevaneundersøkelser kan bidra til å bringe oss nærmere en forståelse av S-elementets betydning for ABS-regionene. I reisevaneundersøkelsene skilles det mellom 6 startsted og endested for reiser (hjem, barnehage, arbeidsplass, nærbutikk, hjem og foreldrenes hjem), samt fire formål (følge, arbeid, innkjøp, og besøk). Det skilles mellom daglige reiser og lange reiser (over 100 km). Når vi ser på daglige reiser, nærmer vi oss det som kan kalles livssfæreregioner. I forbindelse med reisevaneundersøkelsene er det

imidlertid vanskelig å etablere betraktninger som livssfæreregion for *hvem*? Vi utelukker derfor her betraktninger rundt forhold som livsfase og kjønn, men nevner bare at det også i plansammenheng vil være behov for flere ulike regioner, der en legger ulike terskler til grunn.

I reisevaneundersøkelsen 2001 framgår det at gjennomsnittsreisen for personer 13 år og eldre er på 11,9 kilometer og med 20 minutters varighet. I gjennomsnitt reiser vi 37 kilometer per dag, med et tidsforbruk på 62 minutter. 40 prosent av enkeltreisene er under 3 km og 56 prosent under 5. Bare 28 prosent av reisene er minst 10 km lange, og 14 prosent over 20 km. Hver tredje reise varer mindre enn 10 minutter, mens 19 prosent varer minst 30. Innenlands foretas det i snitt 1,05 lange reiser per måned. 46 prosent av befolkningen 13 år og eldre foretar hver måned en slik reise. 7 prosent foretar 4 eller flere slike reiser innenfor en måned.

Vi får dermed tegnet et bilde av livssfærer knyttet til korte avstander fra bosted, og der selv summen av alle reiser kun så vidt går ut over 1 time per dag. Gjennomsnittsreisningen er dermed kortere målt i tid enn det som tillates ved etablering av BA-regioner. Det betyr også at for kommuner som framstår som egne regioner i BA-inndelingen vil beboerne gjennomgående måtte bruke mer reisetid per dag til og fra arbeid utenfor bostedskommunen enn det som er gjennomsnittet for alle hverdagsreiser.

Det kunne være grunn til å tro at de dagsreisene på lørdager og søndager er lengre enn i uka ellers, ettersom en da i større grad vil benytte ulike former for mer spesialiserte fritidstjenester. Forskjellen er imidlertid liten, der lengden per reise øker fra vel 11 til nær 15 km og fra 19 til 25 minutter. Dette er imidlertid av liten betydning for S-en i BAS-regionen. Det tegnes et bilde av at lite aktivitet foregår i større reiseavstand fra bostedet selv i helgene. Total reisetid og reiselengde er også på så godt som samme nivå, ettersom reisene er færre i helgene.

TØI deler de daglige reisene i tre:

- Reiser i forbindelse med lønnsarbeid og skole/utdanning
- Reiser i forbindelse med ubetalt arbeid for husholdningen
- Reiser i forbindelse med fritiden

De førstnevnte utgjør totalt 29 prosent av alle daglige reiser, mens reiser i forbindelse med ubetalt arbeid for husholdningen 38 prosent. Fritidsreisene utgjør 30 prosent, og annet 3 prosent. Vi ser dermed at BA-delen utgjør mindre enn en tredel av reisene, og dermed en begrenset del av alle de reisene som bindinger kan måles for.

Ser vi på de lange reisene synker arbeidsreisenes andel til 20 prosent. Ferie og fritid dekker sammen med besøk 60 prosent av alle de lange reisene. I vår sammenheng er det interessant at private ærender, som innkjøpsreiser, medisinske reiser følge/hentesier og lignende totalt kun utgjør 12 prosent av alle reisene. Det er dermed kun en liten del av alle lange reiser som kan knyttes til s-en i BAS i snever forstand, mens mer kan knyttes til en slags livssfæreregion. Dette taler mot å etablere en fasttømret BAS-regioninndeling. Vi får videre antydning at den etablerte BA-inndelingen trolig dekker dagliglivsregionen til folk flest. Samtidig ser vi at BA-innslaget minker med reiseavstand. For de lange reisenes del er vi nok i hovedsak over på ukependling, eller pendling med få reisedager innen uka.

Opplysninger om årsdøgntrafikk på veiene har i liten grad kunnet bidra til å avgrense BAS-regioner. Årsdøgntrafikken kan blant annet gi opplysninger om maksimal trafikkmengde mellom kommuner. Det er imidlertid i liten grad mulig å skille ut hvor mye av den registrerte trafikken som er gjennomgangstrafikk og hvor mye av trafikken

som er knyttet til å dekke servicebehov eller som er arbeidsreiser. Det som kan sies, er at trafikk tallene viser en nokså begrenset trafikk.

3.3 Inndeling av Nordland i BAS-regioner

Ut fra reisevaneundersøkelsene kan vi si at BA-inndelingen i stor grad vil samsvare med den faktiske *daglige* BAS-regionen. En ikke ubetydelig del av reisene over kommunegrensene er pendlingsreiser, og den daglige reisetiden er som vist i gjennomsnitt ca. en time. Reisetiden til sentre og andre arbeidsplasskonsentrasjoner i nabokommuner vil til dels gå ut over denne gjennomsnittlige reisetiden i deler av fylket, og disse nabokommunene har ikke nødvendigvis et tjenestetilbud som er særlig forskjellig fra i egen kommune.

På den andre siden vil mange av disse BAS-regionene mangle svært mange av de nødvendige funksjonene som ville kunne gjøre dem selvdekkende i forhold til viktige tjenestefunksjoner. De mangler dermed enhver robusthet som BAS-regioner, og kan neppe noen gang bli BAS-regioner i videre forstand dersom vi betrakter slike regioner som regioner med god tjenestedeckning.

Enda et kompliserende forhold gjelder hvordan BA-regioner bør vurderes som BAS-regioner, når formålet med inndelingen er planformål. I slike tilfeller ville det være et større behov for at flere regioner var sentrerte enn ellers, slik at de hadde oppkoblinger i forhold til viktige funksjoner. Dette kan imidlertid også ses som en god begrunnelse for å se kommuner opp mot enkeltfunksjoner i regional sammenheng, der målsettingen ville være at alle kommuner skulle nå alle funksjoner innenfor en forholdsvis begrenset reisetid.

I hvilken grad kan så BA-regioninndelingen betraktes som en reell inndeling også for BAS-formål? Det avhenger i stor grad av om vi betrakter en BAS-inndeling i sammenheng med en etablering av et system for overvåking av kommunene, gjerne knyttet opp mot politikkformål eller ulike planformål, eller om det skal være regioner som en stiller visse krav til før de kan kalles BAS-regioner. En løsning i forhold til det førstnevnte er skissert under 3.4. I det siste tilfellet vil enten større deler av fylket danne restregioner som ikke faller innenfor BAS-regionene, eller så vil BAS-regionene til dels bli svært store, med interne reisetider på flere timer. En løsning på det siste kan være å etablere et hierarki av BAS-regioner ut fra tjenestenes ulike terskler. Dette kan imidlertid gi et noe rigid opplegg dersom høyere nivå må inkludere hele BAS-regioner på lavere nivå. For planformål har behov både for BAS-regioner som krysser, og som ikke krysser fylkesgrensene.

Dersom en går for en løsning der en oppretter faste regioner, vil en, helt uavhengig av hvilken løsning en velger, kunne gjøre BAS-regionene rundt de største sentrene større enn de nåværende BA-regionene. Av endringer i forhold til den viste BA-inndelingen, er følgende blant de mest opplagte:

- Nesna knyttes opp til Rana
- Hattfjelldal knyttes til Vefsn
- Fauskere regionen og Bodøregionen slås sammen
- Andøya ses i sammenheng med de øvrige Vesterålen-kommunene

Det skulle være klart at en her kan komme videre med en utvikling i kommunikasjonene mellom kommunene, særlig til større senter. Til de mindre sentrene, der pendling over 30

minutter en vei føles belastende, er det trolig mindre å hente, samtidig som disse trolig også mangler en del funksjoner som er nødvendige for å skape en mer helhetlig BAS-region.

Kommunikasjonsutviklingen kan anta ulike former sett opp mot regionutviklingen i ulike deler av fylket. Ser vi på ”vegpakke Salten”, ser vi at det først og fremst er på den korteste reisetidsavgrensningen, 50 minutters reisetid til Bodø, at antall personer som omfattes økes, der den er på hele 18,5 % (Solvoll 1999). Veipakken vil knytte de mest folkerike delene av omlandet sterkere til Bodø. Den vil også knytte Fauske og Bodø tettere sammen. På større avstander, der S-en i BAS er den mest aktuelle, er forskjellene overraskende små. En mener at veiprosjektene vil gi en mer robust bo- og arbeidsmarkedsregion. Det er nok også tilfellet.

Sett i forhold til BAS-problematikken kommer betraktningen imidlertid an på hvordan en vurderer BAS-problematikken regionalt, ettersom vegutbygging i seg selv ikke påvirker en regional plassering dersom vi legger inn krav om tilhørighet til en region med visse tjenester, kun på hvor enkelt disse tjenestene kan dekkes. Her er det imidlertid også sentralt hvor lett disse tjenestene kan dekkes. I forhold til BA er det et spørsmål om en utvidelse av pendlingsomlandet betyr at pendlingsnivået totalt blir uendret, der pendlingen mer sentralt i omlandet dermed reduseres, eller om en utvidelse betyr at den totale pendlingen øker, knyttet til at senteret skaper nye og flere arbeidsplasser.

Vegpakke Salten er nokså forskjellig i regional forstand fra de løsningene en ser for seg på Helgeland. Mens en i Salten styrker har ett markert senter, viser en med Helgelandkrysset til en intensjon om å knytte sentrene Sandnessjøen, Møsjøen og Mo, samt deres omland tettere sammen. Vi står dermed overfor en løsning som i langt større grad enn vegpakke Salten gir assosiasjoner til ESDP, med ESDPs tankegang rundt polysentrisk utvikling der transport- og kommunikasjonskonseptene inngår. Helgeland passer inn i forhold til påstanden om at en polysentrisk byutvikling er særlig fordelaktig i land og regioner med en lavere befolkningstetthet.

Hagen og Engebretsen (1999) har vist at det i hovedsak er bedrifter i Leirfjord og Hemnes som kommer såpass mye nærmere befolkningssentrasjoner ved samferdselsløsningene for Helgeland at det endrer kraftig på et potensielt pendlingsomland innenfor 45 minutters reisetid. Avstanden mellom de tre hovedsentrene er for stor til at disse sentrene kan falle innenfor dagpendlingsreisetid fra hverandre. Det blir imidlertid lettere å se kommunene i sammenheng innenfor en ESDP-påvirket BAS-tankegang.

3.4 BAS og avstandssoner

Selv om slike sammenslåinger til BAS-regioner i visse sammenhenger kan være nyttige, er det mye som tilsier et annet opplegg. En regioninndeling plasserer kommuner i gjensidig utelukkende regioner. Når en skal studere kommuners robusthet i en servicesammenheng kan slike gjensidig utelukkende regioner gi uønskede begrensninger i arbeidet. Et alternativ til regioninndelinger i slike sammenhenger er å etablere reisetidssoner ut fra punkt i kommunen. Dette vil i tillegg kunne benyttes i en rekke politikksammenhenger, ettersom et sett av reisetidssoner kan belyse tilgjengeligheten til for eksempel forskjellig service fra ulike steder i landet, der fordelingen kan ses i forhold til hvor tilgjengelig en mener ulike former for tjenester bør være for befolkningen.

Nøkkelordet for tankegangen er *tilgjengelighet*. I et slikt opplegg tar en enkeltkommunen som utgangspunkt, frigjort fra en bestemt regioninndeling, der tilgangen i ulike avstandssoner fra kommunen benyttes for å karakterisere kommunen, og ikke de

avstandssonene som dannes. Ettersom tilgjengelighet er utgangspunktet, er det i realiteten tilgjengeligheten ut fra ett bestemt punkt som reelt karakteriseres. Reelt viser en dermed også tilgjengeligheten *til* dette punktet. For en del kommuner kan det være aktuelt å se på tilgjengelighet ut fra mer enn ett punkt (som for store kommuner i areal med befolkningskonsentrasjoner i stor avstand fra hverandre).

Et arbeid som etablerer avstandssoner ut fra gitte punkt vil vise et kart der det mange steder vil være en vesentlig overlapp mellom sonene. Ettersom tilgjengeligheten kan ses både ut fra og inn til punktene betyr dette at områder med overlapp kan karakteriseres ut fra sin tilgjengelighet til sentre og ut fra tilgjengelighet til tjenester og lignende. Karakteriseringer gir en bedre mulighet for å følge utviklingen i kommunene enn ved bruk av en regioninndeling, ettersom regioner er mer heterogene enn kommuner, og karakteriseringer basert på kommuner i større grad kan spisses mot bestemte forhold.

Når en karakteriserer vil det for hver enkelt kommune være en fordel om den informasjonen som framkommer kan være mest mulig frikoblet fra forhold knyttet til kommunens areal og grenseforhold. For å oppnå denne frikoblingen er avstandssoner det mest aktuelle å benytte. Dette betyr at avstandssonene er det første som bør etableres. En kan se for seg et opplegg der en:

1. Etablerer soner
2. Fyller sonene med innhold ved indeksering
3. Etablerer kommunebasert inndeling ut fra sonene (for demografisk og annen endringsinformasjon)
4. Klassifiserer kommunene ut fra deres lokalisering i soner
 - Etter arbeidsmarkedets størrelse
 - Andel av kommunens innbyggere som finner arbeid innenfor sonen
5. Klassifiserer etter sentertilgang
6. Kartlegger overlapping mellom soner

1. Etablering av soner

Som reisetidsgrenser ser vi for oss følgende (alle i minutter én vei): 30, 45, 60, 75, 90 og 180. Disse reisetidsavgrensningene kan både ses i sammenheng med pendling, der grensen på 30 minutter er den reisetida som ofte betraktes som en grense i retning små tettsteder, men også ut fra betraktninger om tilgang på ulike former for tjenester o.a. Reisetidsgrensene på 45 og 60 minutter viser potensiale for pendling, der dette er fallende fra den korteste til den lengste av reisetidsgrensene. Med 75 minutter når vi en grense der det stort sett vil bli tale om ukependling. Spennet videre opp til 90 minutter gir gråsonen oppover fra ukependlingsgrensen på 75 minutter, samtidig som det også er en reisetid som vil aksepteres i forhold til en rekke andre formål enn arbeid. Grensen på 180 minutter, eller 3 timer fungerer som en grense i forhold til periferialitet.

2. Indeksering

Dette kan være et eget prosjekt, eller en benytter allerede eksisterende indekser. Det vil være en fordel om en i størst mulig grad har et sett av indekser som er felles for kommuner og de foreslåtte soneinndelingene.

3. Kommunebasert inndeling

Det er trolig en god del statistikk knyttet til endring som ikke kan framskaffes for soner. Av hensyn til dette bør det etableres en tilpassing av sonene til kommuner, der en for

eksempel kan inkludere kommuner der sonen fanger opp minst halvparten av innbyggerne, eller eventuelt de kommunene der sonen fanger inn administrasjonssted/senterpunkt.

4 -5. Klassifisere kommunene

Dersom en f.eks. ser på arbeidsplasser og pendling innenfor en nærmere angitt reisetidsavgrensning fra et senterpunkt, vil dette gi informasjon om både omfang av potensielle arbeidsplasser for befolkningen og om i hvor stor grad beboerne faktisk finner arbeidsplassene sine innenfor en grei daglig reiseavstand fra bostedet.

Ved klassifisering av kommunene ut fra deres lokalisering i soner ville det være naturlig å gruppere dem etter arbeidsmarkedets størrelse, omtrent som i NIBR11-inndelingen. Det ville også være naturlig å klassifisere ut fra andel av kommunens innbyggere som finner arbeid innenfor sonen.

Den form for klassifisering som er interessant både ut fra det enkelte punkt og ut fra overlappingsområder er en klassifisering etter sentertilgang. Her bør det ikke være snakk om kun det enkelte punktets sentertilgang, men også tilgangen fra ulike geografiske områder der vi finner soneoverlapp. Det vil være snakk om å fange opp alle senter som nås, ikke kun største senter.

6. Kartlegge overlapping mellom soner

Det virker mindre interessant å klassifisere etter overlapping mellom soner. Her er en kartmessig gjengivelse trolig bedre, ettersom en vanlig klassifisering her ikke kan ses å gi interessant informasjon i seg selv.

Litteratur

- Aasbrenn (1985): *Arbeid og økonomi*. I: Gjessing, J., Myklebost, H. og Solerød, H. (red.): *NORGE, bd.2: Ressurser og arbeid*. Oslo: Cappelen
- Aasbrenn (1989): *Hvem yter tjenestene? Om tjenesteproduksjon i en moderne blandingsøkonomi*. I: Selstad, T. og Sjøholt, P. (red.): *Søkelys på det tjenesteytende samfunn*. Bergen: NSGF/NØI
- Amin, Ash og Nigel Thrift (1995): *Globalisation, Institutional 'Thickness' and the Local economy*. I: Healey et.al. (red.). *Managing Cities*.
- Berg (1994): *Service lokalisering og entrepenørskap*. Trondheim: Geografisk institutt, Universitetet i Trondheim.
- Brevik, Ivar, Knut Halvorsen og John Pløger (1998): *Byutvikling og bypolitikk i en brytningstid*. NIBR-notat 1998:112. Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning
- Dale, Britt (1994): *Service og samfunn i endring. Utviklingstrekk i tjenestesektoren belyst med et regionalt og forbrukerorientert perspektiv*. Trondheim: Geografisk institutt, Universitetet i Trondheim.
- Dale, Britt (1995): *Service og velferd i uttynningssamfunnet*. I Aasbrenn, K. (red.) *Livskraftige uttynningssamfunn – en nordisk antologi*. København: NordREFO.
- Hagen og Engebretsen (1999): *Supplerende nytte-kostnadsanalyse av tunnelprosjektene gjennom Toven (ny RV78) og Korgfjellet (ny E6). En strategisk samferdselsløsning for Helgeland*. TØI rapport 421/1999. Oslo: Transportøkonomiske institutt
- Illeris (1991): *The many roads towards a service society*. *Norsk Geografisk Tidsskrift*, 45.
- Juvkam, Dag (2002): *Inndelinger i bo- og arbeidsmarkedsregioner*. NIBR-rapport 2002:20. Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning
- Mark-Lawson et.al. (1985): *Gender and local politics; struggles over welfare policies, 1918-1939*. I Murgatroyd, L. et.al.: *Localities, Class and Gender*. Pion, London
- Rhodes, R.A.W. (1997): *Foreword*. I: Kickert, W. et.al. *Managing complex networks. Strategies for the public sector*. London: Sage Publications
- Røiseland, A. og N. Aarsæther (1998): *Mellom kommune og lokalsamfunn. Teorier om kommune og lokalsamfunn og hypoteser om institusjonelle koblinger*. NF-arbeidsnotat nr. 1029/98. Bodø: Nordlandsforskning

- Sack, Robert David (1992): *Place, Modernity, and the Consumer's World.. A Relational Framework for Geographical Analysis*. Baltimore og London: The John Hopkins University Press.
- Solvoll, Gisle (1999): *Vegpakke Salten. Konsekvenser av en bompengefinansiert vegutbygging*. NF-rapport nr. 3/99. Bodø: Nordlandsforskning
- Statistisk sentralbyrå (1994): Standard for kommuneklassifisering. NOS C 192. Oslo – Kongsvinger: Statistisk sentralbyrå
- St.meld. nr. 34 (2000/01): *Om distrikts- og regionalpolitikken*
- Urry, John (1990): Conclusion: places and policies. I: Harloe, M., Pickvance, C.G., og Urry, J. (red.): *Place, Policy and Politics*. London: Unwin Hyman
- Vanberg, Vidar (1999): *Detaljhandels- og senteranalyse Nordland fylkeskommune*. Notat
- Vanberg, Vidar (2001): *Detaljhandels- og senteranalyse for fylker, regioner og kommuner i Norge*. NIBR prosjektrapport 2001:24. Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning
- Viken, Arvid og Jacobsen, Jens Kr. Steen (1999): Forestillinger om steder. I: Jacobsen, J. K. S. og Viken, A.: *Turisme. Stedet i en bevegelig verden*. Oslo: Universitetsforlaget

Vedlegg 1

BA-regioner i Nordland

Informasjonen i dette vedlegget er hentet fra vedlegg 1 i Juvkams (2002) inndeling av Norge i bo- og arbeidsmarkedsregioner. Noen begreper som benyttes i vedlegget kan trenge en nærmere forklaring.

Regionsentralitet viser til en regions sentralitet ut fra senternivået til regionens viktigste tettsted. Vi benytter senternivåene i Statistisk sentralbyrås Standard for kommuneklassifisering 1994. Det er tre senternivå, kodet 1-3, der 1 er de minste sentrene og 3 er sentre på landsdelsnivå.

Regiontype er en grovdeling i tre regiontyper, sentrert, likestilt og selvstendig. En sentrert region har ett eller flere regionsentre der pendlingen overstiger 10 prosent til senteret. En likestilt region er en region der ingen av kommunene som inngår kan sies å ha et regionsenter. Selvstendige regioner er regioner som består av kun én kommune. For den som mener at regioner per definisjon består av mer enn én kommune kan de selvstendige utelates fra regionene, og betraktes som en restkategori.

Nærlokalisering er den sentralitet kommunene er gitt i Statistisk sentralbyrås Standard for kommuneklassifisering 1994. Koden er toleddet, der første ledd er sentralitetsinndelingen fra 0-3, der kommuner med sentralitet 0 er de mest perifert beliggende og de med sentralitet 3 er de mest sentralt beliggende. Bokstavkodene A og B viser til om kommunene ligger innenfor 2,5 timers reiseavstand fra et landsdelscenter (A), eller om de ligger utenfor denne tidsavgrensningen (B). For Oslos del er tidsavgrensningen satt til tre timer.

I enkelte tilfeller kan det være en tilsynelatende motsigelse mellom informasjonen knyttet til regionsentralitet og regiontype. Dette gjelder i de tilfellene der regionsentraliteten er 0, mens regiontypen er sentralisert. I disse tilfellene er senteret for lite i innbyggertall til å ha blitt fanget opp av størrelseskravene i Standard for kommuneklassifisering (5000 innbyggere). Det finnes imidlertid en del markerte senter som er mindre enn dette. Noen av kommunene med slike senter ligger helt på topp i dekningsgrad innenfor handel.

Tabell 106. Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 1990. Prosent. Bodøregionen.

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1804 Bodø	95,5	.	0,1	95,6	4,4
1842 Skjerstad	83,9	8,2	0,3	92,4	7,6
1838 Gildeskål	81,1	9,7	0,3	91,1	8,9

Tabell 106a. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 2000. Prosent. Bodøregionen.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1804 Bodø	91,6	.	0,1	91,7	8,3
1842 Skjerstad	66,3	20,6	0,0	86,9	13,1
1838 Gildeskål	66,0	16,1	0,0	82,1	17,9

Tabell 106b. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. Endring 1990-2000. Prosentpoeng. Bodøregionen.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1804 Bodø	-3,9	.	0,0	-3,9	3,9
1842 Skjerstad	-17,6	12,4	-0,3	-5,5	5,5
1838 Gildeskål	-15,1	6,4	-0,3	-9,0	9,0

Regionsentralitet: 2

Regiontype: Sentrert

Nærlokalisering: 2B

Bodøregionen er preget av en begrenset pendling inn til bykommunen. Den er noe vidt avgrenset, der det er tatt hensyn til Bodøs senterstørrelse. Beiarn inngår i Bodøs ukependlingsomland.

Tabell 107. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 1990. Prosent. Narvikregionen.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1805 Narvik	93,9	.	1,5	95,4	4,6
1854 Ballangen	71,2	20,4	0,5	92,1	7,9
1853 Evenes	80,0	7,4	0,2	87,6	12,4
1919 Gratangen	66,0	11,5	0,0	77,5	22,5

Tabell 107a. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 2000. Prosent. Narvikregionen.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1805 Narvik	89,8	.	0,8	90,6	9,4
1854 Ballangen	67,1	18,4	0,3	85,8	14,2
1853 Evenes	69,1	6,5	0,8	76,4	23,6
1919 Gratangen	70,4	8,7	0,0	79,1	21,9

Tabell 107b. Yrkesaktive etter oppmøtekommune. Endring 1990-2000. Prosentpoeng. Narvikregionen.

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1805 Narvik	-4,1	.	-0,7	-4,8	4,8
1854 Ballangen	-4,1	-2,0	-0,2	-6,3	6,3
1853 Evenes	-10,9	-0,9	0,6	-11,2	11,2
1919 Gratangen	4,4	-2,8	0,0	1,6	-1,6

Regionsentralitet: 2

Regiontype: Sentrert

Nærlokalisering: 2B

Narvikregionen er avgrenset ut fra reisetid, men der også pendlingskriteriet oppfylles av Ballangen.

Tabell 108. Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 1990. Prosent. Bindal.

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1811 Bindal	87,9	.	.	87,9	12,1

Tabell 108a. Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 2000. Prosent. Bindal.

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1811 Bindal	80,6	.	.	80,6	19,4

Tabell 108b. Yrkesaktive etter arbeidsplasskommune. Endring 1990-2000. Prosentpoeng. Bindal.

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1811 Bindal	-7,3	.	.	-7,3	7,3

Regionsentralitet: 0

Regiontype: Selvstendig

Nærlokalisering: 0B

Bindal ligger for langt fra andre kommuner til å inngå i en region sammen med dem. Kommunen utgjør dermed en egen bo- og arbeidsmarkedsregion. En framtidig kobling med Leka er mulig.

Tabell 109. Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 1990. Prosent. Brønnøyregionen.

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1813 Brønnøy	91,2	.	2,1	93,3	6,7
1812 Sømna	77,7	16,2	0,0	93,9	6,1
1816 Vevelstad	84,2	5,0	0,1	89,3	10,7
1815 Vega	87,6	5,8	0,2	93,6	6,4

Tabell 109a. Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 2000. Prosent. Brønnøyregionen.

	kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1813 Brønnøy	85,4	.	3,0	88,4	11,6
1812 Sømna	65,7	21,6	0,1	87,4	12,6
1816 Vevelstad	72,0	10,2	2,7	84,9	15,1
1815 Vega	73,0	9,4	0,2	82,6	17,4

Tabell 109b. Yrkesaktive etter oppmøtekommune. Endring 1990-2000. Prosentpoeng. Brønnøyregionen.

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1813 Brønnøy	-5,8	.	0,9	-4,9	4,9
1812 Sømna	-12,0	5,4	0,1	-6,5	6,5
1816 Vevelstad	-12,2	5,2	2,6	-4,4	4,4
1815 Vega	-14,6	3,6	0,0	-11,0	11,0

Regionsentralitet: 1

Regiontype: Sentrert

Nærlokalisering: 1B

Sømna og Vevelstad regnes til regionen ut fra pendling og reisetid. Vega ligger for langt fra andre kommuner til å inngå i en region når pendlingen er liten. Med nærmere 10 prosent pendling til Brønnøy i 2000, har kommunen blitt lagt til regionen tross en reisetid over 45 minutter.

Tabell 110. Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 1990. Prosent. Alstahaugregionen.

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1820 Alstahaug	92,1	.	1,5	93,6	6,4
1822 Leirfjord	69,7	17,8	0,3	87,8	12,2
1827 Dønna	83,0	8,4	1,2	92,6	7,4
1818 Herøy	87,7	4,6	1,3	92,6	7,4

Tabell 110a. Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 2000. Prosent. Alstahaugregionen.

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1820 Alstahaug	84,0	.	3,9	87,9	12,1
1822 Leirfjord	62,1	17,7	0,5	80,3	19,7
1827 Dønna	71,8	8,6	8,1	88,5	11,5
1818 Herøy	86,2	3,8	0,8	90,8	9,2

Tabell 110b. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. Endring 1990-2000. Prosentpoeng. Alstahaugregionen.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1820 <i>Alstahaug</i>	-8,1	.	2,4	-5,7	5,7
1822 <i>Leirfjord</i>	-7,6	-0,1	2,2	-7,5	7,5
1827 <i>Dønna</i>	-11,2	0,2	6,9	-4,1	4,1
1818 <i>Herøy</i>	-1,5	-0,8	-0,5	-1,8	1,8

Regionsentralitet: 1

Regiontype: Sentrert

Nærlokalisering: 1B

Som ofte med øykommuner uten broforbindelse til senterkommunen, ser vi for Dønnas og Herøys del at pendlingsnivåene er relativt lave om reisetiden er kort. For Dønnas del er imidlertid pendlingsnivået til andre kommuner i regionen totalt høyt. Leirfjord, med sin broforbindelse til Alstahaug er inkludert i regionen både ut fra pendling og reisetid. Regionen kan eventuelt deles i to, der Alstahaug og Leirfjord utgjør én region, Dønna og Herøy en annen.

Tabell 111. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 1990. Prosent. Vefsnregionen.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1824 <i>Vefsn</i>	94,9	.	0,3	95,2	4,8
1825 <i>Grane</i>	75,6	17,3	.	92,9	7,1

Tabell 111a. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 2000. Prosent. Vefsnregionen.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1824 <i>Vefsn</i>	89,3	.	0,3	89,6	10,4
1825 <i>Grane</i>	63,7	23,0	.	86,7	13,3

Tabell 111b. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. Endring 1990-2000. Prosentpoeng. Vefsnregionen.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1824 <i>Vefsn</i>	-5,6	.	0,0	-5,6	5,6
1825 <i>Grane</i>	-11,9	5,7	.	-6,2	6,2

Regionsentralitet: 1

Regiontype: Sentrert

Nærlokalisering: 1B

Grane er lagt til Vefsn ut fra både pendlingsnivå og reisetid. Reisetiden er for lang fra Hattfjelldal til noen senterkommune så lenge pendlingen er lav. Med over 10 prosent pendling til senterkommunen og 15 prosent til regionen, faller Hattfjelldal i 2000 innenfor regionen rent pendlingsmessig, men reisetiden tilsier at mye av dette er ukependling.

Tabell 112. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 1990. Prosent. Hattfjelldal.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1826 Hattfjelldal	90,7	.	.	90,7	9,3

Tabell 112a. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 2000. Prosent. Hattfjelldal.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1826 Hattfjelldal	75,2	.	.	75,2	24,8 ²

Tabell 112b. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. Endring 1990-2000. Prosentpoeng. Hattfjelldal.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1826 Hattfjelldal	-15,5	.	.	-15,5	15,5

Regionsentralitet: 0

Regiontype: Selvstendig

Nærlokalisering: 0B

Ut fra pendling alene er Hattfjelldal en del av Vefsnregionen, men reisetiden er såpass lang at kommunen ikke regnes inn i Vefsn's dagpendlingsomland.

Tabell 113. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 1990. Prosent. Nesna.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1828 Nesna	87,5	.	.	87,5	12,5

Tabell 113a. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 2000. Prosent. Nesna.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1828 Nesna	84,7	.	.	84,7	15,3

Tabell 113b. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. Endring 1990-2000. Prosentpoeng. Nesna.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1828 Nesna	-2,8	.	.	-2,8	2,8

Regionsentralitet: 0

Regiontype: Selvstendig

Nærlokalisering: 0B

² Herav 10,1 prosent til Vefsn og 5,1 prosent til Grane.

Reiseavstanden er for lang til alle senterkommuner til å knyttes til noen av dem. Kommunen utgjør dermed en egen bo- og arbeidsmarkedsregion.

Tabell 114. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 1990. Prosent. Ranaregionen.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1833 Rana	97,1	.	0,2	97,3	2,7
1832 Hemnes	80,7	13,1	.	93,8	6,2

Tabell 114a. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 2000. Prosent. Ranaregionen.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1833 Rana	92,0	.	0,6	92,6	7,4
1832 Hemnes	66,8	21,0	.	87,8	12,2

Tabell 114b. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. Endring 1990-2000. Prosentpoeng. Ranaregionen.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1833 Rana	-5,1	.	0,4	-4,7	4,7
1832 Hemnes	-13,9	6,9	.	-6,0	6,0

Regionsentralitet: 2
Regiontype: Sentrert
Nærlokalisering: 2B

Hemnes regnes til Ranaregionen både ut fra pendlingsnivå og reisetid. Fra de øvrige kommunene rundt Rana er reisetiden for lang og pendlingsnivået for lavt til at det er aktuelt å inkludere dem i regionen.

Tabell 115. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 1990. Prosent. Lurøy.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1834 Lurøy	85,5	.	.	85,5	14,5

Tabell 115a. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 2000. Prosent. Lurøy.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1834 Lurøy	79,1	.	.	79,1	20,9

Tabell 115b. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. Endring 1990-2000. Prosentpoeng. Lurøy.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1834 Lurøy	-6,4	.	.	-6,4	6,4

Regionsentralitet: 0
 Regiontype: Selvstendig
 Nærlokalisering: 0B

Lurøy ligger for langt fra andre kommuner til å inngå i en region sammen med dem.
 Kommunen utgjør dermed en egen bo- og arbeidsmarkedsregion.

Tabell 116. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 1990. Prosent. Træna.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1835 Træna	94,4	.	.	94,4	5,6

Tabell 116a. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 2000. Prosent. Træna.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1835 Træna	89,2	.	.	89,2	10,8

Tabell 116b. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. Endring 1990-2000. Prosentpoeng. Træna.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1835 Træna	-5,2	.	.	-5,2	5,2

Regionsentralitet: 0
 Regiontype: Selvstendig
 Nærlokalisering: 0B

Træna ligger for langt fra andre kommuner til å inngå i en region sammen med dem.
 Kommunen utgjør dermed en egen bo- og arbeidsmarkedsregion.

Tabell 117. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 1990. Prosent. Rødøy.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1836 Rødøy	85,1	.	.	85,1	14,9

Tabell 117a. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 2000. Prosent. Rødøy.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1836 Rødøy	76,6	.	.	76,6	23,4

Tabell 117b. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. Endring 1990-2000. Prosentpoeng. Rødøy.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1836 Rødøy	-8,5	.	.	-8,5	8,5

Regionsentralitet: 0
 Regiontype: Selvstendig
 Nærlokalisering: 0B

Rødøy ligger for langt fra andre kommuner til å inngå i en region sammen med dem.
 Kommunen utgjør dermed en egen bo- og arbeidsmarkedsregion.

Tabell 118. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 1990. Prosent. Meløy.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1837 Meløy	92,9	.	.	92,9	7,1

Tabell 118a. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 2000. Prosent. Meløy.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1837 Meløy	85,2	.	.	85,2	14,8

Tabell 118b. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. Endring 1990-2000. Prosentpoeng. Meløy.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1837 Meløy	-7,7	.	.	-7,7	7,7

Regionsentralitet: 0
 Regiontype: Selvstendig
 Nærlokalisering: 0B

Meløy ligger for langt fra andre kommuner til å inngå i en region sammen med dem.
 Kommunen utgjør dermed en egen bo- og arbeidsmarkedsregion.

Tabell 119. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 1990. Prosent. Beiarn.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1839 Beiarn	84,0	.	.	84,0	16,0

Tabell 119a. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 2000. Prosent. Beiarn.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1839 Beiarn	71,0	.	.	71,0	29,0 ³

³ Herav 15 prosent til Bodø.

Tabell 119b. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. Endring 1990-2000. Prosentpoeng. Beiarn.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1839 Beiarn	-13,0	.	.	-13,0	13,0

Regionsentralitet: 0

Regiontype: Selvstendig

Nærlokalisering: 0B

Ut fra rene pendlingsbetraktninger ville Beiarn blitt regnet til Bodø. Reiseavstanden er imidlertid såpass lang at det snarere blir snakk om ukependlings- framfor dagpendlingsområdet.

Tabell 120. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 1990. Prosent. Fauskeregenen.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1841 Fauske	80,6	.	7,8	88,4	11,6
1845 Sørfold	72,5	14,8	0,8	88,1	11,9
1840 Saltdal	90,7	2,7	0,5	93,9	6,1

Tabell 120a. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 2000. Prosent. Fauskeregenen.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1841 Fauske	71,1	.	7,4	78,5	21,5
1845 Sørfold	68,0	14,2	0,2	82,4	17,6
1840 Saltdal	79,0	5,8	0,5	85,3	14,7

Tabell 120b. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. Endring 1990-2000. Prosentpoeng. Fauskeregenen.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1841 Fauske	-9,5	.	-0,4	-9,9	9,9
1845 Sørfold	-4,5	-0,6	-0,6	-5,7	5,7
1840 Saltdal	-11,7	3,1	0,0	-8,6	8,6

Regionsentralitet: 1

Regiontype: Sentrert

Nærlokalisering: 1B

Saltdal er inkludert ut fra en reisetid på ca. 30 minutter. Kommunen kunne vært regnet som egen bo- og arbeidsmarkedsregion ut fra pendlingsområdet til de andre kommunene i regionen, men nærheten til Fauske tilsier at reiseavstanden overstyrer dette.

Tabell 121. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 1990. Prosent. Steigen.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1848 Steigen	87,0	.	.	87,0	13,0 ⁴

Tabell 121a. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 2000. Prosent. Steigen.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1848 Steigen	78,8	.	.	78,8	21,2 ⁵

Tabell 121b. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. Endring 1990-2000. Prosentpoeng. Steigen.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1848 Steigen	-8,2	.	.	-8,2	8,2

Regionsentralitet: 0

Regiontype: Selvstendig

Nærlokalisering: 0B

Steigen ligger for langt fra andre kommuner til å inngå i en region sammen med dem. Kommunen utgjør dermed en egen bo- og arbeidsmarkedsregion.

Tabell 122. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 1990. Prosent. Hamarøy.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1849 Hamarøy	87,6	.	.	87,6	12,4

Tabell 122a. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 2000. Prosent. Hamarøy.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1849 Hamarøy	78,3	.	.	78,3	21,7

Tabell 122b. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. Endring 1990-2000. Prosentpoeng. Hamarøy.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1849 Hamarøy	-9,3	.	.	-9,3	9,3

Regionsentralitet: 0

Regiontype: Selvstendig

Nærlokalisering: 0B

⁴ Herav 5,2 prosent til Bodø.⁵ Herav 8,0 prosent til Bodø.

Hamarøy ligger for langt fra andre kommuner til å inngå i en region sammen med dem. Kommunen utgjør dermed en egen bo- og arbeidsmarkedsregion.

Tabell 123. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 1990. Prosent. Tysfjord.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1850 Tysfjord	89,6	.	.	89,6	10,4

Tabell 123a. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 2000. Prosent. Tysfjord.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1850 Tysfjord	80,5	.	.	80,5	19,5

Tabell 123b. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. Endring 1990-2000. Prosentpoeng. Tysfjord.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1850 Tysfjord	-9,1	.	.	-9,1	9,1

Regionsentralitet: 0

Regiontype: Selvstendig

Nærlokalisering: 0B

Tysfjord ligger for langt fra andre kommuner til å inngå i en region sammen med dem. Kommunen utgjør dermed en egen bo- og arbeidsmarkedsregion.

Tabell 124. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 1990. Prosent. Lødingen.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1851 Lødingen	88,3	.	.	88,3	11,7

Tabell 124a. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 2000. Prosent. Lødingen.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1851 Lødingen	82,7	.	.	82,7	17,3

Tabell 124b. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. Endring 1990-2000. Prosentpoeng. Lødingen.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1851 Lødingen	-5,6	.	.	-5,6	5,6

Regionsentralitet: 0

Regiontype: Selvstendig

Nærlokalisering: 0B

Lødingen ligger for langt fra andre kommuner til å inngå i en region sammen med dem. Kommunen utgjør dermed en egen bo- og arbeidsmarkedsregion.

Tabell 125. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 1990. Prosent. Røst.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1856 Røst	96,4	.	.	96,4	3,6

Tabell 125a. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 2000. Prosent. Røst.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1856 Røst	88,5	.	.	88,5	11,5 ⁶

Tabell 125b. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. Endring 1990-2000. Prosentpoeng. Røst.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1856 Røst	-7,9	.	.	-7,9	7,9

Regionsentralitet: 0

Regiontype: Selvstendig

Nærlokalisering: 0B

Røst ligger for langt fra andre kommuner til å inngå i en region sammen med dem. Det er en svært høy andel som har arbeidsplassen sin i bostedskommunen. Kommunen utgjør dermed en egen bo- og arbeidsmarkedsregion.

Tabell 126. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 1990. Prosent. Værøy.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1857 Værøy	96,2	.	.	96,2	3,8

Tabell 126a. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 2000. Prosent. Værøy.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1857 Værøy	89,4	.	.	89,4	11,6 ⁷

Tabell 126b. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. Endring 1990-2000. Prosentpoeng. Værøy.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1857 Værøy	-6,8	.	.	-6,8	6,8

⁶ Herav 6,7 prosent til Bodø.

⁷ Herav 6,3 prosent til Bodø.

Regionsentralitet: 0
 Regiontype: Selvstendig
 Nærlokalisering: 0B

Værøy ligger for langt fra andre kommuner til å inngå i en region sammen med dem. Det er en svært høy andel som har arbeidsplassen sin i bostedskommunen. Kommunen utgjør dermed en egen bo- og arbeidsmarkedsregion.

Tabell 127. Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 1990. Prosent.
 Flakstad/Vestvågøyregionen.

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1859 Flakstad	86,4	.	6,4	92,8	7,2
1860 Vestvågøy	92,0	.	1,0	93,0	7,0

Tabell 127a. Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 2000. Prosent.
 Flakstad/Vestvågøyregionen.

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1859 Flakstad	74,3	.	9,4	83,7	16,3
1860 Vestvågøy	86,3	.	0,8	87,1	12,9

Tabell 127b. Yrkesaktive etter oppmøtekommune. Endring 1990-2000. Prosentpoeng.
 Flakstad/Vestvågøyregionen.

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1859 Flakstad	-12,1	.	3,0	-9,1	9,1
1860 Vestvågøy	-5,7	.	0,2	-5,9	5,9

Regionsentralitet: 0
 Regiontype: Likestilt
 Nærlokalisering: 0B

Kommunene er gruppert sammen på grunnlag av reiseavstand, der pendlingsnivået fra Flakstad til Vestvågøy i tillegg er relativt høyt.

Tabell 128. Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 1990. Prosent. Vågan.

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1865 Vågan	92,4	.	.	92,4	7,6

Tabell 128a. Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 2000. Prosent. Vågan.

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1865 Vågan	86,6	.	.	86,6	13,4

Tabell 128b. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. Endring 1990-2000. Prosentpoeng. Vågan.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1865 Vågan	-5,8	.	.	-5,8	5,8

Regionsentralitet: 1
Regiontype: Sentrert
Nærlokalisering: 1B

Tabell 129. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 1990. Prosent. Sortlandregionen.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1870 Sortland	85,4	.	4,1	89,5	10,5
1866 Hadsel	83,9	4,9	0,2	89,0	11,0
1868 Øksnes	87,2	5,3	0,6	93,1	6,9
1867 Bø	85,1	2,4	3,1	90,6	9,4

Tabell 129a. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 2000. Prosent. Sortlandregionen.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1870 Sortland	81,3	.	4,5	85,8	14,2
1866 Hadsel	77,6	8,1	0,5	86,2	13,8
1868 Øksnes	84,6	6,3	0,8	91,7	8,3
1867 Bø	84,8	5,4	1,0	91,2	8,8

Tabell 129b. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. Endring 1990-2000. Prosentpoeng. Sortlandregionen.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1870 Sortland	-4,1	.	0,4	-3,7	3,7
1866 Hadsel	-6,3	3,2	0,3	-2,8	2,8
1868 Øksnes	-2,6	1,0	0,2	-1,4	1,4
1867 Bø	-0,3	3,0	-2,1	0,6	-0,6

Regionsentralitet: 0
Regiontype: Likestilt
Nærlokalisering: 0B

Regionen er dannet på grunnlag av reiseavstand til Sortland. Grupperingen er avhengig av at Sortland betraktes som senter for regionen. Ellers blir reiseavstandene mellom ytterpunktene i regionen for store til at alle kommunene kan inngå i én region.

Tabell 130. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 1990. Prosent. Andøy.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1871 Andøy	89,5	.	.	89,5	10,5

Tabell 130a. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 2000. Prosent. Andøy.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1871 Andøy	89,0	.	.	89,0	11,0

Tabell 130b. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. Endring 1990-2000. Prosentpoeng. Andøy.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1871 Andøy	-0,5	.	.	-0,5	0,5

Regionsentralitet: 0

Regiontype: Selvstendig

Nærlokalisering: 0B

Det er for lang reiseavstand fra Andøy andre kommuner til at kommunen kan regnes til noen region bestående av flere kommuner. Andøya regnes derfor som en egen bo- og arbeidsmarkedsregion.

Tabell 131. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 1990. Prosent. Moskenes.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1874 Moskenes	92,3	.	.	92,3	92,3

Tabell 131a. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 2000. Prosent. Moskenes.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1874 Moskenes	83,6	.	.	83,6	16,4

Tabell 131b. *Yrkesaktive etter oppmøtekommune. Endring 1990-2000. Prosentpoeng. Moskenes.*

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1874 Moskenes	-8,7	.	.	-8,7	8,7

Regionsentralitet: 0

Regiontype: Selvstendig

Nærlokalisering: 0B

Moskenes kan eventuelt regnes sammen med Flakstad og Vestvågøy, men reiseavstanden er noe stor, og andelen med arbeidsplass i egen kommune høy. Moskenes regnes derfor som en egen bo- og arbeidsmarkedsregion.

Tabell 132. Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 1990. Prosent. Harstadregionen.

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1901 <i>Harstad</i>	91,0	.	3,0	94,0	6,0
1911 Kvæfjord	74,1	18,2	0,3	92,6	7,4
1913 Skånland	57,3	15,4	6,5	79,2	20,8 ⁸
1852 Tjeldsund	75,6	11,3	1,9	88,8	11,2

Tabell 132a. Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 2000. Prosent. Harstadregionen.

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1901 <i>Harstad</i>	85,3	.	4,0	89,3	10,7
1911 Kvæfjord	66,5	22,6	0,3	89,4	10,6
1913 Skånland	60,2	18,5	2,4	81,1	18,9 ⁹
1852 Tjeldsund	67,4	10,0	4,4	81,8	18,2

Tabell 132b. Yrkesaktive etter oppmøtekommune. Endring 1990-2000. Prosentpoeng. Harstadregionen.

	Bosteds- kommunen	Senter- kommunen	Regionen ellers	Regionen samlet	Utenfor regionen
1901 <i>Harstad</i>	-5,7	.	1,0	-4,7	4,7
1911 Kvæfjord	-7,6	4,0	0,0	-3,2	3,2
1913 Skånland	2,9	3,1	-4,1	1,9	-1,9
1852 Tjeldsund	-8,2	-1,3	2,5	-7,0	7,0

Regionsentralitet: 2
Regiontype: Sentrert
Nærlokalisering: 2B

Regionen er basert på pendling og reisetid, der Skånland rent pendlingsmessig også kunne vært knyttet opp mot Evenes. Evenes inngår imidlertid i Narvikregionen. Her har vi dermed et eksempel på regiondannelser der det i realiteten er overlapping mellom regionene basert på pendling i omlandene, i motsetning til der flere sentre har høy innpendling fra en eller flere felles kommuner. Bjarkøy er utelatt fra regionen på grunnlag av reisetid (for Harstads ukependlingsregion, se vedlegg 3).

⁸ Herav 10,4 prosent til Evenes i Narvikregionen.

⁹ Herav 7,4 prosent til Evenes i Narvikregionen.

Vedlegg 2

Detaljhandelens dekningsgrad

Informasjonen i dette vedlegget er hentet fra Vidar Vanbergs oppdragsrapport "Detaljhandels- og senteranalyse Nordland fylkeskommune" (1999) og fra hans NIBR prosjektrapport 2001:24 Detaljhandels- og senteranalyse for fylker, regioner og kommuner i Norge. Detaljhandelens dekningsgrad er et mål på om en kommune har handelslekkasje, og på hvor stor den eventuelt er. Tilsvarende viser tallet for dekningsgrad i hvilket omfang kommunen tiltrekker seg kjøpekraft fra omlandskommunene.

Dekningsgradstallene framkommer ved at vi vurderer den faktiske omsetningen i kommunen i et bestemt år (A) mot den mulige omsetningen basert på forbruk til detaljhandelskjøp fra innbyggerne, næringsliv og storhusholdninger i kommunen (B) samme år. Er A-B positiv, er det en positiv dekningsgrad, er A-B negativ, er det en negativ dekningsgrad, dvs. handelslekkasje. Formelen for beregning av dekningsgrad er:

$$D = \frac{\text{Faktisk detaljhandelsomsetning inkl. mva.}}{\text{Omsetningspotensialet fra forbrukere-næringsliv og storhusholdninger}}$$

NORDLAND FYLKE

REGIONINNDELING

Nordland kan inndeles i 8 regioner med kommunene som enhet. Bodøregionen omfatter Bodø, Rødøy, Meløy, Gildeskål, Beiarn, Saltdal, Fauske, Skjerstad, Sørfold, Steigen og Hamarøy. Narvikregionen omfatter Narvik, Tysfjord, Lødingen, Tjelsund, Evenes og Ballangen. Brønnøysundregionen består av kommunene Bindal, Sømna, Brønnøy, Vega og Vevelstad. Herøy, Alstahaug, Leirfjord, Dønna, Lurøy og Træna utgjør Sandnessjøenregionen. Mosjøenregionen omfatter kommunene Vefsn, Grane og Hattfjelldal. Mo i Ranaregionen omfatter Nesna, Hemnes og Rana. Røst, Værøy, Flakstad, Vestvågøy, Vågan og Moskenes utgjør Lofotenregionen, og Hadsel, Bø, Øksnes, Sortland og Andøy er kommunene i Vesterålenregionen.

DEKNINGSGRAD FOR DETALJHANDELEN

Tallene for 1994-1997 for detaljhandelen uten motorkjøretøyer og drivstoff viser at det er Sortland, Alstahaug, Narvik og Bodø som har den høyeste dekningsgraden. Ytterligere 7 kommuner hadde en dekningsgrad på over 100 i 1997, men for flere av de 11 kommunene med en dekningsgrad over 100 i 1997 var tallene mer moderate når bilbransjen holdes utenfor.

Tabellen bekrefter ellers det dekningsgradstallene for detaljhandelen totalt viser, at mange av de mindre kommunene har betydelig handelslekkasje. Når bransjen motorkjøretøyer

og drivstoff holdes utenfor viser 1997-tallene at 21 av de 45 kommunene (47%) hadde en dekningsgrad på under 70. For 16 av kommunene (36%) var dekningsgraden under 60 i 1997.

Tallene for de enkelte regionene viser at Narvikregionen hadde det høyeste dekningsgradtallet i 1997, og at flere av regionene hadde handelslekkasje når bilbransjen holdes utenfor.

TETTSTEDSSTRUKTUREN I NORDLAND

I oversikten for 1999 har SSB i alt registrert 75 tettsteder i Nordland fylke. Det var registrert tettsteder i alle kommuner i 1999 med unntak for Rødøy, Beiarn, Steigen, Vega, Vevelstad, Dønna og Flakstad, som ikke hadde tettsted med 200 innbyggere (SSBs min.grense) i 1999.

16 tettsteder hadde over 2000 innbyggere, og 10 hadde over 3000 innbyggere. Tettstedstabellen gir en oversikt over største tettsted i hver kommune, fordelt på størrelseskategorier og fordelt på regioner. Det går fram av tabellen at i mange kommuner har største tettsted under 3000 innbyggere, noe som tilsier at det vanskelig kan være grunnlag for et bredt tilbud av varer og tjenester.

Detaljhandelens dekningsgrad (eks.motorkjøretøyer/ drivstoff) for kommunene i Nordland

Kommune	1993	1994	1995	1996	1997
Bodø	115	123	116	117	118
Narvik	109	115	111	115	119
Bindal	47	46	44	44	41
Sømna	69	68	72	72	76
Brønnøy	119	140	125	125	110
Vega	76	69	81	81	81
Vevelstad	54	55	55	53	52
Herøy	55	62	62	63	64
Alstahaug	113	121	123	133	135
Leirfjord	60	65	56	57	55
Vefsn	95	102	103	103	105
Grane	55	69	67	68	46
Hattfjelldal	61	61	56	58	57
Dønna	44	46	43	54	44
Nesna	75	79	80	80	78
Hemnes	52	55	51	54	53
Rana	96	101	104	110	114
Lurøy	82	86	73	65	64
Træna	59	68	65	64	63
Rødøy	92	81	110	75	70
Meløy	71	77	73	73	75
Gildeskål	49	53	51	50	50
Beiarn	57	54	57	57	56
Saltdal	95	90	83	79	80
Fauske	100	104	110	113	109
Skjerstad	48	44	41	41	38

Sørfold	39	42	39	41	40
Steigen	50	57	57	61	59
Hamarøy	59	66	60	62	58
Tysfjord	63	60	58	62	61
Lødingen	94	105	92	95	113
Tjeldsund	50	53	46	53	57
Evenes	62	68	64	71	93
Ballangen	71	85	81	81	80
Røst	66	59	55	72	70
Værøy	76	83	71	51	66
Flakstad	71	73	69	63	50
Vestvågøy	100	113	102	102	102
Vågan	101	99	99	104	108
Hadsel	73	89	85	85	86
Bø	64	67	61	63	57
Øksnes	72	83	81	80	77
Sortland	134	140	136	138	139
Andøy	73	84	81	82	81
Moskenes	73	70	76	74	72
Nordland fylke	93	99	96	98	99

NACE-standard

Detaljhandelens dekningsgrad (eks.motorkjøretøyer/drivstoff) fordelt på handelsregioner i Nordland

Region	Det.handelens dekningsgrad.	Det.handelens dekningsgrad.
	1994	1997
Bodøregionen	102	99
Narvikregionen	101	106
Brønnøysund-regionen	104	89
Sandnessjøen-regionen	92	96
Mosjøenregionen	95	95
Mo i Rana-regionen	93	103
Lofotenregionen	100	97
Vesterålen-regionen	100	96

NACE standard

TETTSTEDSSTRUKTUREN I NORLAND

Største tettsted i kommunen 1999 (antall innbyggere pr 1/1 1999)	Bodø-region	Narvik-region.	Brønnøysund-region.	Sandnessjøen-region.	Mosjøen-region.	Mo i Rana-region.	Lofoten-region.	Vesterålen-region.
Ikke tettsted	3		2	1			1	
200 – 500	2	2	1	3			2	
500 - 1000	2	1	1	1	2		1	1
1000 – 3000	2	2				2	1	2
3000 – 5000			1				1	2
5000 – 10000	1			1	1			
Over 10000	1	1				1		