

Dag Juvkam, Frode Kann, Jon Inge Lian,
Roar Samuelsen og Vidar Vanberg

Storbyregioners funksjonelle grenser



NIBR

Norsk institutt for by- og regionforskning

Storbyregioners funksjonelle grenser

Andre publikasjoner fra NIBR:

Eks.

NIBR-rapport 2010:16

Demografisk utvikling i fem storbyer

NIBR-rapport 2002:20

Inndeling i bo- og arbeidsmarkedsregioner

NIBR-notat 2003:120

Bo-, arbeids-, og serviceregioner i Nordland

NIBR-notat 2000:130

Faktiske og potensielle pendlingsregioner

Rapportene koster fra kr 250,- til kr 350,- og kan bestilles fra NIBR:

Gaustadalléen 21
0349 Oslo
Tlf. 22 95 88 00
Faks 22 60 77 74

E-post til nibr@nibr.no

Publikasjonene kan også skrives ut fra

www.nibr.no

Porto kommer i tillegg til de oppgitte prisene

Dag Juvkam, Frode Kann, Jon Inge Lian,
Roar Samuelsen og Vidar Vanberg

Storbyregioners funksjonelle grenser

NIBR-rapport 2011:16

Tittel: **Storbyregioners funksjonelle grenser**

Forfatter: Dag Juvkam, Frode Kann, Jon Inge Lian, Roar Samuelsen og Vidar Vanberg

NIBR-rapport: 2011:16

ISSN: 1502-9794
ISBN: 978-82-7071-899-3

Prosjektnummer: O-2839

Prosjektnavn: Definerings av storbyenes grenser

Oppdragsgiver: Trondeheim kommune

Prosjektleder: Dag Juvkam

Referat: Rapporten drøfter og foreslår funksjonelle grenser for fem norske storbyregioner; Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen og Trondheim. Arbeidspendling og reisetider er vesentlige for avgrensningene.

Sammendrag: Norsk og engelsk

Dato: september 2011
Antall sider: 131

Pris: 250

Utgiver: Norsk institutt for by- og regionforskning
Gaustadalléen 21,
0349 OSLO
Telefon: (+47) 22 95 88 00
Telefaks: (+47) 22 60 77 74
E-post: nibr@nibr.no
<http://www.nibr.no>

Vår hjemmeside: <http://www.nibr.no>

Trykk: Nordberg A.S.
Org. nr. NO 970205284 MVA
© NIBR 2011

Forord

På oppdrag fra KS Program for storbyrettet forskning og de fem storbykommunene Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen og Trondheim har NIBR og TØI utredet og foreslått en ny avgrensning og inndeling av norske storbyregioner.

Jon Inge Lian ved TØI har bidratt med beregninger og omtale av reisevaner. Dette presenteres i kapittel 3 og 4. I forbindelse med inndelingen ble det bestilt en analyse om opplevelsesbasert service fra Roar Samuelsen, og en analyse basert på dekningsgrader for handel fra Vidar Vanberg. Disse er tilpasset og tatt inn i rapporten under kapitlene 5 og 6.

Dag Juvkam har vært prosjektleder og gjennomført analysen. Frode Kann har redigert materialet for presentasjon.

Arbeidet har blitt utført i samarbeid med en referansegruppe. Kontaktperson hos oppdragsgiver har vært Sigmund Knutsen, Trondheim kommune. Han og den øvrige referansegruppen har bidratt konstruktivt underveis i arbeidet. Vi retter en takk til alle.

Oslo, september 2011

Olaf Foss

Forskningsjef

Innhold

Forord	1
Tabelloversikt	4
Figuroversikt	6
Sammendrag	8
Summary	11
1 Avgrensning av storbyregioner.....	14
1.1 NIBRs datakilder.....	18
1.1.1 Bedrifts- og foretaksregisteret (BoF).....	18
1.1.2 NIBRs database for senter- og næringsutvikling.....	21
2 Eksisterende inndelinger	23
2.1 Norske typologier	26
2.2 Tetthet	29
2.3 Internasjonale inndelinger.....	31
3 Reiseomfang og reiseområder.....	33
3.1 Endringer over tid.....	34
3.1.1 Nærmere om arbeidsreiser.....	35
3.1.2 Nærmere om servicereiser	37
3.2 Reiseområder i storbyene 2005	39
3.3 Nærmere om nedslagsfeltet for sentre og kjøpesentre	42
3.4 Kultur og idrettsreiser	44
4 Pendling	46
4.1 Osloregionen	48
4.2 Kristiansand	53
4.3 Stavangerregionen.....	56
4.4 Bergensregionen.....	59
4.5 Trondheimsregionen	62
5 Service og det sosio-romlige perspektivet.....	66
5.1 Service i territoriell sammenheng.....	66

5.2	Et sosioromlig perspektiv på bas-regioner	68
5.3	BAS-regioner som sosialt produserte geografiske rom	70
5.4	Opplevelsesbasert tjenesteyting	74
5.4.1	Den opplevelsesbaserte verdiskapingens romlige praksis	75
5.4.2	Befolkningens kulturbruk – en skisse	78
5.5	Nye planleggingsmetoder for senterstruktur i Norge	83
6	Detaljhandel i storbyregionene	85
6.1	Kommunenes attraktivitet som handels- og tjenestesteder	85
7	Ny storbyregionavgrensning	91
7.1	Forslag til storbyregionavgrensning	95
7.1.1	Oslo	96
7.1.2	Kristiansand	98
7.1.3	Stavanger	99
7.1.4	Bergen	101
7.1.5	Trondheim	102
7.2	Reisetidssoner	104
7.3	Hierarki og intern tilgang til storbyarbeids- markedet	107
	Litteratur	116
	Vedlegg 1 Penling i Osloregionen	119
	Vedlegg 2 Tabeller	121

Tabelloversikt

Tabell 2.1	Befolkning i de største tettstedene og areal i km ² . Folketellingstidspunkt og 1.1.2008.	30
Tabell 3.1	Daglig reisetid og reiselengde 1992, 2001, 2005.	35
Tabell 3.2	Reiseomfang etter regiontype 2005.	35
Tabell 3.3	Arbeidsreisenes lengde og tidsbruk etter regiontype. 1992, 2001 og 2005.	36
Tabell 3.4	Transportmiddelbruk på arbeidsreisen etter regiontype. 1992, 2001 og 2005. Prosent.....	37
Tabell 3.5	Innkjøpsreiser etter formål. 1992, 2001 og 2005. Prosent.....	37
Tabell 3.6	Innkjøpsreisenes lengde og antall reiser per dag etter bosted. 1992, 2001 og 2005	38
Tabell 3.7	Reiseavstander i storbyer 2005 etter hvor reisen foregår. Alle reiser.....	40
Tabell 3.8	Reiseavstand etter den reisendes bosted.....	45
Tabell 4.1	Storbykommunenes areal (km ²) og befolknings- tetthet (2010).....	47
Tabell 4.2	Pendling til Oslo og nærområdet etter avstand frå Oslo. 2008.	51
Tabell 4.3	Pendling til Oslo 2000 og 2008.....	52
Tabell 4.4	Pendling og avstand til Kristiansand. 2008.	55
Tabell 4.5	Pendling til Kristiansand 2000 og 2008.....	56
Tabell 4.6	Pendling til Nord-Jæren og avstand til Stavanger.	58
Tabell 4.7	Pendling til Stavanger 2000 og 2008.	59
Tabell 4.8	Pendling og avstand til Bergen. 2008.	61
Tabell 4.9	Pendling til Bergen 2000 og 2008.....	62
Tabell 4.10	Pendling og avstand til Trondheim. 2008.....	64
Tabell 4.11	Pendling til Trondheim 2000 og 2008	65
Tabell 5.1	Taksonomi for produksjonssystemer i opplevelsesbasert verdiskaping (basert på Sundbo og Hagedorn-Rasmussen 2008).	77

Tabell 7.1	Sysselsatte etter bostedskommune og sentrums- sonen som arbeidssted. 4.kv. 2009	97
Tabell 7.2	Sysselsatte etter bostedskommune og sentrums- sonen som arbeidssted. 4.kv. 2009	99
Tabell 7.3	Sysselsatte etter bostedskommune og sentrums- sonen som arbeidssted. 4.kv. 2009	100
Tabell 7.4	Sysselsatte etter bostedskommune og sentrums- sonen som arbeidssted. 4.kv. 2009	102
Tabell 7.5	Sysselsatte etter bostedskommune og sentrums- sonen som arbeidssted. 4.kv. 2009	103
Tabell 7.6	Reiseavstandssoner. Oslo.....	104
Tabell 7.7	Reiseavstandssoner. Kristiansand.....	105
Tabell 7.8	Reiseavstandssoner. Stavanger.....	106
Tabell 7.9	Reiseavstandssoner. Bergen.....	106
Tabell 7.10	Reiseavstandssoner. Trondheim	107
Tabell 7.11	Sysselsetting innen Osloregionen	108
Tabell 7.12	Sysselsetting innen Kristiansandsregionen	109
Tabell 7.13	Sysselsetting innen Stavangerregionen.....	110
Tabell 7.14	Sysselsetting innen Bergensregionen.....	111
Tabell 7.15	Sysselsetting innen Trondheimsregionen	111
Tabell 7.16	Typifiseringer etter arbeidsplasser. Osloregionen	113

Figuroversikt

Figur 3.1	Endring i arbeidsreisens lengde. Reiser som starter hjemme.	36
Figur 3.2	Reiselengde for dagligvarereiser 1985 og 2005.....	39
Figur 3.3	Reiselengde for andre innkjøps- og servicereiser 1985 og 2005.....	39
Figur 3.4	Arbeidsreisens lengde i storbyer 2005 etter reisendes bosted. Km.....	40
Figur 3.5	Dagligvarereisens lengde i storbyer 2005 etter reisendes bosted. Km.	41
Figur 3.6	Andre handle- og servicereisens lengde i storbyer 2005 etter reisendes bosted. Km.....	41
Figur 3.7	Alle reiser etter reiselengde (km) og reisendes bosted 2005.....	42
Figur 3.8	Omland etter senterets salgsareal. Prosentvis fordeling av kundene etter reiseavstand til sentrene. Medianreiseavstand til sentrene etter senterstørrelse (tall i parentes).....	43
Figur 3.9	Omland etter senterets avstand fra sentrum. Prosentvis fordeling av kundene etter reiseavstand til sentrene. Medianreiseavstand til sentrene etter deres beliggenhet (tall i parentes). Kjøpesentre lokalisert i eller rett utenfor tettsteder med minst 50 000 innbyggere.	44
Figur 4.1	Pendling (%) og reisetid til Oslo. Prosent 2008.	49
Figur 4.2	Pendling (%) til Oslos nærsone og reisetid til Oslo. Prosent 2008.....	49
Figur 4.3	Pendling (%) og reisetid til Kristiansand. Prosent 2008.....	54
Figur 4.4	Pendling (%) og reisetid (langs veg) til Stavanger nærsone. Prosent 2008.	57
Figur 4.5	Pendling og reisetid til Bergen. Prosent 2008.....	60

Figur 4.6	Pendling og reisetid til Trondheim. Prosent 2008.....	63
Figur 5.1	Tre arenaer hvor sosioromlig praksis konstituerer BAS-regioner	71
Figur 7.1	Sentrums- og innpendlingskommuner. Fem storbyer 2010	95
Figur 7.2	Sentrums- og innpendlingskommuner. Oslo- området 2010.....	96
Figur 7.3	Sentrums- og innpendlingskommuner. Kristiansand 2010	99
Figur 7.4	Sentrums- og innpendlingskommuner. Stavanger området 2010.....	100
Figur 7.5	Sentrums- og innpendlingskommuner. Bergen 2010	101
Figur 7.6	Sentrums- og innpendlingskommuner. Trondheim 2010.....	103

Sammendrag

Dag Juvkam, Forde Kann, Jon Inge Lian, Roar Samuelson og Vidar Vanberg

Storbyregioners funksjonelle grenser

NIBR-rapport 2011:16

Dette arbeidet avgrensner storbyregioner etter funksjonelle kriterier. Det vesentlige skillet er mellom bosteds- og arbeidskommune. Det er nyttig både for politikere og planleggere i storbyregionene å kjenne til hvordan storbyene kan avgrensnes mht funksjoner, og med mulighet for sammenlikninger både nasjonalt og internasjonalt.

Inndelingen skal også kunne benyttes i internasjonale sammenlikninger innenfor *Urban Audit*¹, et prosjekt som stort sett dekker EU-landenes byer med over 100 000 innbyggere og de større byene i noen tilgrensende stater. Vårt inndelingsarbeid er basert på utvalgte sider ved utviklingen i byregioner, så som pendling, servicereiser og handel, og på forholdet mellom bosted og arbeidslokalisering, som er fokuset i Urban Audit.

Teknikken for avgrensningen av storbyregioner skal kunne benyttes for andre regionavgrensninger ved en nasjonal inndeling. Ettersom *byen* utgjør et hovedelement i Urban Audit, er vår avgrensning basert på senterkommunen og omland ut fra gitte kriterier. Sentre lenger ute i storbyregionen får ikke innvirkning på inndelingen tross deres pendlingsstaus. Dette gir en trangere avgrensning enn en inndeling som tar hensyn til mellomliggende

¹ Sitat hentet fra internett; under <http://www.urbanaudit.org/help.aspx>: "The Urban Audit provides European urban statistics for 258 cities across 27 European countries. It contains almost 300 statistical indicators presenting information on matters such as demography, society, the economy, the environment, transport, the information society and leisure."

sentre. Ulik bystruktur mellom landsdelene ville ellers fått for stor betydning for utfallet.

Analysene av reisetider til arbeid og til service viser stabilitet i de senere år. Endringene er stort sett knyttet til personer på vei ut av arbeidsmarkedet og personer på vei inn. Gjennomsnittlig reisetid for bosatte i omlandet er lenger enn for bosatte i storbykommunene, men forskjellene er ikke store: Reiser i både by og omland ligger oftest på mellom 20 og 30 minutter.

Enkelte kommuner i storbyomlandet har hatt vesentlig økning i antallet servicearbeidsplasser. Noen kommuner har fått et markant løft innen handel. Ellers er det små endringer for gjennomsnittlig reisetid til service. I storbyregioner er tjenestene gjennomgående tilgjengelige i kort avstand fra bostedet, slik at videre utbygging ikke betyr større endringer i reisemønster.

Vi har satt grensen for reisetid som byrde til 45 minutter, i tråd med tidligere betraktninger for arbeidsreiser². For *servicereiser* har vi ikke laget reisetidskriterier, ettersom vi ikke vet hvor en kommunes innbyggere faktisk får dekket sine ulike typer tjenestebehov (utenom mange offentlige tjenester).

Ulikheter i tilbudet av tjenester til de bosatte (tilgang og dekning) bidrar til kvalitetsforskjeller mellom kommuner. Dekningen av tjenester minker med avstanden fra storbyene, slik at visse tjenestebehov må dekkes av enten storbyene eller av andre sentre av en viss størrelse, der lange reiseavstander i mange tilfeller kan gjøre det uklart om det er storbyen eller et annet senter som betjener kommunens innbyggere.

For småkommuner kan service derfor virke ”regionoppløsende”, fordi tjenestebehov til en viss grad må dekkes utenfor ”egen” region. Det er et problem i regionavgrensningssammenheng at vi ikke kan angi i hvilken geografisk retning beboerne i en kommune faktisk får dekket sitt servicebehov. I dagliglivssammenheng er imidlertid serviceregionen gjennomgående mindre enn bo- og arbeidsmarkedsregionen.

Inndelingsarbeidet benytter både pendling over kommunegrenser (regionavgrensning) og pendling som antatt byrde ved reisetid

² Se bl.a.: Langen, Ole Ragnar (1983): *Normativt reiseomland til utvalgte tettsteder og sentra*. Interne notater 83/21. Oslo: Statistisk sentralbyrå.

(innenfor en tidsavgrensning på 45 minutter). Reisetid supplerer regioninndelingen, med oppdeling etter hvor sterkt integrert kommunene er i storbyregionen.

Pendling over kommunegrensener og reisetidsbetraktninger gir et nokså røft uttrykk for inkludering i/ekskludering fra en storbyregion. Deler av en kommune kan være sterkt pendlingsorientert, mens andre deler av samme kommune ikke er det. Våre valg av avgrensning tar hensyn til dette. Pendlingsprosenten for inkludering i storbyregionen er satt til 15 prosent. Dette er omtrent nivået for mange kommuner der deler av dem har vesentlig pendling til storbyregionens sentrum. Ved valg av 20 prosent som pendlingsgrense ville slike kommuner i sin helhet blitt utelukket fra inndelingen, mens en 10-prosentgrense er for lav når storbyregioner skal avgrensas.

I denne inndelingen er det kun snakk om hvor mange arbeidsplasser som nås, med beliggenhet innenfor *storbyregion*sgrensene. Beboerne i kommuner i det ytre storbyomlandet kan dermed ha tilgang til vesentlig flere arbeidsplasser enn det som framkommer av inndelingen. Her er tanken å vise integrering i storbyens arbeidsmarked på en robust måte med utgangspunkt i en 45 minutters reisetidsgrense. Den som ønsker å skille mellom kommunene etter et mye benyttet sentrum-periferi kriterium, kan benytte en underinndeling etter hvor mange arbeidsplasser en når innen en viss reisetid.

Reisetidskriteriet er tenkt som et gjennomsnitt og vil ikke virke like relevant for alle grupper. Noen vil i visse livssituasjoner kunne oppfatte lavere reisetid enn 45 minutter som byrdefull, mens andre i perioder kan tolerere enda lenger daglig reisetid. Kvinner har f.eks. i gjennomsnitt kortere reisetid til arbeid enn menn og arbeider oftere deltid, noe som indikerer lavere reisetidstoleranse.

Summary

Dag Juwkam, Forde Kann, Jon Inge Lian, Roar Samuelsen and Vidar Vanberg

The outer borders of larger city functional regions

NIBR Report 2011:16

The purpose of this project is to plot the functional borders of five major cities of Norway (Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen og trondheim). The essential division is between the municipalities of dwelling and work. It is beneficial for planners and politicians to acknowledge and recognise the possible practical borders of these cities, individually and in national as well as international comparisons.

Internationally, the work complies with *Urban Audit*, a project for the collection of comparable statistics and indicators for European cities selected according to certain criteria of size and functions, involving more than 300 European cities in the 27 countries of the European Union, as well as Switzerland, Turkey and Norway. Our focus has been on a selection of relevant aspects, such as home-to-work commuting, service travelling, local trade and particularly a discussion of the relationship between areas of residence and work, similar to Urban Audit.

The method applied for delimiting each region is also meant to be applicable for other regional divisions on the national level. Our point of departure has been the central municipality. This means that other, distinctive centers within the potential functional borders of the major region will have no independent influence on the actual delimitation. Different city structures throughout the country would otherwise distinctively disturb the results.

Average travelling time has changed very little over the last few years, whether it be journey to work (commuting) or to local

services. Residents leaving or entering the labour market account for most of the minor changes. Average time of journey to work tends to be slightly less for residents living in the centre municipality, but even then, actual travelling time for dwellers in the surrounding areas typically also lies between 20 and 30 minutes.

Some municipalities in the vicinity of the major cities have witnessed considerable increases in the number of jobs in the service sector, especially several municipalities have seen a substantial rise within retail trade. With the exception of these effects the last two decades have shown neglectable changes in the average time spent on service related travelling. Relatively short distances implies that further service and trade development will have little impact on these journeys.

For commuting as a burden, our delimitor for time spent on journey to work is set to 45 minutes, in accordance with previous studies. Lacking information on where residents meet their service demands (except for some public services), we have set no criteria for service related travelling.

For the residents, different levels of service supply means diverging quality of services between municipalities. Available services decreases with increasing distance to the central area of the regions. Large distances tend to blur whether the service is supplied by the major city or another centre.

Thus, for the minor municipalities, the demand for services tends to disturb the conception of a region. This is a challenge for the task of establishing regional borders. Generally, the municipality's regional area for dailies is smaller than the accompanying region for dwelling and work.

We consider two aspects of commuting: Crossing municipality borders and commuting as a burden (delimited to more than 45 minutes spent on journey to work). Travelling time is incorporated as a supplementary criterion, with a division according to the municipality's level of intergration with the central municipality.

Commuting across municipality borders, and travelling time, is a rough expression of degree of inclusion in the larger city region. One part of the municipality may be marked by considerable

commuting, while other parts only sustain neglectable levels. Our choice of threshold for the share of municipal commuting to the city municipality has been set to 15 per cent of the active work force. This corresponds to the level for many municipalities such located that only parts of them tend to show substantial levels of commuting to the regional center. With a commuting level set to 20 per cent, too many interesting areas in a regional context would have been ruled out, whereas a 10 per cent limit tend to incorporate many municipalities without general relevance as candidates for the functional city regional delimitation.

Our classification solely focuses the amount of jobs within reach inside the borders of the centred functional city region, roughly set by the travelling time delimitator related to commuting. This may imply that the active work-force living in border zone municipalities actually have access to a larger amount of jobs when even jobs outside the region border are taken into consideration.

The criterion of 45 minutes travelling time to work is on the average. It is not equally relevant for every type of labour supply. There will be variations over the life cycle, by gender, the amount of part time work, domestic duties, etc. in what is considered a feasible and/or burdensome commuting distance.

1 Avgrensning av storbyregioner

Det er laget en rekke regionale inndelinger og typologier for å sammenligne geografiske områder. De funksjonelle inndelingene i Norge består både av landsdekkende og mer lokale utforminger, sistnevnte gjerne utviklet av fylkeskommunene eller ut fra lokale ønsker om samarbeid. De lokale variantene kan være administrativt funksjonelle regioner, men er lite egnet i forskningssammenheng. Landsdekkende inndelinger tjener politikk og/eller forskningsformål. Inndeling i storbyregioner kan tjene alle slike oppgaver.

Prosjektet omfatter storbyregionene Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen og Trondheim. Dette er storbyregioner som vokser ut over sine næromland, både med hensyn til boligbygging og arbeidspendling.

Storbyprosjektet har valgt å dele inn kommunene rundt storbyene i tre kategorier. Reisetid er viktig. *Nærsonen eller næromlandet* omfatter kommuner som i reisetid ligger inntil 25–30 minutter fra storbyens bykjerne. Nærsonesommunene hører til bo- og arbeidsmarkedsregionen (BA-regionen). Neste sone er også knyttet til *BA-regioninndelingen*, der befolkningen i kommunene har reisetid på 30–45 minutter til storbyens bykjerne. Den tredje sonen omfatter kommunene med fra 45 til 90 minutters reisetid til storbykjernen; *storbyens ytre randsonekommuner*. Det gir følgende tredeling av kommunene rundt storbyene:

1. Nærsonesommuner
2. Andre BA-kommuner
3. Ytre randsonekommuner

Inndelingen tar hensyn til reisetid og kommunikasjonsknutepunkter, arbeidsmarked, boliger og kommunenes attraktivitet som servicetilbydere. For å beskrive dagens situasjon og endringsbildet, har vi brukt en metode som indikerer kommunenes attraktivitet som handels- og servicetilbydere. Metoden gir mulighet for å vurdere i hvilken grad kommunenes attraktivitet endres på grunnlag av detaljhandelens dekningsgrad.

Formålet med en ny inndeling av storbyregioner etter bo-, arbeids-, og servicekriterier er å skape et grunnlag for analyse- og planarbeid knyttet til utvikling, innbyrdes sammenligning og sammenligning med storbyregioner i andre land. Hovedtemaet er storbykommunens relasjoner til kommunene i omlandet. Prosjektet foreslår storbyregionenes funksjonelle grenser for bolig- og arbeidsmarked, samt service og fritid, handel, tjenesteyting og kultur.

Inndeling av landet i regioner er vanligvis gjort uten geografisk overlapp, og uten hierarki av regioner. Storbyomlandet kan inneholde egne senterkommuner. Uten hierarki i de landsomfattende regioninndelingene, har ikke storbyenes reelle pendlingsomland blitt vektlagt. Mindre sentre i de ytre storbyområdene er beholdt som grunnlag for egne regioner, på tross av at de i tillegg til å danne egne regioner også inngår i en storbyregion. Dersom storbyregioninndelingen skulle bli fulgt opp av en nasjonal inndeling etter storbyregioninndelingens kriterier, bør det benyttes et senterhierarki, der små- og mellomstore byer utgjør hvert sitt nivå.

- Oppdragsgiver ønsket kriterier som kan anvendes av norske storbyer, for avgrensning av byregioner ellers i Norge og for sammenligning med definerte europeiske byregioner. Målet er et verktøy som kan anvendes også når forholdene endrer seg. Hovedpunkter:
 - Oppdatert og systematisk drøfting av eksisterende og nye kriterier som definerer storbyenes funksjonelle grenser. Funksjonelle grenser belyses ut fra pendling og service.
 - Foreslå kriterier for en inndeling som kan benyttes statistisk
 - Forslaget skal danne grunnlag for avgrensning av de norske byregionene innen *Urban Audit*, der sammenligningsgrunnlaget knyttes til begrepet *Larger Urban Zones* (LUZ).

- Avgrensningen tar utgangspunkt i byenes sentrum, og inkluderer kommuner uavhengig av om de er sentre for egne regioner.

Vi foreslår både en storbyregioninndeling og graderte inndelinger med mulighet for sammenligning med omlandet. Underinndelingen gir mulighet for mer detaljert sammenligning med mindre byers omland. Det styrker analysemulighetene for å vise kvaliteter ved storbyregionene, og utviklingstrekk kan belyses internt for regionene. Inndeling av storbyregioner innebærer geografisk at kommunene som danner ytterpunkter knyttes mot en kjerne-kommune eller et tettsted. Omlandet avgrenses ut fra båndene til senteret. Hierarki for regioner kan etableres ut fra arbeidsmarkeds- og servicebetraktninger.

Ved internasjonale sammenligninger benyttes inndelinger som etableres av organisasjonen som skal gjennomføre arbeidet. Vårt fokus er analysebehov innen Urban Audit, der kriteriene skal danne grunnlag for norske avgrensninger (der også Tromsø deltar). Urban Audit skiller mellom

- the city
- the larger urban zone (LUZ)
- sub-city district (SCD).

Vi forholder oss til de to første. Bykommunen definerer den videre avgrensningen av LUZ. Det administrative omlandet avgrenser pendlingsnivået. Noe nivå på pendling fastsettes imidlertid ikke. Underinndelingen av byene ligger utenfor vårt arbeid med norsk storbyavgrensning. LUZ tilsier inndeling i bo- og arbeidsmarkeds-regioner (BA-regioninndeling), basert på arbeid uavhengig av servicebehov. Det tilsier nok en underliggende antakelse om at service er tilgjengelig på en helt annet måte gjennom relativt mye kortere (tidsgeografiske) avstander til de fleste serviceyttere enn hva tilfellet er i utkantlandet Norge. Denne forskjellen mellom langt mer urbane områder og hva som skal defineres som «storbyer» i Norge krever en tilnærming som i større grad vektlegger de rurale kvalitetene – og forsøker å visualisere disse som grunnlag for å definere (våre nasjonale) storbyområder.

En funksjonell region mangler en yttergrense ettersom båndene til sentrum reduseres med avstanden. Inkludering av service kan bidra

til avgrensningen av de ytterste kommunene i inndelingen. Det kan styrke inndelingen ved å fange opp et bredere spekter enn byregionen.

Brukspotensial – typologisering

- I en funksjonell region finner vi svært ulike geografiske områder, med hovedskille mellom regionens sentrum og omland. De funksjonelle båndene er gjerne basert på intern arbeidsdeling mellom ulike geografiske områder. Brukerpotensialet for inndelingen er hovedsakelig planlegging og studier av utviklingsforløp.
- Analyser på regionnivå dekker over store interne ulikheter, samtidig som det viser ressursene for et større geografisk område. Typologisering fører til at kommuner som ikke nødvendigvis grenser til hverandre havner i en felles type. Typene framhever det spesielle, og en type kan dekke et større areal, folkemengde osv. enn en region. For brukerpotensialet vil det være en fordel med både regioner og typologier *innenfor* regionene.

Hvilke typer service er aktuelle ved en regioninndeling?

Husholds- og nabolagsorientert service er *ikke* relevant for inndeling i bo-, arbeids- og serviceregioner. Ved regioninndeling er service innen *formell* sektor i arbeidslivet aktuell. Formene for service er sentrale for faglige betraktninger rundt lokal reiseaktivitet, med arbeidsplass-, kjønns- og livsfaseperspektiv. NIBR har identifisert tjenester som kan benyttes i forbindelse med en nasjonal inndeling i BAS-regioner, og metodikk for dette. Vi valgte å se bort fra denne metodikken i storbysammenheng der mer perifere kommuner må finne service utenfor den BA-regionen de regnes til.

Etablering av datasett

Pendlingsinformasjon har vært avgjørende for våre valg av datasett og oppdatering. Data om handels- og servicesentre har bidratt til å vise om kommuner skal regnes til sentrumssonen i storbyregionene. Pendling fra andre kommuner er beregnet ut fra disse sonene. Kort reisetid til perifere strøk uten mellomliggende sentre kan gi vide avgrensninger, mens Oslos grenser vil framstå trangere enn for øvrige storbyer. Det er et problem at en slik avgrensning er

lite egnet for sammenligning innenfor Urban Audit. Kriteriene for datasett og oppdatering var:

- Mest mulig felles tidspunkt for datasettene
- Metoden skal gjøre kartlegging og (gjerne årlig) ajourføring mulig og enkelt
- Dataene skal være brutt ned på servicefunksjonsnivå/samlegrupper av servicefunksjoner
- Dataene skal si noe om kommunenes og regionenes attraktivitet som handels- og servicesteder
- Dataene skal kunne styrkes med indikatorinformasjon som støtter registreringer og modellberegninger
- Dataene må foreligge i tilgjengelige databaser ved framtidig oppdatering
- Inndelingen skal gi et bilde av hele befolkningens regiontilhørighet som brukere av ulike tjenester, og ikke bare arbeidsstyrkens.
- Yttergrensene for inndelingen skal være robuste for å kunne stå uendret i 5–10 år.

1.1 NIBRs datakilder

Inndelingen skal, som nevnt, kunne oppdateres mest mulig entydig og enkelt. Det innebærer at registerdata er hovedkilde for selve regioninndelingen. For serviceaspektet har vi benyttet informasjon fra Bedrifts- og foretaksregisteret (BoF) og NIBRs database for senter- og næringsutvikling, samt TØIs informasjoner om reisetider og data fra deres reisevaneundersøkelser.

1.1.1 Bedrifts- og foretaksregisteret (BoF)

BoF er en sentral datakilde for servicebetraktninger. Registeret dekker alle foretak og bedrifter i offentlig og privat sektor i Norge. For hver enhet er det registrert data som beskriver virksomhetens geografiske plassering (post og forretningsadresse), virksomhetstypen (næringskode) og antall ansatte (i ulike størrelsesgrupper). NIBR mottar en kopi av BoF fra Statistisk sentralbyrå hvert år,

cirka én måned etter statistikkårets utløp (dvs. at vi kan lage statistikk gjeldende for 1. januar i løpet av februar måned).

Foretak og bedrift

I BoF er et *foretak* den juridisk ansvarlige enheten med en geografisk adresse som ikke trenger å samsvare med den fysiske virksomheten. *Bedriften* er den minste enheten det samles inn næringslivsdata om i Statistisk sentralbyrå. Et foretak kan bestå av flere bedrifter innen forskjellige næringer på forskjellige steder. Et foretak er derfor verken næringsmessig eller geografisk entydig, selv om alle foretak får tilordnet en adresse og en hovednæringskode. En bedrift skal per definisjon være geografisk og næringsmessig entydig og egner seg derfor godt for å beskrive regional næringsutvikling. Det er derfor bedrifter benyttes som statistikkenhet i de fleste sammenhenger ved NIBR. Dette gir statistikken en fordel mht geografi og næringsfordeling, men tallene kan avvike fra offisiell statistikk som baseres på foretaksdata.

Næringskode

Næringskoden til både foretak og bedrifter tildeles ut fra hvilken næring som gir det største bidraget til enhetens omsetning. Hvis det på samme sted foregår virksomhet som naturlig kan skilles i flere enheter pga ulik næringstilhørighet (f.eks. ulike etater i kommuneadministrasjonene, produksjonsavdeling kontra en distribusjonsavdeling osv), kan det i statistikken forekomme to eller flere bedrifter, selv om foretakene selv anser det som én bedrift. Næringskodene utvides stadig, etter hvert som nye næringer oppnår større utbredelse. Det var 698 koder fram til og med 2008 (SN2002). Etter det kom SN2007 med 818 koder, som gjelder per 2010. Akkurat når den nye standarden blir innført varierer med behovet for å sammenligne bakover i tid. I en del statistikker er det også kodet om eldre årganger, slik at man har SN2007 også for år før 2008, og noen har kodet yngre årganger med gammel standard.

Kartlegging av tjenestetilbud

BoF benytter næringskodene for å beskrive virksomhetene. Rundt 170 koder (per 2008) er aktuelle for servicetilbudet. Med aggregerte servicekategorier kan vi avdekke om en region har den aktuelle servicen. Regionens servicetilbud beskrives av kategoriene

der regionen har bedrifter. Regionens servicenivå vil indikeres ved de kategoriene regionen har bedrifter innenfor, sett i forhold til alle servicekategoriene vi definerer.

Alle generelle metoder for å karakterisere regioner vil støte på lokale, relevante forhold som ikke fanges opp. BoF gir oss flere muligheter til å nyansere det regionale bildet.

Nivådifferentisering av service

En del av tilbudet har spesielle målgrupper som dekker store regioner. Dette gjelder for eksempel undervisning på høghskolenivå, spesialinstitusjoner innen psykiatri, fengselsvesen og lignende. Disse tjenestene gir ikke bedre tilbud i «hverdagen» for den gjengse husholdning. For regionen er de imidlertid viktige i det totale servicetilbudet.

Antall bedrifter/antall sysselsatte

Om tjenesten finnes i en region er viktig, men det er også av betydning hvor mye som finnes av den. Vi kan komplettere beskrivelsen med mengdemål som antall sysselsatte i servicekategorien, evt. andelen av alle sysselsatte innen kategorien. Antall bedrifter i kategorien gir også informasjon om konkurranseforhold og robusthet; for eksempel om det er ti bedrifter hver med ti ansatte eller én bedrift med 100 ansatte.

Servicetilbud for næringslivet

En del tjenester som ikke tas med i utgangspunktet er rettet mot næringslivet (bedriftsrådgivning, skatterådgivning og lignende). For en del tjenester er det også vanskelig å skille mellom om målgruppen er husholdninger eller andre foretak (arkitekter, juridisk rådgivning og lignende).

Dynamikk og næringsstruktur

NIBR har satt sammen årganger av BoF-data slik at vi kan følge hver enkelt bedrift over tid. Vi kan beskrive antall nedleggelse, etableringer og bedriftsflyttinger i en region over en valgt tidsperiode, samt kontraksjon/ekspansjon m.h.t. antall sysselsatte. Sammen med annen statistikk om andelen sysselsatte innenfor vekst- og nedgangsnæringer, samt størrelsen på sektoren over tid, kan BoF-data gi en god indikasjon på potensialet for en region.

1.1.2 NIBRs database for senter- og næringsutvikling

NIBRs database for senter- og næringsutvikling kan gi grunnlag for en vurdering av sentralitet mht. handel og servicetilbud i kommunene. Basen er bygd opp med data fra varehandels- og forbruksstatistikken for de siste 20 årene. Det gir godt grunnlag for å se på utviklingen over tid. Data finnes på kommune-, region- og fylkesnivå.

For å styrke informasjonsgrunnlaget om kommunenes utviklingsmuligheter som handels- og tjenestested, har vi sammenstilt andre data som sier noe om bl.a. kjøpekraft. Det gjelder data om befolkningsstruktur, sysselsetting, arbeidsledighet, inntekt og detaljhandelsomsetning per innbygger:

- Befolkningens aldersfordeling gir en indikasjon på kjøpekraft. En kommune med høy andel pensjonister i forhold til fylkesgjennomsnittet vil – isolert sett - som regel ha noe dårligere kjøpekraftsgrunnlag enn kommuner med en lav andel eldre.
- Antall kvinner per menn i reproduktiv alder sier noe om fødselspotensialet. Lav kvinneandel i denne aldersgruppen kan, isolert sett, indikere et negativt utviklingstrekk for kommunen.
- Sysselsettingen i tertiærnæringene kan gi informasjon om servicenivået og sentraliteten i kommunen.
- Arbeidsledighetstall gir en indikasjon på kjøpekraft, idet et høyt arbeidsledighetsnivå er et tegn på svekket kjøpekraft i kommunen.
- Nettoinntekt per skatteyter gir også en indikasjon på kjøpekraftsnivået i kommunen. Har en kommune tall som ligger langt under fylkesgjennomsnittet, er det grunn til å anta at også kjøpekraftsnivået er under gjennomsnittet.
- Detaljhandelsomsetning per innbygger gir et bilde av kommunens sentralitet og posisjon innen en region. Høy omsetning per innbygger indikerer at ett eller flere sentra i kommunen trekker til seg kjøpekraft fra omlandskommunene.

Ved hjelp av modellberegninger har NIBR laget anslag på detaljhandelens dekningsgrad for kommuner og større regioner. Indikatorene viser størrelsen på overdekning av tilbud eller handelslekkasje til andre kommuner eller regioner. Detaljhandelens dekningsgrad er altså et mål på om kommunen har handelslekkasje, og hvor stor den eventuelt er. Tilsvarende viser tallet for dekningsgrad i hvilket omfang kommunen trekker til seg kjøpekraft fra omlandskommunene.

Samlet gir indikatorene et bra bilde av hver kommunes posisjon og muligheter i en region. Tidsserietabeller gir det nødvendige dynamiske aspektet for en analyse. Se også Vanberg 2001.

2 Eksisterende inndelinger

Bo- og arbeidsmarkedsregioner

Den vanligste og mest fingraderte inndelingen av Norge i bo- og arbeidsmarkedsregioner (BA-regioner) er Juvkam 2002, som deler Norge i 162 (gjensidig utelukkende) regioner. Inndelingen er basert på pendlingsnivåer og reisetid til sentre. Den gir et nokså godt bilde av det laveste funksjonelle nivået i Norge, deriblant sentrum-periferidimensjonen.

Inndelingen gir svært ulik regionstørrelse, der mange kommuner i Nord-Norge kommer ut som egne regioner. Det kan være et problem i sammenhenger med behov for en inndeling av knipper av kommuner. En slik gruppering er presentert i vedlegg i Juvkams arbeid. Denne inndelingen har også blitt benyttet i ESPON-sammenheng³ som avgrensning av norske byregioner (under begrepet Functional Urban Areas).

Med krav fra KRD om at BA-regioninndelingen ikke skulle vise overlappende regioner, og der ulike sentre nær storbyer regnes som sentre for egne regioner når slike dannes ut fra kriteriesettet, gir inndelingen en trang avgrensning av storbyregioner. Burde kommuner med ti prosent pendling til senterkommunen i kombinasjon med lang reisetid vært utelukket fra en inndeling som har fokus på relasjonen bolig og arbeid?

Storbymeldingens regioninndeling

Inndelingen i storbymeldingen er i likhet med BA-regionene stram, der særlig krakteristikken av utkantkommuner kan diskuteres. Behandlingen av Osloregionen avviker såpass mye fra behandlingen av de øvrige regionene at den ikke blir direkte

³ ESPON: European observation network for territorial development and cohesion (jf. www.espon.eu)

sammenlignbar. Ut fra kriteriene er inndelingen god, men kommuner som danner sentre for egne regioner kunne også blitt lagt til storbyregionene. Slik kan det være grunnlag for en noe videre inndeling for storbyregioner.

Samarbeid med storbyer

Alle storbyer deltar i regionalt samarbeid med flere kommuner totalt enn de som inngår i de fleste regioninndelinger. Deres samarbeid gjør regionene funksjonelle, men ”samarbeids-regionene” fungerer ikke godt for sammenligningsformål.

Underinndelinger av fylker

Noen formål krever gruppering av kommuner som må ta hensyn til fylkesavgrensningene, og hvor grupperingen derfor bare delvis kan baseres på funksjonelle kriterier. Underinndelinger innen fylker har i hovedsak enten blitt gjennomført av Statistisk sentralbyrå, av fylkeskommunene eller ved lokale, kommunale samarbeid. De sistnevnte *blir* i en viss forstand funksjonelle regioner ved praksis over tid.

Økonomiske regioner

Statistisk sentralbyrås inndeling i ”økonomiske regioner” (NOS C 616 *Standard for økonomiske regioner*) bygger på kriterier som handel og arbeidsmarked på et nivå mellom fylke og kommune. De økonomiske regionene krysser ikke fylkesgrensene. Inndelingen erstatter SSBs tidligere regioner mellom kommune- og fylkesnivå (Hustoft et.al. 1999). Den skal være et hensiktsmessig publiseringsnivå for statistikk, og skulle tilsvare det regionale nivået som EU definerte som NUTS 4 (nå LAU 1).

Inndelingen følger ikke direkte av kriteriene: Når fylkesgrenser ikke kan krysses, representerer de et blandingsprodukt, der funksjon knyttet til pendling og handel inngår ved valg av avgrensning. Noen regioner blir *rest*regioner med sitt senter i et annet fylke. Dette rammer avgrensningen av storbyregionene Oslo og Kristiansand.

I forbindelse med funksjonalitet står en også overfor forholdet mellom pendling og handel. Handel tillegges stor betydning, noe som f.eks. kan utleses av at en Jæren-kommune legges til Time ut fra Brynes rolle som handelssenter, samtidig som 42 prosent av innbyggerne pendler til Stavanger/Sandnes. Jæren kan ikke danne

egen region når storbyregioner skal avgrenses, og burde nok heller ikke skilles ut i en nasjonal inndeling. SSB burde opplyse når handel overstyrer pendling. Et annet spørsmål er om handel *bør* overstyre pendling, noe som viser et behov i alle inndelinger for å ta utgangspunkt i et formål.

Et problem med inndelingen med relevans for storbyene er når inndelingen omfatter kommuner med sentralitet fra 3 til 0, slik som Trondheimsregionen gjør. I sammenheng med sentralitet og demografi, næringsaktivitet osv. er slike regioner lite egnet for statistikkformål ut fra det store spennet mellom kommunene. Slike forhold tilsier overflytting av kommuner til mindre sentrale regioner og at en bør unngå (for) store regioner.

For sammenligning av storbyregioner er inndelingen lite egnet. Storbyregionene er svakt funksjonelt avgrenset, og inndelingene varierer mye m.h.t. hvordan kommuner kobles til storbyer. Kommuner som er rene forsteder til en storby kan være utelatt, mens andre kommuner omtrent uten pendling til en storby er inkludert.

SSBs arbeidsmarkedsregioner

Statistisk sentralbyrå har laget en inndeling av Norge i arbeidsmarkedsregioner (Bhuller 2009). Inndelingen er basert på økonomiske regioner, men tar hensyn til at mange funksjonelle regioner krysser fylkesgrensene.

Behandlingen kan være både en ulempe og en styrke ved inndelingen av arbeidsmarkeder i en senter-periferisammenheng. Inndelingen slår sammen adskilte arbeidsmarkeder i distriktene til større regioner. Det innebærer at en ikke tar hensyn til at avstandene *innen* arbeidsmarkedene faktisk *minske*r fra sentrum mot periferi, der periferien representerer knapphet på relevante sysselsettingsmuligheter og der reisetiden en er villig til å dagpendle er kortere mot mindre sentre enn mot større sentre. Når perifere arbeidsmarkeder blir såpass store, speiler dette dermed *ikke* de lokale arbeidsmarkedsrealitetene. Samtidig omslutter avgrensningene ofte flere nokså like regioner. Dermed fungerer de trolig nokså godt som type i en statistikksammenheng.

Avgrensningen av storbyregionene er vesentlig mer problematisk:

1. Inndelingen slår sammen hele økonomiske regioner med hverandre
2. Få steder regnes som sentre for inndelingen. Noen storbyer får et svært stort omland, ettersom det ikke finnes andre byer i en stor omkrets fra storbyen. De ytre delene av omlandet har svært svake bånd til regionens sentrum.

I storbysammenheng kan inndelingen virke noe vid, og der særlig Bergens- og Trondheimsregionene framstår som altfor vidt avgrenset. Her inkluderes så godt som hele fylket de ligger i, og i tillegg enkelte kommuner i henholdsvis Sogn og Fjordane og Nord-Trøndelag. Dette speiler at de øvrige sentrene i Hordaland og Sør-Trøndelag gjennomgående er små. Fordi byene rundt Oslo framstår som sentre for egne regioner, får Oslo en nokså god avgrensning. Kriteriet for hva som regnes som sentre i inndelingen, avgjør altså hvor stor regionen blir, og ikke omfanget av pendling eller dekning av servicebehov. Kommuner nesten uten pendling til en storby kan altså bli en del av en storbyregion. Det blir ikke mulig å benytte avgrensningene av storbyregionene for sammenligningsformål, ettersom inndelingene for byene blir for forskjellig, og der ytteravgrensningen av regionene ikke avgjøres av funksjonell binding.

2.1 Norske typologier

Den mest benyttede norske typologien av kommuner eller regioner er Statistisk sentralbyrås *Standard for kommuneklassifisering* (SSB 1994), med en sentralitetskode som tildeler alle kommuner et sentralitetsnivå fra 0 til 3. Denne ble sist fullstendig oppdatert på basis av Folke- og bolig telling 1990, supplert med annen statistikk fra samme tid (Statistisk sentralbyrå 1994). Sentralitetsdelen av standarden er senere oppdatert separat. Ettersom resten ikke er oppdatert, finnes det to varianter; den oppdaterte og den som inngår i Standard for kommuneklassifisering.

Til grunn for sentralitetsnivåene ligger en inndeling av tettsteder i nivå 1, 2 og 3. Tettsteder på nivå 3 skal vanligvis ha et innbyggertall på minst 50 000 og ellers ha funksjoner som et landsdels-senter. Funksjonalitetskravet er overordnet folketall. Det innebærer at Tromsø er tatt med på dette nivået, men ikke enkelte større

tettsteder på Østlandet utenom Oslo. Folketallet på nivå 2 skal vanligvis ligge i spennet 15 000 til 50 000. På nivå 1 skal folketallet vanligvis ligge mellom 5 000 og 15 000. I den opprinnelige kommuneklassifiseringen fra 1970-tallet var det knyttet bestemte funksjoner også til nivå 1 og 2. Disse har senere blitt utelatt og erstattet av vurderinger av enkelttettsteder som ligger i grenseland mellom nivåene, mens en for steder godt innenfor befolkningskravene ikke har vurdert stedenes funksjonalitet.

For *arbeidsreiser* til tettsteder på ett eller flere av tettstedsnivåene, har en i SSB delt kommunene i fire tettstedsnivå:

Sentralitet 3: Alle kommuner med et tettsted på dette nivået, eller som ligger innenfor 75 minutters (for Oslo 90 minutters) reiseavstand fra et slikt tettsteds sentrum.

Sentralitet 2: Alle kommuner med et tettsted på dette nivået, eller som ligger innenfor 60 minutters reisetid fra et slikt tettsteds sentrum.

Sentralitet 1: Alle kommuner med et tettsted på dette nivået, eller som ligger innenfor 45 minutters reisetid fra et slikt tettsteds sentrum.

Sentralitet 0: Alle kommuner som ikke oppfyller noen av kravene ovenfor.

Kommuner som oppfyller kravene på flere nivåer, tildeles sentralitet ut fra det høyeste nivået.

Denne inndelingen er ikke laget med tanke på å danne regioner. Målet er snarere å karakterisere kommunen i forhold til hvor sentralt i landet den ligger. Det er et opplegg for å skape de normative pendlingsomlandene kodingen uttrykker. Inndelingen skiller ikke mellom kommuner med og uten senter på et visst sentralitetsnivå, og den sier ingenting om antall sentre som nås fra en kommune innenfor arbeidsreiskriteriene.

Arbeidsreiskriteriene har vært de samme i antall minutter siden den første inndelingen på 1970-tallet, men en har gått fra å måle reiseavstand med kollektive transportmidler til å regne dem etter raskeste reisemåte på bakken. Med utviklingen i veistandard og i kollektivtrafikken, samt bro- og tunnelbygging i perioden, har omlandene til særlig de større sentrene økt kraftig. Det høyeste

nivået, nivå 3, omfatter dermed veldig mange kommuner, noe som vil forsterkes ved revisjon av inndelingen etter Folke- og bolig telling 2001.

Med synkende folketall er det et problem at gruppen av 0-kommuner blir for stor, ved kravet om at tettstedene på nivå 1 skal ha minst 5000 innbyggere. Inndelingen har behov for et nytt laveste senternivå i spennet 2000–5000 innbyggere.

Ved oppdateringen av inndelingen er det etablert tre undernivåer for sentralitet 3 etter reisetid. Østlandsforskning har benevnt kommuner med tettsteder med over 50 000 innbyggere som storbyer, og ellers benyttet standardens størrelseskriterier. Østlandsforskning har ikke justert for funksjonaliteten i tettstedene. Mens SSB kun regner de byene som inngår i dette prosjektet samt Tromsø til øverste nivå, ender Østlandsforskning også opp med storbyene Fredrikstad-Sarpsborg, Drammen og Skien-Porsgrunn. Også andre inndelinger er basert på SSBs sentralitetsinndeling, men de er gjennomgående enkle tilpasninger i tråd med inndelingens intensjoner, og dermed ikke reelle nye inndelinger. Se for eksempel St.meld. nr. 12 (2006-2007).

NIBR11

NIBRs såkalte 11-inndeling er en sammenslåing av to inndelinger (Foss og Selstad 1997). Den ene er en kategorisering av arbeidsmarkedsregioner i seks grupper basert på 265 regioner, som gir et snitt på bare 1,6 kommuner per region. Ved avgrensningen har et reisetidskrav på 45 minutter blitt anvendt over hele landet. Dette medfører at pendlingsomlandene varierer i størrelse.

Det skilles mellom arbeidsmarkedsregioner med under 2000 sysselsatte, 2000–6000, 6000–20 000, 20 000–60 000, 60 000–200 000 og over 200 000 sysselsatte. Grupperingen knytter seg til antallet sysselsatte som bodde innen regionen ved folke- og bolig telling i 1990, og ikke til størrelsen på det enkelte arbeidsmarked, målt etter antallet arbeidsplasser.

Inndelingen ble koblet med sentralitetsinndelingen fra SSBs Standard for kommuneklassifisering 1994 med en underinndeling av sentralitet 0 (senterstørrelse <2000 innbyggere og 2000-5000 innbyggere) i en 11-deling av landets kommuner. «NIBR 11» følger ikke fylkesgrensene. Den ble laget for å brukes på problemstillinger knyttet til sentrum-periferidimensjonen.

Kvaliteten i arbeidet ligger i oppdelingen av arbeidsmarkedene i størrelsesgrupper. Utformingen av et størrelseskrav til storby-arbeidsmarkedet kan benyttes til typologisering av og innen storbyregioner.

Helvigs regioninndeling med typologisering

Helvigs regioninndeling (ref?) skal nevnes på grunn av typologiseringen. Det skilles mellom kjernekommunen, forstads-, pendlings- og periferikommuner. Det blir dermed mulig å skille kommuner innenfor en region etter styrken i båndet til region-senteret. Inndelingen respekterer at båndene mot en regions sentrum faller med avstanden fra senteret. Dette er inndelingens styrke. Regionene blir store, ettersom kriteriene for hva som kan utgjøre regionsentre er så strenge at byer får omland langt ut over reelle arbeids- og serviceavstander. Ved å begrense storby-regionene funksjonelt til forstadsområdet, får vi en avgrensning av storbyområder til de mest funksjonelt sammenvokste kommunene.

2.2 Tetthet

Et vesentlig aspekt ved en by er tetthet av bosetting og arbeidsplasser. I norsk og nordisk sammenheng er dette belyst ved begrepet tettsted, som benyttes til å definere andelen av befolkningen som bor urbant. Selv med ulik definisjon av tettsted, er det felles for alle landene at de skal ha minst 200 innbyggere innenfor et tettbygd område. I Norge er maksimal avstand mellom husene satt til 50 meter, med tilleggskriterier for å hindre at geografiske områder som hører sammen skilles.

På tross av lav befolkningstetthet bor likevel omtrent åtte av ti nordmenn i tettsteder på (til sammen) godt under én prosent av landets totale landareal, i all hovedsak punktvis, der tettheten er høyest i storbyene. Mens bosetting (antall innbyggere) per kvadratkilometer for *landet* ved inngangen til 2009 i følge SSB var 16 personer, var den for *tettstedene* hele 1615. For tettsteder med over 100 000 innbyggere (Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger/Sandnes) var det 2653 innbyggere per kvadratkilometer.

Selv om en kommune framstår som landlig, kan likevel hovedtyngden av befolkningen bo i tettstedene. *Kommunal* befolkningstetthet er dermed et svakt avgrensingsgrunnlag for

storbyregioner. Storbyenes tettsted er heller ikke egnet som avgrensning av bo-, service- og arbeidsmarked, ettersom det utelukkende henspeiles på avstander innen bebyggelsen.

Tettstedsveksten har i mange år vært sterkere enn folketallsveksten i Norge. Flere tettsteder har også vokst sammen til ett tettsted. Det gir en annen fordeling etter innbyggertall enn for storbykommunene (tabell 2.1). Stavanger/Sandnes rykker opp som tredje største by, og så vel Fredrikstad/Sarpsborg som Drammen og Porsgrunn/Skien framstår som vesentlig større enn Kristiansand. Imidlertid mangler de tre ekstra østlandstettstedene med omtrent 80–100 000 innbyggere funksjoner som landsdelssentre.

Oslo som tettsted er enda mer dominerende enn Oslo som kommune. Det er et godt eksempel på at den sterke veksten etter 1990 ikke bare skyldes rask byvekst, men også at mange storbyttettsteder har «slukt» områder som tidligere var egne tettsteder.

Tabell 2.1 *Befolkning i de største tettstedene og areal i km².
Folketellingstidspunkt og 1.1.2008.*

Tettsted	1.11.1960	3.11.1990	Tettsteds- areal	
			1.1.2008	1.1.2008
Oslo	581179	685530	856915	284,8
Bergen	152121	187382	223593	93,7
Stavanger/Sandnes	.	.	185913	77,9
Stavanger	70100	94159	.	.
Sandnes	14917	32616	.	.
Trondheim	92614	130522	156776	62,5
Fredrikstad/Sarpsborg	.	.	100458	65,5
Fredrikstad	45228	50179	.	.
Sarpsborg	31888	39772	.	.
Drammen	50169	58717	94901	49,6
Porsgrunn/Skien	.	.	86342	57,8
Porsgrunn	25257	35172	.	.
Skien	27807	29328	.	.
Kristiansand	37390	54267	66532	32
Tromsø	21091	41650	54070	22,4

Kilde: Statistisk årbok, SSB.

Om befolkningstettheten er et svakt grunnlag for avgrensning i Norge, kan vi heller se tetthet i sammenheng med tilgang på arbeidsplasser, fortrinnsvis innenfor en gitt reisetid. Det er dermed ikke båndet mellom bosted og arbeidsplass som legges til grunn, men snarere antall arbeidsplasser innenfor en reiseavstandssone. Dette kan utvikles som et typemål for sentrum-periferi, ikke ulik typologiseringen i NIBR11-inndelingen (jf. ovenfor).

2.3 Internasjonale inndelinger

Som referanse omtaler vi også kort noen relevante utenlandske inndelinger.

«Lokala arbetsmarknads- och förvervsregioner»

I den svenske inndelingen i «lokala arbetsmarknads- och förvervsregioner» er kommunene slått sammen til regioner basert på relative tall for utpendling. Kommuner med utpendling under visse nivå regnes som selvstendige kommuner. I Sverige er utpendlingsgrensen satt til 20 prosent og/eller en utpendling mot én enkelt kommune på 7,5 prosent. De øvrige kommunene grupperes så til de selvstendige kommunene de har størst relativ utpendling til.

Ved bruk av denne metodikken må en i Norge vurdere andre terskelverdier som tillegg til de svenske. Dette har sammenheng med at Norge har langt flere kommuner. Ved å prøve ut inndelingen vil en få et grunnlag for regionale sammenligninger over landegrensene. Det trengs en tilpassing der en del kommuner må grupperes sammen før en benytter statistikken til å etablere regioner.

Prinsippene fra inndelingen kan brukes ved karakterisering av kommunene etter pendling, med *kommunene* i den svenske inndelingen som selvstendige kommuner, mens *regionene* gis denne benevnelsen i norsk sammenheng, og der en gir ulike betegnelser for de øvrige kommunene med økende ut- og innpendling.

EU-inndelinger

Urban Audit (<http://www.urbanaudit.org/>) er en oversikt over byer i Europa, der disse kan sammenlignes for en rekke variable og indikatorer. En prøveinnsamling av data for 58 store byer ble utført i regi av EU-kommisjonen i 1999. En ny og større runde

med innsamling ble foretatt i 2003/2004, med 336 variable, og der 270 indikatorer ble beregnet av Eurostat. Den siste runden med datainnsamling begynte i 2006, og ble avsluttet i 2008. Mellom de to siste innsamlingene ble det foretatt en datainnsamling for alle EU-byer med over 100 000 innbyggere som ikke inngikk i Urban Audit. Denne kalles Large City Audit. Det finnes dermed et rikholdig materiale for sammenligning av byer innenfor EU. I tillegg har det blitt plukket ut 26 tyrkiske, fem kroatisk, fire sveitsiske og seks norske byer som deltakere i oversikten.

Inndelingen er som følger:

- Den sentrale byen
- Den større bysonen (LUZ)
- Underområder innenfor byen
- Paris og London
- For Paris og London skilles det mellom en indre og ytre del av selve storbyen.
- Det er dermed etablert et omfattende statistisk sammenligningsgrunnlag, men uten felles metodikk for selve de regionale inndelingene. Dette ville trolig også vært vanskelig, ettersom ulike lands administrative struktur skaper nokså store inndelingsforskjeller når så mange land skal dekkes. For framtida kan en se for seg muligheten av å etablere felles inndeling av funksjonelle regioner basert på eksempelvis kvadratkilomterruter eller rene reisetidskriterier ut fra storbyer.

OECD

OECDs inndelinger er basert på for grove områdeenheter til at disse kan anbefales for sammenligning av norske storbyer med storbyer i ulike OECD-land. Se bl.a.

<http://www.oecd.org/dataoecd/35/62/42392595.pdf>.

3 Reiseomfang og reisemønster

Analysene i dette kapitlet er i hovedsak utført på grunnlag av nasjonale reisevaneundersøkelser. De nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) er basert på telefonintervjuer med et representativt utvalg av befolkningen over 13 år. TØI har hatt ansvaret for alle nasjonale reisevaneundersøkelser (i 1985, 1992, 1998, 2001 og 2005). Reisevaneundersøkelsen 2009/2010 pågår. RVU omfatter alle reiser foretatt dagen før intervjuet (daglige reiser), lange reiser over 10 mil foretatt siste måned og detaljert informasjon om siste arbeidsreise. Informasjonen om daglige reiser er bygget opp som en tidsgeografisk modell der vi følger en persons bevegelser i tid og rom gjennom et døgn. Den geografiske kodingen av start- og endepunktene for reisene og de reisendes bosted og arbeidssted er svært detaljert, med grunnkrets og/eller adresse, reiselengde i tid og km, reisemål, bruk av transportmidler (reisemåte) og om de reisendes alder, utdanning, yrkesaktivitet og inntekt.

I 1992 og 1998 var utvalgene på ca. 6 000 personer. I 2001 og 2005 var utvalget på rundt 12 000, og det var i tillegg en del regionale ekstrautvalg. I 2005 var det i alt 30 000 intervjuer. 2005-materialet er omfattende nok til en geografisk nedbryting av data på hver enkelt storby og dens omland. Endringer over tid må på grunn av datasituasjonen belyses på mer aggregert nivå (regiontyper).

Ved hjelp av RVU kan alle slags reiser analyseres. Servicereisers lengde, målpunkter, hyppighet og reisemåte inngår. Servicereiser kan deles i dagligvareinnkjøp, andre innkjøp, serviceærend (bank, post etc) og medisinske ærend (lege, tannlege). Reisenes lengde og fordeling på avstandsgrupper blir analysert for tre typer formål; arbeid, dagligvare, andre innkjøps- og servicereiser.

De nasjonale reisevaneundersøkelsene er supplert med data fra undersøkelser ved større kjøpesentre som viser deres nedslagsfelt.

Dette datamaterialet er ikke fulldekkende. Vi bruker også handelsanalyser som viser på reiselengde/nedslagsfelt med utgangspunkt i kjøpesenteret i stedet for bostedet. I reisevaneanalysen i avsnitt 3.3 har vi definert storbyregionene med utgangspunkt i avstander og pendling inn til senterkommunen i 2008⁴.

3.1 Endringer over tid

Denne gjennomgangen er basert på tilgjengelige reisevaneanalyser. De regionale inndelingene stemmer ikke med den endelige storbyinndelingen (jf. fotnote 4 ovenfor). Materialet gir likevel en god pekepinn om reisevaneutviklingen i byområdene. Vi ser samlet reiseaktivitet og arbeids- og servicereiser hver for seg.

Et langsiktig utviklingstrekk har vært at reiseavstandene øker, mens reisetiden er tilnærmet konstant. Det henger delvis sammen med økt bilbruk og spredning av aktiviteter. RVU 2005 viser imidlertid, noe overraskende, en økning i daglig reisetid fra 2001 uten at daglig reiselengde øker nevneverdig. Tall fra RVU 2009 vil kunne belyse om dette ser ut til å være et pålitelig funn og om denne nye trenden fortsetter.

⁴ Inndelingen er kun et praktisk grep i forbindelse med reisevaneanalysene og må ikke forveksles med de forslag til storbyavgrensning som følger i senere kapitler. Inkluderte kommuner har mer enn 16 % pendling til senterkommunen og ligger i hovedsak nærmere enn 50 min reisetid fra senteret. Rundt Stavanger har vi tatt med fire kommuner med god båtforbindelse (Forsand, Strand, Kvitsøy og Finnøy). Følgende ”storbykommuner er med i reisevaneanalysene: Oslo: Akershus – Hurdal, Spydeberg, Hobøl, Lunner og Røyken. Kristiansand: Lillesand, Birkenes, Iveland, Vennesla, Songdalen, Søgne, Marnardal. Stavanger: Sandnes, Bjerkreim, Hå, Klepp, Time, Gjesdal, Sola, Randaberg, Forsand, Strand, Rennesøy, Finnøy, Kvitsøy. Bergen: Samnanger, Os, Sund, Fjell, Askøy, Vaksdal, Osterøy, Meland, Øygarden, Radøy, Lindås. Trondheim: Melhus, Klæbu, Skaun, Malvik, Stjørdal, midtre Gauldal.

Tabell 3.1 *Daglig reisetid og reiselengde 1992, 2001, 2005.*

	1992	2001	2005
Antall reiser per dag, alle dager	3,12	3,09	3,33
Km per reise	10,3 km	11,9 km	11,1 km
Km per dag	32,1 km	36,8 km	37,4 km
Min per reise	19 min	20 min	21 min
Min per dag	59 min	62 min	70 min

Kilde: TØI-rapport 844/2006: RVU 2005.

Tabell 3.2 viser at reiseomfanget i km er lavest i storbykommunene og høyest i Oslos omegn. Tidsbruken til reising er imidlertid høy i storbyene.

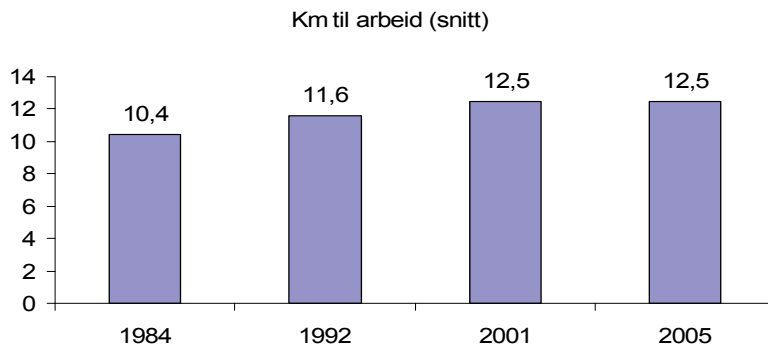
Tabell 3.2 *Reiseomfang etter regiontype 2005.*

Reiseomfang	Gj.sn. antall reiser	Reiselengde per reise. Km	Reiselengde per dag. Km	Tidsbruk per reise. Min	Tidsbruk per dag. Min
Oslo	3,35	9,8	32,8	23	77
Omegnskommuner til Oslo	3,23	13,3	43,0	23	74
Bergen/Trondheim/Stavanger	3,50	8,6	30,1	20	70
Omegnskommuner til B/T/S	3,50	10,0	35,0	19	67
Resterende seks største byer	3,40	9,9	34,4	20	68
Mindre byer	3,38	10,8	35,5	20	68
Resten av landet	3,20	12,8	40,1	21	67

Kilde: TØI-rapport 844/2006: RVU 2005.

3.1.1 Nærmere om arbeidsreiser

Arbeidsreisene øker i lengde. På de siste tjue årene har arbeidsreisene blitt 20 % lengre. Menn har lenger arbeidsreise enn kvinner (16,5 km mot 10,3 km i 2005). Kvinner jobber oftere lokalt og bruker bil i mindre grad enn menn. Arbeidsreisene er, som nevnt, kortest i storbyene og lengst i Oslos omegn. Det synes som arbeidsreiselengde for bosatte i storbyene har økt over tid, fra 8–9 km til 12–13 km. Dette kan tyde på at pendlingen også går mer motstrøms og ikke bare inn mot sentrum.

Figur 3.1 *Endring i arbeidsreisens lengde. Reiser som starter hjemme.*

Kilde: TØI-rapport 981/2008.

Tabell 3.3 *Arbeidsreisenes lengde og tidsbruk etter regiontype. 1992, 2001 og 2005.*

	1992		2001		2005	
	Reise- lengde i km	Reise- lengde i min	Reise- lengde i km	Reise- lengde i min	Reise- lengde i km	Reise- lengde i min
Alle	11,3	19	13,6	21	13,8	21
Oslo	8,9	22	10,1	23	11,8	22
Oslos omegnskommuner	18,3	27	18,9	29	18,8	26
Bergen/Trondheim/Stavanger	7,9	18	12,7	21	10,6	20
Ber/Tr.h/Stav omegn	14,0	30	13,8	23	12,9	22
Resterende seks største byer	11,1	18	13,8	22	13,8	21
Mindre byer	10,6	18	12,7	19	12,8	18
Resten av landet	11,1	17	13,7	19	14,6	20

Kilde: TØI-rapport 844/2006: RVU 2005.

Bilbruken har også økt på arbeidsreiser, men økningen er liten på landsbasis. Bilbruken på arbeidsreiser har økt mest i storbyenes omegn, mens det har vært en nedgang i storbykommunene.

Tabell 3.4 *Transportmiddelbruk på arbeidsreisen etter regiontype. 1992, 2001 og 2005. Prosent*

	1992		2001		2005	
	Andel som bilfører	Andel med kollektivt	Andel som bilfører	Andel med kollektivt	Andel som bilfører	Andel med kollektivt
Alle	63	12	63	12	65	11
Oslo	44	33	44	31	41	32
Oslos omegnskommuner	60	20	61	23	68	16
Bergen/Trondheim/Stavanger	60	14	59	15	56	13
Bergen/ Tr.heim/ Stav omegn	65	13	67	12	71	11
Resterende seks største byer	69	9	68	9	68	9
Mindre byer	68	5	65	7	71	5
Resten av landet	66	4	69	4	72	5

Kilde: TØI-rapport 844/2006: RVU 2005.

3.1.2 Nærmere om servicereiser

Servicereisene er i gjennomsnitt kortere enn arbeidsreisene. Reisevaneundersøkelsene skiller mellom fire typer servicereiser (tabell 3.5). Reiser i forbindelse med innkjøp av dagligvarer forekommer oftest, og er også kortere enn andre innkjøps- og servicereiser. Reiselengdene er henholdsvis 3,8 km og 6,6 km i storbyområdene. Dette er i tråd med sentralstedsteorien, som sier at høyere ordens spesialiserte tilbud krever større nedslagsfelt enn tilbud som man reiser til tilnærmet daglig. Dessuten er brukerne villig til å reise lengre når det er en tjeneste man bruker sjeldent. På servicereiser brukes gjerne bil. 59 % av reisene foretas som bilfører og 12 % som bilpassasjer. Kun 5 % av reisene foretas med kollektive transportmidler.

Tabell 3.5 *Innkjøpsreiser etter formål. 1992, 2001 og 2005. Prosent*

Formål	1992	2001	2005
Innkjøp av dagligvarer	61	52	52
Andre innkjøp	25	27	31
Service/diverse ærend	12	13	10
Medisinske tjenester	4	8	7
Sum	100	100	100

Kilde: TØI-rapport 844/2006: RVU 2005.

Når servicereisene brytes ned på bosted og en skal sammenlikne over tid, blir datagrunnlaget noe tynt. Det kan likevel synes som servicereisene har økt i lengde utenfor storbyområdene, mens reiselengden har vært relativt uendret i storbyområdene. Dette kan intuitivt virke litt rart i og med at denne perioden har vært preget av motorvegutbygging og framvekst av eksterne kjøpesentre rundt de store byene. Trenden kan også være et utslag av bedre lokal kjøpesenterdekning.

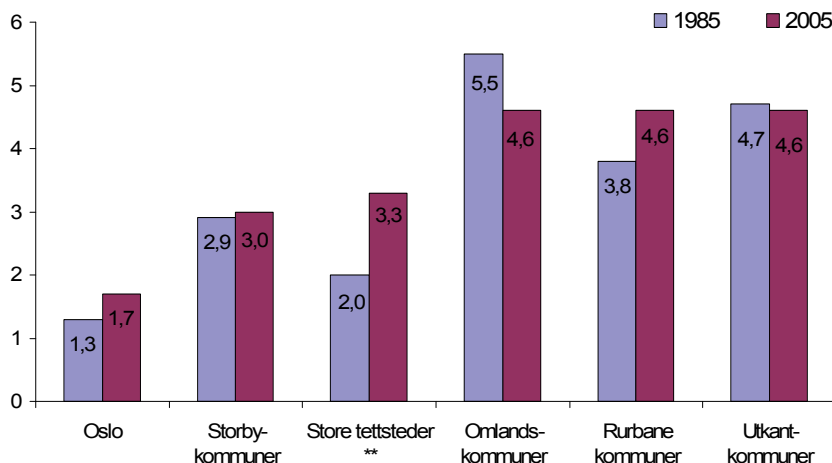
Tabell 3.6 *Innkjøpsreisenes lengde og antall reiser per dag etter bosted. 1992, 2001 og 2005*

	1992		2001		2005	
	Reise- lengde i km	Antall reiser per dag	Reise- lengde i km	Antall reiser per dag	Reise- lengde i km	Antall reiser per dag
Alle	5,1	0,81	6,7	0,76	6,8	0,92
Oslo	3,6	0,91	4,4	0,77	4,9	0,94
Omegn til Oslo	7,7	0,84	7,0	0,77	7,6	0,88
Bergen/Trondheim/Stavanger	4,4	0,87	4,9	0,79	4,2	1,02
Omegn til Brg/Trd/Stv	5,0	0,77	6,8	0,83	6,1	0,95
Resterende seks største byer	4,9	0,80	6,0	0,82	6,0	0,93
Mindre byer	4,3	0,81	6,7	0,78	6,8	0,92
Resten av landet	5,9	0,76	8,8	0,71	9,1	0,88

Kilde: TØI-rapport 844/2006: RVU 2005.

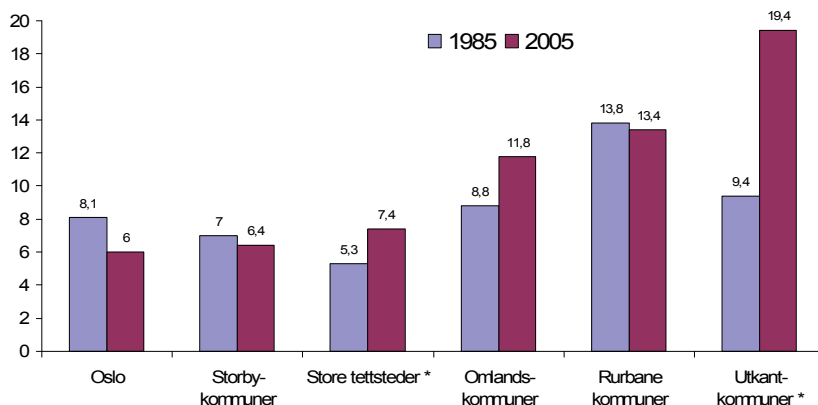
Også når vi deler servicereisene i to (dagligvare og andre innkjøps og servicereiser), finner vi at reiselengden for storbyområdene er nokså uendret over tid for begge reisetypene.

Figur 3.2 Reiselengde for dagligvarereiser 1985 og 2005



Kilde: TØI-rapport 981/2008.

Figur 3.3 Reiselengde for andre innkjøps- og servicereiser 1985 og 2005



Kilde: TØI-rapport 981/2008.

3.2 Reisemønster i storbyene 2005

I analysene har vi delt storbyene i senterkommunen og omegnen (se tabell 2.1 for definisjon). Reisene mellom senter og omegn er naturlig nok de lengste (ca 20 km), mens reisene internt i omegnen eller sentret er kortere (typisk 5–9 km, se tabell 3.7). Bergen, og

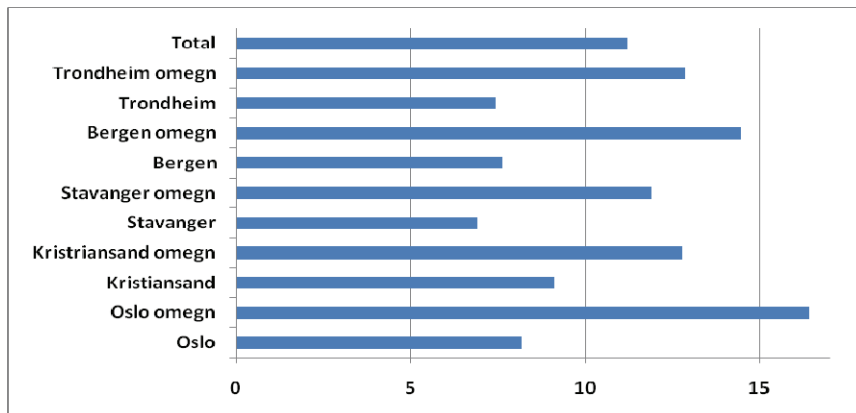
deretter Trondheim og Oslo, har de lengste reisene mellom omegnen og senterkommunen. På reiser mellom Oslo og omegnen spiller toget en viss rolle (11 %), men ikke i de andre storbyene.

Tabell 3.7 *Reiseanstander i storbyer 2005 etter hvor reisen foregår. Alle reiser.*

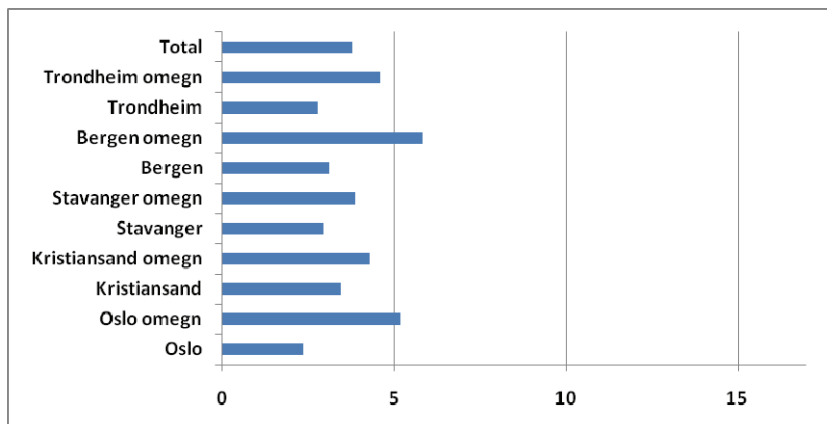
By	Internt i senter	Internt i omegn	Mellom senter og omegn
Oslo	6,8	9,8	22,3
Kristiansand	6,1	6,1	20,1
Stavanger	4,5	7,0	16,5
Bergen	5,3	7,1	26,6
Trondheim	5,1	6,7	22,6

Med utgangspunkt i de reisendes bosted har vi beregnet reiselengde for ulike reisemål. Dette er gjengitt i figurene 3.3–3.9. Vi ser at arbeidsreisene er de klart lengste. Særlig lange er arbeidsreisene for bosatte i Oslos omegn (16,4 km i gjennomsnitt). Arbeidsreisene for bosatte i senterkommunene er i gjennomsnitt 7–8 km. Reiser for dagligvarekjøp er 3–4 kilometer, og noe lengre i omegnen til Bergen og Oslo. Andre handle- og servicereiser er ca. 5 km for bosatte i senterkommunene og 8–10 km i omegnsregionene. De er altså betydelig kortere enn arbeidsreisene. Vektlegging av servicereiser i regionavgrensingen vil dermed gi trangere grenser enn om pendlings-/arbeidsreiser legges til grunn.

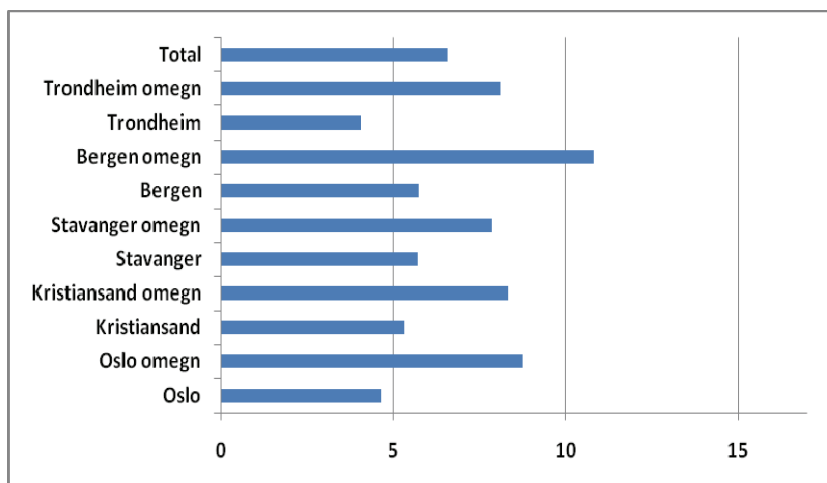
Figur 3.4 *Arbeidsreisens lengde i storbyer 2005 etter reisendes bosted. Km.*



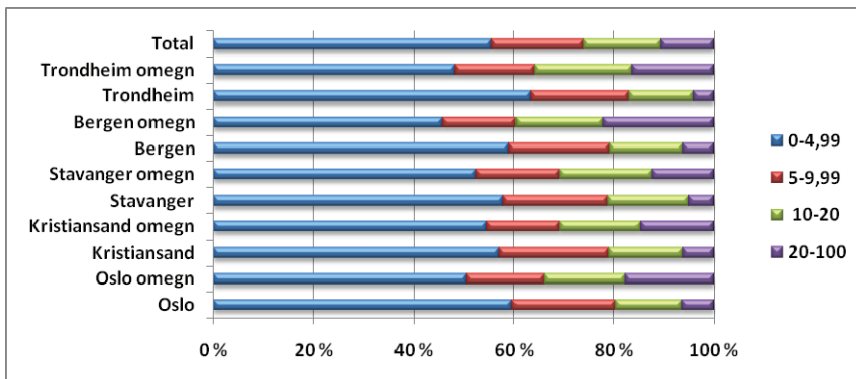
Figur 3.5 *Dagligvarereisers lengde i storbyer 2005 etter reisendes bosted. Km.*



Figur 3.6 *Andre handle- og servicereisers lengde i storbyer 2005 etter reisendes bosted. Km.*



Mer sjeldne reiser, som lange arbeidsreiser eller reiser til høyere ordens servicefunksjoner, kan være av særlig interesse for å definere storbyregionenes yttergrenser. Det er dermed av interesse å se på reisenes fordeling på avstandsgrupper. Figur 3.6 viser at det er få reiser over 20 km. I Bergens og Oslos omegn er andelen ca 20 %, mens den er rundt 15 % i andre storbyomegn. I senterkommunene er omfanget av reiser over 20 km bare ca. 5 %.

Figur 3.7 *Alle reiser etter reiselengde (km) og reisendes bosted 2005.*

Arbeidsreisene er lengre og andelen av bosatte i omegnen som reiser over 20 km, er 18–35 %. Andelen er lavest i Stavanger-regionen og høyest i Osloregionen. Med så høye andeler av arbeidsreiser over 20 km bør storbyenes yttergrenser gå lenger ut enn dette.

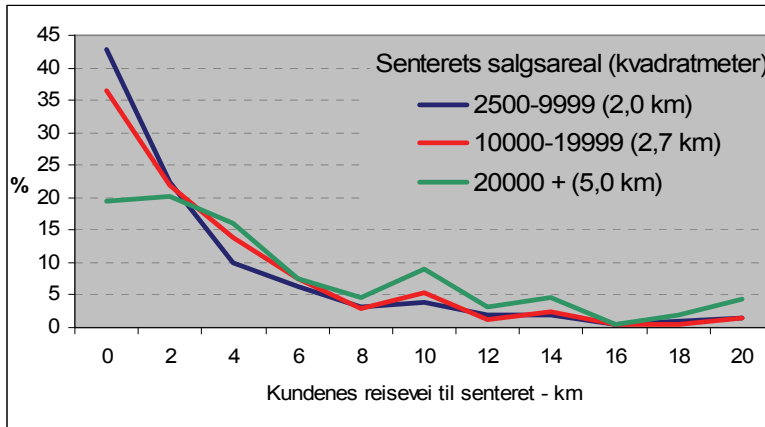
Engebretsen og Gjerdåker (2010, s 79–80) har påvist togets rolle for langpendling i intercityområdet rundt Oslo. Pendlingsfrekvensen til Oslo faller med avstanden fra de store intercitystasjonene.

Andre handle- og servicereiser er kortere enn arbeidsreiser og andelen over 20 km er lavere enn for arbeidsreiser i alle områder. Andelen reiser over 20 km i omegnene ligger på 13–22 %, lavest i Trondheim og høyest i Bergen.

3.3 Nærmere om nedslagsfeltet for sentre og kjøpesentre

Kjøpesentre kan forstyrre tradisjonelle handelsomland. Samtidig er handlereiser kortere enn arbeidsreiser. I 2008 sto butikkene i kjøpesentrene for 32 % av landets butikkomsetning (eksklusive motorkjøretøy og bensin), mens deres andel av handlereisene er lavere 26 %. Andelen er 34 % i tettsteder over 50 000 innbyggere. Nedslagsfeltene til kjøpesentrene er relativt snevre. Hovedtyngden av kundene finnes innenfor 8 km. Samtidig har større sentre størst nedslagsfelt, med et visst innslag av kunder med reiseavstand 10 km eller mer.

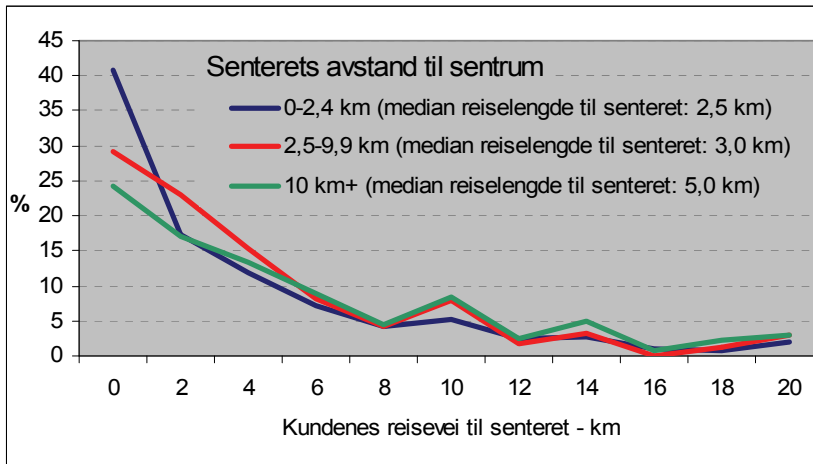
Figur 3.8 *Omland etter senterets salgsareal. Prosentvis fordeling av kundene etter reiseavstand til sentrene. Medianreiseavstand til sentrene etter senterstørrelse (tall i parentes).*



Datagrunnlag: RVU 2005.

Det er liten forskjell mellom by og land. Markedsomlandene har tilnærmet samme form og medianavstandene er de samme uansett om kjøpesenteret ligger i spredtbygd område eller i tettsted av ulik størrelse. Internt i de store tettstedene er det imidlertid større forskjeller. Sammenlignet med andre lokaliteter (i tettstedet), har kjøpesentre som ligger nær sentrum (under 2,5 km regnet langs vei) en vesentlig større del av kundemassen fra senterets lokale omland. Medianreiseavstanden er kun halvparten av det man finner for kjøpesentrene i utkanten av tettstedene. Mange av sentrene i utkanten av de store tettstedene er store regionsentre.

Figur 3.9 Omland etter senterets avstand fra sentrum. Prosentvis fordeling av kundene etter reiseavstand til sentrene. Medianreiseavstand til sentrene etter deres beliggenhet (tall i parentes). Kjøpesentre lokalisert i eller rett utenfor tettsteder med minst 50 000 innbyggere.



Datagrunnlag: RVU 2005. Kilde: TØI-rapport xxxx/2010.(ditto)

3.4 Kultur og idrettsreiser

Storbyene er også steder for konsum av underholdning og fornøyer. Visse kulturtilbud som konserter og teaterforestillinger reiser man relativt sjelden til og man kan da presumptivt tåle en større reiselengde. Likevel viser det seg at reiselengdene til slike tilbud i gjennomsnitt er *kortere* enn arbeidsreisen. Dette gjelder både for bosatte i de fem storbyene og i deres omland. Lengst er reiser til idrettsarrangement. I storbyomlandene er disse 14 km i gjennomsnitt, omtrent som arbeidsreisene (se figur 3.8). Enkelte av denne typen reiser er selvsagt lange, men det er for få observasjoner til å gå i dybden på avstandsfordeling av slike mer sjeldne reiseformål. Slike reiseformål er også lite egnet til å definere regioner ettersom de er såpass sjeldne.

Tabell 3.8 *Reiseavstand etter den reisendes bosted.*

Reiseformål	Totalt*	Senter	Omland
Kino, teater, konsert, utstilling	11,4	7,4	11,1
Kafe, restaurant, pub mv	7,2	4,0	9,0
Fotballkamp, sportsarrangement	15,1	6,1	14,0

* Hele landet, øvrige tall gjelder de fem storbyene.

4 Pendling

Tradisjonelt har en kun sett på pendling *inn* til senterkommunen ved avgrensning av byregioner. Etter tiår med sentralisering vokser storbyene utover sine kommunegrenser. Først ble boligbyggingen spredt utover. Senere har også arbeidsplassene blitt spredt ut til nabokommuner. Andelen som pendler ut av senterkommunen øker med økende antall arbeidsplasser og et bredere arbeidstilbud i omegnskommunene. Omfanget avhenger blant annet av bystørrelse og hvor trange kommunegrensene er. Økt byspredning, framvekst av sekundære bysentra og etappependling kompliserer bildet. Vårt formål er kun å finne *storby*regionenes yttergrenser. Sekundære byer med en del pendling til storbyen og mye innpendling (for eksempel Drammen) innebærer da intet problem. Det er omfanget av innpendling til storbyen fra hver enkelt kommune som teller.

SSBs arbeidstaker-/arbeidsgiverregister gir opplysning om bosted, arbeidssted og næring med stedsfesting ned til grunnkrets nivå. Vi benytter kommunenivå. Analysen beskriver pendlingssituasjonen 2008 og endringer i perioden 2000–2008.

For endringer etter 2000 gir SSB Statistikkbanken sammenliknbare tall basert på arbeidstaker-/arbeidsgiverregisteret. Tidligere år er Folketellingene kilde, men i 1990 var det utvalgstilling og dessuten er ikke definisjonene på sysselsatte identiske.

I storbyregionene har antall arbeidsplasser i perioden vokst mer i omegnen enn i senterkommunen. Videre har pendling utover og på kryss og tvers i regionen økt. Dette betyr at andelen som pendler til senterkommunen er redusert mange steder. På den annen side kan befolkningsveksten være sterk i ytterkantene av storbyregionene. Det betyr at selv om pendlerandelene går ned, kan antallet pendlere likevel øke. Pendlingsbildet har altså blitt mer komplekst, særlig i Oslo.

Arealet for storbykommunene er bestemt av en rekke historiske forhold. For bedre å illustrere størrelsene, viser vi i tabellen under hvor store tettstedene er, med tilhørende befolkningstetthet:

Tabell 4.1 *Storbykommunenes areal (km²) og befolkningstetthet (2010)*

Kommune	Areal totalt	Areal i tettsted	% areal i tettsted	Bef.tetthet kommune	Bef.tetthet tettsted
Oslo	454	136	30	1320	4226
Kristiansand	276	39	14	298	1973
Stavanger	71	44	62	1774	2709
Bergen	466	108	23	559	2265
Trondheim	342	65	19	507	2502

I Oslo- og Stavangerregionen er det fruktbart å operere med pendling til en *nærzone*, i tillegg til pendling til senterkommunen i forbindelse med avgrensning av storbyregionen. Nærområdet blir da en funksjonell del av regionsenteret som innpendlingsmål fra omlandet.

Oslo skiller seg ut fra de andre storbyene ved sin størrelse og et større nærområde. Som del av byspredningen har store kontorbedrifter flyttet ut til nabokommunene. I Osloreregionen vurderer vi derfor å inkludere de tunge arbeidsplass- og kommunikasjonsentrene i tre retninger, *Asker*, *Lillestrøm* (i Skedsmo kommune) og *Ski*, i nærområdet. Dette innebærer et reisetidskriterium på ca. 25 minutter. I tillegg må kommunene innenfor, dvs. *Bærum*, *Lørenskog* og *Oppegård*, også inkluderes i nærområdet. Det kunne også vært aktuelt å inkludere kommuner utover dette. De nærmeste kommunene er da Rælingen, Fet, Gjerdrum og Nittedal som alle ligger ca 25–30 min fra Oslo. Samtidig har disse kommunene lite innpendling og ligger utenfor de tre tyngdepunktene rundt byen. Vi tar dem derfor *ikke* med i et nærområde i pendlingsanalysen.

I Stavangerregionen er kommunene svært små. I analysesammenheng inkluderes derfor ofte *Randaberg*, *Sola* og *Sandnes* i et nærområde, i tillegg til Stavanger. Dette har eksempelvis vært et krav i demografiprojekter innen KS storbyforskning. Kommunene er innenfor reisetider til Stavanger på 10–12 minutter.

Kristiansand, Bergen og Trondheim er ikke preget av trange kommunegrenser og sentrumsfunksjoner utenfor sine kommunegrenser. Sekundære sentrumsområder i omliggende kommuner ligger lenger vekk, og de er ikke resultat av en utflytende storby.

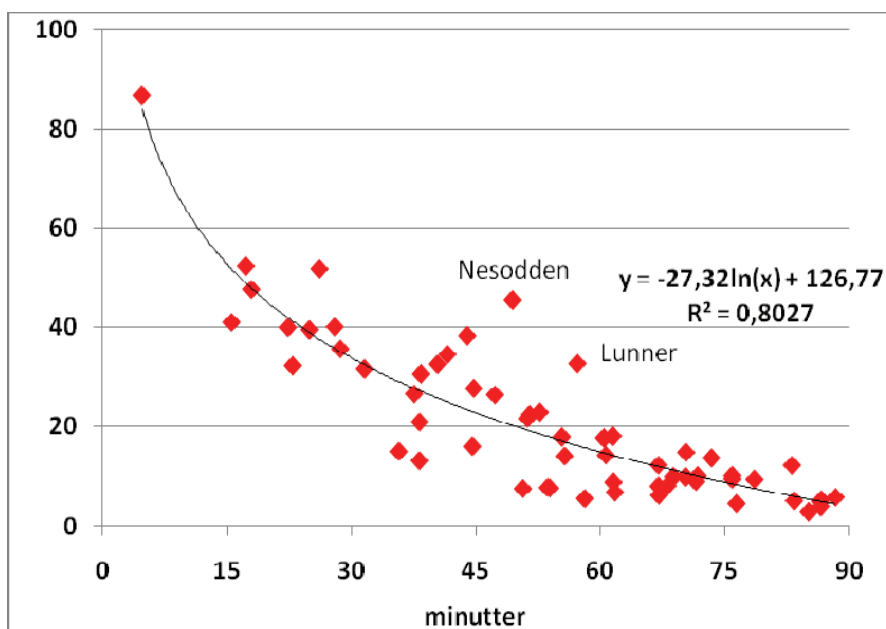
Pendlingsfrekvenser målt til et nærområde blir høyere enn målt til senterkommunen. Terskelverdien for pendlingsomfang som kriterium for storbyavgrensing må reflektere dette. Hvis pendlingen til nærsonen følger samme mønster som til senterkommunen, blir selve avgrensingen av storbyregionen den samme.

I analysen av de enkelte byregionene har vi vurdert pendling til og fra kommuner med sentre inntil 90 minutter fra bysenteret, målt som reisetid med bil etter vegnett og fartsgrenser som gjaldt i 2006 (85 % av skiltet hastighet er lagt til grunn).

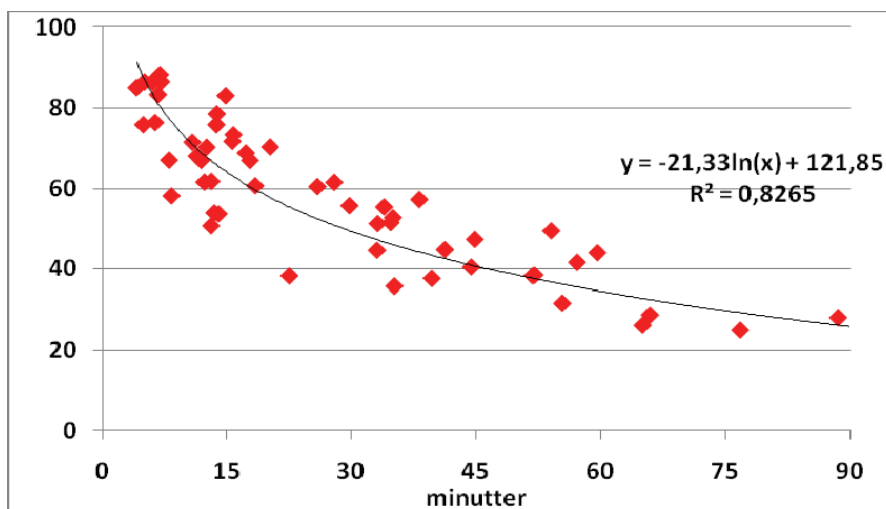
4.1 Osloregionen

Rundt Oslo kommer svært mange kommuner med innenfor 90 minutters reisetid. Det skyldes at mange av kommunene har lite areal. Desto nærmere Oslo, jo mer pendling. Figur 4.1 viser pendling til Oslo, mens figur 4.2 viser pendling til *nærsonen* (dvs. også Asker, Bærum, Skedsmo, Lørenskog, Ski, Oppegård). 80 % av pendlingsfrekvensen er forklart av avstand. To positive avvik med høy pendling til Oslo er framhevet. Fra Nesodden gir båten kortere reisetid for mange. Videre har Lunner få egne arbeidsplasser og et godt togtilbud til Oslo:

Figur 4.1 *Pendling (%) og reisetid til Oslo. Prosent 2008.*



Figur 4.2 *Pendling (%) til Oslos nærsone og reisetid til Oslo. Prosent 2008*



I tabell 4.2 er kommuner med over 13 % pendling til Oslo sortert etter pendlingsnivå. Nærsonen er skravert brun, reisetider langs veg på under 50 minutter er skravert lysegrønn og pendling over

16 % til Oslo og 25 % til *nærsonen* er markert lyserød. De fleste kommuner med mindre enn 50 minutter reisetid har over 16 % pendling til Oslo. Lier og Drammen har lavere pendling til Oslo på grunn av nærhet til Drammen. Pendlingen til nærområdet *Asker og Bærum* er imidlertid høy fra Lier, Røyken og Hurum. Noen få kommuner med lang reiseveg (over 50 min) har likevel mye pendling til Oslo (Lunner 33 %, Askim, Aurskog-Høland og Eidsvoll, 18 %). Av disse har Eidsvoll, Lunner og Askim gode togforbindelser som gir rask og billig reise til Oslo. Reisetiden med tog til Oslo er ca 40 min fra Eidsvoll og rundt én time fra Askim og Lunner.

Tabell 4.2 *Pendling til Oslo og nærområdet etter avstand frå Oslo, 2008.*

	Kommune	min	km	% til Oslo	% til nærområde
01	Oslo	4,8	4,0	86,9	97,2
217	Oppegård	17,3	14,3	52,4	94,5
233	Nittedal	26,2	22,7	51,8	65,1
230	Lørenskog	18,0	15,4	47,6	94,1
216	Nesodden	49,4	48,7	45,5	54,1
219	Bærum	15,6	14,8	41,0	98,2
213	Ski	28,0	27,5	40,1	88,6
231	Skedsmo	22,4	20,4	40,0	90,1
228	Rælingen	25,0	22,5	39,5	76,8
229	Enebakk	43,9	41,3	38,3	59,6
227	Fet	28,7	27,3	35,7	66,0
226	Sørum	41,6	38,2	34,5	57,2
533	Lunner	57,2	57,9	32,7	38,2
215	Frogn	40,4	41,1	32,5	44,5
220	Asker	22,9	23,4	32,3	98,0
234	Gjerdrum	31,6	31,2	31,6	55,4
214	Ås	38,4	35,9	30,6	52,1
211	Vestby	44,7	47,5	27,7	41,3
235	Ullensaker	37,6	40,8	26,5	39,7
138	Hobøl	47,3	47,3	26,4	44,9
236	Nes	52,7	55,7	22,9	35,0
123	Spydeberg	51,5	48,6	22,4	34,8
238	Nannestad	51,2	50,8	21,6	33,2
627	Røyken	38,2	35,8	20,9	51,8
124	Askim	61,5	56,2	18,0	27,9
221	Aurskog-Høland	55,3	57,0	17,9	34,0
237	Eidsvoll	60,4	64,2	17,6	25,9
612	Hole	44,6	44,3	16,0	33,1
626	Lier	35,7	39,2	15,0	35,2
419	Sør-Odal	70,3	72,9	14,8	20,2
104	Moss	60,6	67,3	14,2	18,4
628	Hurum	55,7	54,2	14,0	29,8
534	Gran	73,3	74,5	13,6	15,8
602	Drammen	38,2	42,2	13,1	22,6

Ved endelig storbyavgrensing må en vurdere pendlingsnivået, om reisetid skal spille en rolle, og om en skal legge til grunn pendling til Oslo eller nærsonen. Det siste vil inkludere kommuner som Hurum og Lier.

Tabell 4.3 viser pendlerandeler til Oslo i 2000 og 2008. Det er nedgang i pendlerandeler i alle kommuner, unntatt Ås. Størst er nedgangen i Lunner (med ti prosentpoeng) og Hobøl, Nesodden, Ski, Vestby, Nittedal og Nes (alle rundt fem prosentpoeng). Den sterke nedgangen i Lunner skyldes økt egendekning og pendling til Gran. Sør-Odal, Gran og Lier har fått redusert sin pendling slik at de nå faller under 16 %, mens de var over i 2000.

I vedlegg 1 er det en tabell som viser kommunefordelt pendling til Oslo fra et videre geografisk område.

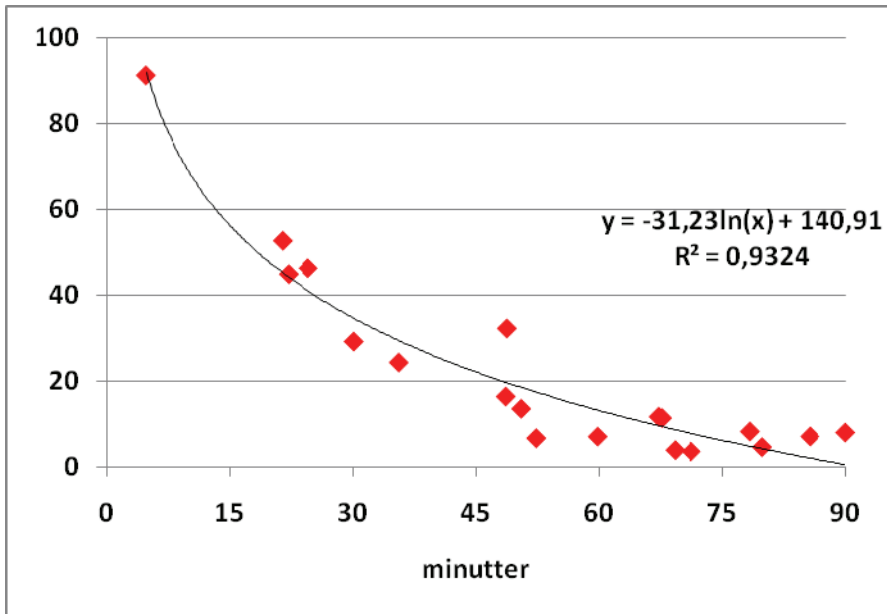
Tabell 4.3 *Pendling til Oslo 2000 og 2008.*

Til Oslo	min	km 4,0	2008		2000		Endring	
			% til Oslo	% nærsonen	% til Oslo	% nærsonen	% til Oslo	% nærsonen
Oslo	4,8	14,3	86,9	97,2	89,2	97,2	-2,3	0,1
Oppegård	17,3	22,7	52,4	94,5	55,1	95,4	-2,7	-0,9
Nittedal	26,2	15,4	51,8	65,1	57,0	66,5	-5,2	-1,5
Lørenskog	18,0	48,7	47,6	94,1	49,9	95,0	-2,3	-0,9
Nesodden	49,4	14,8	45,5	54,1	50,3	57,1	-4,8	-3,0
Bærum	15,6	27,5	41,0	98,2	43,5	96,5	-2,5	1,7
Ski	28,0	20,4	40,1	88,6	45,2	91,3	-5,1	-2,7
Skedsmo	22,4	22,5	40,0	90,1	43,7	92,0	-3,7	-1,8
Rælingen	25,0	41,3	39,5	76,8	42,9	78,2	-3,4	-1,3
Enebakk	43,9	27,3	38,3	59,6	43,5	62,4	-5,1	-2,7
Fet	28,7	38,2	35,7	66,0	36,6	65,6	-1,0	0,3
Sørum	41,6	57,9	34,5	57,2	35,1	56,2	-0,6	1,0
Lunner	57,2	41,1	32,7	38,2	43,3	47,4	-10,6	-9,2
Frogn	40,4	23,4	32,5	44,5	35,7	46,6	-3,1	-2,1
Asker	22,9	31,2	32,3	98,0	33,1	93,7	-0,9	4,3
Gjerdrum	31,6	35,9	31,6	55,4	35,5	58,1	-3,8	-2,6
Ås	38,4	47,5	30,6	52,1	30,5	49,2	0,2	2,9
Vestby	44,7	40,8	27,7	41,3	32,5	44,7	-4,8	-3,4
Ullensaker	37,6	47,3	26,5	39,7	28,7	41,1	-2,2	-1,4

Til Oslo	min	km 4,0	2008		2000		Endring	
			% til Oslo	% nærsone	% til Oslo	% nærsone	% til Oslo	% nærsone
Hobøl	47,3	55,7	26,4	44,9	31,9	50,0	-5,5	-5,2
Nes	52,7	48,6	22,9	35,0	27,9	38,5	-5,0	-3,5
Spydeberg	51,5	50,8	22,4	34,8	24,3	36,0	-2,0	-1,3
Nannestad	51,2	35,8	21,6	33,2	24,5	35,2	-2,9	-2,0
Røyken	38,2	56,2	20,9	51,8	24,5	54,9	-3,7	-3,1
Askim	61,5	57,0	18,0	27,9	21,8	30,3	-3,7	-2,3
Aurskog- Høland	55,3	64,2	17,9	34,0	19,1	35,4	-1,3	-1,4
Eidsvoll	60,4	44,3	17,6	25,9	18,3	25,4	-0,7	0,5
Hole	44,6	39,2	16,0	33,1	17,0	32,0	-1,0	1,1
Lier	35,7	72,9	15,0	35,2	16,9	36,1	-1,9	-0,9
Sør-Odal	70,3	67,3	14,8	20,2	17,8	22,9	-3,0	-2,7
Moss	60,6	54,2	14,2	18,4	14,7	18,4	-0,5	0,1
Hurum	55,7	74,5	14,0	29,8	14,6	27,5	-0,5	2,3
Gran	73,3	42,2	13,6	15,8	16,8	18,9	-3,1	-3,1
Drammen	38,2		13,1	22,6	14,8	23,7	-1,7	-1,1

4.2 Kristiansand

I Kristiansandregionen er det en sterk sammenheng mellom avstand og pendling til Kristiansand (figur 4.4). Pendlingen er markert lavere når reisetida går utover 50 minutter. Kommunene Lillesand, Birkenes, og Iveland i Aust-Agder og Vennesla, Songdalen, Søgne og Marnardal i Vest-Agder har over 16 % pendling, mens Grimstad og Mandal (50–51 min reise) har mindre pendling.

Figur 4.3 *Pendling (%) og reisetid til Kristiansand. Prosent 2008.*

Tabell 4.4 *Pendling og avstand til Kristiansand. 2008.*

	Kommune	Min	Km	% til Kristiansand
904	Grimstad	52,3	49,5	6,5
906	Arendal	69,2	66,7	3,7
919	Froland	71,2	70,1	3,4
926	Lillesand	30,1	29,1	29,1
928	Birkenes	35,6	31,0	24,2
935	Iveland	48,7	42,6	32,2
937	Evje og Hornnes	67,2	63,7	11,5
938	Bygland	78,3	74,7	8,1
1001	Kristiansand	4,8	4,0	91,3
1002	Mandal	50,5	47,2	13,4
1014	Vennesla	22,2	16,7	44,8
1017	Songdalen	21,5	17,0	52,7
1018	Søgne	24,6	21,0	46,3
1021	Marnardal	48,6	43,4	16,3
1026	Åseral	89,9	88,8	7,8
1027	Audnedal	67,6	60,7	11,2
1029	Lindesnes	59,8	57,0	6,9
1032	Lyngdal	79,8	76,8	4,4
1034	Hægebostad	85,6	83,1	6,9

På Sørlandet har de fleste kommuner i stobyregionområdet økt sine pendlerandeler til Kristiansand noe etter år 2000, særlig østfra. Et klart unntak er Åseral, med fem prosentpoengs nedgang.

Tabell 4.5 *Pendling til Kristiansand 2000 og 2008.*

Kommune	2008	2000	% 2008 - % 2000
Kristiansand	91,3	92,7	-1,4
Songdalen	52,7	53,8	-1,2
Søgne	46,3	44,1	2,1
Vennesla	44,8	41,4	3,5
Iveland	32,2	23,1	9,1
Lillesand	29,1	24,9	4,2
Birkenes	24,2	20,7	3,5
Marnardal	16,3	16,2	0,1
Mandal	13,4	12,4	1,0
Evje og Hornnes	11,5	7,1	4,5
Audnedal	11,2	11,3	-0,1
Bygland	8,1	7,0	1,1
Åseral	7,8	13,5	-5,6
Hægebostad	6,9	4,5	2,4
Lindesnes	6,9	6,5	0,4
Grimstad	6,5	3,5	3,0
Lyngdal	4,4	5,5	-1,1
Arendal	3,7	1,7	2,0
Froland	3,4	1,8	1,6

4.3 Stavangerregionen

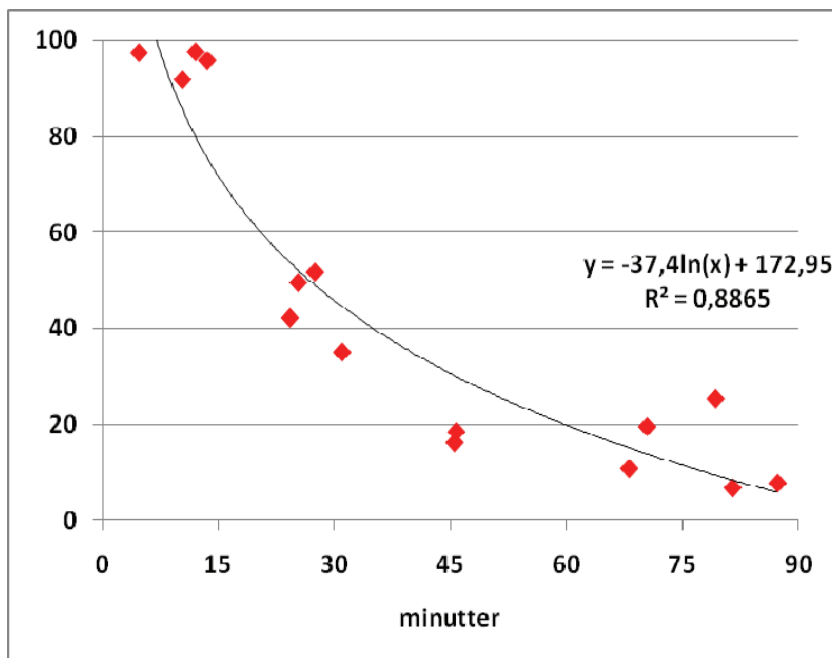
I Stavanger er det pga arbeidsplasspredning til nabokommuner og trange bygrenser bedre å se på innpendling til en nærsone enn til bare bykommunen. Nærområdet omfatter kommunene *Randaberg*, *Sola* og *Sandnes*, i tillegg til Stavanger.

I tillegg har Stavangerregionen flere kommuner hvor båtforbindelsen er den raskeste (eller eneste) forbindelse til byen. Vi må derfor justere tallene for reisetid langs veg for å ta høyde for bedre båtforbindelser (eller inkludere kommuner hvor båtforbindelsen tar 50 min eller mindre).

Figur 4.4 viser reisetid langs veg og pendling til nærsonen. Igjen ser 16 % pendling og 50 minutter reisetid ut til å fungere bra som et kriterium for avgrensning av storbyregionen med et stort sprang ned

til neste kommune. Det er to «positive» avvik med mye pendling. Forsand har 20 % pendling og 70 min reisetid, men båten tar 50 minutter, dvs. innefor reisetidskriteriet. Strand har 25 % pendling og 79 min reisetid, men båten tar 40 min. Ellers har vi Bjerkreim og Hå under kurven, med 45 min reisetid og 16–18 % pendling.

Figur 4.4 *Pendling (%) og reisetid (langs veg) til Stavanger nærsoner. Prosent 2008.*



I tillegg til disse kommunene har vi Kvitsøy og Finnøy hvor båten tar 35 og 30 minutter. Kvitsøy har 41 % pendling og Finnøy har 19 % pendling til nærsonen. I tabell 4.6 er kommunene rangert etter pendlingsomfang til Nord-Jæren, og reisetider med båt er satt inn der det er relevant. Det går et tydelig skille etter 50 min og 16 % pendling.

Det er en viss økning i pendlingen inn fra Nord-Jæren. Økningen er særlig sterk fra Rennesøy (+11,5 prosentpoeng) som fikk fastlandsforbindelse i 1992, og der bompengene falt bort i juli 2006. Økningen var også sterk fra Kvitsøy (+9 prosentpoeng) og Finnøy (+5 prosentpoeng) som begge er avhengig av båtforbindelse.

Tabell 4.6 *Pendling til Nord-Jæren og avstand til Stavanger.*

		min	km	% til Nord-Jæren
1127	Randaberg	12,1	9,3	97,7
1103	Stavanger	4,8	4,0	97,5
1124	Sola	13,6	11,8	95,9
1102	Sandnes	10,4	11,0	91,9
1142	Rennesøy	27,5	27,0	51,8
1122	Gjesdal	25,3	26,3	49,6
1120	Klepp	24,3	23,7	42,2
1144	Kvitsøy	35,0		40,9
1121	Time	31,0	29,0	35,1
1130	Strand	40,0	55,3	25,4
1129	Forsand	50,0	45,2	19,6
1141	Finnøy	30,0		19,0
1119	Hå	45,8	44,0	18,5
1114	Bjerkreim	45,5	49,1	16,2
1101	Eigersund	68,1	72,2	10,8
1111	Sokndal	87,2	96,0	7,8
1145	Bokn	81,4	39,2	6,8

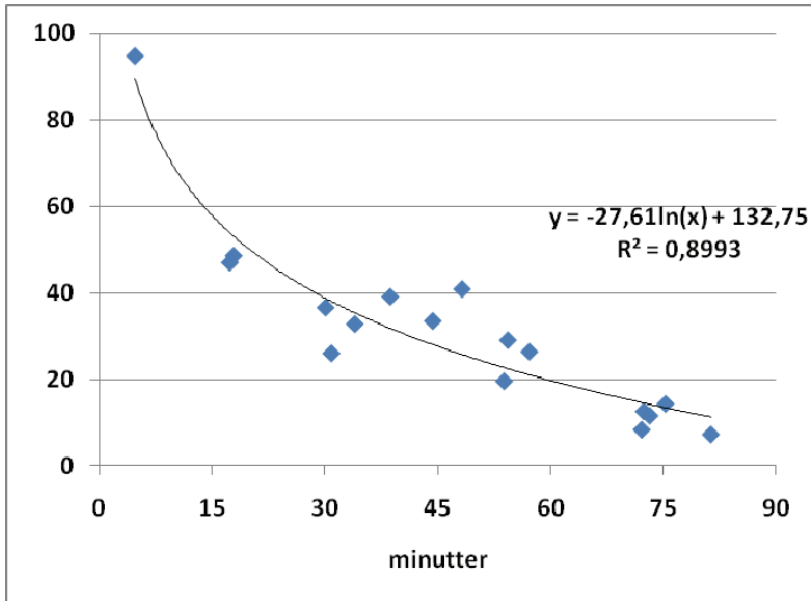
Tabell 4.7 *Pendling til Stavanger 2000 og 2008.*

Kommune	2008	2000	% 2008- % 2000
1127 Randaberg	97,7	98,1	-0,4
1103 Stavanger	97,5	97,8	-0,3
1124 Sola	95,9	96,7	-0,8
1102 Sandnes	91,9	93,5	-1,5
1142 Rennesøy	51,8	40,3	11,5
1122 Gjesdal	49,6	48,6	1,0
1120 Klepp	42,2	39,8	2,4
1144 Kvitsøy	40,9	31,5	9,3
1121 Time	35,1	32,5	2,6
1130 Strand	25,4	26,6	-1,2
1129 Forsand	19,6	18,8	0,7
1141 Finnøy	19,0	14,1	4,9
1119 Hå	18,5	17,7	0,8
1114 Bjerkreim	16,2	12,1	4,1
1133 Hjelmeland	11,9	7,5	4,4
1101 Eigersund	10,8	7,9	2,9

4.4 Bergensregionen

Bergen har et noe videre pendlingsfelt enn Kristiansand og Stavanger. Det synes å gå en grense ved rundt 55–60 minutter (figur 4.5). Kommuner nærmere enn dette har 20 % pendling til Bergen, mens kommuner utenfor har mindre enn 15 % pendling. Igjen synes avstand å være en god forklaring på pendlingsnivået.

Rundt Bergen er det mindre endringer i innpendlingen etter år 2000. Størst økning er det i Vaksdal (+9 prosentpoeng) og Fedje (+6 prosentpoeng).

Figur 4.5 *Pendling og reisetid til Bergen. Prosent 2008.*

Tabell 4.8 *Pendling og avstand til Bergen. 2008.*

	Kommune	Min	Km	% til Bergen
1201	Bergen	4,8	4,0	94,6
1247	Askøy	17,9	16,0	48,5
1246	Fjell	17,4	15,8	47,0
1242	Samnanger	48,3	48,9	40,8
1243	Os	38,7	29,9	39,1
1256	Meland	30,1	27,1	36,6
1253	Osterøy	44,4	42,5	33,5
1245	Sund	34,0	30,1	32,8
1259	Øygarden	54,4	53,2	29,0
1251	Vaksdal	57,2	59,6	26,4
1263	Lindås	30,9	27,9	26,0
1260	Radøy	53,9	48,7	19,6
1266	Masfjorden	75,3	77,2	14,3
1241	Fusa	72,4	72,8	12,6
1264	Austrheim	73,2	65,5	11,6
1238	Kvam	72,1	74,8	8,4
1252	Modalen	81,3	81,8	7,3

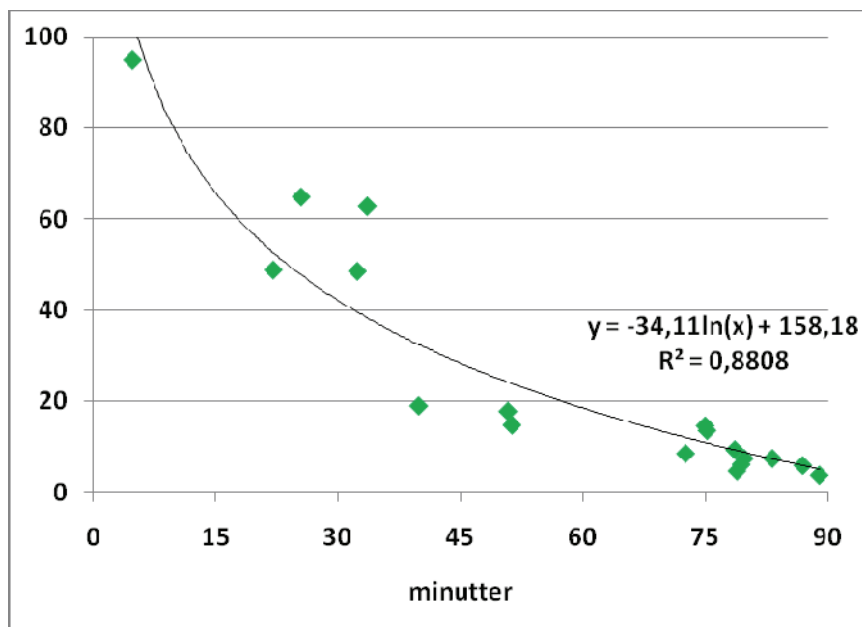
Tabell 4.9 *Pendling til Bergen 2000 og 2008.*

Kommune	2008	2000	% 2008 - % 2000
1201 Bergen	94,6	95,9	-1,3
1247 Askøy	48,5	48,4	0,2
1246 Fjell	47,0	49,8	-2,8
1242 Samnanger	40,8	40,1	0,8
1243 Os (Hord.)	39,1	38,8	0,3
1256 Meland	36,6	36,1	0,5
1253 Osterøy	33,5	31,6	1,9
1245 Sund	32,8	32,2	0,6
1259 Øygarden	29,0	26,8	2,2
1251 Vaksdal	26,4	17,6	8,8
1263 Lindås	26,0	24,0	2,0
1260 Radøy	19,6	18,6	1,0
1266 Masfjorden	14,3	11,7	2,6
1265 Fedje	13,6	7,5	6,1
1241 Fusa	12,6	12,8	-0,2
1264 Austrheim	11,6	11,0	0,6
1223 Tysnes	11,0	10,0	1,1

4.5 Trondheimsregionen

I Trondheimsregionen synes også avstand til sentrum å gi en god forklaring av pendlingsnivået. Det er fire kommuner som har like under 15 % pendling til Trondheim (Orkdal, Rissa, Leksvik og Selbu). Orkdal har fått ny veg. Avstanden er nå 41 km og kjøretida 32 minutter og det er trolig et etterslep i Orkdal mht pendling til Trondheim (tilpasningen tar tid). Ellers har Rissa og Leksvik, som er avhengig av båt over fjorden, ca 14 % pendling til Trondheim. Både bilferga Flakk-Rørvik og hurtigbåten Vannvikan-Trondheim har en overfartstid på 25 minutter og rimelig høy frekvens.

I Trondheimsregionen øker innpendlingen. Midtre Gauldal har kommet seg over 16 % pendling til Trondheim i perioden 2000–2008. Pendlingen fra de fleste kommuner øker, og særlig kommuner som ut fra pendlingskriterier ligger omtrent i grenseland mellom å inkluderes eller ikke (Midtre Gauldal, Orkdal, Rissa)

Figur 4.6 *Pendling og reisetid til Trondheim. Prosent 2008.*

Tabell 4.10 *Pendling og avstand til Trondheim. 2008.*

	Kommune	Min	Km	% til Trondheim
1601	Trondheim	4,8	4,0	94,9
1662	Klæbu	25,5	19,6	64,8
1663	Malvik	33,6	25,5	62,8
1653	Melhus	22,1	19,3	48,8
1657	Skaun	32,4	28,5	48,5
1714	Stjørdal	39,9	36,4	18,9
1648	Midtre Gauldal	50,8	50,4	17,7
1638	Orkdal	32	41	14,7
1624	Rissa	50	Båt	14,5
1718	Leksvik	60	Båt	13,8
1664	Selbu	75,2	69,7	13,5
1622	Agdenes	78,6	75,5	9,3
1717	Frosta	72,6	73,2	8,4
1636	Meldal	83,2	81,0	7,4
1635	Rennebu	79,8	83,5	7,3
1719	Levanger	79,4	81,3	6,0
1711	Meråker	87,0	85,1	5,8
1613	Snillfjord	78,9	78,6	4,6
1721	Verdal	89,0	92,5	3,7

Tabell 4.11 *Pendling til Trondheim 2000 og 2008*

Kommune	2008	2000	% 2008 - % 2000
1601 Trondheim	94,9	96,1	-1,2
1662 Klæbu	64,8	63,1	1,7
1663 Malvik	62,8	61,9	0,9
1653 Melhus	48,8	45,7	3,1
1657 Skaun	48,5	45,8	2,7
1714 Stjørdal	18,9	16,3	2,6
1648 Midtre Gauldal	17,7	13,6	4,1
1638 Orkdal	14,7	11,1	3,6
1624 Rissa	14,5	11,9	2,6
1718 Leksvik	13,8	12,3	1,6
1664 Selbu	13,5	14,7	-1,2
1622 Agdenes	9,3	6,9	2,4
1717 Frosta	8,4	5,0	3,5
1621 Ørland	8,1	5,5	2,6
1612 Hemne	8,0	5,1	2,9

5 Service og det sosio-romlige perspektivet⁵

I dette kapitlet drøftes noen perspektiver og resonneringer av betydning for tenkningen rundt service i en regional og det territoriell sammenheng, og for behovet for avgrensning av regioner og bruken av regioninndelinger.

5.1 Service i territoriell sammenheng

Behovet for service utenfor eget hushold har utviklet seg gradvis. Husholdet har alltid vært et grunnelement i funksjonelle regioninndelinger, der tid anvendt til husholdsoppgaver viser klare kjønns- og livsfaseforskjeller. Når noe service flyttes ut av husholdet, og andre former for service kommer til, kan dette bl.a. ha redusert ulikheter med hensyn til husholdsmedlemmers reisetidsbruk.

Offentlig tjenesteyting ble spredt utover landet særlig fra 1960-tallet, og mange og nye private servicetilbud har kommet til og spredt seg de siste tiårene, i takt med økt velstand i samfunnet, for å imøtekomme nye behov og etterspørselsmønstre – også i den uformelle sektoren (Dale 1994).

En rekke forhold må tas hensyn til for å måle service i ulike geografiske områder. Ulike tjenester har svært ulike terskler og rekkevidder for å være økonomisk lønnsomme, og reiseviljen til brukerne spiller en rolle. Det er særlig viktig i mer grigrendte strøk, etter hvert også for offentlig sektor.

⁵ Inspirert av Lefebvre (1991), Buciek et al. (2006), Harvey (1996, 2000, 2001).

Service kan relateres til ulike samfunnsnivå. Dale (1994) har med henvisning til Mark-Lawson (1985) og Aasbrenn (1985, 1989) sortert sektorene innen service på følgende måte:

- 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-profittbasis
- 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, offentlig og internalisert serviceproduksjon knyttes til den formelle økonomien, mens hushold og naboskap knyttes til den uformelle. De øvrige sektorene er mer blandet. For serviceregioner er ikke alle typene service like aktuelle. Den uformelle økonomien innebærer liten grad av sentralisering og hierarki, mens den formelle i hovedsak sentraliserer tjenestene til tettsteder, med et hierarki knyttet til at tjenestene har ulike terskelverdier.

Det er også klare forskjeller mellom markedet og offentlige tjenester, som dels er lovpålagte. Offentlig tjenesteyting sikrer en nokså jevn fordeling av viktige basistjenester utover landet. I privatmarkedet avgjør ofte befolkningstettheten tilbudet og omfanget av en tjeneste. I spredtbygde deler av landet har beboerne ofte mindre valgmuligheter.

5.2 Et sosioromlig perspektiv på bas-regioner⁶

I en sterk BAS-region har befolkningen tilgang til både et stort og allsidig arbeidsmarked og et bredt service- og kulturtilbud innen rimelig pendlings-/reiseavstand. Sammen med attraktive bosteder er dette viktig for hvor folk velger å bosette seg. For næringslivet gir det økt tilgang på arbeidskraft, leverandører og kunder. Alle BAS-regionene består av senter og omland som er gjensidig avhengige med ulike tilbud og funksjoner for befolkning og næringsliv. Men sentrenes styrke er avgjørende for hele BAS-regionens styrke. Som Selstad et al. (2004) påpeker kan dannelsen av funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner – og i tråd med dette også BAS-regioner – betraktes som en form for regionalisering nedenfra, forankret i dagliglivets praksis.

Det såkalte *romlig praksis*-perspektivet er forankret i dagliglivet, også omtalt som sosioromlig praksis. Ifølge Lefebvre (1991: 33, 38-39), som oppfattes som opphavsmannen til perspektivet, produserer alle samfunnsmessige formasjoner sitt eget rom gjennom en dialektisk og refleksiv prosess med tre identifiserbare elementer eller dimensjoner. De er aktive samtidig og relatert til hverandre, men må introduseres og diskuteres sekvensielt.

For det første har vi ordnet og systematisert rom for forskere, ingeniører, planleggere, teknokrater og annet fagpersonell. Denne romlige dimensjonen kan vi betegne *konseptualisert rom*. I følge Merrifield består dette rommet av

the various arcane signs, jargon, codifications and objectified representations used and produced by these agents and actors. Lefebvre says that it's always a space which is *conceived*, and invariably ideology, power and knowledge are embedded in this representation (Merrifield 2000: 174).

Dessuten har kapitalen en vesentlig rolle og spesiell innflytelse på produksjon av rommet (Lefebvre 1991). Representasjoner av rommet er dominerende i alle samfunn og produksjonsmåter. Gjennom systemene av tegn eller koder kjenner personer dette rommet og måtene det er ordnet og systematisert på.

⁶ Inspirert av Lefebvre (1991), Buciek et al. (2006), Harvey (1996, 2000, 2001).

For det andre har vi *representasjonelle rom*, som er de direkte bebodde og levde rommene i den daglige erfaringssfæren, underlagt fantasien og erfart gjennom systemer av komplekse, nonverbale symboler, tegn og bilder. Verk av kunstnere, fotografer og filmskapere kan være representasjoner av rom. Enkelte materielle konstruksjoner, som symbolske rom og bestemte bygde omgivelser som museer hører også hjemme her. I følge Merrifields (2000: 174) tolkning av Lefebvres er representasjoner av rom eller levde rom

an elusive space, so elusive in fact that thought and conception usually seeks to appropriate and dominate it. Lived space is the experiential realm that conceived and ordered space will try to intervene in, rationalize, and ultimately usurp. On the whole, architects, planners, developers and others, are, willy-nilly, active in this very pursuit”

For det tredje, gjennom romlig praksis produserer hvert samfunn sine egne distinkte materielle ordninger, hevder Lefebvre (1991). Denne romlige dimensjonen kan vi betegne *erfart rom*. Romlig praksis omfatter produksjon og reproduksjon; de daglige rutiner og strømmer som produserer kommunikasjons- og transportnettverk, vann- og kloaknettverk og energinett. Rommet produserer urbane hierarkier og differensierer offentlige og private områder. I følge Merrifield (2000) kan romlig praksis

be revealed by ‘deciphering’ space and have close affinities with perceived space, to people’s perceptions of the world, of their world, particularly with respect to their everyday world and its space (ibid.).

Fire dimensjoner ved begrepet romlig praksis

Med basis i Lefebvre har Harvey (1989b) drøftet fire dimensjoner ved begrepet romlig praksis. Disse fire aspektene ved romlig praksis er gjensidig avhengige av hverandre, men er atskilt for analytiske formål.

Den første dimensjonen, som omfatter *tilgjengelighet* og *distanse* “speak[s] to the role of the ‘friction of distance’ in human affairs. Distance is both a barrier to, and a defence against, human interaction. It imposes transaction costs upon any system of production and reproduction. Distanciation is simply a measure of

the degree to which the friction of space has been overcome to accommodate social interaction” (ibid.: 219-222).

Den andre dimensjonen, som omfatter *appropriering og bruk av rom*, “examines the way in which space is occupied by objects [...], activities [...], individuals, classes, or other social groupings” (ibid.: 222).

Den tredje dimensjonen, som omfatter *dominans og kontroll av rom*, “reflects how individuals or powerful groups dominate the organization and production of space through legal or extra-legal means so as to exercise a greater degree of control either over the friction of distance or over the manner in which space is appropriated by themselves or others” (ibid.).

Den fjerde dimensjonen, som omfatter *produksjon av rom*, utgjør domenet for sosial produksjon av fysisk infrastruktur (transport, vann og kloakk, elektrisitet, telekommunikasjon, bygde omgivelser etc.) og territoriell organisering av sosial infrastruktur.

5.3 BAS-regioner som sosialt produserte geografiske rom

De grunnleggende sosiale relasjonene som inngår i struktureringen av BAS-regioner er knyttet til de tre overlappende dimensjonene (og deres geografiske eller romlige mønstre) i BAS-fenomenet:

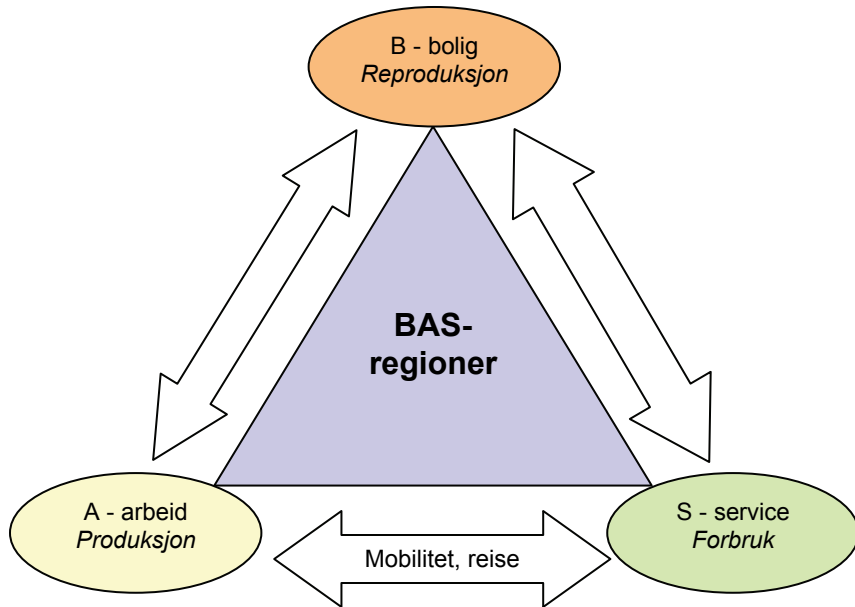
- B** reproduksjon: bolig, familie, utdanning, kjønn, livsfaser,
- A** produksjon: arbeid (individ), arbeidskraft/-marked, karrieremuligheter, næringsvirksomhet, kompetanse,
- S** forbruk: konsum, fritid, idrett, kultur, opplevelser

B viser mennesket i hovedrollen som *innbygger* og som *husholdsmedlem*. Dette definerer de sosiomaterielle (strukturelle) betingelsene for husholdsrelatert sosioromlig praksis. A viser mennesket i hovedrollen som *produsent* i det økonomiske systemet. S viser mennesket i hovedrollen som *forbruker* i det økonomiske systemet og i samfunnet generelt.

Hovedfokus i studier av produksjon av geografisk rom og nivå har ofte vært på sosiale relasjoner og praksis innenfor produksjonsdimensjonen. For å utvikle en mer dekkende forståelse av

fenomenet BAS-regioner må man inkludere fokus på de to andre dimensjonene som er involvert i konstruksjon av geografisk rom og nivå.

Figur 5.1 *Tre arenaer hvor sosioromlig praksis konstituerer BAS-regioner*



Relasjoner mellom B og AS:

B – A: arbeidsreisen, hjemmearbeid

B – S: innkjøp, besøk på offentlige kontorer, reise til kulturtilbud, fritidsreiser, feriereiser, elektroniske tjenester

Relasjoner mellom A og BS:

A – B: arbeidsreisen, hjemmearbeid,

A – S: forbruk av tjenester på reise mellom A og B

Relasjoner mellom S og BA:

S – B: innkjøp, besøk på offentlige kontorer, reise til kulturtilbud, fritidsreiser, feriereiser, elektroniske tjenester

S – A: forbruk av tjenester på reise mellom A og B

BAS-regioner gjenspeiler på makronivå de grunnleggende bevegelsesmønstrene i menneskers dagligliv på mikronivå. Disse regionene utgjør rammene rundt arbeid og fritid, der befolkningen lever det meste av sine hverdagsliv og forbruker de fleste offentlige og private tjenestetilbud. I det sosioromlige perspektivet utgjør dette samspillet mellom *levd rom* og *erfart rom (romlig praksis)*. Den geografiske avgrensningen av slike regioner forandres når transport- og kommunikasjonsmønsteret endres.

BAS-regioner er et viktig geografisk nivå for sosioromlig praksis i et planleggings- og overvåkingsperspektiv (jf. planleggenes og ekspertenes *konseptualiserte rom*). Mangfold av mobilitetsformer, kommunikasjon og reisevirksomhet er sentral i konstruksjonen av geografisk rom. Kjernen i prosessen utgjøres av bevegelsene mellom rommene for hhv. reproduksjon, produksjon og konsum. Dannelsen av BAS-regioner er et samspill mellom sosioromlig praksis og sosiomaterielle betingelser.

Geografiske nivåer og rom er sosialt produsert eller konstruert. Begrepet "scale" eller nivå viser til et dynamisk fenomen som spiller en sentral rolle i hele vår geografiske konstruksjon av materielt liv. Sosialt liv finner sted i, og produserer, en form for, sammenknyttet hierarkisk rom (lokalt, regionalt, nasjonalt, internasjonalt, globalt). Prosessene som utgjør sosialt og samfunns-messig liv, skjer innenfor og produserer aktivt rom og tid.

I analyser av hvordan geografisk nivå inngår i produksjon av rom har *produksjonsdimensjonen* fått størst oppmerksomhet: Det er den rolle som staten, kapital, arbeid og ikke-statlige politiske aktører spiller. Det har vært betydelig mindre fokus på betydningen av *sosial reproduksjon og forbruk* og relasjonene som utgjør disse sosioromlige dimensjonene.

For å forstå produksjonen av BAS-regioner som geografisk nivå er det nødvendig å inkludere de komplekse prosessene knyttet til blant annet mobilitet, kommunikasjon, reisevaner og forbruker-praksis relatert til opplevelsessfæren, i tillegg til aktiviteter og relasjoner knyttet til produksjon.

BAS-regioner gjenspeiler en fortetting av menneskelig virksomhet i geografisk rom. De er konstituert av og strukturerer sosioromlig praksis knyttet til grunnleggende menneskelig virksomhet: BAS-regioner gjenspeiler hverdagslivets sosioromlige strukturering som

manifestasjoner på makronivå av et mangfold av livsprosjekter på mikronivå.

Romlige forskjeller

Husholdninger, nabolag, byer og kommuner er typiske eksempler på nåtidige organisatoriske former som eksisterer på ulike romlige nivåer og som inngår i BAS-regioner. Men det som finner sted på ett nivå i en BAS-region kan ikke forstås uten relasjonene som eksisterer på tvers av et hierarki av romlige eller geografiske nivåer.

Romlige nivåer med territoriell avgrensning er alltid i endring. Territoriell avgrensning av en BAS-region er et resultat av romlig utstrekning av menneskelig praksis og av politiske beslutninger i en teknologisk-økonomisk kontekst. Nivåene for menneskelige aktiviteter avhenger i betydelig grad av teknologisk innovasjon, samt betingelser innen handel, geopolitisk rivalisering, allianser og partnerskap, etc.

BAS-regioner som romlig nivå blir kontinuerlig redefinert, rekonstruert og reforhandlet i omfang, innhold, relative betydning og forbindelser. Dette innebærer at maktposisjonene til de involverte aktørene vil variere betydelig i forhold til hvem som kontrollerer hva på hvilket nivå. Dette kan for eksempel gjelde forholdet mellom fylkeskommunen, regionrådene og de enkelte kommunene.

BAS-regioner som geografiske rom og nivå utgjør dynamiske, komplekse, multidimensjonale, funksjonelle enheter som produseres og reproduseres mellom kommuner og fylker, på tvers av fylkes- og kommunegrenser og i sosial praksis innenfor de tre romlige dimensjonene som utgjør dagliglivets hovedarenaer.

En studie av en tilfeldig valgt del av verden på et hvilket som helst romlig nivå vil avdekke effekter og prosesser som produserer geografisk forskjellighet i livsformer, levestandarder, ressursbruk, relasjoner til miljøet og politiske og kulturelle former. Menneskelig bruk av jordoverflaten over lang (historisk) tid og framveksten av distinkte sosiale former (kultur, språk, politiske institusjoner, religiøse verdier, etc.) har produsert en enorm geografisk mosaikk av sosiokulturelle miljøer og livsformer. Denne mosaikken er sammensatt av lag på lag av tidligere sosiomaterielt liv som gjenspeiler at en hver samfunnsmessige formasjon produserer sitt eget rom på historisk og kulturelt særegne måter. Det omfatter

også deindustrialisering og relokalisering av industri, endringer i sysselsetting og konkurransebetingelser, endringer i maktforhold, etc.

Det er viktig å forstå tempoet og dynamikken i produksjonen av dagens geografiske former. Hele byer og storbyregioner har blitt rekonfigurert og geografisk transformert i løpet av en generasjon. Kulturelle endringer kjennetegnes også av voldsom dynamikk og betydelig geografisk omfang, for eksempel globalisert kultur. Selv om geografiske variasjoner i BAS-regioner reflekterer og inkorporerer materiell, historisk, kulturell og politisk arv fra fortiden må de ikke betraktes som statiske. Her er det vesentlig å avdekke og undersøke de systematiske forholdene som produserer ulik geografisk utvikling i BAS-regioner.

5.4 Opplevelsesbasert tjenesteyting

Betydningen av S-en i BAS knyttes til at bo- og arbeidsmarkeds-regionene påvirkes av økt aktivitet på en tredje arena hvor konsum er sentralt. Allerede i 1990 pekte Urry på denne trenden i det han hevdet at '*locality*' hadde utviklet seg fra primært å være områder for '*travel-to-work*' til å bli '*travel-to-shop*' eller '*travel-to-engage-in-leisure*'. Betydelige deler av denne økte aktiviteten har vært en drivkraft for opplevelsessamfunnet (Schulze 1992), opplevelsesøkonomien (Pine og Gilmore 1999) og '*the experience turn*' (se bl.a. Samuelson 2010).

Opplevelsesøkonomien omtales i internasjonal faglitteratur nå som *the experience turn*, en tung trend både forskningsmessig og for kommersielle forretningsstrategier, med fokus på rom, sted og ny sosial praksis. Bedrifter fokuserer på ikke-materielle aspekter ved sine produkter, med fortellinger og bilder rundt kundenes oppfatninger og forventninger. Lokale politikere og planleggere fokuserer på steds- og livskvalitet som mål i seg selv og som verktøy for å tiltrekke seg innbyggere, turister og bedrifter.

Denne vendingen gir mange muligheter for aktive bedrifter innen for eksempel kultur og reiseliv eller opplevelsesbaserte strategier knyttet til friluftsliv og rekreasjon. I BAS-sammenheng kan en region betraktes som et *opplevelsesområde* med kommersielle og ikke-kommersielle opplevelsesbaserte tjenester og aktiviteter. Dette

segmentet utgjør en betydelig og økende andel av S-en i en BAS-region. For velferd og livskvalitet i menneskers dagligliv utgjør det også en viktig kvalitativ dimensjon ved S-en i en BAS-region. S-en kan derfor betegnes som en *opplevelsesregion* («O-region») knyttet til tilbud og etterspørsel i jakten på stedsspesifikke opplevelser.

Aktiviteter knyttet til opplevelsesbasert verdiskaping utgjør også et betydelig antall arbeidsplasser og bidrar dermed til A-en i en BAS-region. Størst konsentrasjon av bedrifter innenfor dette feltet finner man i storbyene. I tillegg utgjør bedrifter basert på opplevelsesbasert verdiskaping viktige arbeidsplasser i mange småsamfunn over hele landet, særlig innen reiselivsnæringen.

De dynamiske aspektene ved opplevelsesproduksjonens geografi framheves av flere: (Urry et.al. 2000, 2007) betrakter mobilitet som normaltilstanden i det senmoderne samfunnet. Mobilitet *mellom* mer eller mindre stabile «stasjoner» som bo-, arbeids- og forbrukssteder preger hverdagslivet i større grad enn opphold *på* stasjonene.

Opplevelsesøkonomien som selvstendig felt for sosial og kulturell verdiskaping er en dynamisk dimensjon ved S-en i en BAS-region. I Bærenholdt et al. (2004) indikerer Urry at de stedene hvor opplevelsesverdi skapes, er nettverk av menneskelige, sosiale, kulturelle og materielle elementer som knyttes sammen gjennom handlingene til aktørene; ”places to play, places in play” Urry og Sheller (2004). Formuleringen antyder at et sted inngår som et område for opplevelsesøkonomi. Det er en flyktig enhet som bidrar til en utfordring ved avgrensning av serviceregioner.

5.4.1 Den opplevelsesbaserte verdiskapingens romlige praksis

Her presenteres en taksonomi for å strukturere opplevelsesproduserende organisasjoner som produksjonssystemer (se tabell 5.1). Taksonomien kan belyse hvordan opplevelseskonseptet bidrar til å definere romlige særtrekk.

Kriteriet er den *opplevelse* en bedrift produserer med fokus på både produksjon og levering. Opplevelsesskapende bedrifter kan klassifiseres slik:

- *Personlige opplevelser* (opplevelsene produseres i personlige møter, ansikt-til-ansikt) vs. *teknologiske opplevelser* (basert på teknologi som IKT, kjøretøy, etc.).
- *Frammøtebaserte opplevelser* (kundene kommer til produksjonsstedet) vs. *distribuerte opplevelser* (opplevelsene distribueres fra et produksjonssted).

Forskjellen mellom distribuerte og frammøtebaserte opplevelser har betydning både for S-en og for A-en i BAS-sammenheng (se figur 5.1 for illustrasjon). I distribuert opplevelsesproduksjon er produksjon og forbruk adskilt i rom og dels adskilt i tid (forbruket av bøker er for eksempel totalt adskilt i tid fra produksjonen mens direktesendte TV-programmer produseres og konsumeres samtidig). Det romlige kjennetegnet er at produktet på ulike måter kommer forbrukeren i hende og konsumeres enten hjemme hos forbrukeren eller på andre steder avhengig av hva slags utstyr som kreves. I BAS-sammenheng er distribuert opplevelsesproduksjon viktig i form av arbeidsplasser som gjerne krever høy kompetanse og som utgjør attraktive og typisk urbane bransjer (som TV, radio, film, musikk, litteratur, forlag, media, kommunikasjon, og lignende).

Den andre hovedtypen av opplevelsesbasert verdiskaping er frammøtebasert opplevelsesproduksjon hvor forbrukeren oppsøker produksjonsstedet. Det typiske eksemplet er reiselivsnæringen. Her er det lang avstand mellom forbrukerens bosted og stedet hvor kommersielle opplevelser produseres og forbrukes. Det skaper transport- og overnattingsbehov med stor økonomisk betydning utover selve opplevelsesproduksjonen. Stedet der opplevelser produseres og/eller forbrukes er gitt betegnelsen opplevelsesrom. Dette er materiell, sosial og kulturell kontekst på geografisk mikronivå for hvert tilfelle av opplevelsesbasert verdiskaping.

Tabell 5.1 *Taksonomi for produksjonssystemer i opplevelsesbasert verdiskaping (basert på Sundbo og Hagedorn-Rasmussen 2008).*

	Personlige	Teknologiske
Distribuerte opplevelser	<i>Virtuell interaksjon</i> Personlig distribusjon, menneske-til-menneske interaksjon i virtuelt rom Eksempler: Dataspill	<i>Kringkasting</i> Massedistribusjon, en-til-mange Eksempler: TV Radio Film Musikk Litteratur, forlag Media, kommunikasjon
Frammøtebaserte opplevelser	<i>Forestilling, framføring</i> Menneske-til-menneske interaksjon på et fysisk sted Eksempler: Teater Konsert Museum Restaurant Fjellklatring, fjelltur Havfiske Hvalsafari Rafting	<i>Tekno-interaksjon</i> Menneske-teknologi interaksjon på et fysisk sted Eksempler: Designer hotell Fornøylespark Museum Motorsykkel Sykkel Gocart

Ved distribuert opplevelsesproduksjon er opplevelsesrommet ofte hjemme, og forbruket er relatert til B-en i BAS-sammenheng. Produksjonen foregår i andre regioner nasjonalt og globalt. Forbruket genererer lite regional mobilitet.

Ved frammøtebasert opplevelsesskaping er romlige karakteristika og regiondannende aspekter klarere. Generelt utgjør summen av opplevelsesrom for frammøtebasert opplevelsesskaping den aktuelle regionen som opplevelsesområde. Dette omfatter både markedsbasert produksjon, offentlige tjenestetilbud og «gratis» opplevelsesskaping, som til sammen utgjør en vesentlig del av S-en i BAS-regioner. Hvilke typer opplevelsesrom en BAS-region kan tilby og kvaliteten på disse har stor betydning for regionens attraktivitet.

Til hver type opplevelsesbasert verdiskaping som inngår i framløtebasert opplevelsesproduksjon – som er den mest romlig signifikante delen av dette feltet – kan det tilordnes terskler og rekkevidder. Antallet kunder som kreves for å være en økonomisk lønnsom virksomhet og kundenes motivasjon for å oppsøke opplevelsesrommet varierer. Dette siste aspektet henger sammen med kundens forventninger om å oppleve noe unikt, verdifullt og meningsfullt. Med hensyn til terskler og økonomisk lønnsomhet kan omfanget av materiell, utstyr og infrastruktur som er nødvendig for å produsere en bestemt type opplevelser være viktig. Investeringer i utstyr eller teknologi⁷ som kreves for den enkelte type opplevelseskonsept og tilstrekkelig størrelse på markedet er kritiske faktorer i forhold til etablering og drift av næring. Attraktiviteten er et betydelig usikkerhetsmoment for tilbyderne, ikke minst i lys av den betydelige konkurransen i sektoren.

5.4.2 Befolkningens kulturbruk – en skisse

Den følgende skissen av aspekter ved terskel, rekkevidde og materielle forutsetninger kan være relevant for forståelsen av den romlige praksisen og dynamikken i feltet. Beskrivelsen illustreres med Oslobefolkningens kulturbruk sammenliknet med andre store byer.⁸

⁷ Opplevelsesteknologi kan brukes som en samlebetegnelse på alt materiell, utstyr og infrastruktur som er nødvendig for å produsere en bestemt type opplevelse, dvs. det som mer generelt betegnes produksjonsutstyr. Dette kan være alt fra lett, mobilt utstyr for f.eks. sykkelturner eller fjellklarting via kjøkkenutstyr og innredning i restauranter til idrettsarenaer og operabygg.

⁸ Etter ønske fra Oslo kommune har SSB laget en rapport som dokumenterer kulturbruken blant befolkningen i Oslo fra 1991 til 2008. Målet har vært å se på endringer, og hvordan Oslo-befolkningens kulturbruk er i forhold til dem som bor i andre store byer (Bergen, Trondheim og Stavanger) og befolkningen generelt. Disse tallene er supplert med kulturbrukstall fra Levekårsundersøkelsen 2007. I gjennomsnitt går Oslos befolkning på mer enn 20 kulturbesøk per år, mot 19 i andre store byer og 16 i landet totalt. Oslos befolkning har bedre tilgang til ulike kulturtilbud enn de som bor i andre store byer og befolkningen i landet totalt. Dette kan være noe av forklaringen på det høye bruksnivået. Det er også størst interesse for kulturbruk blant Oslo-boerne. Særlig gjelder det museer, teater og kunstutstillinger. Det har vært en nedgang i antall kulturbesøk blant unge, mens det har vært økende blant de voksne. I Oslo er det lavest andel kulturbrukere blant dem som har innvandrerbakgrunn.

Film (kino)

- Terskel: Krever mange besøkende i gjennomsnitt over tid
- Rekkevidde: Relativt kort, flere/mange tilbud i større byer, alle attraktive filmer blir gjort relativt lett tilgjengelige gjennom distribusjon
- Materielle forutsetninger: Omfattende bygningsmasse og avansert produksjonsutstyr/opplevelsesteknologi
- Oslos befolkning går flest ganger på kino i løpet av en 12-måneders periode sammenliknet med andre store byer og landet totalt. Generelt er det nedgang i antall kinobesøk, men det er økt kinobesøk blant de voksne i Oslo. Selv om det er en klar sammenheng mellom utdanning og kinobesøk både i Oslo og andre steder, har utdanning fått mindre betydning for kinobesøket i Oslo de seinere åra.

Kunst, video og foto (utstilling)

- Terskel: Krever moderat antall besøkende
- Rekkevidde: Relativt kort, flere/mange tilbud i større byer, men avhengig av i hvilken grad utstillingen oppfattes som unik
- Materielle forutsetninger: Moderate krav til bygningsmasse og nivå på produksjonsutstyr/ opplevelsesteknologi
- Flere går på kunstutstilling i løpet av en 12-måneders periode i Oslo enn i andre store byer og i landet totalt. Oslos befolkning går også flest ganger på slike kulturtilbud.
- Besøk på kunstutstillinger viser klare sosiale skiller generelt.
- Både i Oslo og ellers går kvinner mest på kunstutstillinger.

Musikk (konserter, festivaler)

- Terskel: Avhengig av type arrangement, lokale konserter krever moderat antall besøkende mens en del festivaler og opera krever mange besøkende
- Rekkevidde: Avhengig av type, for mange lokale konserters del er det relativt kort rekkevidde pga mange tilbud i større byer, for mange festivaler og (særlig) opera relativt lang rekkevidde, avhengig av i hvilken grad tilbudet oppfattes som unikt

- Materielle forutsetninger: Avhengig av type, lokale konserter krever moderat omfang av bygningsmasse og nivå på opplevelsesteknologi mens mange festivaler og særlig opera krever omfattende bygningsmasse og avansert produksjonsutstyr/opplevelsesteknologi
- Det er færre konsertbesøk per år blant befolkningen i Oslo enn i andre store byer. Det er også færre som går på kulturfestival i Oslo enn ellers i landet.
- Flere går på opera/operette i løpet av en 12-måneders periode i Oslo enn i andre store byer og i landet totalt. Oslos befolkning går også flest ganger på slike kulturtilbud. Utdanning har mye å si for opera-/operettebesøk. Oslos kvinner er ivrige operagjengere. Voksne/eldre Oslo-borgere bruker opera-/operette tilbudene mest. Mer enn hver fjerde Oslo-boer over 54 år var på opera/operette i 2007, mot 7 prosent i hele befolkningen.
- Generelt er det lite sosialt skille mellom dem som går og de som ikke går på kulturfestival. Andelen som går på kulturfestival er lavest blant Oslos kvinner.
- I Oslo er det flest som går på kulturfestival i de østlige bydelene.
- I Oslo er det flest som går på opera/operette i de vestlige bydelene.

Scenekunst/teater/ballett/dans

- Terskel: Avhengig av type arrangement, lokale oppsetninger krever moderat antall besøkende mens oppsetninger ved de største scenene krever mange besøkende
- Rekkevidde: Avhengig av type, for mange lokale oppsetninger relativt kort rekkevidde pga flere tilbud i større byer, for oppsetninger ved de største scenene relativt lang rekkevidde, avhengig av i hvilken grad en oppsetning oppfattes som unik
- Materielle forutsetninger: Avhengig av type, lokale oppsetninger krever moderat omfang av bygningsmasse og nivå på opplevelsesteknologi mens oppsetninger ved de største scenene ofte – men ikke alltid – krever omfattende bygningsmasse og avansert produksjonsutstyr/opplevelsesteknologi

- Flere går på teater/musikal/revy, ballett- og danseforestillinger i løpet av en 12-måneders periode i Oslo enn i andre store byer og i landet totalt. Oslos befolkning går også flest ganger på slike kulturtilbud.
- Teatertilbudet blir mest brukt av kvinner og personer med høy utdanning. Vi finner større forskjell i andelen som går på teater per år i forhold til utdanning i Oslo enn i landet totalt.
- Blant Oslo-befolkningen er det en økende andel som går på ballett-/danseforestillinger. Det er særlig blant den voksne delen av Oslo-befolkningen at andelen øker.
- I Oslo er det flest som går på teater/musikal/revy og ballett/dans i de vestlige bydelene.

Kunstnerisk virksomhet/kunsthåndverk

- Terskel: Krever moderat antall besøkende
- Rekkevidde: Relativt kort, mange tilbud i større byer, avhengig av i hvilken grad den kunstneriske virksomheten oppfattes som unik
- Materielle forutsetninger: Moderate krav til bygningsmasse og nivå på produksjonsutstyr/ opplevelsesteknologi

Kulturarv (museer, fortidsminner)

- Terskel: Krever mange besøkende i gjennomsnitt over tid
- Rekkevidde: Relativt kort, mange tilbud i større byer, avhengig av i hvilken grad en utstilling oppfattes som unik
- Materielle forutsetninger: Ofte omfattende bygningsmasse (for eksempel museer) men varierende krav til produksjonsutstyr/opplevelsesteknologi
- Flere går på museum i løpet av en 12-måneders periode i Oslo enn i andre store byer og i landet totalt. Oslos befolkning går også flest ganger på slike kulturtilbud.
- I Oslo går de med høy utdanning mest på museum.

Fornøylesparker, dyrehager, akvarier, opplevelsessentre, tivoli, sirkus

- Terskel: Avhengig av type aktivitet, men krever generelt mange besøkende

- **Rekkevidde:** Avhengig av type, tivoli og sirkus er mobile og tilbys en rekke steder og har dermed relativt kort rekkevidde mens fornøylesparker og opplevelsessentre er immobile og har relativt lang rekkevidde, avhengig av i hvilken grad tilbudet oppfattes som unikt
- **Materielle forutsetninger:** Avhengig av type, tivoli og sirkus er mobile og krever moderat omfang av bygningsmasse og nivå på opplevelsesteknologi mens fornøylesparker og opplevelsessentre er immobile og basert på omfattende bygningsmasse og til dels avansert produksjonsutstyr/ opplevelsesteknologi

Sport

- **Terskel:** Avhengig av type arrangement, lokale arrangementer krever moderat antall besøkende mens større arrangementer (som nasjonale og internasjonale mesterskap) gjerne krever mange besøkende
- **Rekkevidde:** Avhengig av type, for mange lokale arrangementer relativt kort rekkevidde pga mange tilbud i større byer, for større arrangementer (som nasjonale og internasjonale mesterskap) relativt lang rekkevidde, avhengig av i hvilken grad et arrangement oppfattes som unikt
- **Materielle forutsetninger:** Avhengig av den enkelte type idrettsaktivitet, fra lite omfang av bygningsmasse (for eksempel sykling) og moderat nivå på produksjonsutstyr/ opplevelsesteknologi (for eksempel langrenn) til omfattende bygningsmasse (for eksempel fotballstadion) og mer avansert produksjonsutstyr/opplevelsesteknologi (for eksempel seiling, motorsport)

Restauranter (f.eks. gourmet, lokale mattradisjoner)

- **Terskel:** Krever moderat antall besøkende
- **Rekkevidde:** Relativt kort, mange tilbud i større byer, men avhengig av i hvilken grad tilbudet/konseptet/menyen oppfattes som unik
- **Materielle forutsetninger:** Moderate krav til bygningsmasse og nivå på produksjonsutstyr/ opplevelsesteknologi

Problematismen og sorteringen ovenfor peker på ulike aspekter ved terskler, rekkevidder og materielle forutsetninger i tilknytning til mangfoldet av opplevelsesbaserte tjenestetilbud som finnes innenfor et opplevelsesområde – eller en *opplevelsesregion* (O-region). Dette innebærer muligheten for en typifisering av serviceregioner ut i fra omfanget av opplevelsesdimensjonen. Gjennom en slik klassifisering etter innslag av opplevelsesbaserte produkter og tjenester kan regioner avgrenses etter opplevelsesintensitet.

De foregående betraktningene kan illustrere hvordan ”the experience turn” også får konsekvenser for – eller i det minste utfordrer tenkningen om – regioninndeling og forståelsen av den regiondannende dynamikken knyttet til stor etterspørsel etter og forbruk av frammøtebaserte eller stedbundne opplevelsesprodukter.

5.5 Nye planleggingsmetoder for senterstruktur i Norge

I dette avsnittet nevnes kort noen tanker om framtidige premisser for senterutviklingen i storbyområdene, som også kan ha potensial for å endre forutsetningene for regiondannelse og avgrensning av regioner. Det dreier seg om metodiske endringsgrep som fokuserer på *medvirkning fra ulike faggrupper* (”New Urbanism”), *prossessorientert planlegging med sterkere medvirkning*, og ikke minst *polysentrisk utvikling av senterstrukturen*. Den siste tilnærmingen søker synergieffekt og komplementaritet mellom sentra, og den vil integrere kommunikasjonsknutepunkter i planleggingen.

Fokus på klima vil trolig stille transport- og kommunikasjonsløsninger mer i fokus med sikte på økt miljøvennlighet. Senterløsninger som minimaliserer bilbruk vil sannsynligvis få stor gjennomslagskraft, jf. St. meld. Nr. 16 *Nasjonal transportplan 2010 – 2019*: «Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimautslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet».

Det er allerede i gang et samarbeid mellom staten, næringslivet og de 13 største byene i Norge for å redusere klimautslippene. For fremtidens byer vil derfor god areal- og transportplanlegging kreve

satsing innen *Energi og bygg, Forbruk og avfallshåndtering* – og *Klimatilpasning*. Avanserte statistiske framskrivningsmetoder, basert på utviklingen de siste årene er ikke tilstrekkelig grunnlag for planlegging. Klimaproblematikken er et eksempel på at sannsynlighetsberegninger blir viktig for å nå gode løsninger – også innen senterutvikling.

Tankegodset som preger mer rendyrket hierarkisk senterstruktur basert på markedsmuligheter i senter og næromland vil fremdeles ha betydning, men tilnæringsmåten begrenser gode løsninger for overordnede mål. Derfor er det viktig å supplere med utsikt til mer enn lokal planlegging av sentra. Økt mobilitet og fokus på steds fortrinn og kvaliteter tilsier at et interessenøytralt faktagrunnlag om senterstruktur, -innhold og -dynamikk må tillegges større vekt ved strategi for lokal senterutvikling.

Sosiokulturelle stedsanalyser med vurdering av omdømme og attraktivitet som ledd i senterutvikling er også et forskningsfelt som stadig nevnes i arbeid med en god områdeutvikling. Målet med attraktivitetsstudier er å legge grunnlaget for økt innflytting og økt kompetanse generelt og innen områder kommunen ønsker å videreutvikle. Det gir også fokus på bedrifter, entreprenører og investeringsvilje.

6 Detaljhandel i storbyregionene

Dette kapitlet gir en kort presentasjon av handelsomfanget i forhold til folketallet i kommunene innen hver av de fem storbyregionene (avgrenset som vist i tabellene i kapitlet), som grunnlag for vurderinger av relativ sentralitet og status som handels- og tjenestesteder i regionen, og dermed for betraktninger omkring regionavgrensning.

6.1 Kommunenes attraktivitet som handels- og tjenestesteder

Med offentlig statistikk kan vi si noe om en kommunes attraktivitet som handels- og tjenestested og om utviklingen på regionalt nivå. I NIBRs database for nærings- og stedsutvikling har vi beregnet årlige anslag for detaljhandelens dekningsgrad, som er en indikator på handelslekkasje i kommunene. Sammenstilling av beregninger for flere år gir et bilde av hver kommunes posisjon i regionen (eventuelt fylket) og for utviklingen over tid. Datagrunnlaget er SSBs varehandelsstatistikk, inntektsstatistikk, samt forbruksundersøkelser, forbrukstall fra nasjonalregnskapet og HSH. I tillegg brukes NIBRs egne erfaringstall basert på en spørreundersøkelse med svar fra 1300 detaljhandelsbedrifter.

Dekningsgradstallene framkommer ved at vi vurderer faktisk omsetning (A) mot mulig omsetning for detaljhandelskjøp fra innbyggerne, næringsliv og storhusholdninger i kommunen (B). Større faktisk enn potensiell omsetning gir positiv dekningsgrad, omvendt gir lavere omsetning en negativ dekningsgrad, dvs. handelslekkasje.

Formelen for beregning av dekningsgrad (D) er:

$$D = \frac{A \text{ (Faktisk detaljhandelsomsetning inkl.mva)}}{B \text{ (Omsetningspotensialet fra forbrukere, næringsliv og storhusholdninger)}} * 100$$

Er detaljhandelsomsetningen i kommunen 100 mill. kr inkl. mva for et bestemt år, og omsetningspotensialet også 100 mill. kr., blir dekningsgraden 100. En dekningsgrad på 100 vil si at omsetningen tilsvarer potensialet i kommunen. En dekningsgrad på 80 tilsier 20% lavere omsetning enn potensialet (og derved handelslekkasje). En dekningsgrad på 120 gir tilsvarende overdekning.

Tallene beregnes for detaljhandelen totalt og for detaljhandelen ekskl. den kapitalkrevende bransjen motorkjøretøyer/drivstoff. Vanligvis er dekningsgradstallene noe lavere i mange kommuner når bilbransjen holdes utenfor, fordi den kapitalkrevende bilbransjen har et stort omlandspotensial. Det er denne dekningsgraden som gir den beste forklaringen til utviklingen av byenes attraktivitet som handelssteder. Det kan være store variasjoner fra bransje til bransje, og dekningsgraden er i tillegg heftet med usikkerhet rundt turisme og omsetning fra bedrifter og storhusholdninger i kommunen. Til vårt formål er derfor dekningsgradsberegningene for detaljhandelen totalt ekskl. bilbransjen de best egnede tall til å forklare dynamikken i senterutviklingen i de fem regionene.

De mindre kommunene må ha en viss handelslekkasje, som forutsetning for at det skal kunne utvikles gode regionale sentre med et bredt tilbud til et omland bestående av flere kommuner.

Tabellene for de fem byregionene (jf. nedenfor) viser utviklingen for kommunene i perioden 1997–2007, beregnet av NIBR på bakgrunn av detaljerte data fra SSB. 2007 er i skrivende stund siste året med tilrettelagte tall.

Det forekommer noe bransjeblanding på detaljert nivå. En forretning som omsetter spesialvarer, og som samtidig defineres som en dagligvareforretning fordi dagligvarer er hovedbransjen, får spesialvareomsetningen registrert som dagligvareomsetning i varehandelsstatistikken. Ved beregning av dekningsgrader er dette

summarisk tatt høyde for ved å anta en viss (gjennomsnittlig og fast) andel spesialvarer.

Ved behov for detaljerte opplysninger om tettsteders/byers styrke i forhold til ulike sentrumsfunksjoner, der dekningsgradstallene for detaljhandelen må splittes opp på underbransjer, bør en innhente mer eksakte lokale omsetningsdata fra forretningene.

For handel har vi definert en nærsone som er utvalgte kommuner med et omfattende tilbud i kort reisetid fra storbykommunen. Avgrensningen avviker noe fra de nærområdene som er definert i kapittel 4. Videre har vi skilt ut den øvrige bo- og arbeidsmarkedsregionen og kommuner ellers som er innenfor SSBs storbynivå.

Omtalen nedenfor bygger på tabellene i Vedlegg 2, som viser utviklingen i alle kommuner i regionene, fordelt etter soneinndeling for årene 1993, 1997, 2004 og 2007, med kommentarer og forklaringer på mønstrene som kommer fram (kommuner med dekningsgrad over 100 kan betraktes som «senterkommuner» for handel).

Oslo

Nærsonen for Oslo danner et sammenhengende område der alle kommuner har dekningsgrader over 100. Samtlige kommuner tiltrekker seg handel fra områder lenger ute. Endringer mellom kommunene gjennom perioden viser blant annet betydningen av kjøpesenterutviklingen i det mest sentrale Oslo-omlandet med nyetableringer eller utvidelser av eksisterende sentre. For *alle* kommunene gjelder at de for *alle* årene har en vedvarende stor handelsomsetning i forhold til egen befolkning.

I den øvrige BA-regionen har de fleste kommunene lav dekningsgrad. Ås og Ullensaker utgjør de mest markante unntakene. Spydeberg, Frogn og Gran har dekningsgrader over 100, og har dermed utviklet et senterpreg for en større region.

I sentralitet 3-området utenfor BA-området rundt Oslo er det hovedsakelig de eldre bysamfunnene som utgjør handelssentrene (kommuner med null som nest siste siffer i kommunekoden). I tillegg kommer et fåtall kommuner som har utviklet seg som handelssentre i en byregion, basert på sentral lokalisering i forhold til befolkningskonsentrasjoner, samt Eidsberg, som over år har vært et viktig senter for deler av innlandskommunene i Østfold.

For kommunene i det øvrige sentralitet 3-området er det hovedsakelig forholdet mellom sentre og omlandkommuner utenom kjernen av Osloregionkommuner som avgjør dekningsgraden. Lier er et unntak med sin positive dekningsgrad og nærhet til Drammen.

Kristiansand

Ved Kristiansand har kommunene i nærlandet relativt god handelsmessig dekningsgrad, men Songdalens høye dekningsgrad skyldes ett internettfirma, som alene løfter kommunen fra et nivå rundt 60 inntil 2004. I Kristiansandsregionen har den ytre delen av regionen svakest handelsdekning. Lillesand er unntaket. I det videre sentralitet 3-området finner en mer markante sentre; Grimstad, Arendal, Evje og Hornnes og Mandal. Med unntak av Mandal har disse sentrene forsterket sin handelsposisjon over tid.

Stavanger

I Stavanger er Sandnes handelsmessig sentrum av nærsone sammen med Stavanger. Både Sola og Randaberg har en klar handelslekkasje. I den øvrige BA-regionen er det kun Time som framstår som et handelssenter. På motsatt side av fjorden har også Strand kun en liten handelslekkasje.

I det ytre sentralitet 3-området ligger senteret Eigersund, samt tre kommuner av omlandstype rent handelsmessig. To av disse har markant økende handelslekkasje, trolig i forbindelse med kommunikasjonsforbedringer.

Bergen

Bergen, Os og Fjell utgjør et sentralt geografisk område. De to sistnevnte har utviklet høy dekningsgrad etter 1993. Den øvrige nærsone er preget av forstad. Preget er mer uttalt i den øvrige BA-regionen, der dekningsgraden faller fra nærsone til kommunene som ligger lenger ute. Blant disse kommunene har Lindås utviklet seg til en senterkommune. De øvrige kommunene har stort sett stabil posisjon.

Resten av kommunene innen sentralitet 3-området har ingen markante sentre, men Kvam og Austevoll framstår med forholdsvis begrenset eller ingen handelslekkasje.

Trondheim

I Trondheimsregionen har alle kommunene i byens nærsone lav dekningsgrad, og dermed et tradisjonelt forstadspreg, selv om dekningsgraden har økt noe over årene. I den øvrige BA-regionen framstår Stjørdal som senterkommune, og denne er styrket sammenlignet med på 1990-tallet. De øvrige kommunene er forholdsvis langt unna sentre, og har dermed mindre handelslekkasje enn kommunene i nærsonen, selv om også kommunene i ytre del av BA-regionen har en vesentlig, men minkende lekkasje.

I det øvrige sentralitet 3-området utgjør Orkdal, Levanger og Verdal sentre, mens de øvrige kommunene er omland i handelssammenheng. Orkdal har klart høyest dekningsgrad og sterke vekst i handel. Veksten kan neppe forklares rent regionalt, ettersom omkringliggende kommuner ikke har en forverret handelsbalanse (med unntak av Snillfjord).

Tettstedene i det ytre Trondheimsomlandet har omtrent en halvtimes reisetid til Trondheim, selv om gjennomsnittsreisetiden for beboerne i kommunene er høyere. Dette innebærer at bildet av handel avviker fra bildet for pendling; de ytre områdene er mer avhengige av handel i andre kommuner enn de mest sentralt lokaliserte kommunene.

Oppsummering

Av de fem storbyregionene skiller Oslo seg ut med en lokalisering omgitt av et markant handelsmessig næromland, der alle kommuner inngår i et belte som trekker til seg handlende. I andre enden av skalaen er Trondheim helt dominerende overfor sitt næromland. Med unntak av Trondheimsregionen har de ytre omlandskommunene vanligvis lavere dekningsgrad enn de mer sentrale.

Ved avgrensning av storbyregioner er alternative sentre i ytre del av BA-regionen, og særlig i områdene utenfor disse, viktig. Dette er særlig tydelig for Oslo. Når bør et slikt senter både regnes inn som underordnet senter i en storbyregion, og i tillegg betraktes som senter for en separat region? Hva blir konsekvensene av et sentralitetshierarki innenfor en storbyregion? Statistikken gir ikke grunnlag for entydig svar, selv om handelsetning kan indikere hierarkiet. I hovedsak framstår et mønster av senterkommuner og

andre kommuner, men mønsteret varierer betydelig fra storbyregion til storbyregion.

Sammen med pendling og tetthetsbetraktninger kan dekningsgrader benyttes for avgrensning. Ofte kan båndet mellom en storby og et mindre senter være sterkere enn mellom en storby og en omlandskommune til et slikt mindre senter. Denne typen relasjon belyses ikke av dekningsgradsbetraktningene, men reisetids-opplysninger fra reisevaneundersøkelsene antyder at omlandskommunenes innbyggere i større grad benytter senteret de har kortest reisetid til framfor storbyen.

7 Ny storbyregionavgrensning

Den avgrensningen og inndelingen av storbyregioner som foreslås her, tar utgangspunkt i bolig, arbeid og service. Service er vesentlig mer komplekst å belyse i en regioninndeling enn båndet mellom bosted og arbeidsplass. Vi må forholde oss til alle aldersgrupper – og ikke bare sysselsatte – og at ulike tjenester har vidt forskjellige terskler og rekkevidder. Servicetilbudet viser kvalitetsforskjeller både innenfor og mellom regioner.

Storbykommunen som premiss

Inndelingen tar *kun* storbykommunen (eventuelt med noen tilgrensende kommuner) som premiss for å avgjøre om en kommune faller innenfor eller utenfor en storbyregion, uten hensyn til at flere kommuner i hver region kan ha en sentertyngde som tilsier at de danner egne regioner. Til dels har byer/sentre med kort reisetid til en storby, og med en god del pendling dit, blitt inkludert i storbyregionene (mens deres omland fremdeles for en stor del faller utenfor regionen). Samtidig har enkelte ytterkommuner med pendling til underordnede sentre i regionen blitt utelatt. Sluttresultatet er en mer «urban» storbyregion, som bare omfatter kommuner som har tilgang til et stort arbeidsmarked innen 45 minutters reisetid.

Service

Serviceens betydning i funksjonelle regioner innebærer at utviklingen i bo- og arbeidsmarkedsregionene påvirkes av mer enn koblingen mellom bolig og arbeidsplass. Urry (1990) var tidlig ute med å hevde at 'locality' hadde gått fra å være "travel-to-work"-områder til å bli "travel-to-shop-" eller "travel-to-engage-in-leisure"-områder (jf. kapittel 5).

Serviceområdet for vanlige tjenester er stort sett mindre enn bo- og arbeidsmarkedsregionene. Hva det innebærer for levekår,

aktivitets- og mobilitetsmønster å være bosatt et sted, kan dermed endres betydelig uten at det bør få betydning for hvordan vi vurderer regiongrensene. Regiongrensene baseres snarere på pendlingsinformasjon enn på service og servicereiser, som heller primært indikerer kvalitet og robusthet i den valgte avgrensningen. Rekkevidden for ulike servicetilbud varierer sterkt, men reisevanedata om reiseavstander kan fungere som en kilde til kvalitetssjekk for de avgrensings- og inndelingsvalg som treffes (jf. kapittel 3).

Servicekriterier bidrar potensielt til å utvide storbyregioner, på tross av at mange former for service er mer lokale enn et arbeidsmarked som tar utgangspunkt i et definert senter. Når vi tar utgangspunkt i senterkommunen (alene eller sammen med direkte tilgrensende kommuner), faller serviceelementet bort, ettersom reiser for å få dekket service gjennomgående er kortere enn arbeidsreiser. Bruk av service i inndelingsarbeidet krever en metode som tar hensyn til at mellomliggende sentre kan føre til mer vidstrakte storbyregionavgrensninger, på tross av at mange former for servicemarkeder er mer lokale enn arbeidsmarkedet.

Service er vanskelig å innpasse i avgrensningen av storbyregioner. Vi vet ikke hvor innbyggerne faktisk benytter tjenestene, mange kommuner i storbyomlandene tilbyr et omfattende tjenestespekter, og servicekonsumet skjer gjerne mer lokalt enn deltakelsen i arbeidsmarkedet. Det gir følgende motforestillinger:

- Servicekriterier er bedre egnet for undergruppering og typifisering innenfor en region enn for å avgrense regionen.
- Mønsteret av servicelokalisering og –konsum gir kriterier som er lite forenelige med prinsippet om en inndeling ut fra kjernen i en storbyregion, slik det forventes bl.a. i en Urban Audit-sammenheng
- Når avgrensningskriteriene skal knyttes til storbykommunen med nabokommuner, betyr det m.a.o. at servicebetraktninger blir mindre relevante, spesielt fordi reisetidene til service normalt er vesentlig kortere enn for arbeidsreiser.
- Bruk av servicekriterier ved avgrensning forutsetter at mellomliggende sentre vektlegges (som i BA-region-inndelingen).

- Dersom serviceinformasjon benyttes til å justere en pendlingsbasert regionavgrensning, vil det innebære at kommuner med sysselsettings- og handelssentre måtte legges til i avgrensningen, noe som vil bryte med den valgte inndelingsmåten.

Sentersoneavgrensning

Vi har vurdert og viser resultater av ulike avgrensninger av nærsoner som skal inngå i storbyregionenes sentersoner. I den endelig valgte regionavgrensningen har følgende kriteriesett blitt benyttet ved avgrensning av regionenes nærsoner:

- Storbykommunen danner utgangspunktet for regionavgrensningen
- Andre nærsonekommuners *tettstedsareal* skal inngå i storbyens *tettstedsareal*
- Kommunene i nærsonen skal sammen med storbykommunen danne et sammenhengende belte av kommuner
- Kommuner med positiv pendlingsbalanse regnes til sentersonen for regionen (nærsonen), jf. også forrige kulepunkt
- Alle kommuner med en positiv dekningsgrad for handel, *og som i tillegg har en pendlingsbalanse på minst 90* regnes til sentersonen for regionen (nærsonen).

Med pendlingsbalanse menes antall sysselsatte med arbeidssted i kommunen (antall arbeidsplasser i kommunen) i prosent av antall sysselsatte med bosted i kommunen.

Dette kriteriesettet fører til følgende avgrensning av storbyregionenes storbyentre (inkl. nærsoner):

Oslo: Oslo, Bærum, Lørenskog, Skedsmo

Kristiansand: Kristiansand

Stavanger: Stavanger, Sandnes, Sola

Bergen: Bergen

Trondheim: Trondheim

Omlandsavgrensning

Vi har valgt å la alle kommuner med minst 15 prosent innpendling til sentersonene inngå i storbyregionen. Dette er et enkelt mål med rimelig dekning i analysen i kapittel 4, og det er også rimelig i forhold til den valgte avgrensningen av sentrumssoner. Det faller dessuten godt sammen med hvor storbybefolkningen flytter når de flytter ut av storbyen. En annen åpenbar fordel er at det gir god konsistens mellom grensene for de fem ulike byområdene i analysen.

Kommuner som ikke inngår i et reellt storbyarbeidsmarked holdes utenfor, og det dannes et arbeidsmarked som strekker seg omtrent en (reisetids)time ut fra storbyene i alle retninger (gjennomsnittlig reisetid inn til senteret av storbyen for alle bosatte i omegnskommunene). Kommuner som ikke er inkludert, har kun tilgang til en mindre del av storbyarbeidsmarkedet innenfor denne reisetiden.

Vi har dermed ikke tatt hensyn til pendlings*retning*, ettersom dette viser forholdet mellom sentre snarere enn omlandskommunenes forhold til regionenes storbyer.

Ved storbyregionavgrensning innebærer et slikt kriterium å inkludere svakt integrerte kommuner, der de sysselsatte bruker storbyregionenes arbeidsmarked lite innen vanlig arbeidsreisetid. Bruk av pendlingsretning gir inndelinger som integrerer storbyarbeidsmarkedet med mer regionale arbeidsmarkeder i ytterområdene.

Reisetid til arbeidsplasser

For å markere forskjeller innen storbyregionene har vi beregnet tilgangen på arbeidsplasser innen ulike reisetidsgrenser fra bostedet. Utgangspunktet er at en kommune for å kunne regnes til en storbyregion, må ha over en gitt mengde arbeidsplasser tilgjengelig innenfor relativt kort reisetid, basert på reisetidsbetraktninger rundt arbeidsreiser utført ved TØI (jf. også kapittel 4). For hver kommune summeres antall arbeidsplasser innenfor reisetidsgrensene.

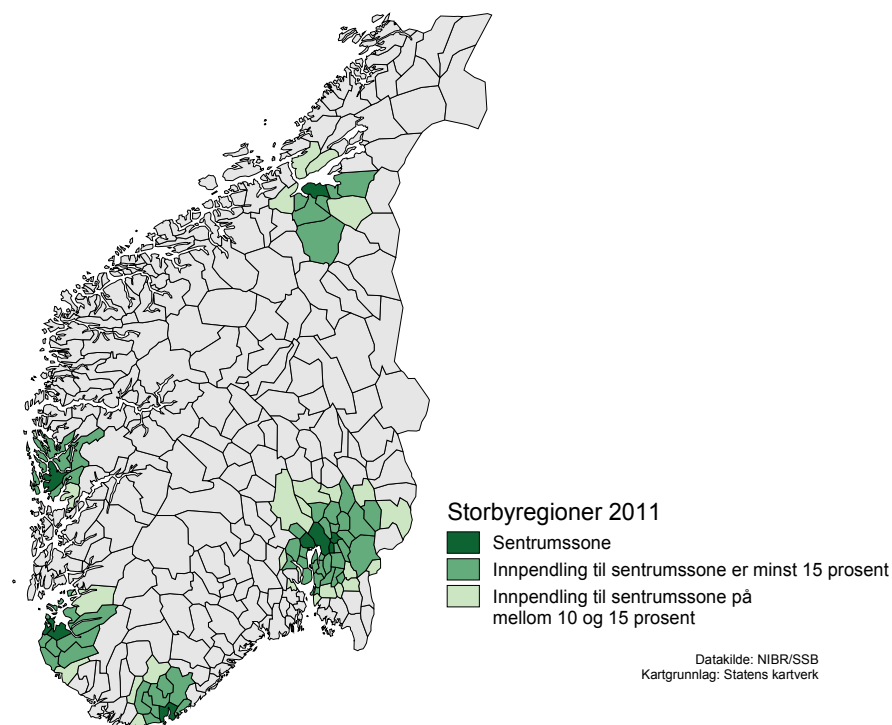
Urban Audit beregner antall arbeidsplasser innenfor 90 minutters reisetid for Oslo, og 75 minutter for de øvrige storbyene (d.v.s. innenfor Statistisk sentralbyrås sentralitet 3-soner). Det betyr at

arbeidsplasser i kommuner utenfor disse grensene ikke regnes med.

7.1 Forslag til storbyregionavgrensning

Nedenfor følger vårt forslag til avgrensning for hver av de fem storbyregionene. Vi presenterer dem hver for seg, men for oversiktens skyld viser vi et oversiktskart som inkluderer de fem byene, og som nok også visualiserer noe av den administrative kompleksiteten – og kanskje særlig den geografiske kompleksiteten i Norge, særlig når det er behov for å knytte pålitelig statistikk til aktuelle avgrensninger.

Figur 7.1 *Sentrums- og innpendlingskommuner. Fem storbyer 2010*



Nedenfor gis en kort begrunnelse for hver av de fem «storby»-avgrensningene. Kartpresentasjonene følger samme mønster med fargenyanser. Oversiktsfiguren viser forhåpentlig noe om ulikhetene mellom de fem storbyregionene som følge av administrative og geografiske skiller som underlag for avgrensningene. Hver

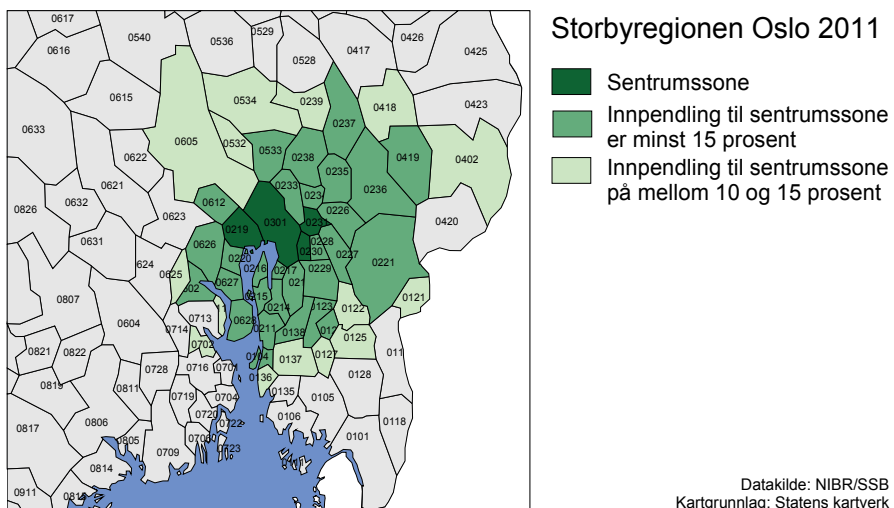
av de fem områdene gjengis også som figur under de lokale omtalene.

For hver av de fem regionene har vi også inkludert tabeller som viser aktuelle bo- og arbeidsmarkedsdata. I tabellene har vi sortert kommunene etter pendlingsandel, med en indikasjon som setter strek ved 15-prosents andel, basert på SSBs pendlingsdata fra 2008.

7.1.1 Oslo

Oslo skiller seg ut fra de øvrige norske storbyene ved å ha en rekke senterkommuner rundt bykommunen, der befolkningen i flere senterkommuner har kort reisetid til byen. Pendlingsnivået inn mot sentrum blir dermed høyere. Senterkommuner med både relativt kort reisetid til Oslo og en ikke uvesentlig pendling til Oslo med nabokommuner, har stor innpendling fra tilgrensende kommuner med lenger reisetid til Oslo, og faller derfor *utenfor* den valgte avgrensningen. Osloregionens avgrensning blir dermed trangere enn om vi hadde inkludert tilleggsberegninger for mellomliggende sentre. Oslo er eneste storby der omliggende senterkommuner spiller en vesentlig rolle for avgrensningen.

Figur 7.2 *Sentrums- og innpendlingskommuner. Oslo-området 2010.*



Tabell 7.1 viser andelen av de sysselsatte med bosted i kommunene, som er sysselsatte (pendler til) sentrumssonen.

Tabell 7.1 *Sysselsatte etter bostedskommune og sentrumssonen som arbeidssted. 4.kv. 2009*

Kommune	Sysselsatte i sentrums kommunene	Bosatte sysselsatte	Andel sysselsatt i sentrums kommunene
0301 Oslo kommune	287785	314847	91,4
0230 Lørenskog	15702	17354	90,5
0219 Bærum	50544	57096	88,5
0231 Skedsmo	21563	24857	86,7
0228 Rælingen	6266	8595	72,9
0227 Fet	3485	5562	62,7
0233 Nittedal	6762	11008	61,4
0217 Oppegård	7192	12878	55,8
0226 Sørum	4457	8215	54,3
0234 Gjerdrum	1625	3092	52,6
0220 Asker	14088	28038	50,2
0229 Enebakk	2774	5538	50,1
0216 Nesodden	4324	8884	48,7
0213 Ski	6249	14551	42,9
0235 Ullensaker	5840	15339	38,1
0533 Lunner	1577	4565	34,5
0215 Frogn	2589	7554	34,3
0214 Ås	2727	8417	32,4
0236 Nes (Ak.)	3178	9853	32,3
0627 Røyken	3210	9972	32,2
0221 Aurskog-Høland	2379	7446	32,0
0238 Nannestad	1804	5781	31,2
0211 Vestby	2223	7552	29,4
0138 Hobøl	717	2542	28,2
0612 Hole	886	3147	28,2
0237 Eidsvoll	2564	10610	24,2
0626 Lier	2841	12074	23,5
0123 Spydeberg	628	2673	23,5
0124 Askim	1388	7154	19,4
0628 Hurum	839	4505	18,6
0602 Drammen	5354	31190	17,2
0419 Sør-Odal	641	3849	16,7
0104 Moss	2201	14181	15,5
0122 Trøgstad	395	2659	14,9
0534 Gran	998	6782	14,7
0239 Hurdal	196	1347	14,6
0121 Rømskog	46	338	13,6

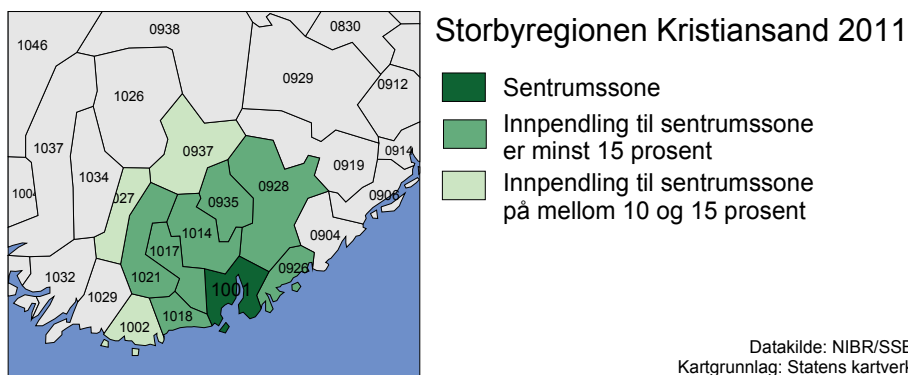
Kommune	Sysselsatte i sentrums kommunene	Bosatte sysselsatte	Andel sysselsatt i sentrums kommunene
0418 Nord-Odal	291	2373	12,3
0605 Ringerike	1778	14679	12,1
0402 Kongsvinger	889	8068	11,0
0136 Rygge	768	6987	11,0
0702 Holmestrand	529	4880	10,8
0711 Svelvik	331	3131	10,6
0125 Eidsberg	542	5293	10,2
0137 Våler	241	2354	10,2
0625 Nedre Eiker	1170	11541	10,1
0127 Skiptvet	185	1830	10,1
0532 Jevnaker	305	3062	10,0

Kilde: Statistisk sentralbyrå

Denne avgrensningen utelater Gran, Hurdal og Rømskog fra BA-regionen, men inkluderer Moss, Askim, Sør-Odal, Drammen, Lier og Hole. Av kommune som har reisetid på inntil en time fra Oslo, er ikke Ringerike, Nedre Eiker og Øvre Eiker inne i storbyregionen. For ordens skyld: Å regne Asker til sentrumsområdet for Oslo ville ikke endret på dette. Asker har hovedsakelig betydning som tilpendlingssted for Lier, Røyken, Drammen, Bærum og Oslo. Storbymeldingens (St.meld. nr. 31 (2002-2003)) Osloregion avgrensning inkluderer flere ulike regioner, og gir dermed ikke noe sammenligningsgrunnlag med den avgrensningen som presenteres her.

7.1.2 Kristiansand

Kristiansands-området har en nokså enkel struktur, og det er ingen klare indikasjoner på vesentlige endringer for utviklingen av storbyavgrensningen.

Figur 7.3 *Sentrums- og innpendlingskommuner. Kristiansand 2010*Tabell 7.2 *Sysselsatte etter bostedskommune og sentrumssonen som arbeidssted. 4.kv. 2009*

Kommune	Sysselsatte i Kristiansand	Bosatte sysselsatte	Andel sysselsatt i sentrumskommunen
1001 Kristiansand	34990	41001	85,3
1017 Songdalen	1474	2964	49,7
1014 Vennesla	2793	6409	43,6
1018 Søgne	2274	5344	42,6
0926 Lillesand	1319	4745	27,8
0935 Iveland	170	618	27,5
0928 Birkenes	571	2269	25,2
1021 Marnardal	173	1097	15,8
1002 Mandal	952	7097	13,4
1027 Audnedal	93	850	10,9
0937 Evje og Hornnes	175	1701	10,3

Kilde: Statistisk sentralbyrå

Denne inndelingen er identisk med BA-regioninndelingen, mens den utelater Mandal og Lindesnes sammenlignet med storbymeldingens inndeling.

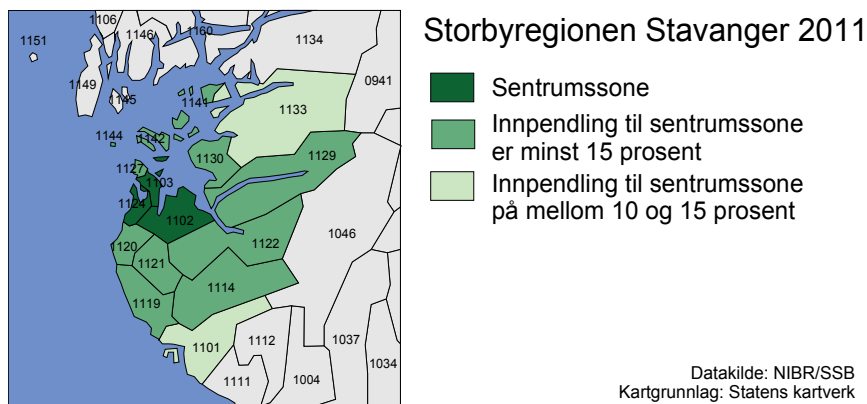
7.1.3 Stavanger

Stavangerregionen har hatt en sammenvoksing av tettstedene Stavanger og Sandnes, der Stavanger også har vokst inn i Randaberg og Sola. Regionens sentersone framstår som delt mellom flere kommuner. Utenom kjerneområdet framstår kun

Time som senterkommune i regionen – inkludert kommuner med fergeforbindelse til byen.

Figuren under viser nokså tydelig hvordan et betydelig omland til senterkommunens administrative grenser gjør omlandet til en vesentlig del av «storbyen».

Figur 7.4 *Sentrums- og innpendlingskommuner. Stavanger området 2010*



Tabell 7.3 *Sysselsatte etter bostedskommune og sentrumssonen som arbeidssted. 4.kv. 2009*

Kommune	Sysselsatte i sentrums kommunene	Bosatte sysselsatte	Andel sysselsatt i sentrums kommunene
1103 Stavanger	58958	66610	88,5
1124 Sola	10833	12267	88,3
1102 Sandnes	30098	34955	86,1
1127 Randaberg	3268	5334	61,3
1122 Gjesdal	2746	5779	47,5
1142 Rennesøy	959	2212	43,4
1120 Klepp	3786	9255	40,9
1144 Kvitsøy	91	256	35,5
1121 Time	2970	8961	33,1
1130 Strand	1286	5853	22,0
1129 Forsand	120	601	20,0
1119 Hå	1657	9104	18,2
1114 Bjerkreim	240	1457	16,5
1141 Finnøy	254	1610	15,8
1133 Hjelmeland	169	1525	11,1
1101 Eigersund	753	7487	10,1

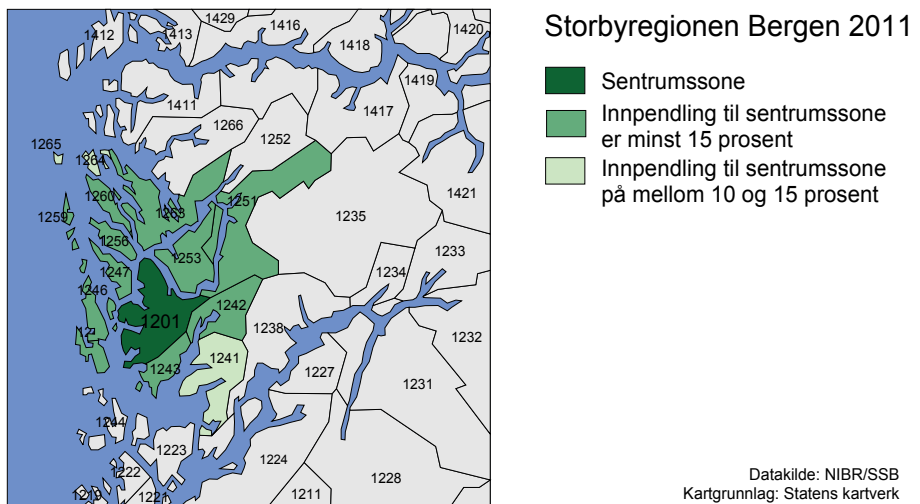
Kilde: Statistisk sentralbyrå

Denne inndelingen inkluderer alle kommunene fra BA-regioninndelingen og storbymeldingen (identisk inndeling), og i tillegg Bjerkreim.

7.1.4 Bergen

Bergensregionen domineres tydelig av Bergen kommune. Fjell og Os utgjør bynære handelssentre, mens Lindås utgjør et senter i større avstand fra byen. Den visuelle framstillingen ligner Stavangerområdet med hensyn til innpendling, men konsentrasjonen er i større grad begrenset av geografiske forhold.

Figur 7.5 *Sentrums- og innpendlingskommuner. Bergen 2010*



Tabell 7.4 *Sysselsatte etter bostedskommune og sentrumssonen som arbeidssted. 4.kv. 2009*

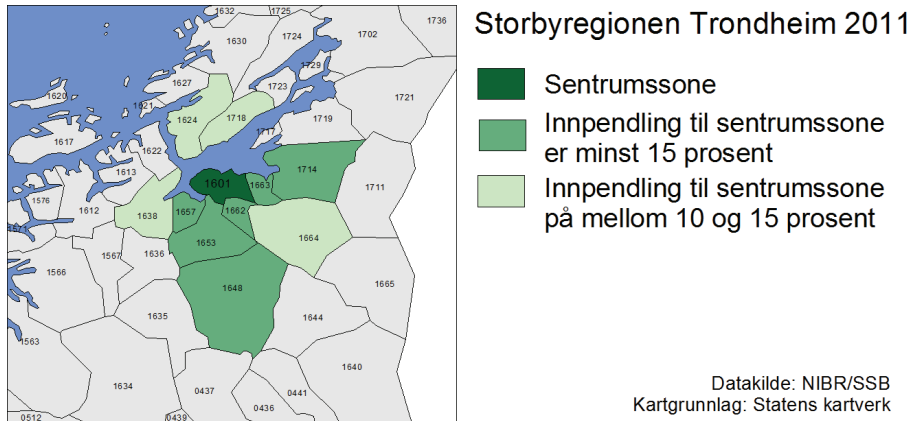
Kommune	Sysselsatte i Bergen	Bosatte sysselsatte	Andel sysselsatt i sentrumskommunen
1201 Bergen	120081	135737	88,5
1247 Askøy	5849	12844	45,5
1246 Fjell	4842	11308	42,8
1242 Samnanger	458	1196	38,3
1243 Os (Hord.)	3310	8844	37,4
1256 Meland	1193	3480	34,3
1253 Osterøy	1257	3835	32,8
1245 Sund	888	3083	28,8
1259 Øygarden	570	2078	27,4
1251 Vaksdal	472	1919	24,6
1263 Lindås	1794	7505	23,9
1260 Radøy	425	2458	17,3
1264 Austrheim	169	1433	11,8
1265 Fedje	33	282	11,7
1241 Fusa	231	1981	11,7

Kilde: Statistisk sentralbyrå

Inndelingen inkluderer kun kommuner som er med i BA-regioninndelingen og storbymeldingen (identisk inndeling), men utelater Fusa og Austrheim.

7.1.5 Trondheim

Trondheimsregionen har ett markert senter, der det finnes to viktige sentre ellers (Orkdal, Stjørdal) med grenser til noen av Trondheims nabokommuner. Ut fra rene pendlingsbetraktninger omfatter regionen kommuner på begge sider av Trondheimsfjorden, dersom alle kommuner tillegges det senteret kommunen har sterkest pendling til.

Figur 7.6 *Sentrums- og innpendlingskommuner. Trondheim 2010*Tabell 7.5 *Sysselsatte etter bostedskommune og sentrumssonen som arbeidssted, 4.kv. 2009*

Kommune	Sysselsatte i Trondheim	Bosatte sysselsatte	Andel sysselsatt i sentrumskommunene
1601 Trondheim	79519	90332	88,0
1662 Klæbu	1787	2974	60,1
1663 Malvik	3740	6442	58,1
1657 Skaun	1596	3473	46,0
1653 Melhus	3465	7561	45,8
1714 Stjørdal	1948	10730	18,2
1648 Midtre Gauldal	491	3187	15,4
1638 Orkdal	808	5686	14,2
1718 Leksvik	242	1775	13,6
1624 Rissa	426	3168	13,4
1664 Selbu	272	2090	13,0

Kilde: Statistisk sentralbyrå

Alle andre kommuner har under åtte prosent pendling til Trondheim. Inndelingen inkluderer kun kommuner som er med i BA-regioninndelingen og i Storbymeldingen (identisk inndeling), men utelater Selbu, Leksvik og Rissa.

7.2 Reisetidssoner

For noen analyser vil reisetidssoner ut fra storbyene være et nyttig supplement til analyser basert på funksjonelle regioner. De kan brukes til å måle utviklingen av kommuners robusthet og en storbys potensielle arbeidskrafttilgang. Vi benytter reiseavstandene 30, 45 og 60 minutter ut fra gjennomsnittlige reisetidsbetraktninger mellom kommuner og inn mot sentrum av storbyen gjort av TØI (jf. også kapittel 4).

Tabell 7.6 *Reiseavstandssoner. Oslo*

30 minutter	45 minutter	60 minutter
Oslo	Oslo	Oslo
Bærum	Bærum	Bærum
Oppegård	Oppegård	Oppegård
Lørenskog	Lørenskog	Lørenskog
Skedsmo	Skedsmo	Skedsmo
Asker	Asker	Asker
Rælingen	Rælingen	Rælingen
Nittedal	Nittedal	Nittedal
Ski	Ski	Ski
Fet	Fet	Fet
	Gjerdrum	Gjerdrum
	Lier	Lier
	Ullensaker	Ullensaker
	Drammen	Drammen
	Røyken	Røyken
	Ås	Ås
	Frogn	Frogn
	Sørum	Sørum
	Enebakk	Enebakk
	Hole	Hole
	Vestby	Vestby
		Hobøl
		Nesodden
		Nedre Eiker
		Nannestad
		Spydeberg
		Nes
		Sande
		Ringerike
		Aurskog-

30 minutter	45 minutter	60 minutter
		Høland
		Hurum
		Lunner
		Øvre Eiker
		Eidsvoll*
		Moss*
		Askim*
		Våler*
		Svelvik*

* 60–62 minutters reisetid

Sammenlignet med storbyregionavgrensningen presentert tidligere i kapitlet kommer Våler, Ringerike, Nedre Eiker, Øvre Eiker, Sande og Svelvik i tillegg ved timeavgrensningen.

Tabell 7.7 *Reiseavstandssoner. Kristiansand*

30 minutter	45 minutter	60 minutter
Kristiansand	Kristiansand	Kristiansand
Songdalen	Songdalen	Songdalen
Vennesla	Vennesla	Vennesla
Søgne	Søgne	Søgne
Lillesand	Lillesand	Lillesand
	Birkenes	Birkenes
		Marnardal
		Iveland
		Mandal
		Grimstad
		Lindesnes

Sammenlignet med storbyregionavgrensningen presentert tidligere i kapitlet kommer Iveland, Mandal, Grimstad og Lindesnes i tillegg ved timeavgrensningen.

Tabell 7.8 *Reiseavstandssoner. Stavanger*

Reisetid			
30 minutter	45 minutter	60 minutter	
Stavanger	Stavanger	Stavanger	
Sandnes	Sandnes	Sandnes	
Randaberg	Randaberg	Randaberg	
Sola	Sola	Sola	
Klepp	Klepp	Klepp	
Gjesdal	Gjesdal	Gjesdal	
Rennesøy	Rennesøy	Rennesøy	
Time**	Time	Time	
		Bjerkreim	
		Hå	

** 31 minutter

Sammenlignet med storbyregionavgrensningen presentert tidligere i kapitlet bortfaller Kvitsøy, Strand, Forsand og Finnøy ved timeavgrensningen (fjordforbindelser).

Tabell 7.9 *Reiseavstandssoner. Bergen*

30 minutter	45 minutter	60 minutter
Bergen	Bergen	Bergen
Fjell	Fjell	Fjell
Askøy	Askøy	Askøy
Meland	Meland	Meland
Lindås***	Lindås	Lindås
	Sund	Sund
	Os	Os
	Osterøy	Osterøy
		Samnanger
		Radøy
		Øygarden
		Vaksdal

*** 31 minutter

Storbyregionavgrensningen presentert tidligere i kapitlet er identisk med kommunene som faller inn under timeavgrensningen.

Tabell 7.10 *Reiseavstandssoner. Trondheim*

30 minutter	45 minutter	60 minutter
Trondheim	Trondheim	Trondheim
Melhus	Melhus	Melhus
Klæbu	Klæbu	Klæbu
	Skaun	Skaun
	Malvik	Malvik
	Stjørdal	Stjørdal
		Midtre
		Gauldal
		Orkdal

Sammenlignet med storbyregionavgrensningen presentert tidligere i kapitlet kommer Orkdal i tillegg ved timeavgrensningen.

7.3 Hierarki og intern tilgang til storbyarbeidsmarkedet

Osloregionens arbeidsmarked er vesentlig større enn de andre storbyenes, mens Kristiansandregionens arbeidsmarked er vesentlig mindre enn de øvrige. De *lokale* arbeidsmarkedene, definert som sysselsetting (arbeidsplasser) i egen kommune og sysselsetting (arbeidsplasser) i kommuner med inntil 30 minutters eller 45 minutters reisetid fra bostedskommunen, varierer vesentlig mer. I tabellene nedenfor viser vi hvor stor andel av storbyarbeidsmarkedet som kan nå innenfor de kortere reisetidene (tabell 7.11–7.15). Arbeidsplassene er innenfor storbyregionen, slik at kommuner i det ytre storbyområdet i mange tilfeller kan ha større arbeidsmarkeder enn disse tallene viser. Eksempelvis har Lillesand totalt omtrent 100 000 arbeidsplasser innenfor 45 minutters gjennomsnittlig reisetid. Dette er langt flere enn Kristiansand har.

Tabell 7.11 *Syssetting innen Osloregionen*

Kommune	Sysselsatte personer i egen kommune	Arbeids- plasser innen 30 minutters reisetid	Arbeids- plasser innen 45 minutters reisetid	Arbeids- plasser innen 30 minutters reisetid	Arbeids- plasser innen 45 minutters reisetid
	Antall	Antall	Antall	Prosent av regionens	Prosent av regionens
Osloregionen	749166				
0301 Oslo	423244	593290	694961	79	93
0219 Bærum	68053	570028	647574	76	86
0230 Lørenskog	16774	583006	643813	78	86
0228 Rælingen	2652	508265	636058	68	85
0231 Skedsmo	25771	505762	631255	68	84
0217 Oppegård	9191	525608	616243	70	82
0227 Fet	2460	510585	611414	68	82
0220 Asker	24644	568049	598650	76	80
0213 Ski	13023	45664	611655	6	82
0234 Gjerdrum	1470	85217	597671	11	80
0627 Røyken	5160	132467	586432	18	78
0233 Nittedal	7478	54145	575891	7	77
0602 Drammen	34610	147462	570706	20	76
0626 Lier	12338	141624	564868	19	75
0235 Ullensaker	21671	89705	522830	12	70
0226 Sørum	4242	85223	518644	11	69
0211 Vestby	5601	57389	501057	8	67
0214 Ås	7755	47485	501057	6	67
0215 Frogn	4342	46893	494191	6	66
0628 Hurum	2657	46769	191698	6	26
0238 Nannestad	2699	32446	118073	4	16
0612 Hole	1979	1979	109090	0	15
0229 Enebakk	2503	21427	94759	3	13
0236 Nes (Ak.)	5360	66053	77505	9	10
0123 Spydeberg	2163	37911	65672	5	9
0138 Hobøl	1086	37911	65672	5	9
0221 Aurskog- Høland	4823	11525	62082	2	8
0104 Moss	14228	27584	57389	4	8
0124 Askim	5780	9029	51444	1	7
0216 Nesodden	4324	16421	46893	2	6
0237 Eidsvoll	6606	36336	40209	5	5
0419 Sør-Odal	2403	7763	36040	1	5
0533 Lunner	2076	2076	14232	0	2

Tabell 7.12 *Syssetting innen Kristiansandsregionen*

Kommune	Syssette personer i egen kommune	Arbeids- plasser innen 30 minutters reisetid	Arbeids- plasser innen 45 minutters reisetid	Arbeids- plasser innen 30 minutters reisetid	Arbeids- plasser innen 45 minutters reisetid
	Antall	Antall	Antall	Prosent av regionens	Prosent av regionens
Kristiansands- regionen	65959				
1001 Kristiansand	49918	61133	62611	93	95
1017 Songdalen	2187	60403	60403	92	92
1014 Vennesla	4171	58135	65179	88	99
1018 Søgne	3347	56232	60403	85	92
0926 Lillesand	3697	55093	61451	84	93
0928 Birkenes	1478	9346	59645	14	90
1021 Marnardal	780	6314	6314	10	10
0935 Iveland	381	4552	6030	7	9

Tabell 7.13 *Syssetting innen Stavangerregionen*

Kommune	Syssette personer i egen kommune	Arbeids- plasser innen 30 minutters reisetid	Arbeids- plasser innen 45 minutters reisetid	Arbeids- plasser innen 30 minutters reisetid	Arbeids- plasser innen 45 minutters reisetid
	Antall	Antall	Antall	Prosent av regionens	Prosent av regionens
Stavangerregionen	166445				
1103 Stavanger	77732	144322	151640	87	91
1122 Gjesdal	3191	155046	158921	93	95
1102 Sandnes	34105	150555	160006	90	96
1124 Sola	17403	150555	158885	90	95
1127 Randaberg	3875	134200	151640	81	91
1142 Rennesøy	1085	82692	134200	50	81
1120 Klepp	6931	58790	155046	35	93
1121 Time	7318	58790	155046	35	93
1119 Hå	7245	25806	59911	16	36
1114 Bjerkreim	1121	11557	59911	7	36
1129 Forsand	503	4700	4700	3	3
1130 Strand	4197	4700	4700	3	3
1141 Finnøy	1436	1436	1436	1	1
1144 Kvitsøy	303	303	303	0	0

Tabell 7.14 *Sysselsetting innen Bergensregionen*

Kommune	Sysselsatte personer i egen kommune	Arbeids-plasser innen 30 minutters reisetid	Arbeids-plasser innen 45 minutters reisetid	Arbeids-plasser innen 30 minutters reisetid	Arbeids-plasser innen 45 minutters reisetid
	Antall	Antall	Antall	Prosent av regionens	Prosent av regionens
Bergensregionen	195206				
1201 Bergen	154963	180452	190209	92	97
1256 Meland	2046	165456	182003	85	93
1263 Lindås	6896	165456	182003	85	93
1246 Fjell	9719	173240	174626	89	89
1247 Askøy	6828	171510	173240	88	89
1245 Sund	1730	11449	173240	6	89
1243 Os (Hord.)	5530	5530	162990	3	83
1253 Osterøy	2497	2497	158027	1	81
1259 Øygarden	1386	1386	11105	1	6
1260 Radøy	1551	10493	10493	5	5
1242 Samnanger	567	567	10087	0	5
1251 Vaksdal	1493	1493	2060	1	1

Tabell 7.15 *Sysselsetting innen Trondheimsregionen*

Kommune	Sysselsatte personer i egen kommune	Arbeids-plasser innen 30 minutters reisetid	Arbeids-plasser innen 45 minutters reisetid	Arbeids-plasser innen 30 minutters reisetid	Arbeids-plasser innen 45 minutters reisetid
	Antall	Antall	Antall	Prosent av regionens	Prosent av regionens
Trondheims-regionen	128159				
1601 Trondheim	105209	111032	125376	87	98
1663 Malvik	2791	12971	122714	10	96
1714 Stjørdal	10180	12971	118180	10	92
1662 Klæbu	1289	111032	115188	87	90
1653 Melhus	4534	112405	113047	88	88
1657 Skaun	1373	5907	112405	5	88
1648 Midtre Gauldal	2783	2783	8606	2	7

Regionhierarki etter antall arbeidsplasser

På dette grunnlaget kan vi ordne de ulike arbeidsmarkedene i et hierarki, der kommunene tildeles kode etter *regionens* plassering. Vi skiller mellom:

A hovedstadsregionen; med ca 750 000 arbeidsplasser

B storbyregionene ellers; med 100 000 – 250 000 arbeidsplasser

C byregioner ellers; med 50 000 – 100 000 arbeidsplasser

Osloregionen får dermed bokstaven A, Bergen-, Stavanger-, og Trondheimregionen tildeles B, og Kristiansandregionen C

Arbeidsmarkeder etter arbeidsplasstilgang innen 45 minutters reisetid

Ut over dette kan vi ordne kommunene etter størrelsen på arbeidsmarkedene innenfor 45 minutters reisetid. Det skiller mellom:

A svært stort arbeidsmarked (mer enn 250 000 arbeidsplasser)

B stort arbeidsmarked (100 000 – 250 000 arbeidsplasser)

C mellomstort arbeidsmarked (50 000 – 100 000 arbeidsplasser)

D mindre arbeidsmarked (15 000 – 50 000 arbeidsplasser)

E lite arbeidsmarked (under 15 000 arbeidsplasser)

Her er alle kommuner i storbyregionene ordnet i et felles hierarki. Vi har også etablert en tredeling av kommunene *i hver region* etter integrasjon i storbyregionens arbeidsmarked. Andelene innenfor 30 og 45 minutters reisetid ses sammen. Inndelingen er som følger:

Grad av integrering i storbyarbeidsmarkedet

1 Sterkest integrert

2 Middels integrert

3 Minst integrert

Klassifiseringene kan bl.a. benyttes for å begrense storbyregionenes utstrekning, jf. tabell 7.16-7.20):

Tabell 7.16 *Typifiseringer etter arbeidsplasser. Osloregionen*

Kommune	Regionalt hierarki (ant. arbeidsplasser regionen)	Hierarki etter arbeidsplasser innen 45 minutters reisetid	Integrering
Osloregionen			
0301 Oslo kommune	A	A	1
0219 Bærum	A	A	1
0230 Lørenskog	A	A	1
0228 Rælingen	A	A	1
0231 Skedsmo	A	A	1
0217 Oppegård	A	A	1
0227 Fet	A	A	1
0220 Asker	A	A	1
0213 Ski	A	A	2
0234 Gjerdrum	A	A	2
0627 Røyken	A	A	2
0233 Nittedal	A	A	2
0602 Drammen	A	A	2
0626 Lier	A	A	2
0235 Ullensaker	A	A	2
0226 Sørum	A	A	2
0211 Vestby	A	A	2
0214 Ås	A	A	2
0215 Frogn	A	A	2
0628 Hurum	A	B	3
0238 Nannestad	A	B	3
0612 Hole	A	B	3
0229 Enebakk	A	C	3
0236 Nes (Ak.)	A	C	3
0123 Spydeberg	A	C	3
0138 Hobøl	A	C	3
0221 Aurskog-Høland	A	C	3
0104 Moss	A	C	3
0124 Askim	A	C	3
0216 Nesodden	A	D	3
0237 Eidsvoll	A	D	3
0419 Sør-Odal	A	D	3
0533 Lunner	A	E	3

Tabell 7.17 *Typifiseringer etter arbeidsplasser. Kristiansandsregionen*

Kommune	Regionalt hierarki (antall arbeidsplasser i regionen)	Hierarki etter arbeidsplasser innen 45 minutters reisetid	Integrering
Kristiansandsregionen			
1001 Kristiansand	C	C	1
1017 Songdalen	C	C	1
1014 Vennessla	C	C	1
1018 Søgne	C	C	1
0926 Lillesand	C	C	1
0928 Birkenes	C	C	1
1021 Marnardal	C	E	3
0935 Iveland	C	E	3

Tabell 7.18 *Typifiseringer etter arbeidsplasser. Stavangerregionen*

Kommune	Regionalt hierarki (antall arbeidsplasser i regionen)	Hierarki etter arbeidsplasser innen 45 minutters reisetid	Integrering
Stavangerregionen			
1103 Stavanger	B	B	1
1122 Gjesdal	B	B	1
1102 Sandnes	B	B	1
1124 Sola	B	B	1
1127 Randaberg	B	B	1
1142 Rennesøy	B	B	1
1120 Klepp	B	B	2
1121 Time	B	B	2
1119 Hå	B	C	3
1114 Bjerkreim	B	C	3
1129 Forsand	B	E	3
1130 Strand	B	E	3
1141 Finnøy	B	E	3
1144 Kvitsøy	B	E	3

Tabell 7.19 *Typifiseringer etter arbeidsplasser. Bergensregionen*

Kommune	Regionalt hierarki (antall arbeidsplasser i regionen)	Hierarki etter arbeidsplasser innen 45 minutters reisetid	Integrering
Bergensregionen			
1201 Bergen	B	B	1
1256 Meland	B	B	1
1263 Lindås	B	B	1
1246 Fjell	B	B	1
1247 Askøy	B	B	1
1245 Sund	B	B	2
1243 Os (Hord.)	B	B	2
1253 Osterøy	B	B	2
1259 Øygarden	B	E	3
1260 Radøy	B	E	3
1242 Samnanger	B	E	3
1251 Vaksdal	B	E	3

Tabell 7.20 *Typifiseringer etter arbeidsplasser. Trondheimsregionen*

Kommune	Regionalt hierarki (antall arbeidsplasser i regionen)	Hierarki etter arbeidsplasser innen 45 minutters reisetid	Integrering
Trondheimsregionen			
1601 Trondheim	B	B	1
1663 Malvik	B	B	2
1714 Stjørdal	B	B	2
1662 Klæbu	B	B	1
1653 Melhus	B	B	1
1657 Skaun	B	B	2
1648 Midtre Gauldal	B	E	3

Litteratur

- Bhuller, M.S.; [Inndeling av Norge i arbeidsmarkedsregioner, Notater 2009/24, Statistisk sentralbyrå](#)
- Buciek, K., Bærenholdt, J. O., Haldrup, M., og Pløger, J. (red.) (2006). *Rumlig praksis. Festskrift til Kirsten Simonsen*. Roskilde Universitetsforlag, Roskilde.
- Bærenholdt, J. O., Haldrup, M., Larsen, J. og Urry, J. (2004). *Performing Tourist Places*. Ashgate Publishing: Farnham.
- Crang, M. and N. Thrift (eds.) *Thinking Space*. Routledge, London.
- Denstadli, Jon Martin; Engebretsen, Øystein; Hjorthol, Randi og Vågane, Liva (2006): RVU 2005. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 – nøkkelrapport. TØI rapport 844.
- Engebretsen; Øystein (2001): Senterstruktur og servicenæringens lokaliseringmønster – betydning av veibygging og økt mobilitet. TØI rapport 513.
- Engebretsen; Øystein (2003): Byreiser. TØI rapport 677.
- Engebretsen; Øystein og Strand, Sverre (2005): Pendling og regional interaksjon på Østlandet. TØI rapport 777.
- Engebretsen; Øystein (2005): Arbeids- og tjenestereiser. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005. TØI rapport 868/2006

- Engebretsen, Øystein og Vågane, Liva (2008): Sentralisering og regionforstørring. Endringer i arbeidsmarkedets og tjenestetilbudets geografi. TØI rapport 981.
- Foss, Olaf og Tor Selstad (1997): Regional arbeidsdeling. Oslo: Tano Aschehoug.
- Hanssen, Jan Usterud og Fosli, Olav (1998): Kjøpesentre – lokalisering og bruk. En undersøkelse av Ski storsenter og Vinterbro senter med fokus på marked og transport. TØI rapport 394.
- Harvey, D. (1989). *The Postmodern Condition: An Inquiry into the Origins of Cultural Change*. Blackwell, Oxford.
- Harvey, D. (1996) *Justice, Nature and the Geography of Difference*. Blackwell, Oxford.
- Harvey, D. (2000) *Spaces of Hope*. Edinburgh University Press, Edinburgh.
- Harvey, D. (2001) *Spaces of Capital: Towards a Critical Geography*. Edinburgh University Press, Edinburgh.
- Helvig, Magne (1994): *Pendling og regional integrasjon*. Institutt for geografi, Norges Handelshøyskole og Universitetet i Bergen, Rapport nr. 194, 1994
- Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*. Blackwell, Oxford.
- Lian, Jon Inge m fl (2005): Effekter av hovedvegutbygging i Oslo og Bergen. TØI-rapport 770.
- Merrifield, A. (2000). "Henri Lefebvre: a socialist in space". In M. Crang and N. Thrift (eds.) *Thinking Space*. Routledge, London.
- Pine, B. J. og Gilmore, J. H. (1999). *The Experience Economy. Work is Theatre and Every Business a Stage*. Harvard Business School Press, Boston.

Samuelsen, R. (2010). *Creating experience values - Producing experience spaces. A pragmatic inquiry into the spatial practice and materiality of experience-based value creation*. Paper på RSAs Annual International Conference 2010. Peccs, 24.-26 mai 2010.

[Schulze](#), G. (1992). *Die Erlebnisgesellschaft: Kultursoziologie der Gegenwart*. Campus, Frankfurt a.M.

Selstad, T. et al. (2004). *Regionenes tilstand*. ØF-rapport nr. 07/2004.

Sheller, M. og Urry, J. (red.) (2004). *Tourism Mobilities. Places to Play, Places in Play*. Routledge, London.

Statistisk Sentralbyrå (2010). *Oslo-befolkningens bruk av kulturtilbud. Resultater fra Kultur- og mediebruksundersøkelsene fra 1991 til 2008 og Levekårsundersøkelsen 2007*. Rapport 2010/17

St.meld. nr. 12 (2006-2007) *Regionale fortrinn – regional framtid*

Urry, J. (2000). *Sociology Beyond Societies*. Routledge, London.

Urry, J. (2007). *Mobilities*. Wiley, London.

Urry, J., Harloe, M. & Pickvance, C (red.) (1990). *Localities, Policies, Politics. Do Localities Matter?* Unwin Hyman, London.

Vanberg, Vidar: NIBR-rapport 24:2001

Vedlegg 1

Pendling i Osloregionen

Tabellen omfatter pendling i Osloregionen ut fra vid nærsone og flere østlandskommuner. Den viser pendlingstall for et større omland der innbyggerne i noe omfang tiltrekkes av hovedstadsområdet.

	Pendling i Osloereg	min	km	% til Oslo	% nærsone
104	Moss	60,6	67,3	14,2	18,4
105	Sarpsborg	86,4	97,6	4,9	6,1
106	Fredrikstad	88,3	100,8	5,7	7,0
121	Rømskog	78,5	82,2	9,3	13,8
122	Trøgstad	66,9	65,6	12,2	17,8
123	Spydeberg	51,5	48,6	22,4	34,8
124	Askim	61,5	56,2	18,0	27,9
125	Eidsberg	75,8	71,3	10,1	13,8
127	Skiptvet	68,8	68,6	9,9	17,3
128	Rakkestad	83,3	78,6	5,0	6,7
135	Råde	71,5	80,7	8,9	10,9
136	Rygge	70,2	74,9	9,8	12,6
137	Våler	61,5	65,8	8,8	12,3
138	Hobøl	47,3	47,3	26,4	44,9
211	Vestby	44,7	47,5	27,7	41,3
213	Ski	28,0	27,5	40,1	88,6
214	Ås	38,4	35,9	30,6	52,1
215	Frogn	40,4	41,1	32,5	44,5
216	Nesodden	49,4	48,7	45,5	54,1
217	Oppegård	17,3	14,3	52,4	94,5
219	Bærum	15,6	14,8	41,0	98,2
220	Asker	22,9	23,4	32,3	98,0
221	Aurskog-Høland	55,3	57,0	17,9	34,0
226	Sørum	41,6	38,2	34,5	57,2
227	Fet	28,7	27,3	35,7	66,0

	Pendling i Osloregionen	min	km	% til Oslo	% nærsone
228	Rælingen	25,0	22,5	39,5	76,8
229	Enebakk	43,9	41,3	38,3	59,6
230	Lørenskog	18,0	15,4	47,6	94,1
231	Skedsmo	22,4	20,4	40,0	90,1
233	Nittedal	26,2	22,7	51,8	65,1
234	Gjerdrum	31,6	31,2	31,6	55,4
235	Ullensaker	37,6	40,8	26,5	39,7
236	Nes	52,7	55,7	22,9	35,0
237	Eidsvoll	60,4	64,2	17,6	25,9
238	Nannestad	51,2	50,8	21,6	33,2
239	Hurdal	71,7	77,8	10,0	15,7
301	Oslo	4,8	4,0	86,9	97,2
418	Nord-Odal	83,0	88,0	12,1	14,9
419	Sør-Odal	70,3	72,9	14,8	20,2
532	Jevnaker	67,0	65,6	7,9	11,9
533	Lunner	57,2	57,9	32,7	38,2
534	Gran	73,3	74,5	13,6	15,8
602	Drammen	38,2	42,2	13,1	22,6
604	Kongsberg	75,8	83,2	9,4	5,0
605	Ringerike	53,9	53,4	7,6	13,5
612	Hole	44,6	44,3	16,0	33,1
623	Modum	76,4	75,8	4,4	6,4
624	Øvre Eiker	58,1	63,7	5,4	8,4
625	Nedre Eiker	50,6	56,4	7,5	13,1
626	Lier	35,7	39,2	15,0	35,2
627	Røyken	38,2	35,8	20,9	51,8
628	Hurum	55,7	54,2	14,0	29,8
701	Horten	86,6	91,0	5,1	7,1
702	Holmestrand	68,0	73,1	8,0	11,4
711	Svelvik	61,7	63,0	6,7	13,2
713	Sande	53,6	59,1	7,7	14,0
714	Hof	67,0	75,7	6,1	8,1
716	Re	86,5	92,2	3,8	5,1
728	Lardal	85,1	95,3	2,8	4,1

Vedlegg 2

Tabeller

Tabellene viser dekningsgrader for detaljhandel i kommunene i storbyområdene (jf. kapittel 6), med noen kommentarer/forklaringer.

Region Oslo

Nærsonerommuner - dekningsgrad (detaljhandel eks. bilbransjen)

Kommune	1993	1997	2004	2007
301 Oslo			130	125
213 Ski	117	138	139	130
217 Oppegård	143	139	147	125
219 Bærum	104	109	108	106
220 Asker	132	133	133	138
230 Lørenskog	144	138	134	124
231 Skedsmo	177	183	189	172

Nærkommunene til Oslo fremstår som attraktive handelskommuner, til tross for konkurransen fra Oslo. Spesielt Skedsmo kommune har en stabilt høy dekningsgrad over tid. Nærheten til Oslo gjør at kommunene kan trekke til seg attraktive storetableringer som krever store arealer, konkurransedyktig med det som tilbys i Oslo. En kommune som Ski klarer seg også godt uten et stort bymessig sentrum. Her er Ski Storsenter en magnet, i likhet med enkelte store handelssentra i de andre nærsonerommunene.

BA-kommuner - dekningsgrad (detaljhandel eks. bilbransjen)

Kommune	1993	1997	2004	2007
121 Rømskog	31	29	15	19
123 Spydeberg	75	82	110	107
138 Hobøl	18	23	37	39
211 Vestby	74	70	70	77
214 Ås	60	140	159	156
215 Frogn	98	99	113	109
216 Nesodden	58	58	61	61
221 Aurskog-Høland	65	69	78	77
226 Sørum	43	48	54	43
227 Fet	35	36	39	38
228 Rælingen	23	26	25	21
229 Enebakk	46	50	47	45
233 Nittedal	58	57	60	57
234 Gjerdrum	33	60	49	46
235 Ullensaker	92	116	155	234
236 Nes	72	78	75	68
237 Eidsvoll	91	91	91	83
238 Nannestad	41	38	49	51
239 Hurdal	46	39	50	39
533 Lunner	55	61	52	37
534 Gran	99	108	116	115
627 Røyken	54	57	76	60
628 Hurum	52	60	72	65

Kommunene i BA-regionen fremstår som kommuner med betydelig handelslekkasje, noe som har sammenheng med moderate tettstedsstørrelser. Mye av handelen foregår i Oslo og Oslos nærsoner, der forutsetningene er gode for handels- og servicenæringene. Tallene viser noen tydelige unntak. Ås nyter godt av Vinterbro-senteret, som fanger opp mye gjennomfartstrafikk på E 6 og E 18. Ullensakers sterke posisjon skyldes Oslo Lufthavn, Gardemoen. Vi ser også at Spydeberg de senere årene har klart å bygge opp et attraktivt senter, med E 18 gjennom sentrum. Også Drøbak (i Frogn) har tradisjon som handelsby, med et storsenter utenfor bykjernen. Gran, med et senter inntil en hovedferdselsåre, har klart å demme opp for handelslekkasje sørover. De fleste andre BA-kommunene er preget

av handelslekkasje, noe som ser ut til å være vanskelig å unngå med en tradisjonell tettstedsplanlegging.

Ytre randsonerkommuner - dekningsgrad (detaljhand el eks. bilbransjen)

Kommune	1993	1997	2004	2007
101 Halden	107	97	90	91
104 Moss	155	144	126	119
105 Sarpsborg	99	97	112	102
106 Fredrikstad	100	111	109	112
119 Marker	57	64	73	69
122 Trøgstad	46	52	64	61
124 Askim	103	105	96	94
125 Eidsberg	124	121	132	120
127 Skiptvet	28	41	36	30
128 Rakkestad	77	82	82	69
135 Råde	102	64	98	93
136 Rygge	48	88	125	131
137 Våler	31	39	22	22
402 Kongsvinger	96	106	118	115
403 Hamar	140	141	150	145
415 Løten	54	57	61	53
417 Stange	51	60	62	57
418 Nord-Odal	50	56	60	52
419 Sør-Odal	81	80	79	64
420 Eidskog	54	69	67	60
532 Jevnaker	67	73	77	71
602 Drammen	139	139	136	131
604 Kongsberg	108	106	116	111
605 Ringerike	114	120	122	114
612 Hole	12	28	50	45
621 Sigdal	46	49	67	61
622 Krødsherad	59	71	75	75
623 Modum	85	91	100	96
624 Øvre Eiker	67	76	80	79
625 Nedre Eiker	95	111	129	127
626 Lier	106	108	112	127
631 Flesberg	39	43	55	53
701 Horten (Borre)	78	81	94	91
702 Holmestrand	98	104	108	106

Kommune	1993	1997	2004	2007
704 Tønsberg	162	173	167	167
706 Sandefjord	112	122	137	152
711 Svelvik	55	99	67	45
713 Sande	55	51	59	54
714 Hof	54	52	42	44
716 Re	-	-	67	-
719 Andebu	50	54	58	72
720 Stokke	57	47	55	51
722 Nøtterøy	51	50	73	68
Kommune	1993	1997	2004	2007
728 Lardal	43	50	42	38

I den ytre randsonen er mange kommuner i så stor avstand fra Oslo med nærsone at det er gode muligheter til lokalisering og etableringer av senterfunksjoner. Her finner vi byer og tettsteder med til dels stort lokalt omland og en attraktiv sentrumskjerne.

Byer som Sandefjord og Tønsberg fremstår som attraktive handelsbyer, og mindre steder som Nedre Eiker og Lier er også i områder med stort tilslag av kjøpekraft til storsentra i kommunene. Tallene for Hamar, Ringerike, Kongsberg og Drammen bør heller ikke overraske noen.

For Halden slår grensehandelen inn for fullt. Også byene Fredrikstad og Sarpsborg merker svenskehandelen, om ikke i samme grad som Halden. Moss sentrum mister betydning som handelssted, i takt med utbyggingen av sentrumsfunksjoner i byens randsoner, som strekker seg inn i Rygge kommune. Det er stor investeringslyst i dette området, ikke minst etter etableringen av Moss Lufthavn, Rygge. Tallene viser klart at de tradisjonelle handelsgatene i Moss sentrum har store problemer med å trekke til seg nok kunder. Mosseporten, et stort kjøpesenter utenfor Moss sentrum, bidrar til at konkurransesituasjonen i denne regionen har hardnet til.

Region Kristiansand

Nærsonerkommuner - dekningsgrad (detaljhandel eks. bilbransjen)

Kommune	1993	1997	2004	2007
1001 Kristiansand	123	120	130	128
1014 Vennesla	67	72	87	85
1017 Songdalen	63	63	58	138
1018 Søgne	60	67	112	85

Kristiansands posisjon som storby og hovedsenter for handel og service er tydelig og ganske stabil over perioden vi har tall for. Tallene for de tre nærsonerkommunene viser at det er handelslekkasje til Kristiansand, selv om Søgne har svingninger i perioden. Den positive dekningsgraden for Songdalen skyldes en enkeltetablering, Netthandelen.no.⁹ Kommunen har betydelig handelslekkasje i øvrige bransjer innen detaljhandelen.

BA-kommuner - dekningsgrad (detaljhandel eks. bilbransjen)

Kommune	1993	1997	2004	2007
926 Lillesand	99	91	89	92
928 Birkenes	40	41	48	52
935 Iveland	29	26	25	37
1021 Marnardal	30	30	41	35

Alle BA-kommunene har handelslekkasje. Dvs. at noe går til Kristiansand, noe til andre kommuner, bl.a. i noen grad til Evje og Hornnes og Grimstad, begge kommuner i den ytre randsonen.

Ytre randsonerkommuner - dekningsgrad (detaljhandel eks. bilbransjen)

Kommune	1993	1997	2004	2007
904 Grimstad	88	97	106	111
906 Arendal	108	114	128	134
919 Froland	36	52	47	54
937 Evje og Hornnes	110	109	137	143
938 Bygland	41	41	39	41

⁹ Omsetningen til Netthandelen.no i 2007 var på hele 299 mill kr.

Kommune	1993	1997	2004	2007
1002 Mandal	105	112	116	108
1026 Åseral	56	51	43	27
1027 Audnedal	56	57	53	60
1029 Lindesnes	47	51	67	68
1032 Lyngdal	107	126	133	135
1034 Hægebostad	59	80	51	42

I Kristiansands ytre randsone konkurrerer flere kommuner med Kristiansand. Grimstad, Lyngdal og Evje og Hornnes har hatt jevn vekst. Mandal har en ganske stabil situasjon som handelsby. Trolig bidrar nabokommunene til noe høyere omsetning enn innbyggertallet tilsier.

Froland, Bygland, Åseral, Audnedal, Lindesnes og Hægebostad har alle betydelig handelslekkasje. Alle er kommuner med under 5000 innbyggere, og med sentrumsområder som mangler tilstrekkelig kjøpekraft i næromlandet.

Region Stavanger

Nærsonerommuner - dekningsgrad (detaljhandel eks. bilbransjen)

Kommune	1993	1997	2004	2007
1102 Sandnes	122	127	159	155
1103 Stavanger	113	118	113	117
1124 Sola	61	58	63	78
1127 Randaberg	44	55	68	76

Stavanger og Sandnes utgjør sterke senterkjerner med stor rekkevidde i omlandet. Vurdert ut fra dekningsgradsberegningene har Stavanger stabil, positiv handelsstyrke over tid. Sandnes er i ferd med å bygge opp stor betydning som handelssted. Sola og Randaberg har styrket sin situasjon noe på 2000-tallet, men begge har betydelig handelslekkasje til Stavanger og Sandnes, til tross for et samlet innbyggertall på i overkant av 30.000.

BA-kommuner - dekningsgrad (detaljhandel eks. bilbransjen)

Kommune	1993	1997	2004	2007
1119 Hå	62	63	71	66
1120 Klepp	45	56	66	69
1121 Time	134	101	107	117
1122 Gjesdal	64	65	80	79
1129 Forsand	68	65	24	38
1130 Strand	74	94	102	94
1141 Finnøy	72	64	69	66
1142 Rennesøy	65	63	64	53
1144 Kvitsøy*	-	-	48	31
* 59 i 1995				

Dekningsgradstallene for kommunene i BA-regionen viser klart at Stavanger og Sandnes har tilsig av kjøpekraft fra BA-kommunene. Det er kun Time som har en positiv dekningsgrad, alle de andre kommunene fremstår med betydelig handelslekkasje. Time har hatt sterk vekst i innbyggertallet, og dermed også i lokal kjøpekraft. Fra 1997 til 2007 økte innbyggertallet med 19,2 % til 15459 innbyggere. Strand er den kommunen som er nærmest Time i dekningsgrad. Kommunen har hatt en jevn befolkningsvekst de senere årene, og innbyggertallet i 2007 var på godt over 10.000.

Ytre randsonerkommuner - dekningsgrad (detaljhandel eks. bilbransjen)

Kommune	1993	1997	2004	2007
1101 Eigersund	93	95	108	104
1111 Sokndal	53	52	54	51
1114 Bjerkreim	79	80	93	41
1145 Bokn	72	68	57	32

Av de ytre randsonerkommunene har Eigersund en beliggenhet som når ut over næromlandet med sine sentrumsfunksjoner. Innbyggertallet er i vekst, og tallet for 1997 var 13778. Det er en økning på 5,6 % fra 1997.

Tallene for Sokndal, Bjerkreim og Bokn indikerer en handelsmessig avhengighet til større sentra. For Bjerkreim har nedgangen vært drastisk fra 2004 til 2007. Forklaringen på store

endringer i dekningsgradstall i mindre kommuner er at to-tre nedleggelse av bedrifter kan gi store utslag. Bjerkreim er en liten kommune med bare 2539 innbyggere i 2007.

Region Bergen

Nærsonerommuner - dekningsgrad (detaljhandel eks. bilbransjen)

Kommune	1993	1997	2004	2007
1201 Bergen	117	119	129	131
1242 Samnanger	38	43	44	49
1243 Os	84	103	107	109
1246 Fjell	75	78	120	127
1247 Askøy	63	65	80	76

Bergen har styrket sin posisjon som handelsby i perioden 1993 – 2007. Det er bemerkelsesverdig at også Os og Fjell kommuner har en økende dekningsgrad i hele perioden. Os hadde 16055 innbyggere i 2007, og en økning fra 1997 på 18,3%. Fjell er en av kommunene i landet med sterkest befolkningsvekst. Innbyggertallet i 2007 var 21207, en økning fra 1997 på 21,4%. Her ligger nok mye av forklaringen på at de to kommunene, til tross for konkurransen med Bergen, har etablert et lokalt tilbud av varer og tjenester som trekker kjøpekraft også fra andre kommuner i nærområdet.

Til tross for en vekst i innbyggertallet på hele 23,3% fra 1997 til 2007 og et innbyggertall på 23705 i 2007 har ikke Askøy klart å etablere en tilsvarende handelsstyrke, men fremstår med betydelig handelslekkasje i hele perioden. Samnangers situasjon er lettere å forklare, med et innbyggertall på 2396 i 2007.

BA-kommuner - dekningsgrad (detaljhandel eks. bilbransjen)

Kommune	1993	1997	2004	2007
1241 Fusa	52	55	46	37
1245 Sund	31	36	32	29
1251 Vaksdal	55	42	52	49
1253 Osterøy	53	52	57	56
1256 Meland	47	44	45	47
1259 Øygarden	35	39	39	38

Kommune	1993	1997	2004	2007
1260 Radøy	54	57	67	57
1263 Lindås	108	113	128	127
1264 Austrheim	73	86	-	83

De fleste BA-kommunene rundt Bergen har betydelig handelslekkasje; kun Lindås har positiv dekningsgrad. Tallene viser en sterk posisjon for Lindås som handelskommune, noe som tyder på at flere av kommunene i nordre del av Hordaland benytter seg av tilbud i kommunen. Lindås hadde 13788 innbyggere i 2007, og veksten i innbyggertallet fra 1997 til 2007 var på 11 %.

Alle de andre kommunene er små, med et innbyggertall varierende fra 2569 (Austrheim) til 7305 (Osterøy) i 2007, med et gjennomsnittlig innbyggertall på under fem tusen i 2007. Det tilsier at det er vanskelig å bygge opp et sentertilbud som dekker de fleste behov, noe som forklarer betydelig handelslekkasje.

Ytre randsonerommuner - dekningsgrad (detaljhandel eks. bilbransjen)

Kommune	1993	1997	2004	2007
1238 Kvam	89	94	101	99
1244 Austevoll	62	74	75	80
1252 Modalen	-	68	69	62
1266 Masfjorden	51	44	-	40

Kvam, med 8210 innbyggere i 2007, er den av randsonerommunene som har høyest dekningsgrad. Kommunen har hatt befolkningsnedgang de senere årene, noe som svekker mulighetene for å styrke sentrumstilbudene. På sikt betyr det at dekningsgraden bli lavere enn det nivået en har hatt på 2000-tallet. Modalen og Masfjorden er to av kommunene i Norge med lavest innbyggertall, begge med under 2000 innbyggere.

Region Trondheim

Nærsonerkommuner - dekningsgrad (detaljhandel eks. bilbransjen)

Kommune	1993	1997	2004	2007
1601 Trondheim	125	127	142	137
1653 Melhus	50	62	65	61
1657 Skaun	28	32	33	38
1662 Klæbu	27	30	37	39
1663 Malvik	27	35	46	45

Til tross for en litt lavere dekningsgrad i 2007 i forhold til 2004 har Trondheim en solid posisjon som midtpunkt for handelen i Trøndelag. Til tross for at det samlede innbyggertallet for de 4 nærkommunene var på 37729 i 2007 fremstår alle kommunene med beskjedne dekningsgradstall, og betydelig handelslekkasje, selv om kommunene har en økning i innbyggertallet i de senere årene.

BA-kommuner - dekningsgrad (detaljhandel eks. bilbransjen)

Kommune	1993	1997	2004	2007
1624 Rissa	56	59	73	80
1648 Midtre Gauldal	79	76	83	75
1664 Selbu	45	51	58	66
1714 Stjørdal	107	108	120	120
1718 Leksvik	53	58	62	60

Stjørdal har de klart beste forutsetningene for å utvikle sentrumsfunksjoner for sitt nærområde. Innbyggertallet i 2007 var på 20616. De øvrige 4 kommunene hadde på samme tidspunkt mellom 3400 og 6300 innbyggere. Dekningsgradsberegninger for storbynære kommuner på denne størrelsen viser nesten uten unntak at det er vanskelig å bygge opp attraktive sentra med fullverdige tilbud innen detaljhandelen.

Ytre randsonkommuner - dekningsgrad (detaljhandel eks. bilbransjen)

Kommune	1993	1997	2004	2007
1613 Snillfjord	28	26	25	15
1622 Agdenes	55	56	61	51
1635 Rennebu	47	44	54	50
1636 Meldal	66	63	65	62
1638 Orkdal	106	116	137	143
1711 Meråker	55	52	50	53
1717 Frosta	48	58	65	83
1719 Levanger	91	99	101	104
1721 Verdal	91	92	106	102

I den ytre randsonen til Trondheim har Orkdal, Levanger og Verdal et sentertilbud som gir en positiv dekningsgrad. Mest bemerkelsesverdig er at Orkdal har lyktes i å bygge opp et attraktivt sentrumstilbud.

De øvrige kommunene har stor handelslekkasje. Alle har hatt befolkningsnedgang på 2000-tallet, og ingen av de seks kommunene hadde over 4000 innbyggere i 2007. Her ligger det en utfordring i å sikre at kommunenes lokale senterfunksjoner samlet sett ikke kommer under et minimumsnivå.