TØI rapport 1713/2019

Frants Gundersen
Rasmus Bøgh Holmen
Wiljar Hansen

Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Inndeling i BA-regioner 2020

TØI-rapport
1713/2019

Inndeling i BA-regioner 2020

Frants Gundersen
Rasmus Bøgh Holmen
Wiljar Hansen

Forsidebilde: Kart laget av TØI

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder åndsverklovens bestemmelser.

ISSN 2535-5104 Elektronisk
ISBN 978-82-480-2255-8 Elektronisk

Oslo, juni 2019

Tittel:	Inndeling i BA-regioner 2020	**Title:**	Division of housing and labor markets 2020
Forfattere:	Frants Gundersen Rasmus Bøgh Holmen Wiljar Hansen	**Author(s):**	Frants Gundersen Rasmus Bøgh Holmen Wiljar Hansen
Dato:	06.2019	**Date:**	06.2019
TØI-rapport:	1713/2019	**TØI Report:**	1713/2019
Sider:	99	**Pages:**	99
ISSN elektronisk:	2535-5104	**ISSN:**	2535-5104
ISBN elektronisk:	978-82-480-2255-8	**ISBN Electronic:**	978-82-480-2255-8
Finansieringskilde:	Kommunal- og moderniseringsdepartementet	**Financed by:**	The Ministry of Local Government and Modernization
Prosjekt:	4659 - Revidere BA-regioninndelingen for KMD	**Project:**	4659 – Revision of housing and labor marked division for The Ministry of Local Government and Modernization
Prosjektleder:	Frants Gundersen	**Project Manager:**	Frants Gundersen
Kvalitetsansvarlig:	Silvia Olsen	**Quality Manager:**	Silvia Olsen
Fagfelt:	Regional utvikling og reiseliv	**Research Area:**	Regional development and Tourism
Emneord:	BA-regioner Funksjonelle regioner Kommune Kommunereform	**Keywords:**	Functional regions Housing market Municipal Municipal reform

Sammendrag:

På oppdrag fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet har TØI oppdatert inndelingen av norske kommuner i bo- og arbeidsmarkedsregioner. Denne inndelingen resulterte i 159 BA-regioner – 2 færre enn forrige inndeling fra 2013. Det er også gjort endringer i selve metoden for å utarbeide regionene. Pendlingsnivå og reisetid er imidlertid som sist det som benyttes for å måle funksjonell integrasjon. BA-regionene benyttes i ulike økonomiske analyser der det er behov for funksjonelle regioner på et nivå mellom kommuner og fylker.

Summary:

On behalf of the Ministry of Local Government and Modernization, TØI has updated the division of Norwegian municipalities into housing and labor market regions. This division resulted in 159 regions - 2 fewer than the previous division from 2013. There have also been changes in the method of defining the regions. However, commuting level and travel time are, as before, used to measure functional integration. The regions are used in various economic analyzes where there is a need for functional regions at a level between municipalities and counties.

Language of report: Norwegian

Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalléen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Institute of Transport Economics
Gaustadalléen 21, N-0349 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 - www.toi.no

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018
Ved gjengivelse av materiale fra publikasjonen, må fullstendig kilde oppgis

Forord

I dette oppdraget fornyer Transportøkonomisk institutt (TØI) metoden for utarbeidingen av bo- og arbeidsmarkedsregioner på vegne av Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD). Formålet med oppdraget er å imøtekomme behovet for en funksjonell analyseenhet mellom kommune- og fylkesnivå som kan benyttes i ulike regionale analyser, for eksempel ved beregning av satsene for differensiert arbeidsgiveravgift.

Frants Gundersen har vært prosjektleder med Rasmus Bøgh Holmen og Wiljar Hansen som prosjektmedarbeidere. Silvia Olsen har vært kvalitetssikrer. Trude Rømming har tilrettelagt rapporten for publisering. Vidar Jensen har vært hovedansvarlig hos oppdragsgiver med Hans Henrik Bull og Bjørn Barvik som øvrige involverte.

Prosjektet har hatt en referansegruppe som i tillegg til overnevnte har bestått av Jon Olav Sliper ved Trøndelag fylkeskommune, Knut Harald Ramtvedt ved Østfold fylkeskommune og Anne Johanne Enger ved KS. Et rapportutkast har også blitt sendt ut for kommentarer til kommunene, fylkeskommunene, KS og Statistisk sentralbyrå for innspill.

Transportøkonomisk institutt står ansvarlig for det faglige innholdet i rapporten.

Oslo, juni 2019
Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
Direktør

Silvia Olsen
Avdelingsleder

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 6666
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Innhold

Sammendrag

1 Bakgrunn ... 1

1.1 Formål ... 1

1.2 Definisjon av BA-regioner ... 1

1.3 Funksjonelle regioninndelinger for Norge ... 2

1.4 Funksjonelle regioninndelinger internasjonalt ... 3

1.5 Sentralitet ... 4

1.6 Avgrensinger ... 6

2 Datagrunnlag ... 7

2.1 Dataenes anvendelighet og robusthet ... 7

2.2 Oversikt over datakilder ... 7

2.3 Bearbeiding av data ... 8

3 Metode for inndeling i BA-regioner ... 10

3.1 Oppsummering av metode ... 10

3.2 Utdyping om tettstedsstruktur ... 12

3.3 Pendling ... 12

3.4 Reisetid ... 16

3.5 Kommentarer til metodikken ... 19

4 Innspill fra kommuner og fylker ... 24

4.1 Innspillprosessen ... 24

4.2 Sammenfatning av innspillene ... 24

4.3 TØIs overordnede kommentarer til innspillene ... 28

5 Resultater ... 30

6 Oppsummering og avsluttende bemerkninger ... 63

6.1 Bakgrunn ... 63

6.2 Metodikk og resultater ... 63

6.3 Feilkilder, forbehold og videre oppdateringer ... 64

Referanser ... 65

Vedlegg ... 69

Endring i kommunestruktur ... 69

Oversikt over BA-regionene ... 72

Innspill fra kommuner og fylkeskommuner ... 82

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Sammendrag

Inndeling i BA-regioner 2020

TØI rapport 1713/2019
Forfattere: Frants Gundersen, Rasmus B. Holmen og Wiljar Hansen
Oslo 2019, 99 sider

På oppdrag fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet har TØI oppdatert inndelingen av norske kommuner i bo- og arbeidsmarkedsregioner. Denne inndelingen resulterte i 159 BA-regioner – 2 færre enn forrige inndeling fra 2013. Det er også gjort endringer i selve metoden for å utarbeide regionene. BA-regionene benyttes i ulike økonomiske analyser der det er behov for funksjonelle regioner på et nivå mellom kommuner og fylker.

Bakgrunn

Det er behov for regionale inndelinger som tar hensyn til funksjonell integrasjon delvis løsrevet fra de administrative grensene. Etablering av bo- og arbeidsmarkedsregioner (BA-regioner) tar sikte på å beskrive hvordan organiseringen av forholdet mellom arbeidssted og bosted gir regioner som fungerer som egne økonomiske systemer innenfor Norges grenser. Funksjonelle regioner er i prinsippet uavhengig av administrative grenser, men siden det er kommunene som er byggesteinene i BA-regionen, gjelder dette bare delvis her. BA-regionene benyttes i ulike analyser der en ønsker enheter på et nivå mellom kommune og fylke. De har også blitt anvendt i forbindelse med distriktspolitiske virkemidler. Det bør presiseres at inndelingen i BA-regioner gjøres helt uavhengig av inndelingen i ulike soner for differensiert arbeidsgiveravgift. Inndelingen i BA-regioner tar heller ikke hensyn til verken sentralitet eller distriktsutfordringer, men holder seg strengt til funksjonell integrasjon som hovedkriterium.

Forrige inndeling ble gjort i 2013, og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) ønsker nå å få oppdatert inndeling av kommuner i funksjonelle bo- og arbeidsmarkeds-regioner. Prosjektet består i tillegg av en vurdering av kriteriene for inndeling i bo- og arbeidsmarkedsregioner. For å ivareta inndelingens aktualitet er det valgt å benytte kommunestrukturen slik den fremstår 1.1.2020.

Metode

Etableringen av bo- og arbeidsmarkedsregionene (heretter referert til som *BA-regionene*) gjøres først og fremst ved hjelp av to kriterier som begge anses å ha en effekt på funk-sjonell integrering. Vi benytter *pendlingsnivå* mellom kommuner som et kriterium for å sette sammen kommuner i BA-regioner. Hvor langt folk er villig til å reise for å arbeide er et viktig karakteristikum for regional integrasjon. I tillegg ser vi på *reisetiden* mellom kommuner, der kort reisetid også anses som integrasjonsfaktor. Gjennom ulike kombina-sjoner av disse to kriteriene kan vi avdekke hvilke kommuner som hører sammen i funksjonelle regioner. Til slutt setter vi også et krav om at regionene skal være sammen-hengende. Dette er et krav til inndelingen primært basert på å oppnå anvendbare analyse-enheter. Det siste kravet berører kun én region i denne inndelingen, der Vågsøy og Flora kommune valgte å slå seg sammen til Kinn kommune, selv om de ikke hadde felles grense.

Den nye metoden avviker noe fra den metoden som ble brukt ved forrige inndeling (Gundersen og Juvkam 2013). For det første viser det seg at *sentralitet* ikke er nødvendig å trekke inn i metodikken. Metoden fra 2013 brukte sentralitet som grunnlag for å etablere sentrum i en region, men det viser seg at pendlingsmønstrene er like godt egnet for å gjøre dette.

For det andre benytter vi pendling begge veier mellom to kommuner som integrasjonsindikator, mens forrige metode bare så på pendling inn mot senterkommunene. Pendling bare én vei har den svakhet at en arbeidsplassintensiv kommune i utkanten av en region ikke blir integrert i regionen, selv om det skjer mye pendling fra senterkommunen og ut til den arbeidsplassintensive kommunen. I tillegg kunne to kommuner der pendlingen gikk begge veier lett falle under grensen for pendling når ingen av kommunene hadde et dominerende arbeidsmarked. Dette fanger vi opp med dagens metode.

For det tredje har vi byttet ut antall sysselsatte med befolkningen i arbeidsaktuell alder når vi har beregnet pendlingsandeler. Ved bruk av sysselsatte som nevner blir brøken kunstig høy for de kommunene med høy arbeidsledighet, det vil si at kommunene som nettopp har dårlig integrasjon (høy arbeidsledighet kan være tegn på dårlig utjevning i arbeidsmarkedet) har større sjanse for å bli integrert i en BA-region. Dette unngår vi ved å benytte arbeidsaktuell befolkning som nevner.

For det fjerde har vi ikke hatt krav om at alle kommunene med bosetning i samme tettsted skal være del av samme BA-region. Utviklingen går mot stadig større tettsteder der disse blir kontinuerlige langs samferdselsårer, og vi vil på ett eller annet tidspunkt få problemer med å avgrense BA-regionene. Foreløpig er det kun Oslo tettsted som ville gitt utfordringer (for eksempel ved at Lier kommune har bosetning både i Drammen tettsted og Oslo tettsted). Forrige metode tok også utgangspunkt i tettstedene for å etablere BA-regioner, mens den nåværende metoden benytter pendlingsmønsteret for å etablere senterkommunen.

For det femte har vi ikke inkludert kommuner i regioner ved hjelp av kjedependling («dominopendling»). Kjedependling vil si at en kommune inkluderes fordi den har tilstrekkelig innpendling til flere kommuner i regionen i tillegg til senterkommunen. Dette strider med slik vi tolker funksjonell integrasjon. For eksempel har Åsnes og Våler nok pendling seg imellom til å være i samme BA-region. Men Våler er mer integrert i BA-region Elverum som også inkluderer Åmot på motsatt side av Elverum. Åsnes er ikke funksjonelt integrert med Elverum kommune, og langt mindre med Åmot. Åsnes blir dermed en egen BA-region. Denne siste endringen av metode er det som isolert sett gir størst endring fra forrige inndeling.

Alle endringene i metodene tar sikte på å rette opp svakheter med den foregående metoden. Vår metodikk er også vurdert opp mot metodikken i tilsvarende arbeider i andre land og forskningslitteraturen på BA-regioner.

Prosess

Gjennom oppdraget har vi mottatt innspill fra en referansegruppe. Den besto av representanter fra KMD, fylkeskommunene i Østfold og Trøndelag, og KS. I forbindelse med oppdraget har vi også sendt forslag til inndeling ut til alle kommuner, fylkeskommuner, KS og SSB.

Det var mange gode innspill på metode og resultater, og mange innspill bar preg av at det var lagt ned betydelig arbeid. Etter å ha vurdert innspillene nøye, har vi imidlertid kommet frem til at disse ikke ga grunnlag for å endre metoden.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Selv om TØI konkluderer med at det ikke var noen av innspillene som nødvendiggjorde endring av metode betyr ikke det at det ikke var relevant kritikk av metoden. Men det ble ikke sannsynliggjort at en alternativ metode ville gi et bedre resultat i forhold til intensjonene med inndeling og føringene for prosjektet.

En del av innspillene dreide seg først og fremst om to forhold som ligger utenfor dette prosjektet. For det første vil BA-regionene bli benyttet i arbeidet med differensiert arbeidsgiveravgift. Dette kan potensielt få stor økonomisk betydning for den enkelte kommune, og det er naturlig at kommunene er opptatt av *effekten* av BA-regionen. For det andre – som også er relatert til differensiert arbeidsgiveravgift – pågår det et parallelt arbeid med *distriktsindeksen*. Denne omhandler distriktsulemper som BA-regionene ikke omfatter, og når både BA-regionene og distriktsindeksen skal benyttes i metodikken for å etablere soner for differensiert arbeidsgiveravgift, er det naturlig å se disse i sammenheng når en utformer innspill.

Et annet viktig innspill var at metoden for BA-regioner kan svekkes i forhold til intensjonene om å etablere funksjonelle regioner når kommunene øker i størrelse som følge av kommunesammenslåinger. Hvis kommuner som i utgangspunktet ikke tilhører samme funksjonelle BA-region slår seg sammen vil den funksjonelle integrasjonen i BA-regionen svekkes så lenge kommune skal være byggestein i alle BA-regioner. Dette er det imidlertid ikke mulig å ta hensyn til i og med at det er et premiss for inndelingen at kommune skal benyttes som byggestein.

Alle innspill ligger imidlertid vedlagt denne rapporten og sendes dermed over til KMD slik at innspillene er tilgjengelig for videre arbeid.

Resultater

Metoden gir 159 BA-regioner. Dette er 2 færre enn ved forrige inndeling. Noe nedgang skyldes kommunesammenslåinger, men denne nedgangen blir delvis motvirket at vi ikke lengre benytter «dominopendling» (kjedependling) i metoden.

Kommunesammenslåingene har også gitt endringer i den forstand at kommuner som funksjonelt hørte til en BA-region er blitt slått sammen med kommuner fra andre BA-regioner. For eksempel hørte Audnedal tidligere til Mandalsregionen, men ble overført til Farsundregionen etter kommunesammenslåingen med Lyngdal.

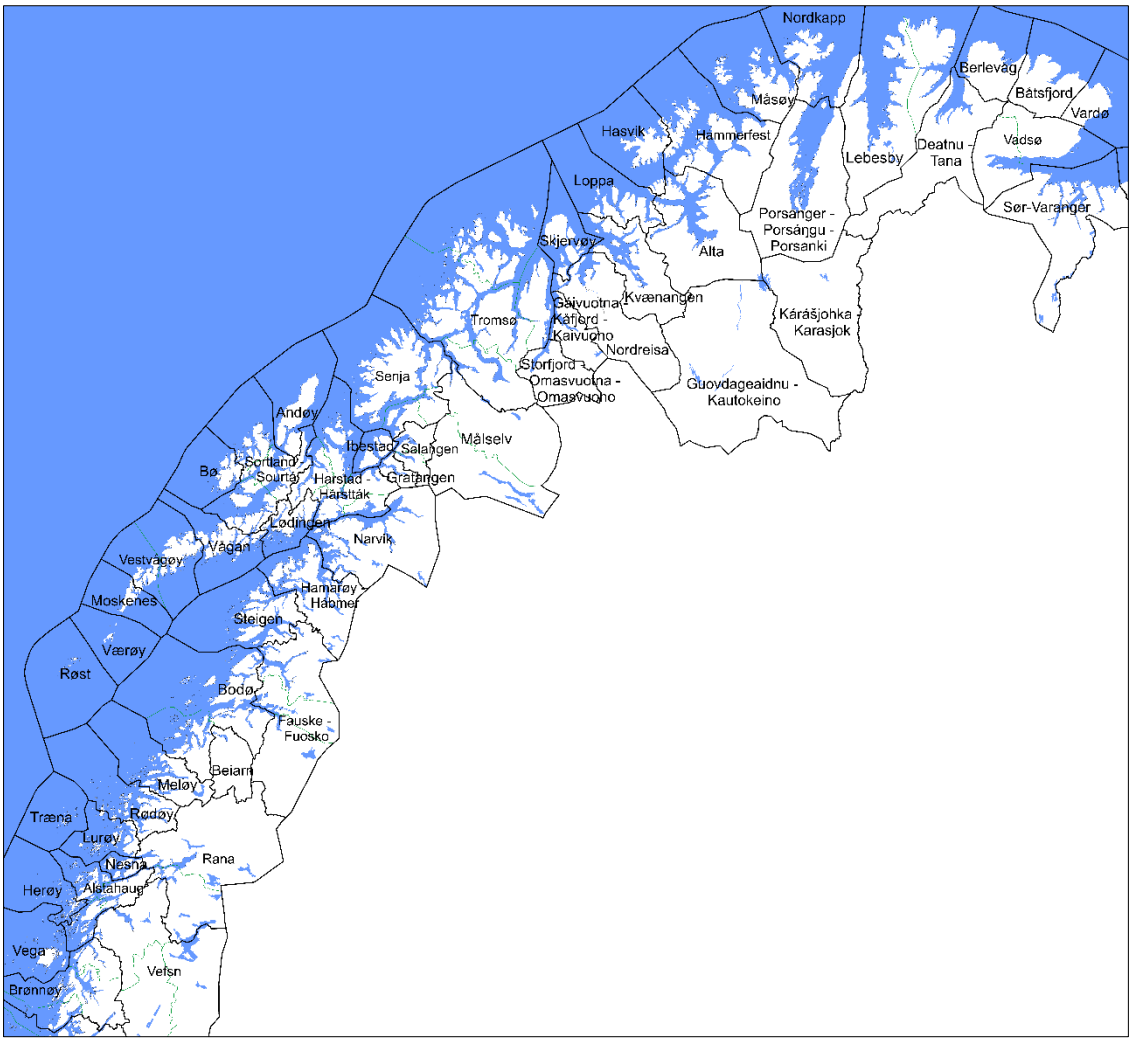
Det er likevel et svært stort sammenfall av regioner med forrige inndeling. Dette ser vi på som et tegn på at pendlingsnivåer og reisetid gir en ganske robust metode for å dele Norge inn i funksjonelle regioner. I tillegg er det sterk korrelasjon mellom sentralitet, tettstedsstørrelse og innpendlingsnivåer, slik at det dannes de samme senterkommunene uavhengig av hvilket kriterium en benytter.

Dataene benyttet i oppdraget er offentlig tilgjengelige. Dette legger til rette for at Kommunal- og moderniseringsdepartementet relativt enkelt kan få oppdatert inndelingen, uten å være avhengig av en enkelt leverandør. I tillegg er det i metoden nå ikke åpninger for skjønn. Alle vurderinger er lagt inn som faste punkter i metodikken. Sammen med åpne data gjør dette at eventuelle videre oppdateringer både er overkommelige å gjennomføre og sammenlignbare over tid.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Figur S1 BA-regioner i Sør-Norge.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018



Figur S2 BA-regioner i Nord-Norge

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

1 Bakgrunn

1.1 Formål

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) ønsker å få oppdatert inndeling av kommuner i funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner (BA-regioner). Inndelingen i BA-regioner har to formål. For det første møter inndelingen et generelt behov for en funksjonell analyseenhet mellom kommune- og fylkesnivå for regionale analyser. For det andre vil inndelingen bli brukt som en av flere indikatorer for å avgjøre satsene for den differensierte arbeidsgiveravgiften og kan potensielt også bli brukt i differensieringen av andre regionaløkonomiske virkemidler.

Oppdraget består i tillegg i en vurdering av kriteriene for bo- og arbeidsmarkedsregioner – det vil si en gjennomgang av metodikken. Tidspunktet for oppdraget kan ses i sammenheng med at ordningen for differensiert arbeidsgiveravgift skal notifiseres på nytt, kommunereformen, regionreformen og at det har gått en del år siden forrige revisjon av inndelingen.

1.2 Definisjon av BA-regioner

Til forskjell fra administrative regioner gjenspeiler ikke funksjonelle regioner administrative inndelinger, men vedvarende konsentrasjoner av menneskelig samhandling i et geografisk begrenset område (se for eksempel for Farmer og Fotheringham 2011 for nærmere diskusjoner). Andre former for regioninndelinger inkluderer inndelinger for naturgeografiske regioner, historiske regioner, regioner for differensiering av distriktspolitiske virkemidler og rene statistiske regioner.

Økonomiske regioner er funksjonelle regioner, der det dreier seg om samhandlingen i økonomisk forstand. Bo- og arbeidsmarkedsregioner (BA-regioner) er igjen en form for økonomiske regioner, der samhandlingen det er snakk om handler om arbeidsmarkedsintegrasjon og eventuelt felles tjenestebase for innbyggerne. En BA-region kan dermed forstås som *en region med felles markeder for arbeidskraft og arbeidsplasser, der innbyggerne ikke trenger å flytte eller bruke vesentlig tid på å reise for å arbeide*. Dette er utgangspunktet for denne inndelingen.

Ut fra definisjonen vil dermed pendlingsnivå og reisetid mellom bosted og arbeidssted være avgjørende for hvordan vi måler funksjonell integrasjon. I bredere forstand kan økonomiske regioner også fange opp samhandling i form av handel av varer og tjenester rettet mot de andre institusjonelle sektorene, bevegelser i finansielle investeringer, bevegelser i arbeidskapital, informasjonsutvikling, flyttemønstre med mer. Vi tar ikke for oss andre former for økonomisk integrasjon. I praksis vil den geografiske samhandlingen knyttet til disse økonomiske variablene gjerne samvariere med pendlemønstre og konsummønstre for husholdningsrettede tjenester.

I teorien kunne man også sett for seg andre mål for bo- og arbeidsmarkedsintegrasjon, som utbredelsen av innbyggernes lokale tjenestekonsum, eller utjevning av arbeidsledighet og lønnskostnader. Bruk av mer komplekse mål for bo- og arbeidsmarkedsintegrasjon i tillegg

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

til pendling ville imidlertid krevd arbeidsinnsats utover dette oppdraget, og det er høyst usikkert hvor mye merverdi det ville gitt for inndelingen man kommer frem til. I tillegg er det grunn til å tro at disse variablene samvarierer med pendlemønstrene og reisetidsintervaller, samtidig som stabilitet i metodikken for utarbeidelsen av BA-regioninndelingen over tid bidrar til større grad av gjenkjennelighet for brukere.

1.3 Funksjonelle regioninndelinger for Norge

Tidligere har inndelinger av norske bo- og arbeidsmarkedsregioner for Kommunal- og moderniseringsdepartementet blitt utarbeidet av Juvkam (2002) og Gundersen og Juvkam (2013). Vårt arbeid kan ses på som en revidering og oppdatering av disse arbeidene. Hovedresultatene av vår analyse er en ny BA-regioninndeling og en fornyelse av metoden for utarbeidelsen av regioninndelingen fra utarbeidelsen av forrige inndeling ved Gundersen og Juvkam (2013). Vi tar utgangspunkt i den nevnte metoden (slik den er beskrevet i kapittel 3.3.2 i Gundersen og Juvkam 2013). Kriteriene for inndelingen fra 2013 baserte seg i stor grad på ulike kombinasjoner av tre kjennetegn ved kommunen; plasseringen i senterstrukturen, pendling mellom kommuner og reisetid mellom kommunesentra.

Gangen i metoden fra Gundersen og Juvkam (2013) er grovt sett som følger: Det ble først laget en klassifisering av kommunenes sentralitet som ble delt inn i ulike sentralitetsklasser. Deretter ble det tatt utgangspunkt i kommunen på høyeste sentralitetsnivå med det største tettstedet. Ut fra denne kommunen «bygde» en BA-regionen ved å se på pendlingsnivået inn til senterkommunen, samt de kommunene som dekket arealet i tettstedet. Kommuner med mer enn 10 prosent av de sysselsatte som pendlet inn til senterkommunen ble lagt til BA-regionen. Deretter ble inndelingen justert etter flere kriterier. Svært kort reisetid mellom kommunesentra kunne medføre inkludering i BA-regionen selv med for lavt innpendlingsnivå, og svært lang reisetid kunne ekskludere en kommune. Kommuner som fungerte som egne sentra, med innpendling fra andre kommuner, kunne danne egne regioner, selv om de hadde stor utpendling til kommuner høyere oppe i senterstrukturen. Når senterkommuner på øverste sentralitetsnivå var gjennomgått, arbeidet en seg videre nedover i senterhierarkiet til alle kommuner var behandlet. Kommuner uten inn- eller utpendling over 10 prosent dannet egne BA-regioner.

Relaterte tidligere arbeider inkluderer Helvig (1994), Juvkam (2000a) og Lie (1995 og 2000). Vi referer til Juvkam (2000b) for en gjennomgang av disse. Norske samfunnsvitere har også ved flere anledninger utarbeidet politiske regioninndelinger basert på regionråd og interkommunale samarbeid (se for eksempel Vareide 2012 og Vinsand 2018).

Vår bo- og arbeidsmarkedsregioninndeling er også beslektet med Statistisk sentralbyrås funksjonelle regioninndelinger. I 2009 publiserte byrået ved Bhuller (2009) en inndeling i 46 arbeidsmarkedsregioner, som første arbeidsmarkedsregioninndeling siden Bygfuglien og Holm (1989). Inndelingen tar ikke for seg boforhold direkte, men går til gjengjeld langt i å måle arbeidsmarkedsregioner med en konsistent metodikk som er relativt frikoblet fra regionenes størrelse. Dette resulterer i noen veldig store og noen veldige små regioner, som muligens gir et godt bilde av den funksjonelle arbeidsmarkedsintegrasjonen i Norge, men er mindre egnet for analyseformål, der det ønskes mer likeverdige regioner.

I forbindelse med kommunereformen og regionreformen er Statistisk sentralbyrå nå i gang med å utarbeide ny inndeling for økonomiske regioner. Etablerte kriterier i denne regioninndelingen er at regionene ikke skal krysse fylkesgrensene, ha en terskel for laveste antall innbyggere og at de største byene skal skilles ut som egne regioner. Den nye inndelingen kan også bli bestemmende for publisering av regionaløkonomisk statistikk etter Regionreformen, blant annet i tilknytning til Nasjonalregnskapet (Høydahl 2019). Byrådets

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

90 økonomiske regioner fra forrige revidering stammer fra årene rundt millenniumskiftet og utgjør også et mellomnivå mellom fylke og kommune, tilsvarende NUTS-4 i europeisk regionnomenklatur (Hustoft med flere 1999 og Statistisk sentralbyrå 2000 og 2002). Denne inndelingen bygger igjen videre på byråets handelsregioner (Statistisk sentralbyrå 1989). I tillegg til arbeidsmarkedsintegrasjon tar denne inndelingen hensyn til integrasjon av varehandel og flytting. Statistisk sentralbyrås prognoseregioner er en modifikasjon av inndelingen for økonomiske regioner, der Oslo er delt opp i mindre bestanddeler og de øvrige storbyene er skilt fra sitt omland (Leknes, Syse og Tønnesen 2016, som bygger videre på Stordahl, Rideng og Østby 1984). Vi henviser til Statistisk sentralbyrå (1998) for en oversikt over byråets arbeider i årene før millenniumskiftet.

1.4 Funksjonelle regioninndelinger internasjonalt

Norges spredte befolkning og bruk av distriktspolitiske virkemidler bidrar til at behovet for funksjonelle regioninndelinger er relativt viktig og utbredt sammenliknet med de fleste andre land. Danmark er et godt eksempel på et land der denne typen inndelinger er lite utbredt. Likevel fins det en rekke eksempler på BA-regioninndelinger i andre land og en rik litteratur på hvordan BA-regioner bør avgrenses.

I tråd med Coombes med flere (2012) så Eurostat (2015) behov for et overordnet rammeverk for utarbeidingen av arbeidsmarkedsregioner i Europa, men åpnet samtidig for at detaljer i metodikken tilpasses lokale behov. I oppfølgingen av dette arbeidet har EU utarbeidet en egen veileder med ni prinsipper for å utarbeide arbeidsmarkedsregioner i Europa (Franconi med flere 2017, som bygger videre på arbeidet til Casado-Díaz og Coombes 2011). Ifølge veilederen må hver region være av en viss størrelse (hensikt) og utgjøre selvstendige systemer med færrest mulig regioner uten sentra (relevans). Regioninndelingen må videre være basert på et konsistent indikatorsett (sammenliknbarhet). Hver region må inneha relativ høy grad av selvforsyning (autonomi) og utgjøre et helhetlig system (homogenitet). Regionene må være sammenhengende (kontinuitet), der grensene samsvarer med grensene mellom administrative grunnenheter (sammenheng) og utover avgrenses funksjonelt heller enn administrativt (samsvar). Hver grunnenhet kan kun inngå i en region (delbarhet). Eurostat (2015) opererer også med pendlingsregioner med utgangspunkt i bysentre, der over halvparten av befolkningen bor i et tettsted. Kommuner med over 15 prosent innpendling til et større senter inkluderes i vedkommende senters pendlingsregion.

Metodikken i vår studie og tidligere utarbeidelser av BA-regioner for Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Juvkam 2002 og Gundersen og Juvkam 2013) følger langt på vei kriteriene fra EUs veileder (Franconi med flere 2017). De viktigste unntakene er at vi tillater små regioner (bryter med kriteriet om hensikt) og at vi tillater tilgrensende regioner utenom betydelige sentra (bryter med kriteriet om relevans). EUs kriterier om hensikt og relevans begrunnes i at regioninndelingen skal være egnet for analyseformål og ikke at grunnenhetene i regionen skal være funksjonelt integrert. I vår studie har vi valgt følge praksisen fra foregående arbeid, det vil si nettopp å tillate små regioner og regioner uten betydelige sentra, for å få frem diversiteten i spredtbygde strøk og for å sikre at inndelingen er velegnet til å for eksempel differensiere mellom distriktspolitiske virkemidler. Vår metodikk kan betraktes som en mellomting mellom EUs arbeidsmarkedsregioner og EUs pendleregioner, der sistnevnte heller ikke oppfyller kriteriene for hensikt og relevans.

I sin studie om alternative arbeidsmarkedsregioninndelinger for Portugal basert på EUs metodikk trekker Soares, Figueiredo og Vale (2017) frem to utfordringer når regionene skal konstrueres. Den første knytter seg til regionale forskjeller i befolkningstetthet og areal

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

(særlig relevant der storbyer dominerer regioner) og innebærer at regionens funksjonalitet må veies opp mot likeverdighet mellom regionene. Den andre knytter seg til store forskjeller i størrelsen på grunnenhetene, som de løser ved å benytte den nest mest disaggregerte administrative enheten som grunnenhet.

I Sverge utarbeidet Statistiska centralbyrån i 2005 hittil siste utgave av Sveriges lokale arbeidsmarkedsregioner (LA-regioner). Senterkommuner i hver LA-region ble definert som kommuner med mindre enn 7,5 prosent utpendling til en enkeltkommune og samtidig mindre enn 20 prosent utpendling samlet. Deretter inkluderes indre forstedkommuner med størst utpendling til senterkommunene, ytre forstedkommuner med størst utpendling til indre forstedkommunene og til slutt periferikommuner med størst utpendling til ytre forstedkommuner (Statistiska centralbyrån 2005 og 2015). I 2015 oppdaterte Tillväxtanalys (2015) svenskenes inndeling for funksjonelle analyseregioner (FA-regioner). Disse regionene er konstruert ved hjelp av liknende prinsipper som LA-regionene, men utviklingen i arbeidsmarkedet med tilhørende pendlemønstre fremskrives ti år frem i tid. Statistiska centralbyrån operer i tillegg med storbyområder for Stockholm, Göteborg og Malmö (Statistiska centralbyrån 2005 og 2015).

I mange andre land fokuserer litteraturen om funksjonelle økonomiske regioner på storbyregioner snarere enn BA-regioner. En oversikt over funksjonelle storbyregioner er gitt i OECD (2012). I USA utarbeidet Bureau of the Census både arbeidsmarkedsregioner og pendleregioner frem til millenniumskiftet (se Tolbert og Sizer 1996 for metodikk). Deretter ble kun pendleregionene videreført, begrunnet med at flere forskere fant arbeidsmarkedsregioninndelingene mindre nyttige (Parker 2017). I Storbritannia har pendleregioner blitt utarbeidet siden 1960-årene. I den siste oppdateringen la Office for National Statistics (2015a og 2015b) vekt på at størrelsen på pendleregionene i nærheten av storbyene skulle begrenses og at regionene i høy grad skulle være selvforsynte.

Metoder for avgrensing av bo- og arbeidsmarkedsregioner, slik vår egen, vil som regel og til en viss grad være basert på kvalitative vurderinger. For det første innebærer bo- og arbeidsmarkedsintegrasjon en rekke forhold som utjevning i lønnsfastsettelse og arbeidsledighet og høy intensitet for pendling og korte tjenestereiser. Disse ulike hensynene må gjerne vektes, og det må gjerne korrigeres for støy i datamaterialet. Slike komplekse og sofistikerte mål er derimot lite tilgjengelig og gjerne lite operative. For det andre er det snakk om flytende overganger, så på veien fra teorien om praktiske arbeidsmarkedsinndelinger må det gjøres kvalitative vurderinger om hvor grensen bør gå. Denne delen av litteraturen er under utvikling. I Tyskland har Blien og Hirschenauer (2018) ved Bundesagentur für Arbeit laget en metodikk, der først forklaringskraften til kontekstuelle faktorer for arbeidsmarkedsintegrasjonen identifiseres og regioninndelingen deretter fastsettes. I en annen tysk studie anvender Kropp og Schwengler (2016) modulbasert nettverksteori og pendlematriser til å dele Tyskland inn i arbeidsmarkedsregioner.

1.5 Sentralitet

En vesentlig forskjell mellom vårt arbeid og tidligere utarbeidelser av bo- og arbeidsregioner for kommunal- og moderniseringsdepartementet (Juvkam 2002 og Gundersen og Juvkam 2013) er at vi ikke samtidig utarbeider en ny sentralitetsindeks for kommunene. Dette skyldes at vi i vår oppdaterte metodikk ikke lenger baserer oss på en sentralitetsindeks og at Høydahl (2017) sin fornying av Statistisk sentralbyrås sentralitetsindeks reduserer behovet for en alternativ sentralitetsindeks ved andre analyser. Vi nøyer oss derfor isteden med en kort gjennomgang av litteraturen på området.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tidligere ga sentralitetsindeksene til Statistisk sentralbyrå (1975, 1985, 1994 og 2008) med fire til fem sentralitetsnivåer, et grovere bilde av forskjeller i sentralitet. Byråets sentralitetsindekser var basert på *lokasjonssentralitet* innenfor gitte områder, altså hvor sentralt hver kommune var plassert i forhold til sentra av ulike størrelse. Som et alternativ til disse indeksene utarbeidet Juvkam (2002) og Gundersen og Juvkam (2013) sentralitetsindekser for kommunal- og moderniseringsdepartementet, som i større grad bygde på *stedsentralitet*, altså hvor sentrale kommuner var i seg selv. Indeksene var også mer finmaskede enn Statistisk sentralbyrå sine med henholdsvis 11 og 10 nivåer.

Den nye indeksen til Høydahl (2017) vekter reisetid fra innbyggere til arbeidsplasser to tredjedeler og fra innbyggere til tjenester rettet mot husholdningssektoren en tredjedel. Den viktigste nyvinningen i Høydahls indeks er at effekten av nærhet neddiskonteres med reisetid i tråd med nasjonale tall for pendletilbøyelighet over reisetid fra TØIs reisevaneundersøkelse (Hjorthol, Engebretsen og Uteng 2014) med inspirasjon fra Engebretsen og Gjerdåker (2012). Det kan naturligvis diskuteres hvorvidt banen for pendletilbøyelighet over reisetid burde vært vektet sammen med andre baner for avstandsfriksjon, men det er uansett en vesentlig forbedring fra Statistisk sentralbyrås tidligere indekser, der viktigheten av nærliggende fortetninger av økonomisk aktivitet er lik innenfor en reisetidsradius og uvesentlig utenfor. Sentralitetskalaen er kontinuerlig fra 0 (teoretisk) til 1 000 (Oslo). Videre beregnes reisetidene befolkningsvektet på grunnkretsnivå. Indeksen måler primært lokasjonssentralitet, men stedssentralitet kan indirekte vektes opp med å justere på avstandsfriksjonsbanen. Hva som faller innenfor og utenfor kommunegrenser har imidlertid ingen betydning utover forskjeller i reisetid. Vektingen av lokasjonssentralitet kommer blant annet til uttrykk ved at indeksen tillegger Stavanger høyere sentralitet enn Bergen, og Grimstad høyere sentralitet enn Arendal.

I praksis gir sentralitetsindekser basert på lokasjonssentralitet og stedsentralitet ganske like rangeringer. Den største forskjellen er antakelig at stedsentralitetsbegrepet tenderer til å tillegge mellomstore byer høyere sentralitet enn forstedene til storbyer sammenliknet med lokasjonssentralitet (se for eksempel Leknes med flere 2016 for hvordan dette slår ut i praksis). Når indeksene brukes som byggesteiner for å bygge bo- og arbeidsmarkedsregioner, blir disse forskjellene mindre viktige.

I Norge utarbeides også distriktsindekser til bruk i differensieringer i kommunenes inntektssystem og for andre distriktspolitiske virkemidler. Distriktsindeksen er langt på vei en motsatt sentralitetsindeks. Indeksen vekter både geografiske ulemper og samfunnsutfordringene av geografiske ulemper. Geografiske ulemper inkluderer lav befolkning og lite markedsgrunnlag i nærheten, altså mangel på sentralitet. Samfunnsutfordringer av geografiske utfordringer inkluderer svak befolknings- og sysselsettingsutvikling, og er langt på vei forårsaket av mangel på sentralitet. Andre forhold spiller imidlertid også inn på disse utviklingstrekkene, som tilstedeværelsen av ressursbasert næringsliv, statlige institusjoner, industri, reiseliv og transportknutepunkter med mer. Indeksen er for øyeblikket under ekstern gjennomgang av Asplan Viak (ventet 2019). Tidligere har indeksen vært til ekstern gjennomgang i 2002 og 2006 med årlige revideringer fra 2013. Vi henviser til Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2018) for en oversikt.

Sentralitetsindekser er mindre vanlige i andre land, ettersom bruken av distriktspolitiske virkemidler også er mindre utbredt, men de er ikke noe særnorsk fenomen. Europakommisjonens grad av urbanisering (Dijkstra og Poelman 2014) og OECDs (2011) regionale typologi utgjør begge former for stedssentralitetsmål med tre nivåer. I Sverige benyttes begge disse inndelingene, i tillegg til at Statistiska centralbyrån beregner kommunetypologier basert på pendlemønstre i konstruksjonen av BA-regioner (se for eksempel Tillväxtanalys 2015). Dessuten har Sveriges Kommuner och Landsting utarbeidet en klassifisering med ti

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

kommunegrupper for statistiske formål, basert på innbyggertall, næringsstruktur, pendlemønstre med mer (se Sveriges Kommuner och Landsting 2017 for siste versjon).

1.6 Avgrensinger

Prosjektet er avgrenset til å omhandle bo- og arbeidsmarkedsregioner for Norge med kommuner som minste enhet. Vår studie fokuserer på vår nye inndeling av BA-regioner med tilhørende metodikk, men omfatter også noe bakgrunnsinformasjon. Avgrensingen av prosjektet faller langt på vei naturlig utfra oppdraget om å oppdatere inndelingen for BA-regioner i Norge og revidere tilhørende metode.

I likhet med alle andre prosjekter, er også dette prosjektet til en viss grad avgrenset av dets ressursmessige rammer. Prosjektets rammer utelater at vi kan gå i dybden i mer forskningsorienterte problemstillinger. Relevante problemstillinger kunne for eksempel være interaksjon og glidende overganger mellom BA-regioner eller hvordan arbeidsmarkedsintegrasjon reflekteres i regional utjevning av lønnsevne og arbeidsledighet. Vi opplever imidlertid ikke at dette har vært begrensende for kvaliteten på sluttproduktet, særlig med tanke på at vi vurderer behovene for metodiske revideringer som håndterlige. For det første er det ønsket fra departementets side, og antakelig en fordel for brukerne av inndelingen, at metodikken er relativ stabil og at endringer i kriteriene er velbegrunnede. Vi er bekvemme med et slikt mandat, men det begrenser naturligvis også prosjektets omfang.

Tilgang på data vil alltid utgjøre en viss begrensning. I vårt tilfelle har vi imidlertid relativt godt datagrunnlag på kommunenivå og i mange tilfeller også på grunnkretsnivå (kun benyttet der det har vært grensejusteringer under kommunenivå), slik at gevinstene av ytterligere mer detaljerte data ville vært små.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

2 Datagrunnlag

2.1 Dataenes anvendelighet og robusthet

Vi har i dette prosjektet benyttet oss av en rekke datakilder. Selv om kommunenivå er vår minste målenhet, har vi i stor grad data helt ned på grunnkretsnivå. Det betyr at vi enkelt kan ta hensyn til grensereguleringer under kommunenivå innenfor prosjektets rammer. Selv om TØI har data innomhus, er disse dataene fra eksterne kilder som er åpent tilgjengelig også for andre miljøer. Dette sikrer etterprøvbarhet ved inndelingen og gjør også at andre miljøer eventuelt kan foreta oppdateringer av inndelingen. Gjennom prosjektet har vi også oppdatert en rekke datakilder til nyere årganger, slik at disse er så aktuelle som mulig.

Vi har lagt vekt på at den metoden som velges er robust. Det vil si at den skal kunne anvendes også på framtidige kommunestrukturer. Tilretteleggingen for at BA-regioninndelingen kan benyttes ved andre administrative inndelinger innebærer blant annet at vi har benyttet etablerte dataregistre som kilder og grunnlag for inndeling. Vi har også vektlagt å utarbeide løsninger som minimaliserer det manuelle arbeidet i inndelingen. Isteden legger vi opp til en logisk metodikk som kan implementeres som automatiserte datakjøringer i fremtidige oppdateringer med oppdatert BA-inndeling som resultat.

For å sikre legitimitet og best mulig faglig vurdering av inndelingen har TØI innenfor oppdraget sendt ut utkast til regioninndeling til kommuner, fylkeskommuner, KS og Statistisk sentralbyrå, med det formål å kvalitetssikre regioninndelingen og den valgte metodikken. Vi har oppsummert innkommende innspill til inndelingen og vurdert om de gir grunnlag for endringer i forslaget til inndeling.

2.2 Oversikt over datakilder

TØI har i prosjektet benyttet følgende datakilder:

Registerbasert sysselsettingsstatistikk. TØI har tilgang på SSBs registerbaserte sysselsettingsstatistikk på grunnkretsnivå, noe som har gitt grunnlag for å beskrive «pendling» på grunnkretsnivå og alle andre geografiske nivåer som kan aggregeres fra grunnkretser. I dette prosjektet er pendling på grunnkretsnivå kun benyttet i de tilfellene der det har vært grensejusteringer under kommunenivå (se tabell V2 i vedlegg). I disse tilfellene har vi også benyttet befolkningsstatistikk på grunnkretsnivå fra SSBs statistikkbank.

Pendlingsstatistikk mellom alle kommuner kunne i prinsippet vært aggregert fra registerbasert sysselsettingsstatistikk, slik som i forrige punkt. Kommunedata ligger imidlertid også tilgjengelig fra SSBs nettsider i statistikkbanken. Vi har valgt å benytte data herfra, siden dette også er tilgjengelig for andre, hvilket sikrer bedre pålitelighet. I tillegg «prikker» SSB – det vil si setter variabelverdien til blank – grunnkretser med færre enn tre sysselsatte. Det ville derfor manglet en liten prosentandel av de sysselsatte, hvis vi hadde benyttet grunnkretsdata.

I prosjektet har vi kommet frem til at det er hensiktsmessig å bytte ut nevneren i pendlerandelsmålet fra arbeidsstyrken til befolkningen i arbeidsfør alder. Vi har hentet disse dataene fra SSBs registerbaserte befolkningsstatistikk og benyttet aldersgruppen 20 til 66 år.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

TØIs reisetids- og avstandsdatabase. For å beregne reell reisetid og avstand mellom arbeidstakere, tjenester og befolkning har TØI laget en avstandsdatabase med avstander mellom alle grunnkretser i Norge på vei. Databasen er i seg selv en kombinasjon av ulike eksterne datakilder. Det lages et tyngdepunkt i hver grunnkrets basert på reell bolig- og næringsbebyggelse ved hjelp av GAB-registeret og Matrikkelen ved Statens kartverk. På den måten kan avstandsberegninger gjøres i forhold til bebyggelse.

Deretter kobles tyngdepunktet til nærmeste vei fra ELVEG-systemet til Statens Kartverk og Statens vegvesen ved hjelp av GIS-verktøy. Fra hver enkelt grunnkrets beregnes det avstand, både i avstand langs vei og luftlinje og i reisetid langs vei, ved skiltet hastighet, ved hjelp av ELVEG og GIS-verktøy. For hver ferjeovergang antas ti minutters ventetid, men noen sentrale ferjestrekninger er oppdatert med reelle reisetider, eventuelt med ventetider (fra rutetabeller på nettet). Dette er imidlertid gjort av TØI i andre sammenhenger enn dette prosjektet, og blir ikke dokumentert her. I tillegg til bilferjer vil samband kun med persontrafikk potensielt være viktige for pendling. Dette trekkes inn i metodens punkt 10. I praksis viser det seg at ferjen mellom Nesodden og Oslo er den eneste personferjen med stort nok volum til å alene påvirke inndelingen av BA-regioner.

2.3 Bearbeiding av data

Bearbeidingen av dataene benyttet i dette prosjektet begrenser seg til å håndtere endringer i kommunekartet og bearbeide reisetidsdataene.

Kommunesammenslåingene handler først og fremst om å aggregere kommunedata fra to eller flere kommuner fra kommuneinndelingene anno 2018 eller tidligere til en ny kommune i den nye kommuneinndelingen anno 2020. Kommuneoppsplittingene av Snillfjord og Tysfjord har vært hakket mer komplisert å håndtere, men aggregeres i prinsippet opp på samme måte, bare at aggregeringen isteden foregår på grunnkretsnivå.

Når det gjelder reisetider, har vi vært interessert i å beregne representative reisetider mellom kommuner. Basert på detaljerte reisetider til alle grunnkretser kan reisetidene mellom kommuner beregnes på flere ulike måter. Vi har benyttet veide reisetider mellom kommunens geografiske tyngdepunkter, vektet etter hele befolkning i hver grunnkrets. Da tar vi hensyn til at befolkningskonsentrasjonene i kommunen ikke nødvendigvis ligger geografisk midt i kommunen, og reisetiden til andre kommuner blir mer reelle for kommunens befolkning.

Alternativt kunne man sett på reisetid til nærmeste rådhus (se for eksempel Christensen med flere 2016 for en slik anvendelse). Det ville imidlertid gitt et skjevt bilde av reisetidene, dersom rådhuset avviker vesentlig fra kommunens befolkningstyngdepunkt. Mange kommuner har også rådhus ved kysten, mens befolkningstyngdepunktet vil ligge lenger inn i innlandet, så sant ikke all befolkning er langs kysten.

Et annet alternativ ville være å ta utgangspunkt i det geografiske midtpunktet i kommunen. Ganske intuitivt kan en forstå at dette kan gi uheldige utslag. For kommuner med store områder uten verken bosetning eller sysselsetting kan en dermed risikere å beregne reisetider til et sted i kommunen som overhode ikke representerer reelle reiser. Selv de fleste urbane kommunene har store områder der det er byggerestriksjoner.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Det kunne også vært en mulighet å vekte med sysselsetting i tillegg til eller istedenfor befolkning. Dette ville implisert at reisevei/reisetid til arbeidsplassene for innbyggerne i kommunen ville vært vektlagt, hvilket intuitivt kan virke fornuftig siden vi delvis ønsker å beskrive arbeidsmarkedene. Lokasjonene til de sysselsatte er imidlertid generelt mer upresise enn for innbyggerne. I tillegg er funksjonell integrasjon noe mer enn bare forholdet mellom bosted og arbeidssted – mye av reisingen fra bolig er til aktiviteter utenom arbeid. Vi har derfor valgt å holde oss til befolkning som vekt for reiseavstand.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

3 Metode for inndeling i BA-regioner

3.1 Oppsummering av metode

BA-regioner bør etableres ved å først og fremst se på *funksjonell interaksjon i arbeidsmarkedet*. I praksis er pendlestrømmer det mest tilgjengelige målet for arbeidsmarkedsintegrasjon, hvilket også bidrar til å forklare hvorfor det er mest utbredt, jamfør vår litteraturgjennomgang i kapittel 1. I tillegg benytter vi oss av reisetider for å fange opp andre former for samvariasjon og luke ut pendling med overnatting, irregulær pendling og pendling som handler om at registrert bosted ikke sammenfaller med faktisk bosted. Vår nye metodikk baserer seg likevel på pendlingsmønstre i større grad enn reisetider, hvilket gir et mer presist mål for integrasjon.

Før vi går i detalj om vår metodikk for å dele inn BA-regioner og redegjør for endringer fra forrige inndelingen (Juvkam og Gundersen 2013), vil vi gå overordnet gjennom vår metode.

Metoden for å etablere BA-regioner er forenklet på noen områder og nyansert på andre. Dominopendling, sentralitet og sentralitetsklasser er fjernet i selve metoden for etablering av BA-regioner. Toveis pendling og arbeidsaktuell befolkning som nevner når pendlingsandeler beregnes er lagt til. Mulighet for individuelle vurderinger av enkeltkommuner er fullstendig fjernet fra metoden, virker innebærer at vår metodikk ikke åpner for skjønn.

Før vi utarbeider selve BA-regioninndelingen, foretar vi tre steg med beregninger av variabler som brukes til å utarbeide inndelingen i senere steg.

- For kommuner med felles tettsted, og der dette tettstedet er minst én av kommunenes største tettsted, regnes de kommunene som til sammen utgjør minst 75 prosent av tettstedets befolkning som senterkommuner. Følgende kommuner slås sammen som senterkommuner ved dette grepet; Sarpsborg og Fredrikstad, Oslo og Bærum, Tønsberg og Færder, Porsgrunn og Skien, og Stavanger og Sandnes.
- Det beregnes to sett av pendlingsstrømmer for alle kommuner. Det første er forholdstallet mellom de som er sysselsatt i annen kommune og arbeidsaktuell befolkning i bokommunen. Forholdstallet angir dermed prosentvis utpendling fra den ene kommunen til den andre. Det andre er forholdstallet mellom antall sysselsatte med bosted i gitt kommune og arbeidsaktuell befolkning i arbeidskommunen. Forholdstallet angir dermed prosentvis innpendling til den aktuelle kommunen som arbeidssted fra den andre kommunen.
- Det beregnes en gjennomsnittlig reisetid mellom alle kommuner. Denne reisetiden er et gjennomsnitt av reisetiden mellom alle grunnkretser i kommunene, vektet med befolkningen i hver grunnkrets. Reisetiden er ut fra skiltet hastighet langs vei, inkludert vente- og overfartstid for ferjestrekninger.

Når alle data og variabler som trengs for å utarbeide BA-regioner er tilrettelagt og beregnet, utarbeides BA-regioninndelingen i 12 steg (der 3 av stegene er kun gjentakelse av andre steg):

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

1. Kommunene med relativt større innpendling fra andre kommuner enn utpendling fra egen kommune, og innpendlingen utgjør minst 8 prosent av arbeidsaktuell befolkning i bokommunen, defineres som senterkommuner.
2. Kommuner som ikke er senterkommuner legges til senterkommunen(e) i en BA-region hvis utpendlingen til senterkommunen(e) er minst 8 prosent og reisetiden ikke overstiger 75 minutter. Er utpendlingen over 8 prosent til flere senterkommuner legges kommunen til den senterkommunen der utpendlingen er størst.
3. Hvis en senterkommune «mister» sitt innpendlingsomland ved at de kommunene som definerte senterkommunen gjennom innpendling forsvinner på grunn av større innpendling til annen senterkommune, endres status for senterkommunen til restkommune.
4. En restkommune legges til en region hvis innpendlingsandelen fra, pluss utpendlingsandelen til, senterkommunen(e) overstiger 8 prosent og reisetiden ikke overstiger 75 minutter.
5. En restkommune legges til en annen restkommune hvis innpendlingsandelen fra pluss utpendlingsandelen overstiger 8 prosent og reisetiden ikke overstiger 75 minutter. Disse danner en BA-region uten senterkommune.
6. Restkommuner med under 45 minutters reisetid til senterkommunen(e) legges til hvis summen av innpendlingen fra og utpendlingen til senterkommunen(e) er minst 6 prosent.
7. Restkommuner med under 45 minutters reisetid til annen restkommune danner BA-region med denne hvis summen av innpendlingen fra og utpendlingen til senterkommunen er minst 6 prosent. Disse danner da en BA-region uten senterkommune.
8. Restkommuner med under 30 minutters reisetid til senterkommunen(e) legges til BA-regionen.
9. Restkommuner med under 30 minutters reisetid til annen restkommune danner BA-region med denne. Disse danner da en BA-region uten senterkommune.
10. Restkommuner der summen av innpendling fra og utpendling til senterkommunen(e) overstiger 8 prosent, inkluderes i BA-regionen hvis reiseveien ikke overskrider 90 minutter og det finnes alternative transportmuligheter utover veibasert transport (som reisetidene er basert på).
11. Restkommuner som danner en øy i en BA-region eller medfører at en BA-region ikke er sammenhengende legges til BA-regionen.[1]
12. Restkommuner som ikke er en del av en BA-region etter stegene 1 til 11 danner egne BA-regioner.

Bakgrunnen og diskusjon av disse stegene er utdypet i delkapitlene 3.3 og 3.4. I tillegg har vi diskutert tettstedsstruktur litt mer inngående (delkapittel 3.2) siden dette var et sentralt utgangspunkt for forrige inndeling.

[1] Dette er det eneste punktet i metoden som ikke tar utgangspunkt i funksjonell integrasjon, og avviker derfor fra en ønskelig situasjon. Imidlertid veier behovet for fornuftige analyseenheter tungt nok til at vi tar det med som aller siste punkt i metoden. Det bør legges til at pendlingsmønstre eller kommunikasjonslinjer ikke gir noen slike ikke-sammenhengende regioner. Det er kun sammenslåing av Flora og Vågsøy – med Bremanger i midten – som gjør at dette punktet anvendes i denne revisjonen av BA-regionene.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

3.2 Utdyping om tettstedsstruktur

En tradisjonell oppfatning av en funksjonell region er å ta utgangspunkt i senteret i et tettsted og definere den funksjonelle regionen som innpendlingsomlandet til dette senteret. Imidlertid er det ikke noe i veien for at det er god integrasjon mellom kommuner uten noen klart definerte sentre og helt uavhengig av sentralitetsnivåer.

Tettsted som utgangspunkt for BA-regioner benyttes altså ikke i denne metoden. Imidlertid er det noen kommuner som er svært tett integrert ved at de deler på det samme tettstedet. For funksjonell integrasjon er det lite hensiktsmessig å skille mellom innpendling til Sandnes framfor Stavanger, eller Sarpsborg fremfor Fredrikstad. Vi benytter derfor tettstedene, der disse deles av kommuner, til å etablere ett felles senterområde:

Blant de kommunene med felles tettsted, og der dette tettstedet er minst én av kommunenes største tettsted, regnes de kommunene som til sammen omfatter minst 75 prosent av tettstedets befolkning som senterkommuner. Følgende kommuner er dermed slått sammen som senterkommuner: Sarpsborg og Fredrikstad, Oslo og Bærum, Tønsberg og Færder, Porsgrunn og Skien, og Stavanger og Sandnes.

Ved tidligere inndelinger ble BA-regioner med to senterkommuner håndplukket ved skjønn ut i fra vurderinger av hva som gir et fornuftig bilde av funksjonelle sentra, men ved vår fornyede metodikk skjer dette automatisk. Grensen på 75 prosent kan ses på som en formalisering av tidligere skjønnsmessige vurderinger av hva som er reelle BA-regionsentra. Det er ingen tettsteder med en befolkningsstruktur i kommunene som er i nærheten av denne grensen, så små justeringer opp eller ned ville ikke endret vår inndeling.

En interessant observasjon er at uansett om en benytter sentralitet, tettstedsstørrelse eller pendlingsstrømmer som utgangspunkt for å definere senteret i BA-regionene, blir resultatet tilnærmet helt likt. Så i praksis pendler det flest personer inn til det største tettstedet som ligger i regionens mest sentrale kommuner. Vi finner likevel noen få unntak. I regionen som dekker Grimstad og Arendal er det Grimstad som faktisk er definert med høyest sentralitet ifølge SSBs nye inndeling (Høydahl 2017), mens tettstedet som kommunene har felles er mye større (over 6 ganger så stort i folketall) i Arendal. Dette er konsekvens av at SSBs nye sentralitetsindeks vekter lokasjonssentralitet (plassering i forhold til andre områder) relativt tungt i forhold til stedssentralitet (sentralitet i for stedet i seg selv).

I hierarkiet av kommuner som ligger til grunn for konstruksjon av BA-regioner vil det være mer relevant å basere seg på stedsentralitet enn lokasjonssentralitet. Høy vekting av lokasjonssentralitet gir spesielt lite mening når en kommune i randsonen av en BA-region tillegges høyere sentralitet enn den største kommunen i regionen og dermed utpekes til senterkommune, fordi kommunen i randsonen ligger nærmere et stort senter utenfor BA-regionen. Sammenliknet med metodikken i Juvkam og Gundersen (2013) går vi bort i fra å ta utgangspunkt i et senterhierarki og baserer oss isteden på pendlingsmønstre. Dersom det ikke er noen grunn til å basere seg på kompliserte størrelser (her: sentralitet), er det å foretrekke å basere seg på grunnstørrelser (her: pendlemønstre).

3.3 Pendling

Pendling går i ulike retninger, og ikke bare fra omlandskommune til senterkommune (Engebretsen og Vågane 2008). En liten, men arbeidsplassintensiv kommune i randsonen av et større tettsted vil være godt forsynt med egne arbeidsplasser, og dermed ha lav utpendling til senterkommunen. I tillegg kan to mer jevnbyrdige kommuner være godt integrert, med pendlingen begge veier. Hvis det ikke finnes et klart senter i kommunene vil

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

imidlertid pendlingsnivåene kunne være moderate. Vi inkluderer derfor i visse tilfeller pendlingsnivået begge veier over kommunegrensen i vår metode for å etablere BA-regioner. I etableringen av senterkommuner er vi derimot ute etter å etablere regionenes senterfunksjoner, så vi ser kun på innpendling i metodens første trinn.

Pendlingsgrensen på 10 prosent i forrige revisjon av BA-regioner er vurdert. En rapport fra NIBR (Juvkam med flere 2011), hvor storbyenes funksjonelle grenser defineres, bruker en pendlingsgrense på 15 prosent. Rapporten behandler riktignok bare en bestemt del av Norges kommuner og hadde et formål for inndelingen som avviker fra det en kan anta er formålet for BA-regionene[2]. Like fullt illustrerer studien behovet for en ny vurdering av pendlingsgrensen. 15 prosent legges også til grunn i Eurostat (2018) sin definisjon av pendleregioner. Norge er imidlertid et langstrakt land med spredt befolkning, hvilket taler for at grensen bør ligge lavere for å begrense antall små regioner (se relevans-kriteriet i EUs veileder ved Franconi med flere 2017). Svenskene legger 7,5 prosent til grunn i konstruksjon av de svenske LA- og FA-regionene (Tillväxtanalys 2015). I EU er imidlertid arbeidsledighetsnivået høyere enn i Norge og Sverige, slik at forskjellene i grensene for pendlerandeler blir mindre om det vurderes opp mot hele arbeidsstyrken inkludert arbeidsledige. Norge har mer spredt befolkning enn Sverige, som igjen har mer spredt befolkning enn EU generelt. Vi slutter at en grense på 10 prosent fremstår som fornuftig, sett opp mot metodikken som benyttes i andre tilsvarende inndelinger.

Pendlingsnivået har økt, hvilket også taler for en revurdering av grensen på 10 prosent. De siste 15 årene har antall pendlere som krysser kommunegrensen økt med ca. 29 prosent, mens sysselsettingen bare har økt med rundt 17 prosent, ifølge SSBs registerbaserte arbeidsmarkedsstatistikk fra 2018. Investeringer i transportinfrastruktur og sentralisering av bostedsmønstre utgjør delforklaringer, men er ikke nok til å forklare utviklingen. Imidlertid skal en være forsiktig med å tilpasse metode etter empiri. Økningen i pendling er nettopp et uttrykk for større funksjonell integrasjon mellom kommuner, noe som prinsipielt skal reflekteres i BA-regioninndelingen. Vi ser dermed ikke noen vektige argumenter for å endre pendlingsnivået som betegner funksjonell integrasjon.

Pendlerandeler av de sysselsatte er likevel et problematisk mål. Selv om pendlingsnivået er høyt nok til å inkludere kommunen i en BA-region, kan kommunen være mindre integrert i BA-regionen enn det pendlingsnivået skulle tilsi. Relativt høy arbeidsledighet kan i seg selv være et tegn på lav arbeidsmarkedsintegrasjon. Dersom en distriktskommune rammes av nedleggelser av hjørnesteinsbedrifter, øker plutselig pendlerandelen ut av kommunen. Både fordi antall sysselsatte i kommunen går ned og fordi noen «tvinges» til å reise langt for å få jobb[3]. Kommunen kan dermed plutselig bli inkludert i en mer sentral region. Det gir lite mening, for distriktskommunen kan neppe sies å ha blitt mer integrert med nærliggende regioner, bare fordi det lokale arbeidsledigheten har steget. Resultatet er at kommunen inkluderes i BA-regionen rett og slett fordi det går dårlig i det lokale næringslivet, uten at en kan si at kommunen er blitt mer funksjonelt integrert i BA-regionen.

Vi vil derfor argumentere for å skifte ut nevneren for pendlerandeler fra hele arbeidsstyrken til befolkning i arbeidsfør alder (20 til 66 år). Vi har valgt å inkludere både registrerte arbeidsledige og personer definert utenfor arbeidsstyrken i denne aldersgruppen som ledige. Relativ høy andel utenfor arbeidsstyrken i en kommune er også tegn på at

[2] Blant annet var mulighet for internasjonale sammenligninger viktig.

[3] «Tvangen» ligger i at en kanskje har økonomiske forpliktelser som gjøre at en bare «må» ha jobb, og dermed i en periode må pendle mye lengre enn det de fleste er villige til. Over tid vil disse personene enten få jobb lokalt eller flytte ut av kommunen.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

vedkommende kommune er dårlig integrert i omliggende arbeidsmarkeder. Dette tar vi da hensyn til ved å benytte arbeidsfør befolkning i nevneren.

Både teoretiske og empiriske studier viser sammenhengen mellom et statisk arbeidsmarked og høy grad av uføre og langtidsledige. Heggedal, Moen og Riis (2015) gjennomgår den teoretiske sammenhengen mellom lite dynamiske arbeidsmarkeder og overgangen til langsiktig arbeidsledighet inkludert utføre, der langtidsledige har vanskeligheter med å vende tilbake til arbeid. Rege, Telle og Votruba (2012) viser at industrinedleggelser har konsekvenser for lokale uførepensjonsrater. En rekke internasjonale studier bygger opp under de samme resonnementene (se for eksempel Klinger og Rothe 2012 og Zierahn 2013).

Aldersgruppen 20 til 66 år er valgt, fordi det er en standardgruppering hos SSB, og fordi den fanger opp alderstrinnene som hovedsakelig er i arbeid. Aldergruppene under er dominert av skoleelever og personer i militær- eller siviltjeneste, mens aldersgruppene over domineres av pensjonister. Tallene for inn- og utpendling gjelder derimot for aldersgruppen 15 til 74 år. Pendlingen i aldersgruppene 15 til 19 og 67 til 74 år vil imidlertid være begrenset, og faren for systematiske feil som påvirker resultatene er få. Dersom vi hadde tatt utgangspunkt i hele befolkningen, ville det i praksis blitt stilt ulike krav til inn- og utpendling i ulike kommuner, avhengig av de demografiske sammensetningene. I tillegg mener vi at det er riktig å ikke ta hensyn til variasjon i andelen som er utenfor arbeidsstyrken.

For det første gir arbeidsledighetsstatistikkene til en viss grad et skjevt bilde av den reelle ledigheten, enten det er snakk om registerbasert arbeidsledighet (NAV) eller SSBs spørreundersøkelser (AKU). Registerbasert arbeidsledighet ekskluderer eksempelvis flere grupper av unge og grupper med mindre handikap, sammenliknet med SSBs spørreundersøkelser AKU (se for eksempel Nordbø 2016). Langtidsledige faller utenfor begge statistikker og særlig AKU (Andersen med flere 2017). De norske målene for arbeidsledighet har blitt kritisert internasjonalt for å være kunstig lave, fordi mange som ville vært registrerte som arbeidsledige i andre land isteden registreres som syke eller uføre (se for eksempel OECD 2009). Det fremheves samtidig at Norge har høyt innslag av ordninger for et inkluderende arbeidsliv for grupper og stor grad av sosialt sikkerhetsnett for personer som blir ledige (se for eksempel OECD 2017).

For det andre skaper gruppene i arbeidsfør alder som i alle tilfelle er utenfor arbeidsstyrken i liten grad problemer for inndelingen vår. Variasjoner i befolkningen utenfor arbeidsstyrken i arbeidsfør alder, samvarierer generelt sterkt med arbeidsledigheten. Av gruppene i arbeidsfør alder som ikke kan sies å tilhøre langsiktige ledige, er alvorlig syke i arbeidsfør alder gjerne jevnt spredt utover landet, mens studenter og institusjonaliserte i arbeidsfør alder er overrepresenterte i sentrale strøk.

Arbeidsmarkedsstatistikken inkluderer også noen andre mindre feilkilder, som riktignok kan ha betydning i tvilstilfeller. For forsvaret, utenriks sjøfart og offshore, er som regel ansatte registrert med bosted som arbeidssted. Bosatte på Svalbard er registrert som bosatte på fastlandet. Ansatte ved omstreifende hjelpevirksomheter, typisk innenfor bygg- og anlegg og eiendomstjenester, er registrert som sysselsatte ved virksomhetsadressen. Langpendling til de store byene er trolig et mindre problem, som det uansett er vanskelig å gjøre noe med på grunn av databegrensninger. Registrerte langpendlere vil være pendlere som er villig til å reise langt på dagstur eller har en hybel på arbeidsstedet, men det kan også være snakk om irregulær pendling og pendling som handler om at registrert bosted ikke sammenfaller med faktisk bosted. Langpendling er gjerne knyttet til studenter i arbeid eller folk med to boliger, der primærbolig og arbeidssted er lokalisert to forskjellige steder.

Når arbeidsstyrken byttes ut med befolkningen i arbeidsdyktig alder (definert som personer 20 til 66 år) må prosentsatsen justeres slik at den aggregert tilsvarer den tidligere 10-

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

prosentgrensen for pendleandeler. Det viser seg at for hver sysselsatt finnes det på landsbasis 1,25 personer i alderen mellom 20 og 66 år. Den nye prosentsatsen som viser funksjonell integrasjon blir dermed 8 prosent (10/1,25).

En annen vesentlig endring er knyttet til pendlingsmålet. Tidligere ble en kommune regnet som integrert i BA-regionen hvis minst 10 prosent av de sysselsatte (som var bosatt i kommunen) pendlet inn til *resten* av BA-regionen (altså ikke nødvendigvis senterkommunen(e)). «Kjedependling» eller «dominopendling» var nok til å bli innlemmet i BA-regionen. Dette målet har to åpenbare svakheter. Den ene er at pendling går i ulike retninger, og ikke bare fra omlandskommune til senterkommune (Engebretsen og Vågane 2008). En liten, men arbeidsplassintensiv kommune i randsonen av et større tettsted vil være godt forsynt med egne arbeidsplasser, og dermed ha lav utpendling til senterkommunen. Og selv om det var mange som pendlet fra senterkommunen til den arbeidsplassintensive kommunen, vil disse neppe utgjøre mer enn 10 prosent av de sysselsatte i senterkommunen. De to kommunene ville dermed ikke defineres som samme BA-region, selv om de i praksis var tett integrert. I et velfungerende arbeidsmarked med liknende arbeidsplasser kan også utjevning av lønnsvilkår og arbeidsledighet bidra til lav pendling mellom kommuner, selv om de i praksis er godt integrerte. Dette gjelder særlig jevnbyrdige kommuner uten et sterkt senter. Vi trekker derfor inn pendling begge veier i enkelte kriterier.

Den andre svakheten ved å godta kjedependling er at det strider med intensjonen for inndelingen. Stor-Elvdal er funksjonelt integrert med Rendalen, mens Rendalen er integrert med Tynset. Tolga er også integrert med Tynset. Hvis vi hadde godtatt kjedependling som integrasjonsfaktor ville altså Stor-Elvdal og Tolga blitt i samme BA-region, uten at vi kan si at de representerer samme bo- og arbeidsmarked.

Vi definerer senterkommunene i potensielle BA-regioner ut fra pendlingsmønsteret (og ikke tettsted/sentralitet). Følgende operasjoner gjøres:

1. De kommunene med større innpendling fra andre kommuner enn utpendling fra egen kommune, og der innpendlingen utgjør minst 8 prosent av arbeidsaktuell befolkning i bokommunen, defineres som senterkommuner. [4]

Et viktig poeng med punktet er at dette forhindrer at store byregioner sveller ut i alle retninger. Særlig Oslo/Bærum-regionen har svært stor innpendling – med Norges beste veier og mest omfattende togtilbud. Hvis alle kommuner med betydelig pendling til Oslo/Bærum skulle blitt inkludert ville Oslo/Bærum-regionen omfatte alt fra Drammen til Eidsvoll og Skiptvet. Som analyseenhet ville den blitt verdiløs. Imidlertid vil for eksempel Drammen (med Svelvik og Nedre Eiker), Ringerike og Moss (med Rygge) nå defineres som egne senterkommuner og dermed danne egne BA-regioner på grunn av punkt 1.

2. Kommuner som ikke er senterkommuner legges til en senterkommune i en BA-region hvis utpendlingen til senterkommunen er minst 8 prosent og reisetiden ikke overstiger 75 minutter. Er utpendlingen over 8 prosent til flere senterkommuner legges kommunen til den senterkommunen der utpendlingen er størst. 165 kommuner legges til BA-regioner i dette punktet.

Punkt 2 ser kun på innpendling mot senterkommunene, og på grunn av punkt 1 vet vi at det finnes senterkommuner der utpendlingen er over 8 prosent og reisetiden under 75 minutter. 75-minuttersgrenser slår inn som begrensning kun i noen få tilfeller og diskuteres nærmere i neste delkapittel.

---

[4] Her ser det ut som om vi forkaster både sentralitet og tettsted. Imidlertid viser det seg at pendlingsnivået i punkt 5 kunne blitt byttet ut med både «den mest sentrale kommunen» eller «den kommunen med størst tettsted» og resultatet ville tilnærmet blitt det samme. Bruk av pendlingsnivået letter imidlertid den tekniske produksjonen.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Noen kommuner har utpendling på over 8 prosent til flere senterkommuner. Vi må derfor i tillegg sjekke om noen senterkommuner egentlig ikke skal ha den statusen.

3. Hvis en senterkommune «mister» sitt innpendlingsomland ved at de kommunene som definerte senterkommunen gjennom innpendling forsvinner på grunn av større innpendling til annen senterkommune endres status for senterkommunen til restkommune.

Etter punkt 3 er det 73 senterkommuner. Når BA-regionene er etablert ved hjelp av senterkommuner og innpendling kan vi sjekke om det er flere kommuner som skal legges til på grunn av pendling begge veier.

4. En restkommune legges til en region hvis innpendlingsandelen fra pluss utpendlingsandelen til en senterkommune overstiger 8 prosent og reisetiden ikke overstiger 75 minutter.

Punkt 4 kan i prinsippet også gjelde mellom restkommuner. Vi må derfor gjenta punktet for disse.

5. En restkommune legges til en annen restkommune hvis innpendlingsandelen fra pluss utpendlingsandelen mellom kommunene overstiger 8 prosent og reisetiden ikke overstiger 75 minutter. Disse danner en BA-region uten senterkommune. 12 kommuner legges til BA-regioner i punkt 4 og 5.

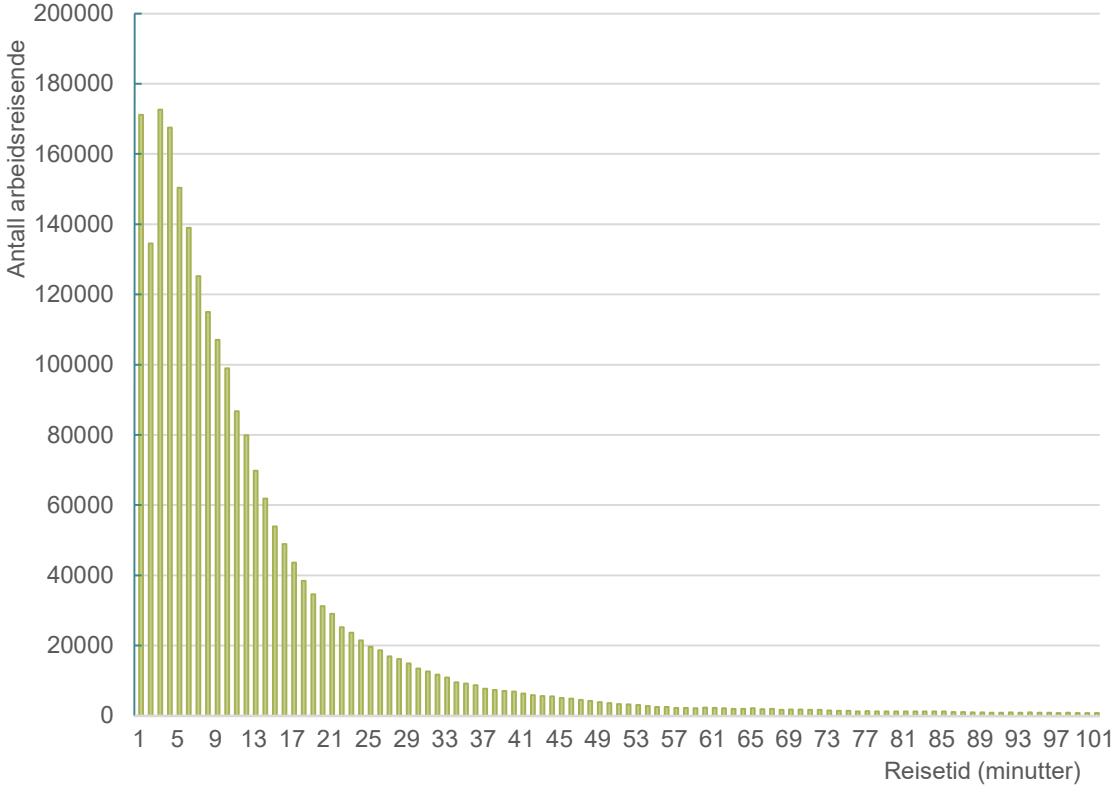
Stegene 1-5 etablerer BA-regioner først og fremst med utgangspunkt i pendlingsmønsteret. Vi har imidlertid også definert reisetid som kriterium for funksjonell integrasjon. Dette tas opp i neste delkapittel.

3.4 Reisetid

Pendlingsnivået er benyttet som mål på funksjonell integrasjon. Da er det klart at avstand mellom bosted og arbeidssted betyr mye. Det er en grense for hvor langt en er villig til å reise for å komme på jobb hver dag.

Figur 3.1 viser den faktiske fordelingen av reisetid for norske arbeidstakere. En del av alle sysselsatte (cirka 175 000, tilsvarende 6,3 prosent av de sysselsatte) jobber der de bor, slik at de har ingen arbeidsreise. Grafen tar utgangspunkt i reisetid mellom grunnkretser. Derfor vil i praksis en del av dem som har mindre enn to-tre minutter reisevei også få null reisevei, siden en ikke vil nå ut av bo-grunnkretsen på den tiden (er start og slutt-punktet for arbeidsreisen i samme grunnkrets blir reiseveien satt til 0 minutter, men i grafen er det gjort en beregning for reisevei innen grunnkretsen ut fra arealet i grunnkretsen). Derfor er søylene under 3 til 4 minutter beheftet med en del usikkerhet. Men når reisetiden blir mer enn 3-4 minutter gir grafen et riktig bilde. Som vi ser er én time mye lengre enn det de fleste har som reisevei. Samtidig er det enkelte som reiser lengre.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018



Kilde: Registerbasert sysselsettingsstatistikk, TØI/SSB

Figur 3.1 Antall arbeidstakere etter lengde på arbeidsreisen. Hele Norge. 2015

Fra andre kilder (Hjorthol, Engebretsen og Uteng 2014) vet vi også at togreisende utgjør en relativt stor andel av dem som har lengst reisevei til arbeid. Dette henger sammen med at arbeidsreiser knyttet til arbeid i Oslo generelt er lengre enn arbeidsreiser i resten av landet, og særlig for reiser til Oslo sentrum utgjør tog et attraktivt alternativ. Hvis arbeidsreisen omfatter en båtreise er også folk gjennomsnittlig villige til å bruke lengre tid på reisen.

I metodikken for å etablere BA-regioner opererer vi med grenser for reiselengde på 30, 45 75 og 90 minutter. Dette synes veldig langt hvis vi ser på figur 3.1. Imidlertid må en huske på at figuren viser *faktiske* reisetider – ikke den maksimale *villigheten* til å reise. En som har en arbeidsreise på for eksempel 18 minutter kan godt være villig til å reise 28 minutter for å ha samme jobb, men vedkommende trenger det ikke fordi befolkningen i Norge tross alt er klumpet sammen i tettsteder der det er kort reisevei uansett hvor i tettstedet en bor eller jobber[5]. Bruk av reisetid i denne sammenhengen er en vurdering av hvor langt en kan *forvente* at folk er villige til å reise til jobb, og bør derfor ligge i overkant av det som figuren over indikerer.

Valg av grenseverdiene er gjort ut fra ulike vurderinger. 90 minutter har vi brukt som grense mot ukependling. Hvis reisetiden er over dette, antar vi at andelen som da skaffer seg overnattingssted ved arbeidsplassen øker så mye at pendling som kriterium for integrasjon mister verdi. Kommuner med mer enn 90 minutters reisetid mellom seg kan altså ikke regnes som funksjonelt integrerte uansett pendlingsnivå. En reisetid på under 30 minutter anser vi som så kort at reisetiden i seg selv ikke kan regnes som noe hinder for

[5] Den gjennomsnittlige reisetiden varierer geografisk. Små tettsteder, lite bebyggelse mellom tettstedene og langt mellom tettstedene (lite pendling mellom tettstedene) gir svært korte arbeidsreiser. De korteste arbeidsreisene i Norge finner en dermed i Finnmark. Vi har imidlertid valgt å ikke differensiere på reisetidsgrensene når vi etablerer BA-regioner.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

funksjonell integrasjon. Dette er da også den eneste reisetidsgrensen som benyttes alene som integrasjonskriterium – det vil si uten å kombinere den med pendlingsnivået. Valg av 45 og 75 minutter er delvis gjort ut fra at dette er grenser som ble brukt i forrige inndeling. I tillegg gjøres det en vurdering av reisetidsgrensene sammen med pendlingsnivået slik at kriteriet skal omfatte noen kommuner (hvis ingen kommuner omfattes er kriteriet unødvendig), men ikke for mange i forhold til pendlingskriteriene i punkt 2. Det står i hvert punkt hvor mange kommuner som omfattes av kriteriet.

Beregning av reisetid avviker fra forrige inndeling der kommunesenteret ble brukt som målepunkt. Dette gir noen endrede reisetider som igjen kan slå ut på inndelingen. I forrige inndeling ble for eksempel Nordreisa slått sammen med Skjervøy på grunn av kort reisetid, på tross av at det ikke var tilstrekkelig pendling mellom kommunene. Med ny beregning av reisetid blir denne over 30 minutter slik at disse kommunene ikke lengre kan regnes til samme BA-region. Omvendt gjør ny reisetidsberegning, kombinert med pendling begge veier, at Lebesby og Gamvik slås sammen til en BA-region, noe som ikke var aktuelt i forrige inndeling.

Siden det er arbeidsreiser vi benytter som integrasjonsmål kunne en tenkt seg at vi vektet målkommunen etter sysselsettingen i hver grunnkrets, mens en benyttet bosatte i bokommunen. Imidlertid gir dette to ulike reisetider mellom de samme to kommunene, avhengig av retning, noe som ville komplisere metoden uten at det gir klare gevinster.

6. Restkommuner med under 45 minutters reisetid til senterkommunen(e) legges til hvis summen av innpendlingen fra og utpendlingen til senterkommunen er minst 6 prosent.

Kriteriet i punkt 6 kan også gjelde mellom to restkommuner. Vi gjentar punktet derfor for bare restkommuner.

7. Restkommuner med under 45 minutters reisetid til annen restkommune danner BA-region med denne hvis summen av innpendlingen fra og utpendlingen til senterkommunen er minst 6 prosent. BA-regionen vil da være uten senterkommune. 11 kommuner legges til BA-regioner i punkt 6 og 7.

Vi gjør en antakelse om at kort reisetid fungerer som integrasjonsfaktor i seg selv, delvis uavhengig av pendlingsnivået. Lavt pendlingsnivå kan som tidligere nevnt skyldes andre faktorer enn dårlig integrasjon.

8. Restkommuner med under 30 minutters reisetid til senterkommunen(e) legges til BA-regionen.

I prinsippet kan det tenkes at det er kort reisevei mellom to restkommuner. Vi gjentar dermed punkt 7 slik at restkommuner også kan danne BA-regioner uten senterkommuner.

9. Restkommuner med under 30 minutters reisetid til annen restkommune danner BA-region med denne. BA-regionen vil da være uten senterkommune. 1 kommune legges til BA-regioner i punkt 8 og 9.

Det er også mulig å tenke seg en omvendt situasjon, det vil si god integrasjon gjennom høy pendling på tross av lange avstander. Reisetidene er basert på veitransport etter skiltet hastighet. For ferjesamband har Elveg-systemet ganske enkle estimater for hastighet på båt og ventetider, så den delen av veisystemet som dekkes av ferje er beheftet med en del usikkerhet. I tillegg vet vi at både båt og tog anses som transportmidler med høy komfort, og de pendlerne som benytter disse godtar i gjennomsnitt lengre arbeidsreiser enn de som benytter veibasert transport (Engebretsen og Vågane 2008, Hjorthol, Engebretsen og Uteng 2014.)

10. Restkommuner der summen av innpendling fra og utpendling til senterkommunen overstiger 8 prosent, inkluderes i BA-region hvis reiseveien ikke overskrider 90 minutter og det finnes alternative transportmuligheter med lavere avstandsulempe enn biltransport (bil- eller personferje, hurtigbåt for persontransport eller tog) utover

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

bilbasert transport (som reisetidene er basert på). 4 kommuner legges til BA-regioner i dette punktet.

Det er mulig å tenke seg en situasjon der de kommunene som etter kriteriene i metoden danner en ikke-sammenhengende region. Det vil si at en må krysse minst én kommune for å komme fra én del av BA-regionen til en annen. Ferjeruter, toglinjer eller store veier kan lette pendlingen mellom kommuner der andre kommuner ligger i «bakevjen» i forhold til disse kommunikasjonsårene. I tillegg er et eksempel på en kommunesammenslåing mellom to kommuner (Vågsøy og Flora) som ikke har felles grense i utgangspunktet. I slike tilfeller vil BA-regionen svekkes vesentlig som analyseenhet, og vi velger å slå sammen kommunene selv med lav pendling eller lang reisevei. I tråd med kriteriet om kontinuitet i EUs veileder for utarbeidelse av arbeidsmarkedsregioner (Franconi med flere 2017) krever vi at alle regioner skal være sammenhengende. Ikke-sammenhengende regioner ville ha vært lite operasjonelt og dermed bryte med oppdragets formål om en funksjonell regioninndeling egnet for analyse.

11. Restkommuner som danner en øy i en BA-region eller medfører at en BA-region ikke er sammenhengende legges til BA-regionen[6]. I praksis innebærer punktet at Bremanger inkluderes i samme BA-region som Kinn kommune (Flora og Vågøy) og Stad (Selje og Eid).
12. Restkommuner som ikke er en del av en BA-region danner egne BA-regioner. Dette gjelder 83 kommuner.

3.5 Kommentarer til metodikken

3.5.1 Inndelingens robusthet

Selv om vi har foretatt en del endringer i metodikken siden utarbeidelsen av forrige BA-regioninndeling ved Juvkam og Gundersen (2013), har endringene i praksis ikke store innvirkninger på inndelingen i BA-regioner. En del av endringene motvirker også hverandre. Det tyder på at BA-regioninndelingen er ganske robust for metodiske justeringer.

Bruk av sysselsettingsstatistikk for å beregne pendlingsandeler er beheftet med usikkerhet for noen befolkningsgrupper. For militærpersonell, studenter og sjøfolk er det knyttet usikkerhet til registrert bosted i forhold til arbeidssted. Vi har imidlertid ingen indikasjon på at dette påvirker det endelige resultatet.

I motsetning fra metodikken benyttet ved tidligere utarbeidelser av BA-regioner for KMD (Juvkam 2002 og Juvkam og Gundersen 2013) overlater vår metodikk ingenting til skjønnsmessige vurderinger. Det styrker objektiviteten til vår metodikk.

3.5.2 Funksjonell integrasjon med nabolandene

Vår inndeling påvirkes i liten grad av pendling over landegrensene. Analyser av Statistisk sentralbyrå (Mathisen 2005 og Aukrust 2012) viser at pendlingen mellom Norge og Sverige primært går fra Sverige til Norge, og ikke andre veien. Det er heller ikke snakk om store

[6] Dette er det eneste punktet i metoden som ikke tar utgangspunkt i funksjonell integrasjon, og avviker derfor fra en ønskelig situasjon. Imidlertid veier behovet for fornuftige analyseenheter tungt nok til at vi tar det med som aller siste punkt i metoden. Det bør legges til at pendlingsmønstre eller kommunikasjonslinjer ikke gir noen slike ikke-sammenhengende regioner. Det er kun sammenslåing av Flora og Vågsøy – med Bremanger i midten – som gjør at dette punktet anvendes i denne revisjonen av BA-regionene.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

pendlervolum, slik man for eksempel kan se i Öresundsregionen mellom Danmark og Sverige. I forrige revisjon av BA-regionene (Gundersen og Juvkam 2013) ble det også gitt en oversikt over grenseoverskridende pendling fra Sverige. Konklusjonen der var at nivået var alt for lavt til å påvirke hvordan norske BA-regioner ble definert.

I Nord-Norge er det langt fra bebyggelse på norsk side av riksgrensen til bebyggelse på svensk, finsk og russisk side av riksgrensen, slik at det uansett i liten grad er snakk om noe funksjonell bo- og arbeidsmarkedsintegrasjon. Dersom inkluderingen av kommuner på andre siden av riksgrensen skulle ha noe innvirkning på vår utarbeidelse av BA-regioner, ville det antakelig dreie seg om kommuner på svensk side som ble inkludert i norske regioner i Sør-Norge.

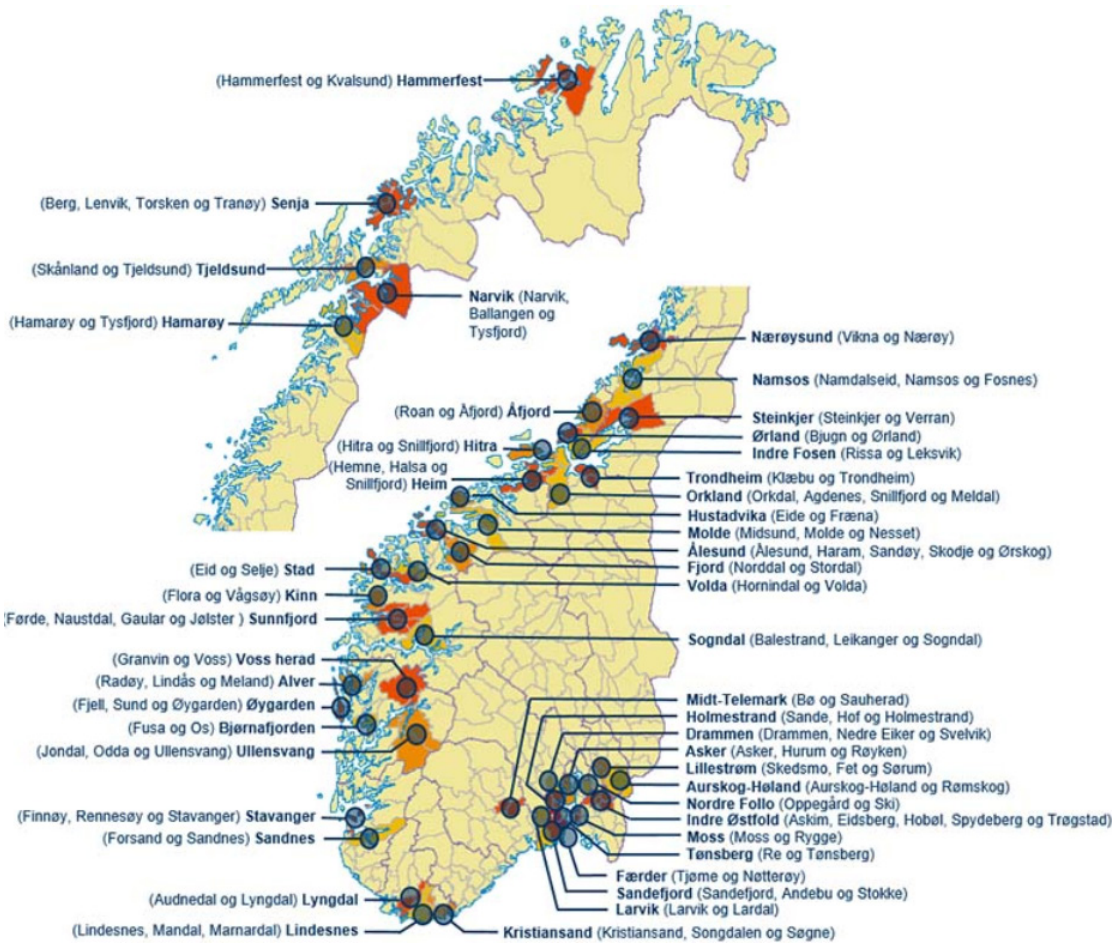
3.5.3 Betydningen av endret kommunestruktur

Mange av endringene i BA-regioninndelingen er drevet av kommunesammenslåinger. Fra et teoretisk ståsted skulle ikke administrative inndelinger ha noe si for avgrensingen av funksjonelle regioner, men siden vi benytter den administrative enheten «kommuner» som minste måleenhet, får det likevel betydning. En kunne sett for seg at man isteden hadde benyttet en mer disaggregert enhet i konstruksjonen av BA-regioner, for eksempel grunnkretser. En slik metodikk vil imidlertid bydd på utfordringer i form av lite datagrunnlag, og inndelingen ville vært mindre anvendbar i regionale analyser. Det ville også brutt mot retningslinjene i EUs veileder for utarbeidelse av arbeidsmarkedsregioner (Franconi med flere 2017), men ikke svart på vårt oppdrag om å dele kommunene inn i BA-regioner.

Funksjonelle regioner – slik BA-regionene er tenkt å være – skal i prinsippet være uavhengige av administrative grenser. Imidlertid er enkeltkommuner byggesteinene til BA-regionene. Sammenslåing av kommuner kan derfor ha effekt på inndelingen av BA-regioner. Det har vært i overkant av ti kommunesammenslåinger i perioden etter forrige BA-revisjon. Med gjennomsnittlig større kommuner kunne en antatt at andelen sysselsatte som krysset kommunegrenser gjennom pendling sank. Imidlertid har andelen økt, noe som tyder på en generell økning i mobiliteten. 1. januar 2020 kommer det 42-46 kommunesammenslåinger til (avhengig av hvordan en regner; om oppsplittingen av Snillfjord telles som én eller tre kommuneendringer), se Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2018) og figur 3.1 under.

Ikke alle grensejusteringer følger kommunegrensene. To kommuner, Snillfjord og Tysfjord, blir i sin helhet splittet opp og fordelt til andre kommuner. I tillegg er det en del grensejusteringer der småområder flyttes fra én kommune til en annen. Dette er gjerne i forbindelse med kommunesammenslåing, der enkeltområder i en sammenslått kommune funksjonelt hører mindre til den kommunen «moderkommunen» slår seg sammen med enn nabokommunen. Det blir da naturlig å flytte en grend, halvøy, øy, dal m.m. til en annen kommune enn til den sammenslåtte kommunen. I vedlegget finnes en oversikt over hvilke grunnkretser vi har flyttet på i våre analyser.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018



Kilde: Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2018)

Figur 3.1 Kommunesammenslåinger fram til 1.12020.

Umiddelbart kan en tenke seg at færre kommuner gir færre BA-regioner. Dette viser seg i praksis bare delvis å være tilfelle. Kommunesammenslåinger har ulik effekt i de ulike stegene i metoden for inndeling i BA-regioner; i noen tilfeller gir det færre BA-regioner og i noen tilfeller gir det flere.

En sammenslåing av to kommuner gir en større senterkommune, og dermed økt sannsynlighet for at innpendling fra omliggende kommuner overstiger 8 prosent av arbeidsfør befolkning. Isolert sett blir dermed flere kommuner innlemmet i BA-regionen, og vi får færre BA-regioner totalt. Imidlertid er metodikken endret fra siste inndeling på dette punktet. Dominopendling var gyldig kriterium for inkludering i en BA-region ved forrige inndeling. Det er det ikke i denne inndelingen. Ved å inkludere flere kommuner i senterkommunen(e) oppnår en ikke annet enn å delvis kompensere for bortfall av dominopendling som eget kriterium. I tillegg er det gjerne innpendlingsomlandet til senterkommuner som slås sammen med senterkommunene. De fleste kommunesammenslåingene gjelder dermed stort sett kommuner som likevel var inkludert i BA-regionene i forrige inndeling. Det er altså kun der det er sammenslåing av kommuner som ikke hørte til samme BA-region eller der kommuner slås sammen med sitt pendlingsomland slik at de ikke lengre danner egne BA-regioner vi får redusert antall BA-regioner som følge av endret kommunestruktur[7].

[7] Det blir heller ikke reduksjon i antall BA-regioner hvis en slår sammen en kommune med en kommune som lå utenfor BA-regionen, hvis denne hørte til en annen BA-region. Da bare flyttes en kommune fra én BA-

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Større kommuner gir også gjennomsnittlig lengre reisevei mellom kommunene. Kriteriet om at kort reisevei (mindre enn 30 minutter) mellom kommunene plasserer kommunene i samme BA-region, selv uten tilstrekkelig pendling, vil dermed sjeldnere slå til. Sammenslåing av kommuner ville i dette tilfelle gitt flere BA-regioner, siden en får flere restkommuner. Imidlertid er det ingen tilfeller av dette i nåværende inndeling.

Et kriterium i metodikken er at en kommune danner egen BA-region hvis den relative innpendling til kommunen er større enn utpendling til annen senterkommune, selv om utpendling til annen senterkommune er over 8 prosent. Moss og Rygge danner dermed egen BA-region, selv om utpendlingen til Oslo/Bærum er stor nok til å innlemmes i denne BA-regionen, fordi innpendlingen til Moss og Rygge fra Våler er relativt større. Endringen i kommunestrukturen får et spesielt utfall knyttet til dette kriteriet. Det var stor nok utpendling fra Orkdal til Trondheim til at Orkdal skulle bli inkludert i BA-regionen Trondheim. Orkdal dannet imidlertid egen BA-region fordi det var større innpendling til Orkdal fra nabokommunene enn det var utpendling til Trondheim. Med sammenslåing av Orkdal, Agdenes, Meldal og deler av Snillfjord «forsvinner» imidlertid innpendlingsomlandet til Orkdal inn i én kommune. Den nye kommunen vil dermed bli inkludert i Trondheim BA-region. Dette ville også vært tilfelle hvis vi hadde benyttet metodikken fra forrige inndeling (Juvkam og Gundersen 2013).

3.5.4 Kriterier om senter, sentralitet og tettsted utgår

Vår metodikk for å definere sentertettstedene skiller seg fra tidligere metodikk i Juvkam og Gundersen (2013) på flere måter. Begrunnelsen for fjerning og endring av flere av kriteriene fra den gamle inndelingen er diskutert sammen med begrunnelsen av de nye kriteriene, herunder fjerning av sentralitet som premiss for hva som er senterkommuner og skjønnsmessige vurderinger av tilfeller med to senterkommuner.

Et annet utgått kriterium som går på tettstedenes rolle i inndelingen av BA-regionene er «én BA-region for ett tettsted». Ved utarbeidelsen av forrige BA-regioninndeling ved Juvkam og Gundersen (2013) var et av kriteriene at alle kommuner med innbyggere i samme tettsted må tilhøre samme BA-region. Med den utvikling vi skisserte over – med voksende og stadig sammensmeltende tettsteder – vil dette bli vanskeligere og vanskeligere å benytte som kriterium. For eksempel rommer Lier kommune både deler av Oslo og Drammen tettsted. Vi velger derfor å justere dette punktet til heller å knytte senterkommunen(e) til å dekke en viss andel av befolkningen i tettstedet.

3.5.5 «Dominopendling» utgår som kriterium

En vesentlig endring fra forrige inndeling (Gundersen og Juvkam 2013) er at vi denne gangen har gått bort fra såkalt «dominopendling» som kriterium for å inkludere en kommune i en BA-region.

Utgangspunktet for begrepet dominopendling er en situasjon der en omlandskommune er integrert med en senterkommune gjennom høyt pendlingsnivå. Disse kommunene vil dermed danne en BA-region. Begrepet dominopendling oppstår når en tredje kommune legges til BA-regionen, fordi den har stor innpendling til omlandskommunen, og ikke til senterkommunen. Altså, vi ekspanderer en BA-region med ny kommune, fordi den nye kommunen har nok innpendling til hele BA-regionen, selv om den ikke har nok innpendling til senterkommunene. Når den nye kommunen er lagt til i en metodikk med

region til en annen. Dette er tilfelle med Stokke kommune som funksjonelt hørte til Tønsberg BA-region, men som ble slått sammen med Sandefjord.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

dominopendling – og BA-regionen dermed er blitt større – må vi på nytt sjekke om det er enda flere kommuner som nå har nok pendling til BA-regionen for å bli lagt til.

Det er to argumenter for å fjerne dominopendling som et kriterium. Den viktigste er at dette prinsippet bryter delvis med tanken om en funksjonell region. I en BA-region med for eksempel seks kommuner er ikke en sjuende kommune funksjonelt integrert med regionen som helhet, selv om det skjer en stor innpendling fra kommunen til én av de seks kommunene. Dette vil særlig være tilfellet i større byregioner, der en perifer kommune utenfor BA-regionen har innpendling til en av bykommunens omlandskommuner. Her vil en vanskelig kunne si at kommunen er integrert i arbeidsmarkedet, som omfatter både bykommunen og eventuelle omlandskommuner på andre siden av bykommunen. Vi har riktignok andre kriterier i metoden som i noen tilfeller begrenser effekten av dominopendling og i andre tilfeller kan andre kriterier innebære at kommuner ville vært inkludert uansett. I praksis vil et kriterium om dominopendling gjerne gjøre at noen regioner blir veldig store, der flere kommuner i liten grad interagerer med hverandre.

I tillegg tyder dagens utvikling på at den uheldige effekten av eventuell bruk av dominopendling bare vil øke. Lokal sentralisering, «knutepunktsutvikling» og fortetting finner en igjen i mange regionale planer (se for eksempel Analyse & Strategi og ØstlandsSamarbeidet 2016 og Hordalands fylkeskommune 2017). Selv om befolkningen som bor i tettsted dermed øker, øker også arealet av tettstedene, slik disse er definert av Statistisk sentralbyrå (SSB 2019). Den generelle befolkningsøkningen bidrar også til at tettstedene ekspanderer. Men ekspansjonen skjer gjerne langs innfartsårer til byene. Etterhvert som tettstedene flyter i hverandre, vil en få lange rekker med kommuner langs samferdselsårer som lokalt er integrert med hverandre, men der dominopendlingen nærmest ingen ende har. Særlig på Østlandet finner en tett befolkede områder langs samferdselsårene (her er jernbanen også ofte lokalisert parallelt med hovedveiene – særlig E6 og E18), og det er ingen nabokommuner mellom for eksempel Mjøsa og Grenland som *ikke* kunne regnes som funksjonelt integrerte som følge av pendlingsnivået.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

4 Innspill fra kommuner og fylker

4.1 Innspillprosessen

Transportøkonomisk institutt (TØI) påbegynte 16. oktober 2018 oppdraget med å revidere metodikken som ligger til grunn for den norske BA-regioninndeling og utarbeide en ny inndeling i tråd metodikken. Etter to referansegruppemøter 29. november og 15. januar leverte TØI et utkast til inndeling til Kommunal- og moderniseringsdepartementet 1. februar 2019. Utkastet ble sendt til kommunene, fylkeskommunene, KS og Statistisk sentralbyrå med frist 11. mai 2019 for innspill. Tre kommuner ba om forlenget frist og fikk det. Fire kommuner leverte etter fristen. Alle innspill er med i denne rapporten.

Det ble presisert at vi ønsket innspill til metodikken for inndelingen i BA-regioner og ikke ubegrunnede innsigelser til inndelingen. Dette fordi utgangspunktet for inndelingen er at kommunene skal behandles likt slik at en unngår skjønn.

TØI presiserer at innspillsrunden ikke har vært en formell høring. TØI har stått fritt i å ta hensyn til innspillene ut fra faglige vurderinger.

I utgangspunktet var det berammet et siste møte i referansegruppen i slutten av mai. Dette møtet ble avlyst siden ingen av innspillene rokket ved selve metoden, og det dermed var mindre behov for en lengre diskusjon av denne. Møtet ble erstattet av en e-postrunde der referansegruppen kom med skriftlige kommentarer til oppsummering av de innspillene som var kommet inn.

I løpet av innspillsrunden mottok vi 27 innspill, inkludert 23 innspill på kommunenivå og 4 innspill fra fylkesnivået. Alle innspill er i sin helhet tatt inn i vedlegget i denne rapporten og oversendes også til KMD. En oppsummering av disse innspillene og våre kommentarer til innspillene er gjengitt i det følgende.

4.2 Sammenfatning av innspillene

Innspillene varierte mye i omfang, fra de helt korte (én setning som sier «kommunestyret tar saka til orientering») til omfattende og faglig gode vurdering av både metodikk og den enkeltes kommune plassering i inndelingen.

Det viste seg at innspillene kan deles inn i fire grupper:

1. Bruken av BA-regionene som grunnlag for å fastsette differensiert arbeidsgiveravgift (DA-ordningen)
2. Kritikk av selve metoden
3. Endring i infrastruktur og annet som kan endre framtidig pendlingsmønster
4. Enkeltinnspill eller ingen konkrete innspill

Vi gjennomgår hver gruppe i de neste delkapitlene.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Differensiert arbeidsgiveravgift

Bruk av BA-regionene i beregning av satsene for differensiert arbeidsgiveravgift (DA) ble eksplisitt nevnt i utsendelsesbrevet i innspillsrunden. Det var også dette som flest (17 stykker) nevnte i sitt innspill.

Innspillene gikk først og fremst ut på at eventuell kommunesammenslåing eller innlemmelse i en BA-region prinsipielt ikke burde medføre høyere arbeidsgiveravgift for kommunen som slo seg sammen, eller ble innlemmet i en BA-region med en kommune med høyere arbeidsgiveravgift (Iveland, Vegårshei, Hægebostad, Lyngdal, Audnedal, Kinn, Stad, Bremanger, Luster, Sykkylven og Indre Fosen). Noen henstiller Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) til å vurdere hvordan sonene for differensiert arbeidsgiveravgift beregnes (Iveland, Hægebostad, Lyngdal, Bremanger, Møre og Romsdal fylkeskommune, Trøndelag fylkeskommune og Fylkesmannen i Trøndelag).

Noen kommuner spiller inn hvilken sone for differensiert arbeidsgiveravgift kommunen bør ha, uten å konkret knytte dette til arbeidet med BA-regioner (Elverum, Luster, Midtre Gauldal).

TØIs kommentar

TØI er innforstått med at BA-regionene vil bli brukt i utarbeidelse av sonene for differensiert arbeidsgiveravgift. Dette er både eksplisitt uttalt i den teksten som fulgte med utsendelsen til kommuner og fylker og går fram av beskrivelsen av oppdraget med å etablere BA-regioner. Dette er også en naturlig følge av intensjonen med BA-regioner, nemlig å etablere bo- og arbeidsmarkedsregioner som er funksjonelt integrerte og egnede analyseenheter. Potensielt kan dette ha svært mye å si for næringslivet i de enkelte kommunene.

Imidlertid er det KMD som etablerer sonene for differensiert arbeidsgiveravgift, der BA-regionene bare inngår som en del av metodikken. TØI vil presisere at intensjonen med BA-regionene er å etablere fornuftige analyseenheter knyttet til funksjonelle regioner. Metodikken bak BA-regionene er gjort på et selvstendig grunnlag og er uavhengig av videre bruk i KMDs arbeid med differensiert arbeidsgiveravgift. TØI kjenner heller ikke til hva slags metode KMD vil benytte for framtidige etableringer av soner for differensiert arbeidsgiveravgift. Vurdering av om BA-regionene gir hensiktsmessige soner for differensiert arbeidsgiveravgift er derfor utenfor dette prosjektet.

Alle innspill oversendes også til KMD, som vedlegg til denne rapporten. Disse vil derfor være tilgjengelig i det videre analysearbeidet, blant annet med differensiert arbeidsgiveravgift.

Kritikk av metode

Kritikk av metoden kommer i ulike former. Noen kommuner påpeker at metoden i liten grad tar opp i seg distriktsutfordringer (Iveland, Hægebostad, Indre Fosen, Sykkylven og Luster), men de fleste peker på at metoden svekkes etter hvert som kommunene slås sammen og enhetene blir større (Hægebostad, Kristiansand, Lyngdal, Audnedal, Kinn, Stad, Narvik, Gratangen, Møre og Romsdal fylkeskommune og Fylkesmannen i Trøndelag). Det er spesielt der kommunene som slår seg sammen i utgangspunktet hørte til ulike arbeidsmarkeder at dette er tilfelle. I to tilfeller (Orkland og Lindesnes) medfører også kommunesammenslåing at pendlingsomlandet til en tidligere kommune (Orkdal og Mandal) «forsvinner» ved at innpendlingskommunene blir en del av senterkommunen. Med tilstrekkelig utpendling fra de nye kommunene til et annet senter (henholdsvis Trondheim og Kristiansand) opphører Orkdal og Mandal å eksistere som egne BA-regioner, på tross av at pendlingsmønstrene i liten grad har endret seg.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Grensene for reisetid er det også noen som mener slår uheldig ut (Stad, Bremanger og Tromsø). Her er det imidlertid ulike utgangspunkt, der Stad og Bremanger mener at grensene er for vide, mens Tromsø mener at Storfjord burde vært innlemmet i Tromsø, selv om reisetiden er over 90 minutter.

Ett punkt i metoden er viet spesielt mye oppmerksomhet. Det er metodens siste punkt som sier at BA-regioner må være geografisk sammenhengende, medfører at Bremanger innlemmes i BA-region med Kinn og Stad, på tross av at pendlingsnivå og reisetid ikke tilsier det. Det pekes på at dette ikke er i tråd med intensjonene for metodikken, det vil si å etablere geografiske funksjonelle enheter (Kinn, Stad og Bremanger).

TØIs kommentar

TØI erkjenner at *kommune* som enhet i metoden kan gi uheldige utslag når disse blir store og består av deler som ikke er funksjonelt integrert. Det mest tydelige eksempelet er Vågsøy og Flora som slår seg sammen uten felles grense, men det er også andre tilfeller av kommunesammenslåinger der kommunene tilhørte ulike BA-regioner, slik som at Audnedal slår seg sammen med Lyngdal, men funksjonelt er mer knyttet til Mandal/Kristiansand-regionen.

Det er imidlertid vanskelig å se for seg en praktisk analyseenhet på dette nivået som ikke tar utgangspunkt i kommunene. Andre inndelinger, for eksempel basert på grunnkretser, ville vært svært vanskelig å forholde seg til. Datatilgang, formidlingsmessig og etableringen av grenser ville i praksis gjort inndelingen ubrukelig. Det kan også legges til at bruk av kommunen som «byggestein» var eksplisitt en del av oppdraget fra KMD.

Reisetidene i denne analysen er vektet ved hjelp av befolkningen og reisetid mellom alle grunnkretser. Den er dermed mer treffsikker i forhold til intensjonene med inndelingen enn tidligere beregninger. Når det settes grenser slik vi har gjort her vil det alltid være noen som havner akkurat over eller akkurat under grensen. Imidlertid viser det seg at metoden er robust ved at pendlingsnivået og reisetid virker sammen. Det vil si at i de aller fleste tilfellene vil pendlingsnivået fange opp integrasjonen, selv om vi ser bort fra reisetid og omvendt. Vi kan ikke se at det er framkommet argumenter som tilsier at reisetidsgrensene bør endres i den ene eller andre retningen.

TØI erkjenner at ved å inkludere Bremanger i samme BA-region som Kinn og Stad bryter vi delvis med intensjonen om funksjonell integrerte regioner. Det er pendling mellom Bremanger og de andre kommunene, og reiseveien mellom mange steder i de tre kommunene er innenfor grensene vi har satt. Pendlingsnivået og reisetid totalt oppfyller imidlertid ikke kravene vi har satt som kriterier for funksjonell integrasjon. Det er hensynet til BA-regioner som praktiske analyseenheter som er bakgrunnen for at vi velger å ha med punktet i metoden.

Det er også verdt å merke seg at EUs veileder for utarbeiding av europeiske arbeidsmarkedsregioner oppgir sammenhengende regioner (kontinuitet) og administrative grunnenheter (sammenheng) som to av ni kriterier for etablering av regioner (Franconi med flere 2017). Vi anerkjenner innvendingene som har kommet, men mener samtidig det skal tungtveiende grunner til for å gå bort i fra disse kriteriene.

Deler av innspillene går imidlertid på at Bremanger og Stad ikke bør ha samme differensiert arbeidsgiveravgift som gamle Flora kommune. Det er som tidligere nevnt utenfor dette prosjektets rammer å vurdere, men det kan nevnes at nye Kinn kommune vil ha andre verdier på sentrale variabler (tetthet, distriktsindeks m.fl.) enn det gamle Flora kommune hadde. Hvordan dette vil slå ut i utarbeidelse av arbeidsgiveravgiftssoner er avhengig av den metodikken KMD velger i det videre arbeidet. Det presiseres at sammenslåing av Kinn og Stad i samme BA-region er i tråd med resten av metoden – her er det høy nok pendling

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

mellom Stad og det området som var gamle Vågsøy kommune som medfører integrasjonen.

Endring i infrastruktur og annet som kan endre framtidig pendlingsmønster

Metoden baserer seg mye på pendlingsnivået mellom kommuner. For noen kommuner vil bedret infrastruktur kunne endre pendlingsmønsteret i framtiden og enten styrke eller svekke de eksisterende strukturene. Noen kommuner påpeker at ny eller planlagt infrastruktur kan styrke integrasjonen i de BA-regionene vi foreslår (Kristiansand, Sandnes og Strand) eller endre pendlingsmønsteret slik at BA-regionene vil endres (Narvik og Gratangen).

Narvik kommune peker også på at endrede arbeidsplasskonsentrasjoner vil endre pendlingsmønsteret.

TØIs kommentar

Nylig etablerte eller framtidige infrastrukturoppgraderinger kan endre pendlingsmønsteret og regional integrasjon. Imidlertid er det ikke gitt at dette gir de effektene som forventes. Pendlingsmønsteret er avhengig av dagens bosetningsmønster, arbeidsmarkedenes komplementaritet, lokalisering av nye virksomheter osv. Ulike infrastrukturtiltak i samme region kan også «konkurrere» om effektene. Det er derfor uvisst hvor stor effekt de enkelte infrastrukturtiltak kommer til å ha på pendlingsvolumene. I tillegg er det ikke slik at mange på kort sikt endrer forholdet mellom bosted og arbeidssted, selv om det åpner seg nye muligheter på grunn av for eksempel en tunnel eller bro. Det er derfor ikke mulig å skulle ta hensyn til denne typen tiltak i metoden for å etablere BA-regioner. Infrastrukturendringer vil imidlertid bli tatt hensyn til i metoden gjennom endret reisetid, så lenge disse reflekteres i Elveg-systemet. TØI er imidlertid innforstått med at endring i infrastruktur eller arbeidsplasskonsentrasjoner på sikt kan påvirke pendlingsmønstrene, men det må i så fall komme til syne ved en senere oppdatering av BA-regioninndelingen.

Enkeltinnspill eller ingen konkrete innspill

Noen kommuner sendte inn en kommentar uten konkrete forslag til endring eller ønsker. Dette var innspill på formen «tar saken til orientering» (Nord-Fron og Kvam herad) eller at en i hovedsak er enig i metode og resultat (Sandnes og Aurland). En del kom også med innspill der de bifalt metode og resultat, men pekte på konsekvenser/utfordringer som ligger utenfor dette arbeidet (Tromsø kommune, Fylkesmannen i Trøndelag, Trøndelag fylkeskommune og Akershus fylkeskommune).

I noen tilfeller nevnes plassering av enkelte kommuner som feil i forhold til intensjonen ved inndelingen, det vil si arbeidsmarkedsintegrasjon. Dette er:

- Bremanger kommune mener at Bremanger bør være egen region.
- Sykkylven kommune mener at Sykkylven bør plasseres sammen med Stranda kommune.
- Kristiansand kommune mener at nye Lindesnes kommune ikke bør være med i BA-region Kristiansand.
- Narvik og Gratangen kommune mener at Evenes og Gratangen bør plasseres i samme BA-region som Narvik kommune.
- Tromsø kommune mener at Storfjord bør plasseres i samme BA-region som Tromsø.
- Bindal bør bestå som egen BA-region.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

TØIs kommentar

Alle de nevnte enkelttilfellene er i tråd med den valgte metoden. Innspillene dreier seg altså om at metoden ikke gir et korrekt bilde av de faktiske integrerte BA-regionene. Bremanger som egen region er omtalt tidligere. Sykkylven argumenterer med at distriktsindeksen bør telle med når BA-regionene etableres slik at Sykkylven ikke får samme differensierte arbeidsgiveravgift som Ålesund, noe som ikke hører innunder dette prosjektet.

Inkludering av Lindesnes i Kristiansand er på grunnlag av høy nok innpendling med god margin fra Lindesnes til Kristiansand. I innspillet refereres det til noen pendlingsandeler, men også disse gir høy nok integrasjon mellom kommunene til at de havner i samme BA-region. En må også huske på at Kristiansand slår seg sammen med Songdalen og Søgne, slik at Kristiansand styrker seg som senterkommune.

Inkludering av Evenes og Gratangen i BA-region Narvik baserer seg først og fremst på antakelser om framtidige pendlingsmønstre, noe vi ikke kan ta hensyn til i dette arbeidet. Det pekes på at pendlingsnivået fra Gratangen til Narvik er høyt nok til å bli inkludert, men pendlingen fra Gratangen til Narvik er på 6,4 prosent av arbeidsaktuell befolkning, og den gjennomsnittlige reisetiden mellom kommunene er over 45 minutter. Reisetiden har også økt etter sammenslåing av Narvik, Ballangen og deler av Tysfjord. Uten kommunesammenslåingen ville reisetiden vært lavere og Gratangen ville vært integrert i BA-regionen Narvik.

Inkludering av Storfjord i BA-region Tromsø er basert på at pendlingsnivået Storfjord-Tromsø er over minimumskravet i metoden. Den vektede reisetiden er imidlertid over 75 minutter, slik at Storfjord danner egen BA-region. Metoden åpner for at reisetid mellom 75 og 90 minutter kan godtas ved høy pendling og alternative reisemåter som vi vet har lavere reiseulempe (tog, ferje og hurtigbåt), men det finnes ikke i dette tilfelle. Tromsø argumenterer med at Storfjord er funksjonelt integrert med Tromsø ved å vise til en NIBR-rapport (Johansen med flere 2015) og Regional strategisk næringsplan som inkluderer Storfjord i Tromsøregionen. TØI har satt grensen på 75 minutter som grense for det som vi mener er funksjonell dagpendling. Er reiseveien lengre er ukespendling med hybel en ofte benyttet løsning. Den regionale integrasjonen vil dermed ikke være reell, selv om pendlingsnivået er høyt. 75 minutters reisevei er etter TØIs syn allerede ganske langt, jamfør kapittel 3.4 og figur 3.1 i denne rapporten, og vi ser det ikke faglig riktig å utvide denne ytterligere.

Ønsket om Bindal som egen BA-region (Nordland Fylkeskommune) er fremmet på bakgrunn av at det ut fra andre inndelinger ikke er hensiktsmessig at BA-regioner krysser fylkesgrenser. Et slikt prinsipp ville i så fall bryte direkte med intensjonene om at BA-regionene først og fremst skal gjenspeile funksjonell integrasjon. Et slikt prinsipp ville også berøre mange andre kommuner og TØI mener at det i så fall ville svekke inndelingen vesentlig.

4.3 TØIs overordnede kommentarer til innspillene

Det var mange gode innspill på metode og resultater, og der flere av innspillene vitner om grundig arbeid og god innsikt i problemstillingene. TØI konkluderer med at det ikke var noen av innspillene som nødvendiggjorde endring av metode. Det betyr ikke at det ikke var relevant kritikk av metoden, men at det ikke ble sannsynliggjort at en alternativ metode ville gi et bedre resultat i forhold til intensjonene med inndeling (herunder regional integrasjon og hensiktsmessige analyseenheter) og føringene for prosjektet.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

En av grunnene til at TØI ikke endrer metode eller inndeling som følge av innspillene er at en del av innspillene først og fremst dreier seg om forhold som ligger utenfor dette prosjektet. Dette skyldes særlig to forhold. For det første vil BA-regionene bli benyttet i arbeidet med differensiert arbeidsgiveravgift. Dette kan potensielt få stor økonomisk betydning for den enkelte kommune, og det er naturlig at kommunene er opptatt av *effekten* av BA-regionen og ikke så mye metoden som etablerer regionene. For det andre – som også er relatert til differensiert arbeidsgiveravgift – pågår det et parallelt arbeid med *distriktsindeksen*. Denne omhandler distriktsulemper som BA-regionene ikke omfatter, og når både BA-regionene og distriktsindeksen skal benyttes i metodikken for å etablere soner for differensiert arbeidsgiveravgift, er det naturlig å se disse i sammenheng når en utformer innspill. Vi har derfor tatt med alle innspill som vedlegg i denne rapporten. Disse er da tilgjengelig for Kommunal- og moderniseringsdepartementet i videre arbeid.

En viktig problemstilling som tas opp av en del kommuner og fylkeskommuner er utfordringen med kommunesammenslåinger. En side ved dette er at kommuner med i utgangspunktet ulike satser for arbeidsgiveravgift slår seg sammen – noe som kan slå uheldig ut for den kommunen med lavest sats. Dette er tidligere kommentert. En annen side som berører selve metoden ved etablering av BA-regioner er imidlertid at kommunesammenslåinger kan medføre at kommune som byggestein for BA-regionene svekkes. Dette kommer av at gjennomsnittskommunen blir større og dermed oftere går utover eller på tvers av de funksjonelle bo- og arbeidsmarkedene. I noen spesielle tilfeller har også kommuner fra ulike bo- og arbeidsmarkeder slått seg sammen på tross av at de ikke er funksjonelt integrert. TØI er enig i denne kritikken, men ser ikke noe fornuftig alternativ til å ha noe annet enn kommune som byggestein i metoden. I tillegg viser det seg i mange tilfeller at det er kommuner som allerede er funksjonelt integrert som slår seg sammen.

Metoden for å etablere BA-regioner inneholder en del grenseverdier, både for reisetid og pendling. Da er det naturlig at kommuner som havner rett over eller rett under grensene i noen tilfeller mener de blir feilplassert. Det er imidlertid relativt få kommuner som peker på dette, og de kommunene som gjør det indikerer ikke entydig at grensene er for høye eller for lave. TØI mener derfor at innspillene som er kommet viser at metoden er relativt robust og samsvarer godt med intensjonene for BA-regioninndelingen.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

5 Resultater

Kommunestrukturen som gjelder fra 1.1.2020 er utgangspunktet for inndelingen. Offisielle navn på kommunene er benyttet. Det vil si at alle språkformer tas med – samisk, norsk og kvensk. I tabellene er det angitt utpendlingsandel til senterkommunen og innpendlingsandel fra senterkommunen. For senterkommunene og restkommuner som danner egen BA-region vil disse to tallene være like og angir i praksis intern pendling, det vil si andelen av arbeidsaktuell befolkning som jobber i kommunen.

Tilsvarende er reisetiden angitt som reisetid til senterkommunen(e). For senterkommunen og restkommuner som danner egen BA-region vil denne angi gjennomsnittlig reisetid mellom grunnkretsene i kommunen.

For BA-regioner som består av to kommuner der ingen av disse er senterkommuner vil reisetid og pendlingsandeler beskrive forholdet mellom de to kommunene.

Der sentralitet for kommunen og/eller sentralitetsklasse har desimaler er det skjedd en kommunesammenslåing. Sentralitetsmålene er da vektet med befolkningen i de opprinnelige kommunene. Sentralitet benyttes imidlertid ikke i metoden for å etablere BA-regioner, men er tatt med som ekstra informasjon.

Tabell 4.1 Reisetid og pendling i BA-region Halden. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3001	Halden	6,36	52,82	52,82	835	3	Senterkommune
3012	Aremark	24,56	32,44	1,43	649	5	Utpendling > 8

Tabell 4.2 Reisetid og pendling i BA-region Moss. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3002	Moss	6,11	43,59	43,59	911,12	2	Senterkommune
3018	Våler (Østfold.)	14,82	25,27	2,88	817	3	Utpendling > 8

Både Moss og Våler har stor nok utpendling til å bli inkludert i BA-region Oslo/Bærum, men siden Moss er et sterkere senter for Våler enn Oslo/Bærum er for de to kommunene danner Moss egen BA-region.

Tabell 4.3 Reisetid og pendling i BA-region Fredrikstad/Sarpsborg. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3004	Fredrikstad/Sarpsborg	12,45	59,7	59,7	876,44	2	Senterkommune
3017	Råde	18,14	23,33	1,24	835	3	Utpendling > 8
3011	Hvaler	29,13	31,21	1,04	720	4	Utpendling > 8

Råde har 16,7 prosent utpendling til Moss.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 4.4 Reisetid og pendling i BA-region Indre Østfold. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3014	Indre Østfold	12,54	43,91	43,91	855,57	2,64	Senterkommune
3016	Rakkestad	25,18	11,6	2,14	787	3	Utpendling > 8
3015	Skiptvet	17,86	21,84	1,85	785	3	Utpendling > 8
3013	Marker	27,62	19,61	1,52	737	4	Utpendling > 8

Indre Østfold har 12,9 prosent utpendling til Oslo/Bærum. Rakkestad har 10,9 prosent utpendling til Fredrikstad/Sarpsborg og Skiptvet har 8,4 prosent utpendling til Oslo. Indre Østfold er imidlertid et sterkere senter for sine omlandkommuner enn Oslo/Bærum og Fredrikstad/Sarpsborg er for Indre Østfold, slik at Indre Østfold danner egen BA-region.

Rakkestad var tidligere del av BA-region Fredrikstad/Sarpsborg. Hobøl og Spydeberg (som nå er del av Indre Østfold) var tidligere plassert i BA-region Oslo/Bærum.

Tabell 4.5 Reisetid og pendling i BA-region Oslo/Bærum. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
0301	Oslo/Bærum	11,88	70,21	70,21	994,82	1	Senterkommune
3025	Asker	27,79	36,14	3,78	904,99	1,45	Utpendling > 8
3030	Lillestrøm	23,25	33,16	3,16	933,1	1,57	Utpendling > 8
3020	Nordre Follo	22,85	40,85	2,65	923,74	2	Utpendling > 8
3029	Lørenskog	16,11	41,4	1,82	971	1	Utpendling > 8
3031	Nittedal	24,09	45,61	1,21	888	2	Utpendling > 8
3023	Nesodden	41,71	39,77	0,86	844	3	Utpendling > 8
3027	Rælingen	20,95	34,24	0,72	937	1	Utpendling > 8
3021	Ås	29,24	27,22	0,62	896	2	Utpendling > 8
3049	Lier	32,17	19,87	0,59	892	2	Utpendling > 8
3022	Frogn	33,37	27,42	0,49	906	2	Utpendling > 8
3034	Nes (Ak.)	42,87	18,82	0,49	813	3	Utpendling > 8
3019	Vestby	37,66	24,7	0,48	873	2	Utpendling > 8
3028	Enebakk	33,83	31,01	0,4	814	3	Utpendling > 8
3026	Aurskog-Høland	50,69	15,14	0,29	787,73	3,04	Utpendling > 8
3445	Lunner	50,71	23,39	0,25	782	3	Utpendling > 8
3032	Gjerdrum	28,49	29,09	0,22	881	2	Utpendling > 8
3038	Hole	41,31	25,7	0,2	792	3	Utpendling > 8
3446	Gran	66,1	10,0	0,2	776	3	Utpendling > 8

Ni kommuner utenom regionen har nok pendling til Oslo/Bærum til å bli inkludert i regionen, men er mer integrert med andre senterkommuner.

Lier var tidligere plassert i BA-region Drammen. Hole kommune var tidligere plassert i BA-region Ringerike.

Tabell 4.6 Reisetid og pendling i BA-region Drammen. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3005	Drammen	11,57	45,85	45,85	910,97	1,38	Senterkommune
3048	Øvre Eiker	19,99	24,49	4,54	850	3	Utpendling > 8
3802	Holmestrand	25,54	14,31	3,33	839,88	3	Utpendling > 8
3047	Modum	36,25	11,74	1,6	805	3	Utpendling > 8

Lier har tettstedebefolkning både i Drammen tettsted og i Oslo tettsted og 17,1 prosent pendling til Drammen, men har høyere pendling til Oslo/Bærum og legges derfor til BA-region Oslo/Bærum. Gamle Holmestrand kommune (uten Sande) var tidligere del av BA-region Tønsberg.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 4.7 Reisetid og pendling i BA-region Kongsberg. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3006	Kongsberg	9,32	63,18	63,18	844	3	Senterkommune
3050	Flesberg	26,22	31,91	3,03	703	4	Utpendling > 8
3051	Rollag	50,93	9,48	0,46	574	5	Utpendling > 8

Tabell 4.8 Reisetid og pendling i BA-region Ringerike. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3007	Ringerike	12,68	54,09	54,09	804	3	Senterkommune
3444	Jevnaker	18,99	24,08	5,19	766	4	Utpendling > 8
3046	Krødsherad	39,77	6,66	0,49	625	5	Reisevei < 45, sum pendling > 6

Tabell 4.9 Reisetid og pendling i BA-region Ullensaker. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3033	Ullensaker	7,2	42,63	42,63	903	2	Senterkommune
3035	Eidsvoll	18,57	17,35	12,06	840	3	Utpendling > 8
3036	Nannestad	16,07	24,15	8,8	831	3	Utpendling > 8
3037	Hurdal	32,03	12,39	0,99	722	4	Utpendling > 8

Alle kommunene i tabell 4.9 har høy nok pendling til å bli inkludert i BA-region Oslo/Bærum (og var tidligere plassert i denne BA-regionen), men Ullensaker er blitt et sterkere senter for de tre andre kommunene enn Oslo/Bærum er for noen av de fire kommunene slik at de danner egen BA-region.

Tabell 4.10 Reisetid og pendling i BA-region Flå. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3039	Flå	6,59	57,32	57,32	551	5	Restkommune, egen BA-region

Flå var tidligere plassert i BA-region Gol på grunn av høy pendling til Nes.

Tabell 4.11 Reisetid og pendling i BA-region Gol. 2017. Minutter og prosent.

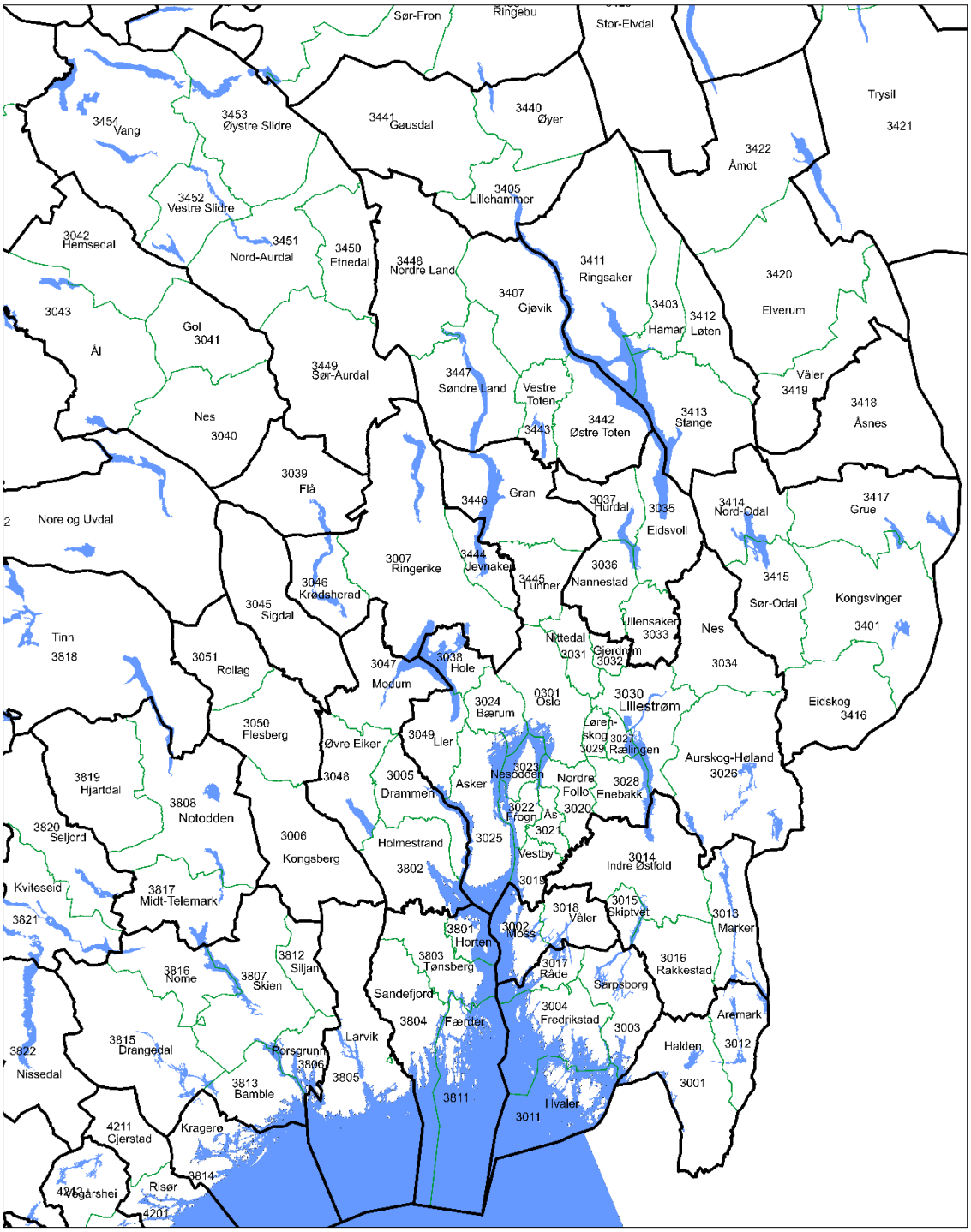
		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3041	Gol	6,3	68,5	68,5	685	4	Senterkommune
3043	Ål	22,28	11,23	11,28	649	5	Utpendling > 8
3040	Nes (Buskerud)	22,13	14,42	10,72	643	5	Utpendling > 8
3042	Hemsedal	27,19	10,25	5,81	615	5	Utpendling > 8

Tabell 4.12 Reisetid og pendling i BA-region Hol. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3044	Hol	11,31	69,7	69,7	628	5	Restkommune, egen BA-region

Hol var tidligere plassert i BA-region Gol på grunn av høy pendling til Ål og Hemsedal.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018



Figur 4.1 BA-regioner i Sørøst-Norge.

Tabell 4.13 Reisetid og pendling i BA-region Sigdal. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3045	Sigdal	16,09	58,48	58,48	654	4	Restkommune, egen BA-region

Sigdal kunne vært slått sammen med Krødsherad pga. reisetid og en pendling over 6 prosent, men siden Krødsherad er innlemmet i BA-region Ringerike blir Sigdal egen BA-region. Sigdal var tidligere plassert i BA-region Drammen.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 4.14 Reisetid og pendling i BA-region Nore og Uvdal. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3052	Nore og Uvdal	14,4	72,68	72,68	532	6	Restkommune, egen BA-region

Nore og Uvdal kunne vært slått sammen med Rollag pga. reisetid og pendling over 6 prosent, men Rollag er inkludert i BA-region Drammen.

Tabell 4.15 Reisetid og pendling i BA-region Kongsvinger. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3401	Kongsvinger	10,27	52,79	52,79	787	3	Senterkommune
3416	Eidskog	26,3	20.53	7,08	689	4	Utpendling > 8
3415	Sør-Odal	21,74	14,1	6,49	769	4	Utpendling > 8
3417	Grue	30,02	12,1	3,16	656	4	Utpendling > 8
3414	Nord-Odal	35,71	6,55	1,85	707	4	Reisevei < 45, sum pendling > 8

Sør-Odal har også 9,4 prosent utpendling til Oslo/Bærum.

Tabell 4.16 Reisetid og pendling i BA-region Hamar. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3403	Hamar	5,46	49,56	49,56	869	3	Senterkommune
3413	Stange	13,67	27,67	18,4	807	3	Utpendling > 8
3411	Ringsaker	20,52	14,3	15,82	780	3	Utpendling > 8
3412	Løten	15,9	23,1	5,8	788	3	Utpendling > 8

Ringsaker har utpendling over 6 prosent og reisetid mindre enn 45 minutter til Lillehammer, men inkluderes i BA-region Hamar på grunn av høyere pendling.

Tabell 4.17 Reisetid og pendling i BA-region Lillehammer. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3405	Lillehammer	6,88	64,33	64,33	819	3	Senterkommune
3441	Gausdal	23,21	29,57	6,35	683	4	Utpendling > 8
3440	Øyer	19,7	29,48	5,39	700	4	Utpendling > 8

Ringsaker har utpendling over 6 prosent og reisetid mindre enn 45 minutter til Lillehammer, men inkluderes i BA-region Hamar på grunn av høyere pendling.

Tabell 4.18 Reisetid og pendling i BA-region Gjøvik. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3407	Gjøvik	11,42	52,78	52,78	796	3	Senterkommune
3442	Østre Toten	24,93	19,81	9,59	734	4	Utpendling > 8
3443	Vestre Toten	17,4	19,73	8,44	762	4	Utpendling > 8
3447	Søndre Land	29,52	12,57	2,36	670	4	Utpendling > 8
3448	Nordre Land	37,12	7	1,52	679	4	Reisevei < 45, sum pendling > 8

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 4.19 Reisetid og pendling i BA-region Åsnes. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3418	Åsnes	10,19	47,01	47,01	661	4	Restkommune, egen BA-region

Åsnes var tidligere innplassert i BA-region Kongsvinger. Det er tilstrekkelig innpendling fra Våler til Åsnes (10,47 prosent) til at disse kunne vært i samme BA-region. Våler er imidlertid mer integrert med Elverum (pendling på 13,12 prosent) mens Åsnes ikke er integrert i denne regionen. Åsnes kunne også vært slått sammen med Grue på grunn av kort reisetid og pendling over 6 prosent, men Grue er inkludert i BA-region Kongsvinger, der Åsnes ikke er funksjonelt integrert. Åsnes blir dermed egen BA-region.

Tabell 4.20 Reisetid og pendling i BA-region Elverum. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3420	Elverum	8,03	57,96	57,96	758	4	Senterkommune
3419	Våler (Hedm.)	26,75	13,12	2,27	663	4	Utpendling > 8
3422	Åmot	32,75	8,24	1,78	621	5	Utpendling > 8

Våler har også høy pendling til Åsnes (10,47 prosent).

Tabell 4.21 Reisetid og pendling i BA-region Trysil. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3421	Trysil	18	66,2	66,2	605	5	Restkommune, egen BA-region
3425	Engerdal	60,34	7,26	1,33	434	6	Reisevei < 75, sum pendling > 8

Tabell 4.22 Reisetid og pendling i BA-region Stor-Elvdal. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3423	Stor-Elvdal	17,22	52,78	52,78	543	6	Restkommune, egen BA-region

Stor-Elvdal kunne vært slått sammen med Rendalen (ut- og innpendling på over 6 prosent og reisetid mindre enn 45 minutter), men Rendalen er funksjonelt integrert med Tynset, noe Stor-Elvdal ikke er.

Tabell 4.23 Reisetid og pendling i BA-region Tynset. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3427	Tynset	13,25	69,61	69,61	650	4	Senterkommune
3428	Alvdal	24,4	17,28	7,39	571	5	Utpendling > 8
3436	Tolga	24,99	21,31	6,16	550	5	Utpendling > 8
3424	Rendalen	53,6	8,45	2,7	476	6	Utpendling > 8
3429	Folldal	53,14	7,35	1,93	498	6	Reisevei < 75, sum pendling > 8

Os har sum pendling over 6 prosent og reisevei under 45 minutter til Tynset, men er sterkere integrert med Røros.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 4.24 Reisetid og pendling i BA-region Dovre. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3431	Dovre	9,11	55,25	55,25	556	5	Senterkommune
3432	Lesja	25,64	12,8	9,66	527	6	Utpendling > 8

Sel har sum pendling over 8 prosent og reisevei mindre enn 45 minutter til Dovre, men fungerer som egen senterkommune i forhold til Vågå, slik at Sel danner egen BA-region.

Tabell 4.25 Reisetid og pendling i BA-region Lom. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3434	Lom	9,77	58,93	58,93	556	5	Senterkommune
3433	Skjåk	22,68	10,06	9,18	548	6	Utpendling > 8

Tabell 4.26 Reisetid og pendling i BA-region Nord-Fron. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3436	Nord-Fron	10,67	51,63	51,63	639	5	Senterkommune
3438	Sør-Fron	17,33	17,86	9,81	629	5	Utpendling > 8
3439	Ringebu	32,63	3,91	3,07	648	5	Reisevei < 45, sum pendling > 6

Ringebu er senterkommune for Sør-Fron, men Nord-Fron er sterkere senterkommune for Sør-Fron enn Ringebu (11,66 prosent pendling fra Sør-Fron til Ringebu).

Tabell 4.27 Reisetid og pendling i BA-region Sel. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3437	Sel	13,24	59,64	59,64	631	5	Senterkommune
3435	Vågå	24,03	15,14	9,11	610	5	Utpendling > 8

Vågå har også sum pendling over 8 prosent og reisevei kortere enn 45 minutter til Lom.

Sel har også sum pendling over 8 prosent og reisevei kortere enn 45 minutter til Nord-Fron.

Tabell 4.28 Reisetid og pendling i BA-region Nord-Aurdal. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3451	Nord-Aurdal	9,89	67,78	67,78	662	4	Senterkommune
3453	Østre Slidre	25,74	21,86	11,02	593	5	Utpendling > 8
3452	Vestre Slidre	22,4	24,41	7,83	585	5	Utpendling > 8
3449	Sør-Aurdal	34,32	11,43	5,03	569	5	Utpendling > 8
3450	Etnedal	28,41	12,22	2,44	579	5	Utpendling > 8
3454	Vang	43,87	7,95	1,94	531	6	Reisevei < 45, sum pendling > 8

Tabell 4.29 Reisetid og pendling i BA-region Tønsberg/Færder. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3803	Tønsberg/Færder	12,56	56,69	56,61	860,61	2,44	Senterkommune
3804	Sandefjord	24,03	11,53	8,76	864	3	Utpendling > 8
3801	Horten	20,1	25,14	5,02	882	2	Utpendling > 8

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Holmestrand har sum pendling over 8 prosent og reisevei mindre enn 45 minutter til Tønsberg, men er mer integrert med Drammen.

Tabell 4.30 Reisetid og pendling i BA-region Larvik. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3805	Larvik	12,76	52,55	52,55	839	3	Restkommune, egen BA-region

Larvik har 10,5 prosent pendling til Sandefjord, men Sandefjord er integrert med Tønsberg, noe Larvik ikke er.

Tabell 4.31 Reisetid og pendling i BA-region Skien/Porsgrunn. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3807	Skien/Porsgrunn	10,58	62,65	62,65	845,98	3	Senterkommune
3813	Bamble	21,25	29,35	4,5	773	3	Utpendling > 8
3812	Siljan	22,36	44,32	1,12	660	4	Utpendling > 8
3816	Nome	36,08	13,7	0,96	708	4	Utpendling > 8
3815	Drangedal	49,67	11,33	0,49	627	5	Utpendling > 8

Nome har også 11,48 prosent utpendling til Bø. Drangedal har også 9,20 prosent utpendling til Kragerø.

Tabell 4.32 Reisetid og pendling i BA-region Notodden. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3808	Notodden	8,7	53,6	55,7	758	4	Senterkommune
3819	Hjartdal	27,36	20,83	2,45	583	5	Utpendling > 8
3817	Midt-Telemark	27,73	4,94	3,96	724,5	4	Reisevei < 30

Tabell 4.33 Reisetid og pendling i BA-region Kragerø. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3814	Kragerø	8,04	56,63	56,63	728	4	Restkommune, egen BA-region

Drangedal har 9,20 prosent utpendling til Kragerø, men er mer integrert med Skien/Porsgrunn. Kragerø var tidligere plassert i BA-region Skien/Porsgrunn på grunn av høy nok pendling til hele regionen (særlig Bamble og Drangedal).

Tabell 4.34 Reisetid og pendling i BA-region Tinn. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3818	Tinn	15,79	68,84	68,84	590	5	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.35 Reisetid og pendling i BA-region Seljord. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3820	Seljord	9,83	54,25	54,25	631	5	Senterkommune
3821	Kviteseid	22,65	11,03	9,43	601	5	Utpendling > 8

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 4.36 Reisetid og pendling i BA-region Nissedal. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3822	Nissedal	13,59	56,8	56,8	525	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.37 Reisetid og pendling i BA-region Fyresdal. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3823	Fyresdal	9,76	58,75	58,75	440	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.38 Reisetid og pendling i BA-region Tokke. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
3825	Vinje	19,95	62,85	62,85	545	6	Senterkommune
3824	Tokke	32,31	11,53	6,79	537	6	Utpendling > 8

Tabell 4.39 Reisetid og pendling i BA-region Risør. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4201	Risør	9,71	46,33	46,33	693	4	Senterkommune
4211	Gjerstad	24,36	10,27	3,79	656	4	Utpendling > 8

Tvedestrand har sum pendling over 8 prosent og reisevei mindre enn 45 minutter til Risør, men er mer integrert med Arendal.

Tabell 4.40 Reisetid og pendling i BA-region Arendal. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4203	Arendal	10,55	53,55	53,55	795	3	Senterkommune
4202	Grimstad	18,99	16,33	8,24	806	3	Utpendling > 8
4214	Froland	19,33	34,37	4,41	697	4	Utpendling > 8
4213	Tvedestrand	27,75	13,66	1,81	703	4	Utpendling > 8
4212	Vegårshei	37,09	10,56	0,48	570	5	Utpendling > 8

Tvedestrand har også sum pendling over 8 prosent og reisevei mindre enn 45 minutter til Risør.

Tabell 4.41 Reisetid og pendling i BA-region Kristiansand. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4204	Kristiansand	12,49	67,17	67,17	838,92	3,06	Senterkommune
4223	Vennesla	22,92	35,73	4,74	758	4	Utpendling > 8
4215	Lillesand	25,52	23,27	2,23	782	3	Utpendling > 8
4205	Lindesnes	40,97	10,57	2,15	740,37	3,42	Utpendling > 8
4216	Birkenes	33,6	20,31	0,93	708	4	Utpendling > 8
4218	Iveland	39,5	19,95	0,25	625	5	Utpendling > 8

Grimstad har sum pendling over 8 prosent og reisevei mindre enn 45 minutter til Kristiansand, men er mer integrert med Arendal. På grunn av sammenslåing av Mandal, Marnadal og Lindesnes forsvinner pendlingsomlandet til Mandal, slik at Mandal ikke lenger danner egen BA-region, men blir en del av BA-region Kristiansand.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 4.42 Reisetid og pendling i BA-region Flekkefjord. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4207	Flekkefjord	10,84	60,86	60,86	683	4	Senterkommune
4227	Kvinesdal	26,94	12,24	8,26	646	5	Utpendling > 8

Figur 4.3 BA-regioner i Sørvest-Norge.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 4.43 Reisetid og pendling i BA-region Åmli. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4217	Åmli	13,8	48,41	48,41	561	5	Restkommune, egen BA-region

Åmli var tidligere innplassert i BA-region Arendal. Pendlingen er redusert.

Tabell 4.44 Reisetid og pendling i BA-region Evje og Hornes. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4219	Evje og Hornes	6,04	55,17	55,17	682	4	Senterkommune
4220	Bygland	24,96	17,29	6,02	551	5	Utpendling > 8
4224	Åseral	33,66	5,33	1,93	638	5	Reisevei < 45, sum pendling > 6

Åseral var tidligere egen BA-region. Det ville den vært fremdeles med tidligere metode.

Tabell 4.45 Reisetid og pendling i BA-region Bykle. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4222	Bykle	11,22	73,88	73,88	453	6	Senterkommune
4221	Valle	39,68	7,1	8,49	466	6	Reisevei < 45, sum pendling > 8

Tabell 4.46 Reisetid og pendling i BA-region Lyngdal. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4225	Lyngdal	15,65	56,63	56,63	684,1	4,17	Senterkommune
4206	Farsund	29,28	7,85	7,44	682	4	Utpendling > 8
4226	Hægebostad	35,66	15,07	2,51	585	5	Utpendling > 8

Tidligere Audnedal kommune var i BA-region Mandal, men er nå slått sammen med Lyngdal. Lyngdal er funksjonelt integrert med Lindesnes, men fungerer som sterkere senter for Farsund og Hægebostad enn Lindesnes gjør for Lyngdal. Lyngdal blir dermed senterkommune for Farsund og Hægebostad i en egen BA-region.

Tabell 4.47 Reisetid og pendling i BA-region Sirdal. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4228	Sirdal	14,5	76,07	76,07	589	5	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.48 Reisetid og pendling i BA-region Eigersund. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1101	Eigersund	8	59,67	59,67	747	4	Senterkommune
1111	Sokndal	29,37	12,24	2,62	655	4	Utpendling > 8
1114	Bjerkreim	22,42	12,8	2,37	694	4	Utpendling > 8
1112	Lund	41,28	6,07	1,38	638	5	Reisevei < 45, sum pendling > 6

Bjerkreim var tidligere i BA-region Stavanger/Sandnes. Bjerkreim har 11,4 prosent utpendling til Stavanger/Sandnes.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 4.49 Reisetid og pendling i BA-region Stavanger/Sandnes. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1103	Stavanger/Sandnes	14,64	61,82	61,82	884,96	2,11	Senterkommune
1124	Sola	15,17	40,77	4,77	864	3	Utpendling > 8
1120	Klepp	22,08	28,24	2,34	852	3	Utpendling > 8
1127	Randaberg	16,99	43,01	2,04	869	3	Utpendling > 8
1121	Time	27,03	24,01	1,98	838	3	Utpendling > 8
1122	Gjesdal	25,78	32,68	1,74	801	3	Utpendling > 8
1130	Strand	51,46	19,6	1,07	706	4	Utpendling > 8
1119	Hå	39,83	12,16	0,99	781	3	Utpendling > 8
1144	Kvitsøy	50,25	28,57	0,06	497	6	Utpendling > 8

Bjerkreim er flyttet fra BA-region Stavanger/Sandnes til Eigersund

Tabell 4.50 Reisetid og pendling i BA-region Haugesund. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1106	Haugesund	5,23	51,65	51,65	831	3	Senterkommune
1149	Karmøy	19,66	20	21,51	757	4	Utpendling > 8
1146	Tysvær	18,87	25,26	6,85	716	4	Utpendling > 8
4612	Sveio	22,7	25,36	3,6	675	4	Utpendling > 8
1145	Bokn	33,08	11,52	0,24	617	5	Utpendling > 8

Tabell 4.51 Reisetid og pendling i BA-region Hjelmeland. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1133	Hjelmeland	15,48	67,82	67,82	526	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.52 Reisetid og pendling i BA-region Suldal. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1134	Suldal	29,34	74,73	74,73	295	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.53 Reisetid og pendling i BA-region Sauda. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1135	Sauda	4,41	65,65	65,65	618	5	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.54 Reisetid og pendling i BA-region Utsira. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1151	Utsira	0	73,73	73,73	295	6	Restkommune, egen BA-region

Utsira består kun av én grunnkrets. Den interne reisetiden blir dermed satt til null.

Tabell 4.55 Reisetid og pendling i BA-region Vindafjord. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1160	Vindafjord	17,03	65	65	644	5	Senterkommune
4611	Etne	31,09	15,53	7,15	577	5	Utpendling > 8

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Vindafjord har sum pendling over 6 prosent og reisetid under 45 minutter til Haugesund, men er egen senterkommune på grunn av innpendling fra Etne. Både Vindafjord og Etne var tidligere innplassert i BA-region Haugesund.

Tabell 4.56 Reisetid og pendling i BA-region Bergen. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4601	Bergen	13,51	70,17	70,17	900	2	Senterkommune
4627	Askøy	23,85	39,01	3,7	813	3	Utpendling > 8
4626	Øygarden	30,1	28,71	3,61	772,72	3,32	Utpendling > 8
4624	Bjørnafjorden	35,64	29,97	2,39	740,71	3,32	Utpendling > 8
4630	Osterøy	34,77	29,07	0,76	706	4	Utpendling > 8
4628	Vaksdal	49,47	22,69	0,3	640	5	Utpendling > 8
4623	Samnanger	39,14	30,61	0,25	685	4	Utpendling > 8

Masfjorden og Alver har innpendling over 8 prosent og Austerheim har sum pendling over 8 prosent til Bergen, men er mer integrert med andre senterkommuner. Alver er senterkommune i egen BA-region.

Tabell 4.57 Reisetid og pendling i BA-region Kinn. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4602	Kinn	55,09	68,94	68,94	665,98	4,33	Restkommune, egen BA-region
4649	Stad	87,07	7,48	3,75	586,63	5,31	Reisetid < 90 med alternativ reisemåte*, pendling > 8
4648	Bremanger	65,57	5,84	1,14	454	6	Forhindre ikke-sammenhengende BA-region

* Det går både ekspressbåt Florø-Smørgulen-Måløy-Selje og ferjer Isane-Stårheim og Oldeie-Husevågøy-Måløy.

Inkludering av Bremanger er av hensyn til fornuftige analyseenheter, og i mindre grad på grunn av funksjonell integrasjon. Hvis Bremanger ikke var inkludert ville BA-regionen bestå av to ikke-sammenhengende områder. Flora og Bremanger var tidligere hver sin BA-region, mens Selje og Vågsøy dannet én BA-region

Tabell 4.58 Reisetid og pendling i BA-region Stord. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4614	Stord	6,12	65,61	65,61	728	4	Senterkommune
4613	Bømlo	26,95	8,82	5,34	628	5	Utpendling > 8
4615	Fitjar	22,83	24,03	4,04	599	5	Utpendling > 8

Tabell 4.59 Reisetid og pendling i BA-region Tysnes. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4616	Tysnes	11,77	56,78	56,78	498	6	Restkommune, egen BA-region

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 4.60 Reisetid og pendling i BA-region Kvinnherad. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4617	Kvinnherad	24,56	67,46	67,46	578	5	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.61 Reisetid og pendling i BA-region Ullensvang. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4618	Ullensvang	27	71,5	71,5	580,3	5,39	Senterkommune
4619	Eidfjord	63,19	10,07	0,86	528	6	Utpendling > 8

Tabell 4.62 Reisetid og pendling i BA-region Voss. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4621	Voss	12,94	74,14	74,14	697,32	4,06	Senterkommune
4620	Ulvik	36,23	17,22	1,23	537	6	Utpendling > 8

Tabell 4.63 Reisetid og pendling i BA-region Kvam. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4622	Kvam	15,73	68,73	68,73	630	5	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.64 Reisetid og pendling i BA-region Austevoll. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4625	Austevoll	10,69	76,68	76,68	538	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.65 Reisetid og pendling i BA-region Alver. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4631	Alver	20,06	48,2	48,2	733,71	4	Senterkommune
4632	Austrheim	34,02	25,03	2,45	630	5	Utpendling > 8
4629	Modalen	55,85	9,13	0,12	448	6	Utpendling > 8

Alver og Austrheim har utpendling på over 8 prosent til Bergen. Men Alver er egen senterkommune og danner derved egen BA-region. Uten kommunesammenslåingen ville det ikke bli dannet senterkommune.

Tabell 4.66 Reisetid og pendling i BA-region Fedje. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4633	Fedje	1,31	51,57	51,57	387	6	Restkommune, egen BA-region

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 4.67 Reisetid og pendling i BA-region Gulen. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4635	Gulen	26,45	66,62	66,62	429	6	Senterkommune
4634	Masfjorden	36,47	15,71	11,03	484	6	Utpendling > 8

Figur 4.4 BA-regioner på Nord-Vestlandet.

Tabell 4.68 Reisetid og pendling i BA-region Solund. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4636	Solund	14,06	67,53	67,53	355	6	Restkommune, egen BA-region

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 4.69 Reisetid og pendling i BA-region Vik. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4639	Vik	12,66	74,14	74,14	504	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.70 Reisetid og pendling i BA-region Sogndal. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4640	Sogndal	20,48	73,25	73,25	647,49	4,42	Senterkommune
4644	Luster	38,25	21,88	9,29	567	5	Utpendling > 8

Tabell 4.71 Reisetid og pendling i BA-region Aurland. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4641	Aurland	8,78	67,57	67,57	503	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.72 Reisetid og pendling i BA-region Årdal. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4643	Årdal	38,2	1,76	4,44	588	5	Reisevei < 45, sum pendling > 6
4642	Lærdal	38,2	6,83	2,7	539	6	Reisevei < 45, sum pendling > 8

Årdal og Lærdal er slått sammen til en BA-region uten at noen av dem fungerer som senterkommune. Reisetid, ut- og innpendling er dermed beregnet i forhold til hverandre – i motsetning til senterkommuner der reisetid og pendling er internt i kommunen.

Tabell 4.73 Reisetid og pendling i BA-region Fjaler. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4646	Fjaler	13,28	64,96	64,96	567	5	Senterkommune
4637	Hyllestad	29,41	8,46	4,4	468	6	Utpendling > 8

Tabell 4.74 Reisetid og pendling i BA-region Sunnfjord. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4647	Sunnfjord	19,15	78,06	78,06	681,5	4,4	Senterkommune
4645	Askvoll	63,59	10,02	1,29	506	6	Utpendling > 8
4638	Høyanger	57,55	7	1,33	546	6	Reisevei > 75, sum pendling > 8

Tabell 4.75 Reisetid og pendling i BA-region Gloppen. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4650	Gloppen	13,61	73,05	73,05	612	5	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.76 Reisetid og pendling i BA-region Stryn. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
4651	Stryn	18,62	77,29	77,29	595	5	Restkommune, egen BA-region

Stryn var tidligere senterkommune for Hornindal og Eid, men Hornindal er slått sammen med Volda og Eid er slått sammen med Selje.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 4.77 Reisetid og pendling i BA-region Kristiansund. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1505	Kristiansund	7,31	62,96	62,96	752	4	Senterkommune
1554	Averøy	23,74	16,71	3,88	615	5	Utpendling > 8
1560	Tingvoll	41	9,99	1,17	561	5	Utpendling > 8

Tabell 4.78 Reisetid og pendling i BA-region Molde. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1506	Molde	19,52	69,36	69,36	729,31	4,31	Senterkommune
1579	Hustadvika	33,36	24,01	9,74	644,19	4,26	Utpendling > 8
1547	Aukra	36,42	22,29	2,35	608	5	Utpendling > 8
1557	Gjemnes	38,97	21,54	1,66	579	5	Utpendling > 8

Vestnes var tidligere del av BA-region Molde, men har ikke tilstrekkelig utpendling til Molde for å bli inkludert. Vestnes har imidlertid sum pendling over 6 prosent til Molde, men på grunn av kommunesammenslåingen mellom Molde, Nesset og Midsund er den gjennomsnittlige reisetiden blitt for høy (over 45 minutter). Vestnes danner dermed en egen BA-region.

Tabell 4.79 Reisetid og pendling i BA-region Ålesund. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderings-grunnlag
1507	Ålesund	21,2	70,8	70,8	766,35	3,45	Senterkommune
1531	Sula	25,02	38,81	5,18	726	4	Utpendling > 8
1532	Giske	26,35	35,76	4,3	707	4	Utpendling > 8
1528	Sykkylven	40,47	8,4	0,96	673	4	Utpendling > 8
1578	Fjord	63,99	13,31	0,5	532,05	5,63	Utpendling > 8

Tabell 4.80 Reisetid og pendling i BA-region Vanylven. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1511	Vanylven	15,1	65,6	65,6	517	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.81 Reisetid og pendling i BA-region Ulstein. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1516	Ulstein	5,37	53,79	53,79	714	4	Senterkommune
1517	Hareid	12,53	20,38	12,29	681	4	Utpendling > 8
1515	Herøy	22,13	8,47	8,78	656	4	Utpendling > 8
1514	Sande	31,85	6,11	1,79	550	5	Reisevei < 45, sum pendling > 6

Tabell 4.82 Reisetid og pendling i BA-region Stranda. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1525	Stranda	15,29	75,38	75,38	589	5	Restkommune, egen BA-region

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 4.83 Reisetid og pendling i BA-region Vestnes. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1535	Vestnes	10,47	59,4	59,4	627	5	Restkommune, egen BA-region

Vestnes var tidligere del av BA-region Molde, men har ikke tilstrekkelig utpendling til Molde for å bli inkludert. Vestnes har imidlertid sum pendling over 6 prosent til Molde, men på grunn av kommunesammenslåingen mellom Molde, Nesset og Midsund er den gjennomsnittlige reisetiden blitt for høy (over 45 minutter).

Tabell 4.84 Reisetid og pendling i BA-region Rauma. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1539	Rauma	16,35	66,97	66,97	592	5	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.85 Reisetid og pendling i BA-region Sunndal. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1563	Sunndal	9,75	71,41	71,41	622	5	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.86 Reisetid og pendling i BA-region Surnadal. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1566	Surnadal	12,67	69,84	69,84	582	5	Senterkommune
1567	Rindal	30,87	16,49	5,34	542	6	Utpendling > 8

Tabell 4.87 Reisetid og pendling i BA-region Smøla. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1573	Smøla	14,23	74,96	74,96	440	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.88 Reisetid og pendling i BA-region Aure. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1576	Aure	20,99	65,93	65,93	481	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.89 Reisetid og pendling i BA-region Volda. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1577	Volda	15,02	52,57	52,57	698,28	4,11	Senterkommune
1520	Ørsta	20,7	16,99	17,35	709	4	Utpendling > 8

Pendlingen er større fra Ørsta til Volda enn omvendt, slik at Volda/Hornindal blir senterkommune. Resultatet ville imidlertid blitt det samme om Ørsta var senterkommune (har høyest sentralitet).

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 4.90 Reisetid og pendling i BA-region Trondheim. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5001	Trondheim	9,72	71,68	71,68	884,37	2,09	Senterkommune
5031	Malvik	18,24	49,54	3,25	807	3	Utpendling > 8
5028	Melhus	24,25	41,39	3,11	778	3	Utpendling > 8
5035	Stjørdal	32,37	17,54	1,91	792	3	Utpendling > 8
5029	Skaun	24,6	42,56	1,58	740	4	Utpendling > 8
5059	Orkland	45,85	11,74	0,97	703,4	4,5	Utpendling > 8
5054	Indre Fosen	64,97	11,11	0,5	583	5	Utpendling > 8
5027	Midtre Gauldal	52,71	11,42	0,34	6,46	5	Utpendling > 8
5032	Selbu	54	12,78	0,24	648	5	Utpendling > 8

Tidligere Orkdal kommune dannet egen BA-region siden det var større innpendling fra omlandskommunene til Orkdal enn det var fra Orkdal til Trondheim. Etter kommunesammenslåingen er dette innpendlingsomlandet innenfor kommunegrensene og Orkdal mister dermed status som egen senterkommune.

Tabell 4.91 Reisetid og pendling i BA-region Steinkjer. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5006	Steinkjer	15,34	61,52	61,52	709,39	4,1	Senterkommune
5053	Inderøy	27,41	18,04	4,93	657	4	Utpendling > 8

Inderøy har også sum pendling over 8 prosent og reisetid under 45 minutter til både Levanger og Verdal.

Tabell 4.92 Reisetid og pendling i BA-region Namsos. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5007	Namsos	16,46	70,52	70,52	678,96	4,18	Senterkommune
5047	Overhalla	27,06	28,61	7,09	614	5	Utpendling > 8
5049	Flatanger	61,06	9,97	0,73	373	6	Utpendling > 8

Tabell 4.93 Reisetid og pendling i BA-region Oppdal. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5021	Oppdal	7,48	71,85	71,85	648	5	Senterkommune
5022	Rennebu	33,79	9,35	3,32	548	6	Utpendling > 8

Tabell 4.94 Reisetid og pendling i BA-region Røros. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5025	Røros	9,36	73,24	73,24	662	5	Senterkommune
5026	Holtålen	33,56	22,52	7,8	498	6	Utpendling > 8
3430	Os (Hedmark)	21,92	22	7,62	579	5	Utpendling > 8

Tabell 4.95 Reisetid og pendling i BA-region Tydal. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5033	Tydal	7,69	61,01	61,01	414	6	Restkommune, egen BA-region

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 4.96 Reisetid og pendling i BA-region Meråker. 2017. Minutter og prosent.

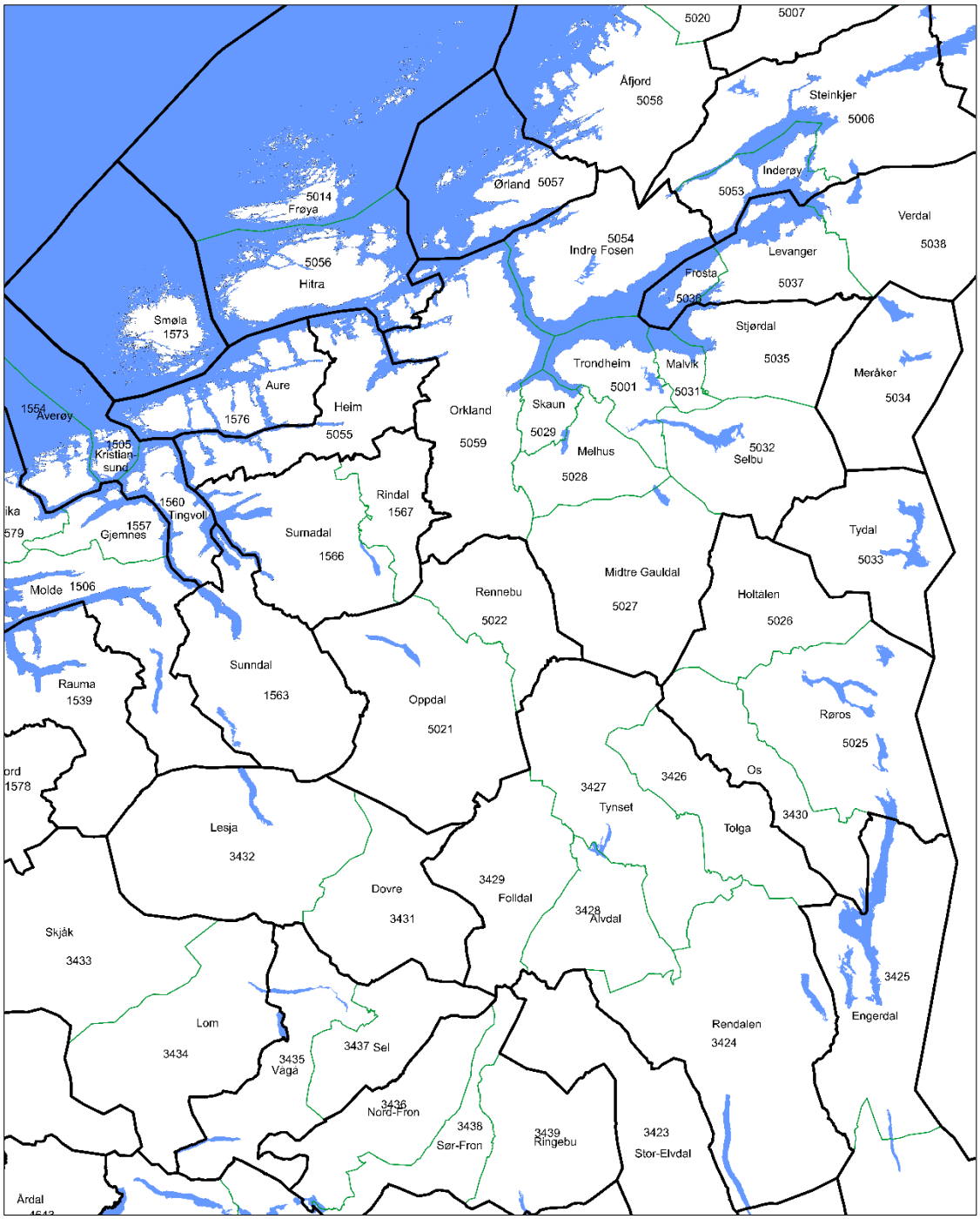
		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5034	Meråker	5,74	54,77	54,77	569	5	Restkommune, egen BA-region

Meråker har utpendling over 8 prosent og reisetid under 45 minutter til Stjørdal. Stjørdal inngår imidlertid i BA-region Trondheim, slik at Meråker danner egen BA-region.

Tabell 4.97 Reisetid og pendling i BA-region Levanger. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5037	Levanger	11,58	59,07	59,07	740	4	Senterkommune
5038	Verdal	20,28	14,75	10,87	727	4	Utpendling > 8
5036	Frosta	31,46	9,17	1,16	629	5	Utpendling > 8

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018



Figur 4.5 BA-regioner i Midt-Norge.

Tabell 4.98 Reisetid og pendling i BA-region Lierne. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5042	Lierne	40,38	71,2	71,2	378	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.99 Reisetid og pendling i BA-region Namsskogan. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5044	Namsskogan	14,73	66,88	66,88	405	6	Restkommune, egen BA-region
5043	Raarvihke - Røyrvik	32,37	6,27	3,4	393	6	Reisevei < 45, sum pendling > 8

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 4.100 Reisetid og pendling i BA-region Grong. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5045	Grong	8,65	58,22	58,22	550	5	Restkommune, egen BA-region
5041	Snåase - Snåsa	30,42	5,62	4,8	5,23	6	Reisevei < 45, sum pendling > 8
5046	Høylandet	25,75	6,77	3,18	509	6	Reisevei < 45, sum pendling > 8

Høylandet har 10,2 prosent utpendling til Overhalla. Overhalla er imidlertid ikke noen senterkommune eller restkommune (inngår i BA-region Namsos).

Tabell 4.101 Reisetid og pendling i BA-region Heim. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5055	Heim	24,59	67,21	67,21	459	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.102 Reisetid og pendling i BA-region Hitra. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5056	Hitra	20,43	74,15	74,15	525	6	Restkommune, egen BA-region
5014	Frøya	43,27	7,43	8,19	519	6	Reisevei < 45, sum pendling > 8

Tabell 4.103 Reisetid og pendling i BA-region Ørland. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5057	Ørland	14,67	68,82	68,82	605,33	5	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.104 Reisetid og pendling i BA-region Åfjord. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5059	Åfjord	28,63	75,28	75,28	501,16	6	Senterkommune
5020	Osen	58,91	10,1	2,19	416	6	Utpendling > 8

Tabell 4.105 Reisetid og pendling i BA-region Nærøysund. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5060	Nærøysund	23,24	76,94	76,94	563,92	5,53	Senterkommune
1811	Bindal	58,49	9,31	1,34	400	6	Utpendling > 8
5052	Leka	69,02	8,33	0,48	375	6	Utpendling > 8

Tabell 4.106 Reisetid og pendling i BA-region Bodø. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1804	Bodø	11,69	78,05	78,05	795	3	Senterkommune
1838	Gildeskål	71,97	10,83	0,39	450	6	Utpendling > 8

Fauske har 12,2 prosent utpendling til Bodø, men er egen senterkommune. Beiarn har 11,5 prosent utpendling til Bodø, men har for lang reisetid for å regnes som integrert med Bodø. Det er heller ikke noen alternativ reisemåte (tog eller båt) mellom Beiarn og Bodø.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 4.107 Reisetid og pendling i BA-region Narvik. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1806	Narvik	22,94	71,18	71,18	685,71	4,24	Restkommune, egen BA-region

Gratangen var tidligere en del av BA-regionen Narvik, men ved sammenslåing av Narvik, Ballangen og deler av Tysfjord er den gjennomsnittlige reiseveien blitt over 45 minutter mellom Narvik og Gratangen.

Tabell 4.108 Reisetid og pendling i BA-region Brønnøy. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1813	Brønnøy	12,05	67,32	67,32	622	5	Senterkommune
1812	Sømna	31,69	14,9	3,67	509	6	Utpendling > 8
1816	Vevelstad	75,86	9,36	0,59	362	6	Reisetid < 90, alt. Reisemåte*, pendling > 8

* Det går ferje Hornsneset-Anddalsvågen.

Tabell 4.109 Reisetid og pendling i BA-region Vega. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1815	Vega	6,49	61,47	61,47	389	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.110 Reisetid og pendling i BA-region Herøy. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1818	Herøy	8,35	61,4	61,4	468	6	Restkommune, egen BA-region

Herøy var tidligere plassert i BA-region Alstahaug.

Tabell 4.111 Reisetid og pendling i BA-region Alstahaug. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1820	Alstahaug	8,68	68,23	68,23	648	5	Senterkommune
1822	Leirfjord	22,57	24,34	7,46	547	6	Utpendling > 8
1827	Dønna	45,23	10,79	1,96	405	6	Utpendling > 8

Tabell 4.112 Reisetid og pendling i BA-region Vefsn. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1824	Vefsn	8,96	74,36	74,36	699	4	Senterkommune
1825	Grane	40,55	17,49	1,82	487	6	Utpendling > 8
1826	Hattfjelldal	69,3	8,32	0,79	429	6	Utpendling > 8

Hattfjelldal var tidligere egen BA-region.

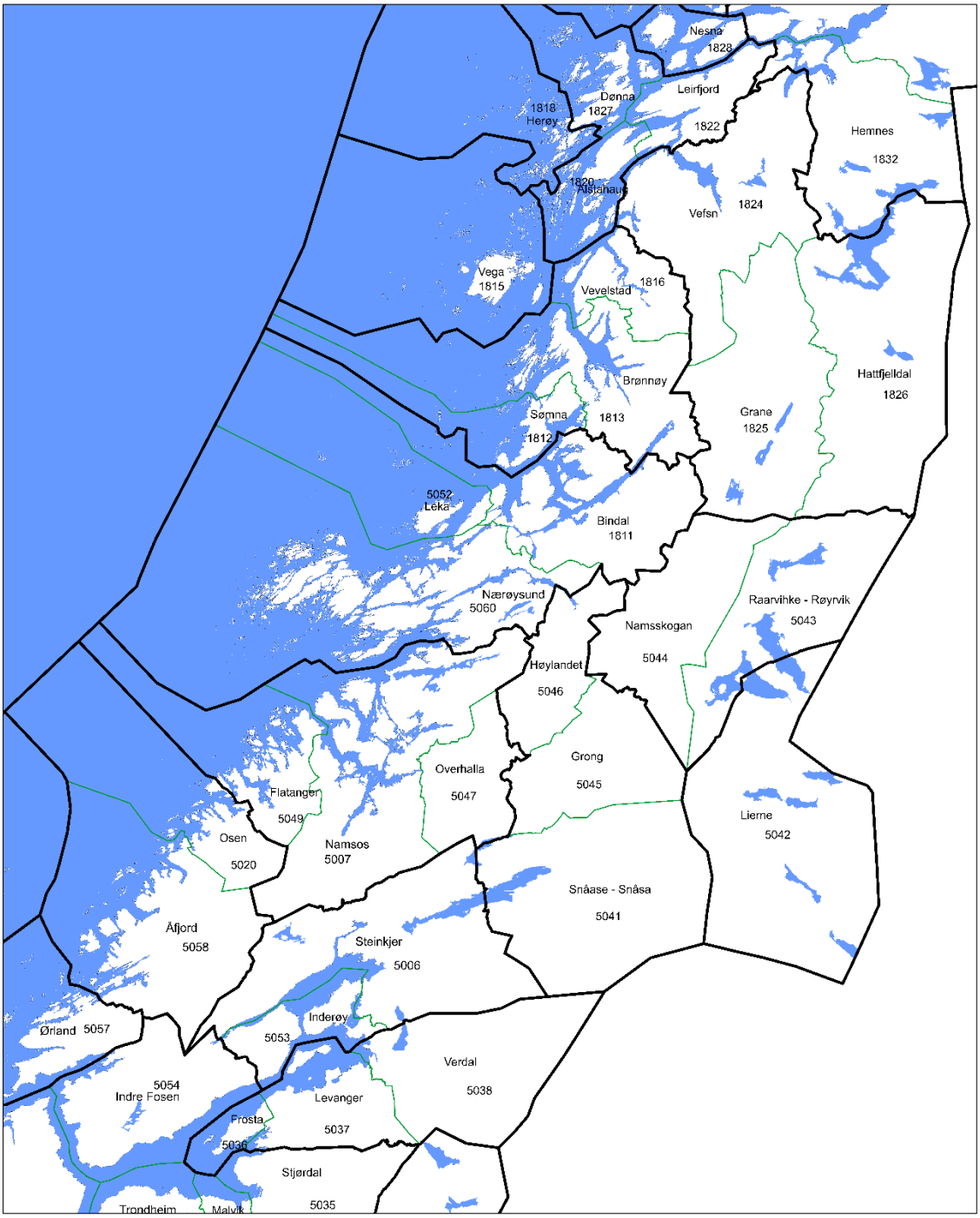
Tabell 4.113 Reisetid og pendling i BA-region Nesna. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1828	Nesna	8,73	65,16	65,16	501	6	Restkommune, egen BA-region

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 4.114 Reisetid og pendling i BA-region Rana. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1833	Rana	10,98	75,64	75,64	711	4	Senterkommune
1832	Hemnes	38,29	29,53	3,17	570	5	Utpendling > 8



Figur 4.6 BA-regioner i Helgeland.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 4.115 Reisetid og pendling i BA-region Lurøy. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1834	Lurøy	72,26	71,98	71,98	325	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.116 Reisetid og pendling i BA-region Træna. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1835	Træna	5,87	75,43	75,43	338	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.117 Reisetid og pendling i BA-region Rødøy. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1836	Rødøy	62,72	65,42	65,42	328	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.118 Reisetid og pendling i BA-region Meløy. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1837	Meløy	31,32	69,4	69,4	487	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.119 Reisetid og pendling i BA-region Beiarn. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1839	Beiarn	13,18	59,56	59,56	415	6	Restkommune, egen BA-region

Beiarn har utpendling over 8 prosent til Bodø, men reisetiden er for lang til at kommunen kan regnes som integrert med BA-region Bodø.

Tabell 4.120 Reisetid og pendling i BA-region Fauske - Fuosko. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1841	Fauske - Fuosko	10,26	55,84	55,84	677	4	Senterkommune
1845	Sørfold	27,45	18,43	3,5	547	6	Utpendling > 8
1840	Saltdal	31,8	5,7	2,7	592	5	Reisevei < 45, sum pendling > 8

Tabell 4.121 Reisetid og pendling i BA-region Steigen. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1848	Steigen	22,25	66,99	66,99	403	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.122 Reisetid og pendling i BA-region Lødingen. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1851	Lødingen	9,8	62,77	62,77	514	6	Restkommune, egen BA-region

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 4.123 Reisetid og pendling i BA-region Røst. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1856	Røst	1,24	70,25	70,25	373	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.124 Reisetid og pendling i BA-region Værøy. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1857	Værøy	0,62	78,37	78,37	386	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.125 Reisetid og pendling i BA-region Vestvågøy. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1860	Vestvågøy	11,34	73,42	73,42	633	5	Senterkommune
1859	Flakstad	27,08	14,64	1,7	513	6	Utpendling > 8

Tabell 4.126 Reisetid og pendling i BA-region Vågan. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1865	Vågan	14,73	73,42	73,42	645	5	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.127 Reisetid og pendling i BA-region Bø. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1867	Bø	9,51	61,83	61,83	518	6	Restkommune, egen BA-region

Bø var tidligere plassert i BA-region Sortland, men det var delvis på grunn av pendling til Hadsel og Øksnes. Siden dominopendling er tatt ut av metodikken danner Bø egen BA-region.

Tabell 4.128 Reisetid og pendling i BA-region Sortland - Sourtá. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1870	Sortland – Sourtá	9,33	66,69	66,69	679	4	Senterkommune
1866	Hadsel	33,51	8,22	6,2	596	5	Utpendling > 8
1868	Øksnes	35,53	6,64	2,97	594	5	Reisevei < 45, sum pendling > 8

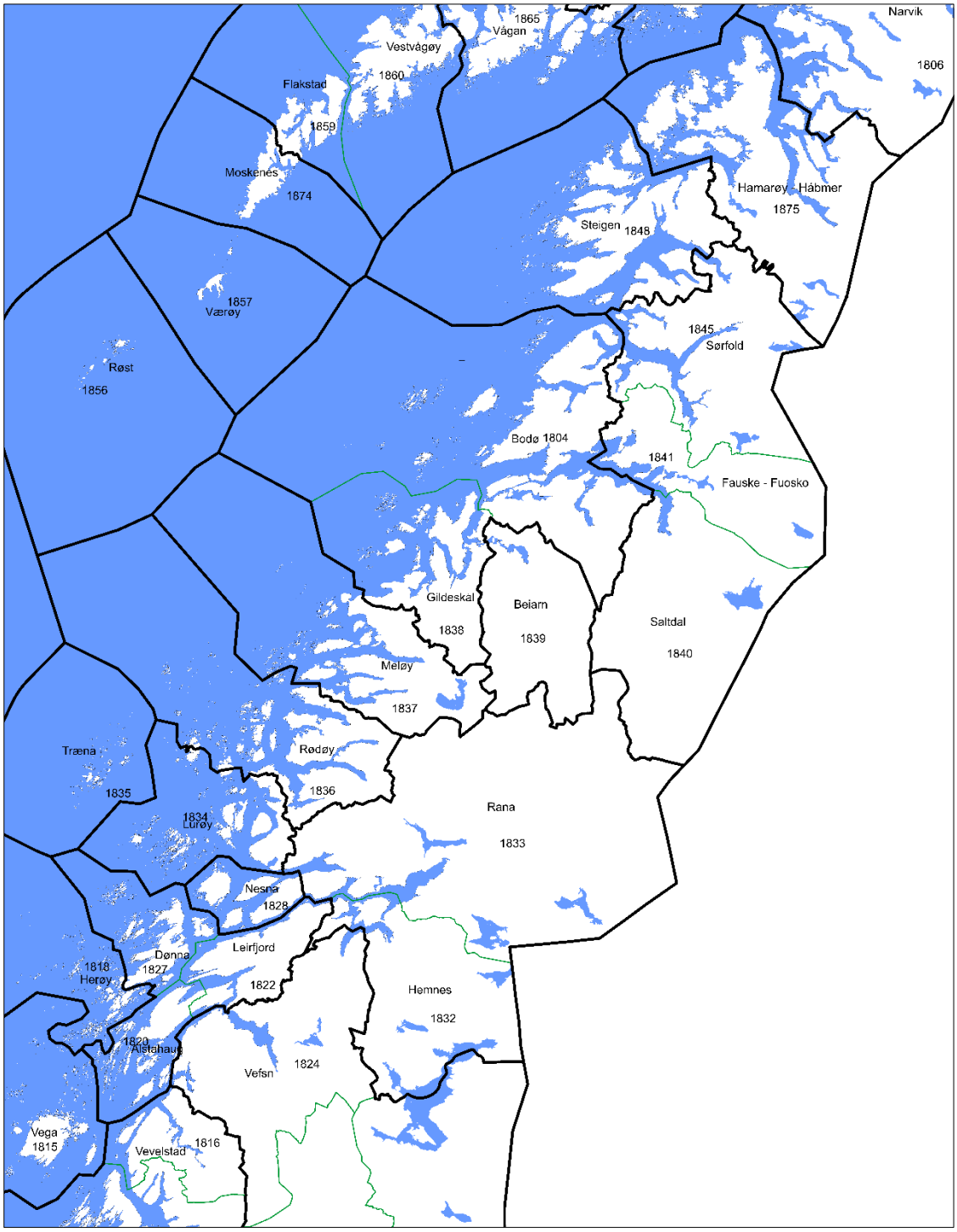
Tabell 4.129 Reisetid og pendling i BA-region Andøy. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1871	Andøy	19,08	69,82	69,82	528	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.130 Reisetid og pendling i BA-region Moskenes. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
1874	Moskenes	4,61	65,39	65,39	436	6	Restkommune, egen BA-region

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018



Figur 4.7 BA-regioner i Nordland.

Tabell 4.131 Reisetid og pendling i BA-region Hamarøy – Hábmer. 2017. Minutter og prosent.

	Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets -klasse	Inkluderingsgrunnlag
1875 Hamarøy – Hábmer	24,71	56,65	56,65	411,36	6	Restkommune, egen BA-region

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 4.132 Reisetid og pendling i BA-region Tromsø. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5401	Tromsø	14,22	78,99	78,99	803	3	Senterkommune
5422	Balsfjord	67,64	13,8	0,92	538	6	Utpendling > 8
5423	Karlsøy	88,86	15,24	0,43	435	6	Reisetid < 90, alt.reisemåte*, pendling > 8
5424	Lyngen	88,98	10,56	0,35	462	6	Reisetid < 90, alt.reisemåte**, pendling > 8

* Det går ferje Skåningsbukta-Karlsøy-Hansnes-Reinskard og hurtigbåt Tromsø-Finnkroken-Vannvåg.

** Det går ferje Breivikeide-Svensby og hurtigbåt Troms-Nord-Lenangen.

Storfjord har 8,6 prosent utpendling til Tromsø, men har for lang reisevei til å bli inkludert i BA-region Tromsø.

Tabell 4.133 Reisetid og pendling i BA-region Harstad - Hárstták. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5402	Harstad - Hárstták	10,33	69,75	69,75	735	4	Senterkommune
5411	Kvæfjord	27,5	26,21	3,05	584	5	Utpendling > 8
5412	Tjeldsund	37,76	15,94	2,59	535,53	5,3	Utpendling > 8
1853	Evenes	44,22	9,42	0,49	534	6	Utpendling > 8

Tabell 4.134 Reisetid og pendling i BA-region Alta. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5403	Alta	11,78	75,46	75,46	719	4	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.135 Reisetid og pendling i BA-region Vardø. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5404	Vardø	3,16	61,93	61,93	519	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.136 Reisetid og pendling i BA-region Vadsø. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5405	Vadsø	6,08	71,69	71,69	635	5	Senterkommune
5442	Unjárga - Nesseby	38,95	9,75	1,47	474	6	Utpendling > 8

Tabell 4.137 Reisetid og pendling i BA-region Hammerfest og Kvalsund. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5406	Hammerfest	11,87	76,86	76,86	674,15	4,18	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.139 Reisetid og pendling i BA-region Gratangen. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5414	Gratangen	11,62	55,73	55,73	478	6	Restkommune, egen BA-region

Gratangen var tidligere med i BA-region Narvik, men pendlingsnivået til Narvik har sunket til å bli for lavt til å bli inkludert. Pendlingen fra Gratangen til Narvik er på 6,4 prosent av arbeidsaktuell befolkning, men den gjennomsnittlige reisetiden mellom kommunene er over 45 minutter. Reisetiden har også økt etter sammenslåing av Narvik, Ballangen og deler av Tysfjord.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Figur 4.8 BA-regioner i Troms.

Tabell 4.138 Reisetid og pendling i BA-region Ibestad. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5413	Ibestad	12,48	63,24	63,24	401	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.140 Reisetid og pendling i BA-region Salangen. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5417	Salangen	7,53	62,57	62,57	544	6	Senterkommune
5415	Loabák - Lavangen	21	10,86	4,92	488	6	Utpendling > 8

Bardu og Dyrøy har reisetid under 30 minutter til Salangen, men er mer integrert med andre kommuner på grunn av pendlingsnivå.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 4.141 Reisetid og pendling i BA-region Målselv. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5418	Målselv	35,25	7,37	4,35	580	5	Reisevei < 75, sum pendling > 8
5416	Bardu	35,25	2,47	4,18	577	5	Reisevei < 45, sum pendling > 6

Målselv og Bardu er slått sammen til en BA-region uten at noen av dem fungerer som senterkommune. Reisetid, ut- og innpendling er dermed beregnet i forhold til hverandre – i motsetning til senterkommuner der reisetid og pendling er internt i kommunen.

Tabell 4.142 Reisetid og pendling i BA-region Senja. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5421	Senja	29,94	70,62	70,62	592,36	5,23	Senterkommune
5419	Sørreisa	35,62	25,27	5,93	609	5	Utpendling > 8
5420	Dyrøy	62,46	8,45	0,64	486	6	Utpendling > 8

Torsken og Berg dannet tidligere en egen BA-region. Lenvik, Tranøy, Sørreisa og Dyrøy dannet også egen BA-region.

Tabell 4.143 Reisetid og pendling i BA-region Storfjord – Omasvuotna - Omasvuono. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5425	Storfjord – Omasvuotna - Omasvuono	15,01	51,2	51,2	479	6	Restkommune, egen BA-region

Storfjord har 8,6 prosent utpendling til Tromsø, men har for lang reisevei (over 90 minutter) til å bli inkludert i BA-region Tromsø.

Tabell 4.144 Reisetid og pendling i BA-region Gáivuotna – Kåfjord - Kaivuono. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5426	Gáivuotna – Kåfjord - Kaivuono	18,14	53,74	53,74	435	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.145 Reisetid og pendling i BA-region Skjervøy. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5428	Skjervøy	12,1	70,45	70,45	560	12,1	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.146 Reisetid og pendling i BA-region Nordreisa. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5428	Nordreisa	12,68	62,14	62,14	583	12,68	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.147 Reisetid og pendling i BA-region Kvænangen. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5428	Kvænangen	14,43	56,94	56,94	415	6	Restkommune, egen BA-region

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Figur 4.9 BA-regioner i Vest-Finnmark.

Tabell 4.148 Reisetid og pendling i BA-region Guovdageaidnu - Kautokeino. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5430	Guovdageaidnu - Kautokeino	14,87	65,97	65,97	469	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.149 Reisetid og pendling i BA-region Loppa. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5432	Loppa	41,87	56,16	56,16	370	6	Restkommune, egen BA-region

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Tabell 4.150 Reisetid og pendling i BA-region Hasvik. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5433	Hasvik	12,72	59,2	59,2	364	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.151 Reisetid og pendling i BA-region Måsøy. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5434	Måsøy	11,81	65,01	65,01	403	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.152 Reisetid og pendling i BA-region Nordkapp. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5435	Nordkapp	7,24	68,4	68,4	533	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.153 Reisetid og pendling i BA-region Porsanger – Porsángu - Porsanki. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5436	Porsanger – Porsáŋgu - Porsanki	15,7	67,84	67,84	539	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.154 Reisetid og pendling i BA-region Kárájohka - Karasjok. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5437	Kárášjohka - Karasjok	6,35	69,43	69,43	550	5	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.155 Reisetid og pendling i BA-region Lebesby. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5438	Lebesby	34,76	66,62	66,62	443	6	Restkommune, egen BA-region
5439	Gamvik	41,91	3,9	3,68	407	6	Reisevei < 45, sum pendling > 6

Lebesby og Gamvik dannet tidligere hver sin BA-region

Tabell 4.156 Reisetid og pendling i BA-region Berlevåg. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5440	Berlevåg	2,58	66,39	66,39	480	6	Restkommune, egen BA-region

Tabell 4.157 Reisetid og pendling i BA-region Deatnu - Tana. 2017. Minutter og prosent.

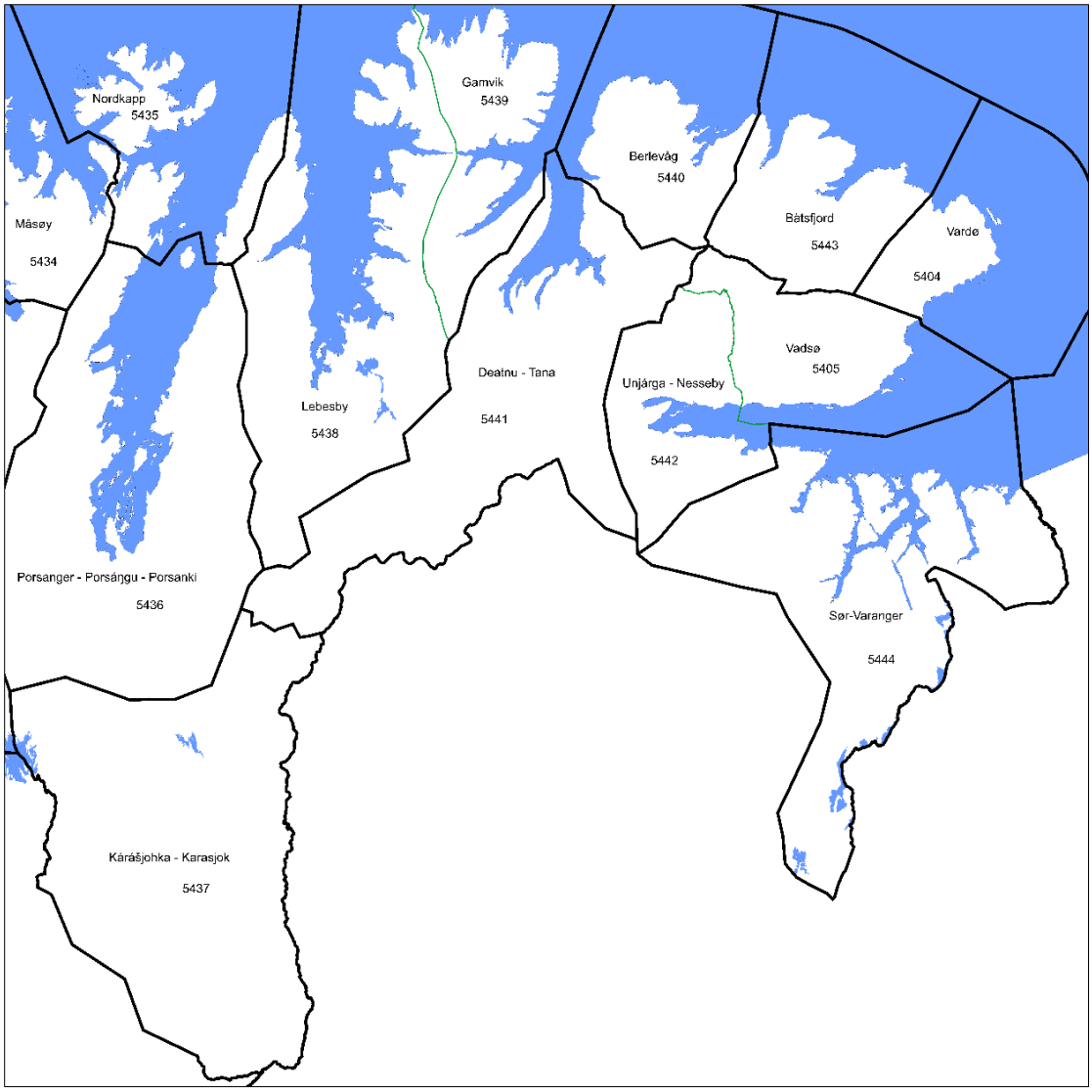
		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5441	Deatnu - Tana	21,05	63,91	63,91	480	6	Restkommune, egen BA-region

Unjárga – Nesseby har 8,5 prosent utpendling til Deatnu – Tana, men er mer integrert med Vadsø.

Tabell 4.158 Reisetid og pendling i BA-region Båtsfjord. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5443	Båtsfjord	1,58	71,36	71,36	548	6	Restkommune, egen BA-region

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018



Figur 4.10 BA-regioner i Øst-Finnmark.

Tabell 4.159 Reisetid og pendling i BA-region Sør-Varanger. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut-pendling	Inn-pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets-klasse	Inkluderingsgrunnlag
5444	Sør-Varanger	14,89	72,17	72,17	636	5	Restkommune, egen BA-region

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

6 Oppsummering og avsluttende bemerkninger

6.1 Bakgrunn

I dette oppdraget har Transportøkonomisk institutt (TØI) oppdatert inndelingen og metodikken for norske bo- og arbeidsmarkedsregioner (BA-regioner) for Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD). Hensiktene med oppdraget er å etablere en regioninndeling med funksjonelle analyseenheter mellom kommunenivå og fylkesnivå, som eventuelt også kan benyttes i utformingen av distriktspolitiske virkemidler.

Gjennom oppdraget har TØI fått innspill fra en referansegruppe, bestående av personer fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet, fylkeskommunene i Østfold og Trøndelag, og KS.

Et høringsutkast med metodikk- og resultatkapitelene ble sendt ut til kommunene, fylkeskommunene, KS og Statistisk sentralbyrå. Høringsutkastet resulterte i flere innspill, som er diskutert i vår rapport. De ga imidlertid ikke grunnlag for å endre vår metodikk.

6.2 Metodikk og resultater

Forrige oppdatering av bo- og arbeidsmarkedsregioner i regi av Kommunal- og moderniseringsdepartementet bygde regioner hovedsakelig basert på kommunenes sentralitet, og pendlingsstrømmer og reisetidene dem imellom (Jukvam og Gundersen 2013). Vår metodikk er hovedsakelig en oppdatering av den etablerte metodikken, men innbefatter enkelte endringer, som er foretatt for å forbedre metoden.

For det første har vi etablerer BA-regioner ut i fra pendlemønstre istedenfor sentralitet. For det andre benytter vi pendling begge veier mellom to kommuner som integrasjonsindikator, mens forrige metode bare så på pendling inn mot senterkommunene. For det tredje har vi byttet ut antall sysselsatte med arbeidsaktuell befolkning når vi har beregnet pendlingsandeler. For det fjerde har vi ikke hatt krav om at alle kommunene med bosetning i samme tettsted skal være del av samme BA-region. For det femte har vi ikke inkludert kommuner i regioner ved hjelp av kjedependling («dominopendling»), det vil si at en kommune inkluderes fordi den har innpendling til en annen kommune som er innpendlingskommune til en senterkommune.

Alle endringene i metodene tar sikte på å rette opp svakheter med den foregående metoden. Vår metodikk er også vurdert opp mot metodikken i tilsvarende arbeider i andre land og forskningslitteraturen på BA-regioner.

Den nye inndelingen innebefatter 159 BA-regioner, mot 161 regioner i forrige inndeling. Nedgangen i regioner skyldes både kommunesammenslåinger og økt reell integrasjon, mens fjerning av kriteriet for dominopendling i metodikken har virket andre veien. I noen tilfeller bidrar kommunesammenslåingene også til at tidligere kommuner skifter region.

Det er likevel et svært stort sammenfall av regioner med forrige inndeling. Dette ser vi på som et tegn på at pendlingsnivåer og reisetid gir en ganske robust metode for å dele Norge

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

inn i funksjonelle regioner. I tillegg er det sterk korrelasjon mellom sentralitet, tettstedsstørrelse og innpendlingsnivåer, slik at det dannes de samme senterkommunene uavhengig av hvilket kriterium en benytter.

6.3 Feilkilder, forbehold og videre oppdateringer

Vi har i oppdraget benyttet oss av Statistisk sentralbyrås registerbaserte statistikker for befolkning og sysselsetting. Selv om disse statistikkene gir et godt grunnlag for å kartlegge sysselsetting, pendling og bosetning, inneholder de en del feilkilder. Det gjelder særlig studenter, militære, sjøfolk, offshore-arbeidere og sysselsatte i «omstreifende» virksomheter, slik som bygg- og anlegg og renhold. I de senere årene har også bemannings- og vikarbyråer vokst betydelig i omfang. Dette medfører at en del sysselsatte har oppmøtested som avviker fra det stedet de er registrert på i SSBs statistikk.

I analyser av reisetider har vi benyttet oss av GIS-verktøy og ELVEG-dataene til Statens Kartverk og Statens vegvesen. Selv om disse dataene er av relativ høy kvalitet, vil også disse innbefatte feilkilder, for eksempel ved usikkerhet knyttet til tidsbruken ved ferjeoverganger.

Dataene benyttet i oppdraget er offentlig tilgjengelige. Dette legger til rette for at Kommunal- og moderniseringsdepartementet relativt enkelt kan få oppdatert inndelingen, uten å være avhengig av en enkelt leverandør.

Statistisk sentralbyrå har blitt mer tilbakeholden med å dele ut data for pendlestrømmer mellom grunnkretser. Dersom disse dataene blir utilgjengelige for fremtidige miljøer som skal stå for oppdateringene, svekkes datagrunnlaget for å kunne håndtere grensejusteringer mellom kommuner og for å kunne vekte reisetider mellom kommuner etter hvor i kommunene folk bor.

En endring som er gjort i metoden er at denne nå ikke åpner for skjønn. Alle vurderinger er lagt inn som faste punkter i metodikken. Sammen med åpne data gjør dette at eventuelle videre oppdateringer er både overkommelig å gjennomføre og sammenlignbare over tid.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Referanser

Analyse & Strategi og ØstlandsSamarbeidet (2016) Fylkeskommunen og helhetlig knutepunkt utvikling, – Arbeidsdeling og samspill for et godt resultat -, Sluttrapport fra arbeidsgruppe februar 2016.

Andersen, U., Cappelen, Å, Nordbø, E. W., Næsheim, H. N., Sørbø, J. og Torvik, R. (2017) Mål for arbeidsledigheten: Avvik, årsaker og supplerende indikatorer, Finansdepartementet, Arbeidsnotat 2017/8.

Asplan Viak (ventet 2019) Gjennomgang av distriktsindeksen.

Aukrust, I. (2011) Fortsatt økt pendling fra Sverige, Statnord, Statistikkfor grenseområdene, publisert 20. desember 2011, Statistisk sentralbyrå.

Bhuller, M. S. (2009) Inndeling av Norge i arbeidsmarkedsregioner, Gruppe for offentlig økonomi, Forskningsavdelingen, Statistisk sentralbyrå, notat 2009/24.

Blien, U., og Hirschenauer, F. (2018) A new classification of regional labour markets in Germany, Letters in Spatial and Resource Sciences, 11(1), 17-26.

Byfuglien, J. og Holm, S. (1989) Inndeling i arbeidsmarkedsregioner 1988, Statistisk sentralbyrå, Oslo-Kongsvinger, Interne notater 89/15.

Casado-Díaz, J. M. og Coombes, M. (2011) The Delineation of 21st Century Local Labour Market Areas: A Critical Review and a Research Agenda. Boletín de la Asociación de Geógrafos españoles, (57), 7-32.

Christensen, P., F. Gregersen og F. Gundersen (2016) «Kompakte byer og lite bilbruk? Reisemønster og arealbruk» TØI-rapport 1505/2016, Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Coombes M., Casado-Dìaz J.M., Martìnez-Bernabeu L. og Carausu F. (2012) Study on Comparable Labour Market Areas: Final Research Report. 17 October 2012. Eurostat-Engebretsen, Ø. og L. Vågane (2008) Sentralisering og regionforstørring. Endringer i arbeidsmarkedets og tjenestetilbudets geografi, TØI-rapport 981/2008. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Dijkstra, L. og Poelman, H. (2014) A Harmonised Definition of Cities and Rural Areas: The New Degree of Urbanisation, Regional and Urban Policy, European Commision, WP 01/2014.

Engebretsen, Ø. og Gjerdåker, A. (2012) Potensial for regionforstørring. TØI-rapport 1208/2012, Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Eurostat (2015) Task Force on Harmonised Labour Market Areas, Final Report, Luxembourg.

Farmer, C. J. og Fotheringham, A. S. (2011) Network-based functional regions. Environment and Planning A, 43(11), 2723-2741.

Framework contract no 6001. 2008.001 - 2009.065, Specific contract no 50405.2010.004 – 2011.325.

Franconi, L., Cruciani, S., D'Alò, M. og Ichim, D. (2017) Labour Market Areas for Territorial Policies: Potentials for a European Approach, Guidelines for LMA delineation process, Version 1.0, August 2017.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Gundersen, F. og D. Juvkam (2013) Inndeling i senterstruktur, sentralitet og BA-regioner. NIBR-rapport 2013:1, Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning.

Heggedal, T.-R., E.R. Moen og C. Riis (2015) *Arbeidstilbudsmodeller*, Oslo: Handelshøyskolen BI.

Helvig, M. (1994) Pendling og regional integrasjon. Institutt for geografi, Norges Handelshøyskole og Universitetet i Bergen, Rapport nr. 194/1994.

Hjorthol, R., Engebretsen, Ø. og Uteng, T. P. (2014) Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport, Transportøkonomisk institutt, TØI-rapport 1208/2012.

Hordaland fylkeskommune (2017) Regional transportplan Hordaland 2018-2029, planforslag, februar 2017.

https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/kommunereform/Hvorfor-kommunereform/nye-kommuner/id2470015/

Hustoft, A. G., Hartvedt, H., Nymoen, E., Stålnacke, M. og Utne, H. (1999) «Standard for økonomiske regioner. Etablering av publiseringsnivå mellom fylke og kommune», *Rapport 99/6*. Oslo-Kongsvinger: Statistisk sentralbyrå.

Høydahl, E. (ventet 2019) Kommende notat om økonomiske regioner, Oslo-Kongsvinger: Statistisk sentralbyrå.

Johansen, S., K. Onsdager, K. Sørlie (2015) «Samspill og regional vekstkraft i Tromsøregionen», *NIBR-rapport 2015:4*, Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning.

Juvkam, D. (2000a) «Potensielle og faktiske pendlingsregioner», *NIBR-notat 2000:130*, Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning

Juvkam, D. (2000b) Klassiske analyser, Regionale inndelinger, *NIBR-notat 2000:126*, Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning.

Juvkam, D. (2002) inndeling i bo- ofg arbeidsmarkedsregioner, NIBR-rapport 2002:20, Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning.

Juvkam, D. F. Kann, J.I. Lian, R. Samuelsen og V. Vanberg (2011) Storbyregionenes funksjonelle grenser, NIBR_rapport 2011:16, Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning.

Klinger, S. og Rothe, T. (2012) The impact of labour market reforms and economic performance on the matching of the short-term and the long-term unemployed, *Scottish Journal of Political Economy, 59(1), 90-114*.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2018) *Distriktsindeksen, Gjennomgang av sammensetning og vekting av indikatorer*.

Kropp, P. og Schwengler, B. (2016) Three-step method for delineating functional labour market regions. *Regional Studies, 50(3), 429-445*.

Leknes, E., Grünfeld, L.A., Holmen, R.B., Blomgren, A., Bayer, S.B., Harstad, A. M, Theie, M. G. og Espelien, A. (2016) *Drivkrefter for vekst i ulike byregioner*, på oppdrag for Kommunal og moderniseringsdepartementet, International Research Institute of Stavanger og Menon Business Economics, rapport IRIS - 2016/130, rapport Menon - 2016/38.

Leknes, S., Syse, A. og Tønnessen, M. (2016) Befolkningsframskrivingene 2016, Dokumentasjon av modellene BEFINN og BEFREG, Notater 2016/14, Oslo-Kongsvinger: Statistisk sentralbyrå.

Lie, I. (1995) Dokumentasjon, Sentiv93 ogSentiv9s, Kommuneklassifiseringar etter sentralitet, upublisert dokument.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Lie, I. (2000) Funksjonelle bu- og arbeidsmarknadsregionar. Metodar for avgrensning, NIBR-notat 2000:129, Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning.

Mathisen, B. (2005) *Flest pendler fra Sverige til Norge, arbeidspendling mellom Sverige og Norge*, publisert 9. juni 2005, Oslo-Kongsvinger: Statistisk sentralbyrå.

Nordbø (2016) Hvor mange er arbeidsledige?, aktuell kommentar, Norges Bank, Nr. 9 2016.

OECD (2009) *Employment Outlook, Tackling the Jobs Crisis*, Organisation for Economic Cooperation and Development.

OECD (2011) *OECD Regional Typology, Directorate for Public Governance and Territorial Development, Organisation for Economic Cooperation and Development*, June 2011.

OECD (2012) *Redefining Urban: A New Way to Measure Metropolitan Areas, Publishing and Organisation for Economic Co-operation and Development Staff*, Organisation for Economic Cooperation and Development.

OECD (2017) *Employment Outlook 2017, How does NORWAY compare?, August 2017*, Organisation for Economic Cooperation and Development.

Office for National Statistics (2015a) Methodology note on 2011 Travel to Work Areas, August 2015.

Office for National Statistics (2015b) *Overview of 2011 Travel to Work Areas*, August 2015.

Parker, T. (2017) *Commuting Zones and Labor Market Areas, Documentation*, United States Department of Agriculture, Economic Research Service, Wednesday, August 23, 2017.

Rege, M., Telle, K. og Votruba, M. (2012) «Social Interaction Effects in Disability Pension Participation: Evidence from Plant Downsizing», *The Scandinavian Journal of Economics, 114(4), 1208-1239*.

Soares E, Figueiredo R og Vale F. (2017) Defining Labour Market Areas and its relevance from a statistical perspective: the Portuguese case, *SJIAOS 2017, 2017, 33(3),* 615–625.

Statistisk sentralbyrå (1975) Standard for kommuneklassifisering, Statistisk sentralbyrås håndbøker 35, Oslo-Kongsvinger: Statistisk sentralbyrå.

Statistisk sentralbyrå (1985) Standard for kommuneklassifisering. Standarder for norsk statistikk 4, Oslo-Kongsvinger: Statistisk sentralbyrå.

Statistisk sentralbyrå (1989) Standard for handelsregioner» SNS 3, Oslo-Kongsvinger: Statistisk sentralbyrå.

Statistisk sentralbyrå (1994) Standard for kommuneklassifisering, Norges offisielle statistikk, oktober 1994, C 192, Oslo-Kongsvinger: Statistisk sentralbyrå.

Statistisk sentralbyrå (1998) Regionale inndelinger, En oversikt over standarder i norsk offisiell statistikk, Avdeling for personstatistikk/Seksjon for befolknings- og utdanningsstatistikk, notat 98/25, Oslo-Kongsvinger: Statistisk sentralbyrå.

Statistisk sentralbyrå (2000) Standard for økonomiske regioner, Classification of Economic Regions, C-616, Oslo-Kongsvinger: Statistisk sentralbyrå.

Statistisk sentralbyrå (2002) Standard for økonomiske regioner, NOS C 616, Oslo-Kongsvinger: Statistisk sentralbyrå.

Statistisk sentralbyrå. (2008) Standard for sentralitet, januar 2008, Oslo-Kongsvinger: Statistisk sentralbyrå.

Statistiska centralbyrån (2005) Geografin i statistiken – regionala indelningar i Sverige, Geography in statistics – regional divisions in Sweden, Meddelanden i samordningsfrågor för Sveriges officiella statistik, SCB MIS 2005:2.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Statistiska centralbyrån (2015) Regionala indelningar i Sverige den 1 januari 2015, Meddelanden i samordningsfrågor för Sveriges officiella statistik, SCB MIS 2015:1.

Stordahl , E., Rideng, A. og Østby, L. (1984) Prognoseregioner, Interne notater 84/9, Oslo-Kongsvinger: Statistisk sentralbyrå.

Sveriges Kommuner och Landsting (2017) Kommungruppsindelning 2017, Omarbetning av Sveriges kommuner och Langtings kommungruppsindelning.

Tillväxtanalys (2015) Funktionella analysregioner – revidering 2015, PM 2015:22.

Tolbert, C. M. og Sizer, M. (1996) US commuting zones and labor market areas: A 1990 update (No. 1486-2018-6805).

Vareide, K. (2012) Sårbare og robuste regioner. En analyse av norske regioners næringsmessige sår-barhet, *TF-notat nr. 58/2012*, Bø: Telemarksforskning.

Vinsand, G. (2018) Regionråd i Norge, Utarbeidet på oppdrag av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, *NIVI Rapport 2018:3*.

Zierahn, U. T. (2013) Agglomeration, congestion, and regional unemployment disparities, *The Annals of Regional Science, 51(2), 435-457*.

Datakilder:

SSB (2019) Statistikkbanken, Tabell 04861: Areal og befolkning i tettsteder, etter region, statistikkvariabel og år. Oslo-Kongsvinger: Statistisk sentralbyrå.

SSB (2019) Statistikkbanken, Tabell 03321: Sysselsatte (15-74 år), etter arbeidssteds- og bostedskommune. Pendlingsstrømmer. 4. kvartal (K) 2000 – 2017.

Nye kommunenavn: https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/kommunereform/Hvorfor-kommunereform/nye-kommuner/id2470015/

Endring i regionale inndelinger: https://www.ssb.no/offentlig-sektor/kommunekatalog/endringer-i-de-regionale-inndelingene#Kommuneendringer_19752017

Grensejusteringer: https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/kommunereform/Verktoy/justeringer-av-kommunegrenser/id2571217/

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Vedlegg

Endring i kommunestruktur

Tabell V1 Sammenslåtte kommuner 2017-2020 med nytt kommunenavn

	Opprinnelige kommuner	Nytt kommunenavn
1	Sandefjord, Andebu og Stokke	Sandefjord
2	Larvik og Lardal	Larvik
3a	Sande og Holmestrand (inklusiv Hof)	Holmestrand (1.1.2020)
3b	Hof og Holmestrand	Holmestrand (1.1.2018)
4	Tjøme og Nøtterøy	Færder
5	Rissa og Leksvik	Indre Fosen
6	Moss og Rygge	Moss
7	Askim, Eidsberg, Hobøl, Spydeberg og Trøgstad	Indre Østfold
8	Aurskog-Høland og Rømskog	Aurskog-Høland
9	Oppegård og Ski	Nordre Follo
10	Skedsmo, Fet og Sørum	Lillestrøm
11	Asker, Hurum og Røyken	Asker
12	Drammen, Nedre Eiker og Svelvik	Drammen
13	Re og Tønsberg	Tønsberg
14	Bø og Sauherad	Midt-Telemark
15	Audnedal og Lyngdal	Lyngdal
16	Kristiansand, Songdalen og Søgne	Kristiansand
17	Lindesnes, Mandal, Marnardal	Lindesnes
18	Finnøy, Rennesøy og Stavanger	Stavanger
19	Forsand og Sandnes	Sandnes
20	Fjell, Sund og Øygarden	Øygarden
21	Radøy, Lindås og Meland	Alver
22	Fusa og Os	Bjørnafjorden
23	Jondal, Odda og Ullensvang	Ullensvang
24	Granvin og Voss	Voss
25	Førde, Naustdal, Gaular og Jølster	Sunnfjord
26	Flora og Vågsøy	Kinn
27	Eid og Selje	Stad
28	Balestrand, Leikanger og Sogndal	Sogndal
29	Hornindal og Volda	Volda
30	Ålesund, Haram, Sandøy, Skodje og Ørskog	Ålesund
31	Norddal og Stordal	Fjord
32	Eide og Fræna	Hustadvika
33	Midsund, Molde og Nesset	Molde
34	Hemne, Halsa og Snillfjord (deles)	Heim
35	Hitra og Snillfjord (deles)	Hitra
36	Orkdal, Agdenes, Snillfjord (deles) og Meldal	Orkland
37	Klæbu og Trondheim	Trondheim
38	Bjugn og Ørland	Ørland
39	Roan og Åfjord	Åfjord
40	Steinkjer og Verran	Steinkjer
41	Namdalseid, Namsos og Fosnes	Namsos
42	Vikna og Nærøy	Nærøysund
43	Narvik, Ballangen og Tysfjord (deles)	Narvik
44	Hamarøy og Tysfjord (deles)	Hamarøy
45	Skånland og Tjeldsund	Tjeldsund
46	Berg, Lenvik, Torsken og Tranøy	Senja
47	Hammerfest og Kvalsund	Hammerfest

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

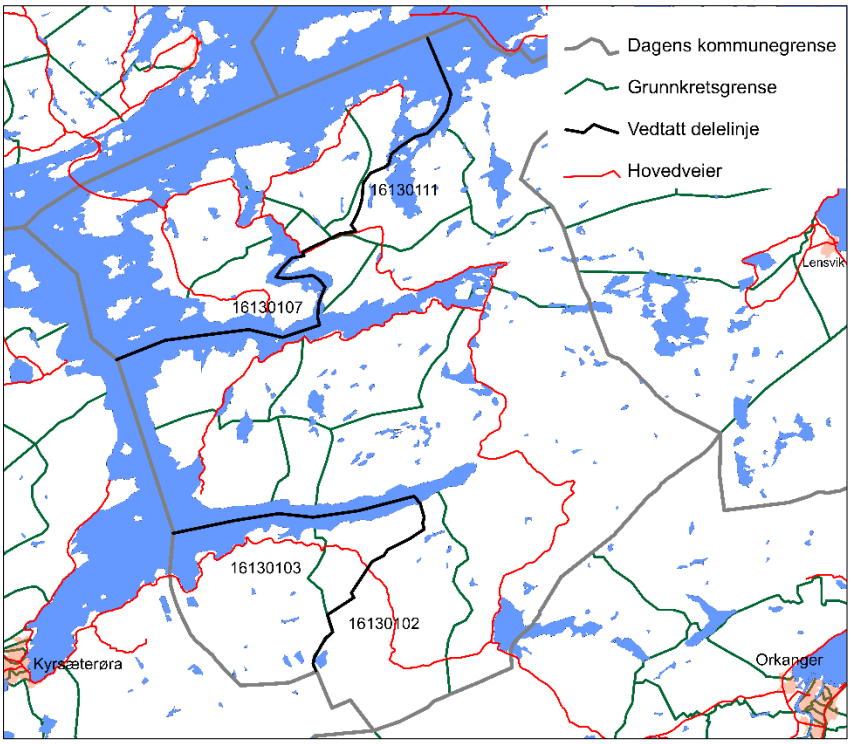
Tabell V2 Overføring av grunnkretser mellom kommuner i dataetableringen

Fra kommune	Til kommune	Grunnkretser	
Nærøysund (Nærøy)	Namsos	17510201	
Midt-Telemark (Sauherad)	Notodden	08220102	08220103
Lillestrøm (Sørum)	Nes	02260101	02260302*
		02260102	
Ørsta	Volda (Hornindal)	15200404	15200405
Ålesund (Sandøy)	Aukra	15460107	
Sandnes (Forsand)	Strand	11290101	
Steinkjer (Verran)	Indre Fosen (Leksvik)	17240206	
Sogndal (Balestrand)	Høyanger	14180110	
Hjelmeland	Stavanger (Finnøy)	11330103	
Tønsberg (Re)	Holmestrand	07160101	
Sandefjord (Stokke)	Tønsberg	07200101	07200103*
		07200102	
Ullensvang	Granvin	12310210	12310211
Kinn (Vågsøy)	Stadt (Eid/Selje)	14390208	14390210
		14390209	
Snillfjord (deles)	Orkland	16130101	16130106
		16130104	16130112
		16130105	
Snillfjord (deles)	Hitra	16130107*	16130110
		16130108	16130111*
		16130109	
Snillfjord (deles)	Heim (Hemne/Halsa)	16130102*	16130103*
Tysfjord (deles)	Narvik	18500101	18500107
		18500102	18500108
		18500103	18500109*
		18500104	18500110
		18500105	18500119*
		18500106	18500121
Tysfjord (deles)	Hamarøy	18500111*	18500116
		18500112	18500117
		18500113	18500118
		18500114	18500120
		18500115	

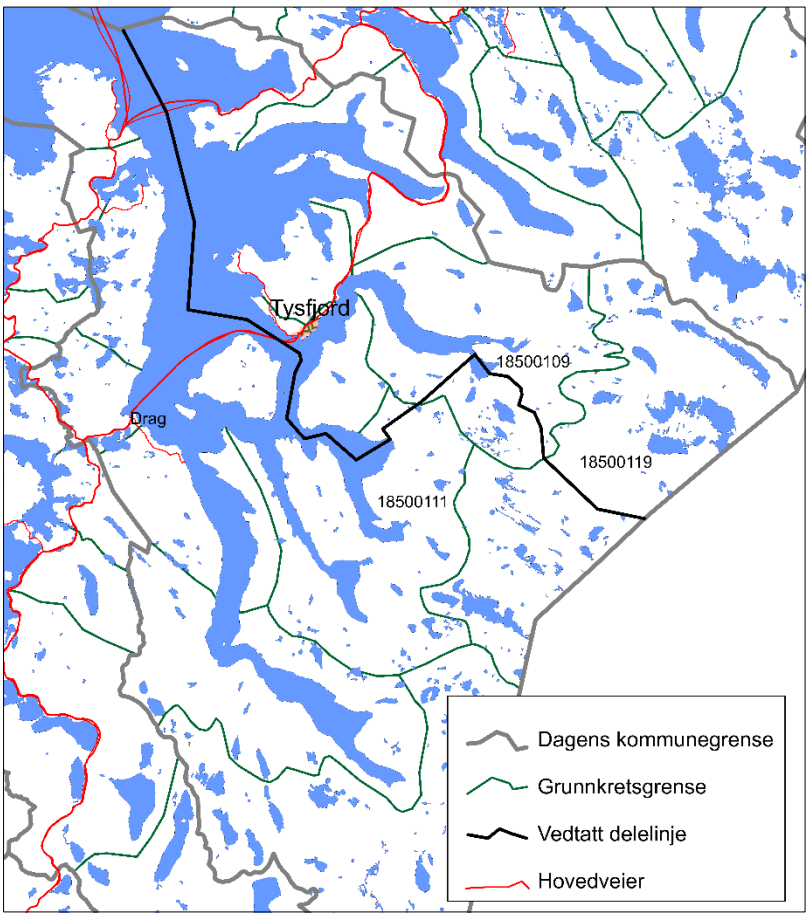
Eventuelle navn i parentes er den gamle kommunen (før 1.1.2020) som avga eller mottok grunnkretsene.

* Vedtatt delingslinje følger ikke grunnkretsgrensene, se figurene under. Valgt plassering av grunnkrets er gjort ut fra befolkningskonsentrasjon.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018



Figur V1 Deling av Snillfjord kommune.



Figur V2 Deling av Tysfjord kommune.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Oversikt over BA-regionene

Bo- og arbeidsmarkedsregioner etter kommune

Kommune (per 1. januar 2020)	BA-region	Reisetid	Utpendling	Innpendling	Inkluderingsgrunnlag
0301 Oslo	5 Oslo	11,88	70,21	70,21	Senterkommune (Sammen med Bærum)
1101 Eigersund	48 Eigersund	8	59,67	59,67	Senterkommune
1103 Stavanger	49 Stavanger/Sandnes	14,64	61,82	61,82	Senterkommune (Sammen med Sandnes)
1106 Haugesund	50 Haugesund	5,23	51,65	51,65	Senterkommune
1108 Sandnes	49 Stavanger/Sandnes	14,64	61,82	61,82	Senterkommune (Sammen med Stavanger)
1111 Sokndal	48 Eigersund	29,37	12,24	2,62	Utpendling > 8
1112 Lund	48 Eigersund	41,28	6,07	1,38	Reisevei < 45, sum pendling > 6
1114 Bjerkreim	48 Eigersund	22,42	12,8	2,37	Utpendling > 8
1119 Hå	49 Stavanger/Sandnes	39,83	12,16	0,99	Utpendling > 8
1120 Klepp	49 Stavanger/Sandnes	22,08	28,24	2,34	Utpendling > 8
1121 Time	49 Stavanger/Sandnes	27,03	24,01	1,98	Utpendling > 8
1122 Gjesdal	49 Stavanger/Sandnes	25,78	32,68	1,74	Utpendling > 8
1124 Sola	49 Stavanger/Sandnes	15,17	40,77	4,77	Utpendling > 8
1127 Randaberg	49 Stavanger/Sandnes	16,99	43,01	2,04	Utpendling > 8
1130 Strand	49 Stavanger/Sandnes	51,46	19,6	1,07	Utpendling > 8
1133 Hjelmeland	51 Hjelmeland	15,48	67,82	67,82	Restkommune, egen BA-region
1134 Suldal	52 Suldal	29,34	74,73	74,73	Restkommune, egen BA-region
1135 Sauda	53 Sauda	4,41	65,65	65,65	Restkommune, egen BA-region
1144 Kvitsøy	49 Stavanger/Sandnes	50,25	28,57	0,06	Utpendling > 8
1145 Bokn	50 Haugesund	33,08	11,52	0,24	Utpendling > 8
1146 Tysvær	50 Haugesund	18,87	25,26	6,85	Utpendling > 8
1149 Karmøy	50 Haugesund	19,66	20	21,51	Utpendling > 8
1151 Utsira	54 Utsira	0	73,73	73,73	Restkommune, egen BA-region
1160 Vindafjord	55 Vindafjord	17,03	65	65	Senterkommune
1505 Kristiansund	77 Kristiansund	7,31	62,96	62,96	Senterkommune
1506 Molde	78 Molde	19,52	69,36	69,36	Senterkommune
1507 Ålesund	79 Ålesund	21,2	70,8	70,78	Senterkommune
1511 Vanylven	80 Vanylven	15,1	65,6	65,6	Restkommune, egen BA-region
1514 Sande	81 Ulstein	31,85	6,11	1,79	Reisevei < 45, sum pendling > 6
1515 Herøy	81 Ulstein	22,13	8,47	8,78	Utpendling > 8
1516 Ulstein	81 Ulstein	5,37	53,79	53,79	Senterkommune
1517 Hareid	81 Ulstein	12,53	20,38	12,29	Utpendling > 8
1520 Ørsta	89 Volda	20,7	16,99	17,35	Utpendling > 8
1525 Stranda	82 Stranda	15,29	75,38	75,38	Restkommune, egen BA-region
1528 Sykkylven	79 Ålesund	40,47	8,4	0,96	Utpendling > 8
1531 Sula	79 Ålesund	25,02	38,81	5,18	Utpendling > 8
1532 Giske	79 Ålesund	26,35	35,76	4,3	Utpendling > 8
1535 Vestnes	83 Vestnes	10,47	59,4	59,4	Restkommune, egen BA-region
1539 Rauma	84 Rauma	16,35	66,97	66,97	Restkommune, egen BA-region
1547 Aukra	78 Molde	36,42	22,29	2,35	Utpendling > 8
1554 Averøy	77 Kristiansund	23,74	16,71	3,88	Utpendling > 8
1557 Gjemnes	78 Molde	38,97	21,54	1,66	Utpendling > 8
1560 Tingvoll	77 Kristiansund	41	9,99	1,17	Utpendling > 8
1563 Sunndal	85 Sunndal	9,75	71,41	71,41	Restkommune, egen BA-region
1566 Surnadal	86 Surnadal	12,67	69,84	69,84	Senterkommune
1567 Rindal	86 Surnadal	30,87	16,49	5,34	Utpendling > 8
1573 Smøla	87 Smøla	14,23	74,96	74,96	Restkommune, egen BA-region
1576 Aure	88 Aure	20,99	65,93	65,93	Restkommune, egen BA-region
1577 Volda	89 Volda	15,02	52,57	52,57	Senterkommune

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Kommune (per 1. januar 2020)	BA-region	Reisetid	Utpendling	Innpendling	Inkluderingsgrunnlag
1578 Fjord	79 Ålesund	63,99	13,31	0,5	Utpendling > 8
1579 Hustadvika	78 Molde	33,36	24,01	9,74	Utpendling > 8
1804 Bodø	106 Bodø	11,69	78,05	78,05	Senterkommune
1806 Narvik	107 Narvik	22,94	68,31	71,18	Restkommune, egen BA-region
1811 Bindal	105 Nærøysund	58,49	9,31	1,34	Utpendling > 8
1812 Sømna	108 Brønnøy	31,69	14,9	3,67	Utpendling > 8
1813 Brønnøy	108 Brønnøy	12,05	67,32	67,32	Senterkommune
1815 Vega	109 Vega	6,49	61,47	61,47	Restkommune, egen BA-region
1816 Vevelstad	108 Brønnøy	75,86	9,36	0,59	Reisetid < 90, alt. reisemåte, pendling > 8
1818 Herøy	110 Herøy	8,35	61,4	61,4	Restkommune, egen BA-region
1820 Alstahaug	111 Alstahaug	8,68	68,23	68,23	Senterkommune
1822 Leirfjord	111 Alstahaug	22,57	24,34	7,46	Utpendling > 8
1824 Vefsn	112 Vefsn	8,96	74,36	74,36	Senterkommune
1825 Grane	112 Vefsn	40,55	17,49	1,82	Utpendling > 8
1826 Hattfjelldal	112 Vefsn	69,3	8,32	0,79	Utpendling > 8
1827 Dønna	111 Alstahaug	45,23	10,79	1,96	Utpendling > 8
1828 Nesna	113 Nesna	8,73	65,16	65,16	Restkommune, egen BA-region
1832 Hemnes	114 Rana	38,29	19,53	3,17	Utpendling > 8
1833 Rana	114 Rana	10,98	75,64	75,64	Senterkommune
1834 Lurøy	115 Lurøy	72,26	71,98	71,98	Restkommune, egen BA-region
1835 Træna	116 Træna	5,87	75,43	75,43	Restkommune, egen BA-region
1836 Rødøy	117 Rødøy	62,72	65,42	65,42	Restkommune, egen BA-region
1837 Meløy	118 Meløy	31,32	69,4	69,4	Restkommune, egen BA-region
1838 Gildeskål	106 Bodø	71,97	10,83	0,39	Utpendling > 8
1839 Beiarn	119 Beiarn	13,18	59,56	59,56	Restkommune, egen BA-region
1840 Saltdal	120 Fauske - Fuosko	31,8	5,7	2,7	Reisevei < 45, sum pendling > 8
1841 Fauske - Fuosko	120 Fauske - Fuosko	10,26	55,84	55,84	Senterkommune
1845 Sørfold	120 Fauske - Fuosko	27,45	18,43	3,5	Utpendling > 8
1848 Steigen	121 Steigen	22,25	66,99	66,99	Restkommune, egen BA-region
1851 Lødingen	122 Lødingen	9,8	62,77	62,77	Restkommune, egen BA-region
1853 Evenes	133 Harstad - Hárstták	44,22	9,42	0,49	Utpendling > 8
1856 Røst	123 Røst	1,24	70,25	70,25	Restkommune, egen BA-region
1857 Værøy	124 Værøy	0,62	78,37	78,37	Restkommune, egen BA-region
1859 Flakstad	125 Vestvågøy	27,08	14,64	1,7	Utpendling > 8
1860 Vestvågøy	125 Vestvågøy	11,34	73,42	73,42	Senterkommune
1865 Vågan	126 Vågan	14,73	73,42	73,42	Restkommune, egen BA-region
1866 Hadsel	128 Sortland - Sourtá	33,51	8,22	6,2	Utpendling > 8
1867 Bø	127 Bø	9,51	61,83	61,83	Restkommune, egen BA-region
1868 Øksnes	128 Sortland - Sourtá	35,53	6,64	2,97	Reisevei < 45, sum pendling > 8
1870 Sortland - Sourtá	128 Sortland - Sourtá	9,33	66,69	66,69	Senterkommune
1871 Andøy	129 Andøy	19,08	69,82	69,82	Restkommune, egen BA-region
1874 Moskenes	130 Moskenes	4,61	65,39	65,39	Restkommune, egen BA-region
1875 Hamarøy - Hábmer	131 Hamarøy - Hábmer	24,71	56,65	56,65	Restkommune, egen BA-region
3001 Halden	1 Halden	6,36	52,82	52,82	Senterkommune
3002 Moss	2 Moss	6,11	43,59	43,59	Senterkommune
3003 Sarpsborg	3 Fredrikstad/Sarpsborg	12,45	59,7	59,7	Senterkommune (sammen med Fredrikstad)
3004 Fredrikstad	3 Fredrikstad/Sarpsborg	12,45	59,7	59,7	Senterkommune (sammen med Sarpsborg)
3005 Drammen	6 Drammen	11,57	45,85	45,85	Senterkommune
3006 Kongsberg	7 Kongsberg	9,32	63,18	63,18	Senterkommune
3007 Ringerike	8 Ringerike	12,68	54,09	54,09	Senterkommune
3011 Hvaler	3 Fredrikstad/Sarpsborg	29,13	31,21	1,04	Utpendling > 8
3012 Aremark	1 Halden	24,56	32,44	1,43	Utpendling > 8
3013 Marker	4 Indre Østfold	27,62	19,61	1,52	Utpendling > 8

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Kommune (per 1. januar 2020)	BA-region	Reisetid	Utpendling	Innpendling	Inkluderingsgrunnlag
3014 Indre Østfold	4 Indre Østfold	12,54	43,91	43,91	Senterkommune
3015 Skiptvet	4 Indre Østfold	17,86	21,84	1,85	Utpendling > 8
3016 Rakkestad	4 Indre Østfold	25,18	11,6	2,14	Utpendling > 8
3017 Råde	3 Fredrikstad/Sarpsborg	18,14	23,33	1,24	Utpendling > 8
3018 Våler (Østf.)	2 Moss	14,82	25,27	2,88	Utpendling > 8
3019 Vestby	5 Oslo	37,66	24,7	0,48	Utpendling > 8
3020 Nordre Follo	5 Oslo	22,85	40,85	2,65	Utpendling > 8
3021 Ås	5 Oslo	29,24	27,22	0,62	Utpendling > 8
3022 Frogn	5 Oslo	33,37	27,42	0,49	Utpendling > 8
3023 Nesodden	5 Oslo	41,71	39,77	0,86	Utpendling > 8
3024 Bærum	5 Oslo	11,88	70,21	70,21	Senterkommune (sammen med Oslo)
3025 Asker	5 Oslo	27,79	36,14	3,78	Utpendling > 8
3026 Aurskog-Høland	5 Oslo	50,69	15,14	0,29	Utpendling > 8
3027 Rælingen	5 Oslo	20,95	34,24	0,72	Utpendling > 8
3028 Enebakk	5 Oslo	33,83	31,01	0,4	Utpendling > 8
3029 Lørenskog	5 Oslo	16,11	41,4	1,82	Utpendling > 8
3030 Lillestrøm	5 Oslo	23,25	33,16	3,16	Utpendling > 8
3031 Nittedal	5 Oslo	24,09	45,61	1,21	Utpendling > 8
3032 Gjerdrum	5 Oslo	28,49	29,09	0,22	Utpendling > 8
3033 Ullensaker	9 Ullensaker	7,2	42,63	42,63	Senterkommune
3034 Nes (Ak.)	5 Oslo	42,87	18,82	0,49	Utpendling > 8
3035 Eidsvoll	9 Ullensaker	18,57	17,35	12,06	Utpendling > 8
3036 Nannestad	9 Ullensaker	16,07	24,15	8,8	Utpendling > 8
3037 Hurdal	9 Ullensaker	32,03	12,39	0,99	Utpendling > 8
3038 Hole	5 Oslo	41,31	25,7	0,2	Utpendling > 8
3039 Flå	10 Flå	6,59	57,32	57,32	Restkommune, egen BA-region
3040 Nes (Busk.)	11 Gol	22,13	14,42	10,72	Utpendling > 8
3041 Gol	11 Gol	6,3	68,5	68,5	Senterkommune
3042 Hemsedal	11 Gol	27,19	10,25	5,81	Utpendling > 8
3043 Ål	11 Gol	22,28	11,23	11,28	Utpendling > 8
3044 Hol	12 Hol	11,31	69,7	69,7	Restkommune, egen BA-region
3045 Sigdal	13 Sigdal	16,09	58,48	58,48	Restkommune, egen BA-region
3046 Krødsherad	8 Ringerike	39,77	6,66	0,49	Reisevei < 45, sum pendling > 6
3047 Modum	6 Drammen	36,25	11,74	1,6	Utpendling > 8
3048 Øvre Eiker	6 Drammen	19,99	24,49	4,54	Utpendling > 8
3049 Lier	5 Oslo	32,17	19,87	0,59	Utpendling > 8
3050 Flesberg	7 Kongsberg	26,22	31,91	3,03	Utpendling > 8
3051 Rollag	7 Kongsberg	50,93	9,48	0,46	Utpendling > 8
3052 Nore og Uvdal	14 Nore og Uvdal	14,4	72,68	72,68	Restkommune, egen BA-region
3401 Kongsvinger	15 Kongsvinger	10,27	52,79	52,79	Senterkommune
3403 Hamar	16 Hamar	5,46	49,56	49,56	Senterkommune
3405 Lillehammer	17 Lillehammer	6,88	64,33	64,33	Senterkommune
3407 Gjøvik	18 Gjøvik	11,42	52,78	52,78	Senterkommune
3411 Ringsaker	16 Hamar	20,52	14,3	15,82	Utpendling > 8
3412 Løten	16 Hamar	15,92	23,08	5,82	Utpendling > 8
3413 Stange	16 Hamar	13,67	27,67	18,4	Utpendling > 8
3414 Nord-Odal	15 Kongsvinger	35,71	6,55	1,85	Reisevei < 45, sum pendling > 8
3415 Sør-Odal	15 Kongsvinger	21,74	14,1	6,49	Utpendling > 8
3416 Eidskog	15 Kongsvinger	26,3	20,53	7,08	Utpendling > 8
3417 Grue	15 Kongsvinger	30,02	12,1	3,16	Utpendling > 8
3418 Åsnes	19 Åsnes	10,19	47,01	47,01	Restkommune, egen BA-region
3419 Våler (Hedm.)	20 Elverum	26,75	13,12	2,27	Utpendling > 8
3420 Elverum	20 Elverum	8,03	57,96	57,96	Senterkommune

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Kommune (per 1. januar 2020)	BA-region	Reisetid	Utpendling	Innpendling	Inkluderingsgrunnlag
3421 Trysil	21 Trysil	17,96	66,2	66,2	Restkommune, egen BA-region
3422 Åmot	20 Elverum	32,75	8,24	1,78	Utpendling > 8
3423 Stor-Elvdal	22 Stor-Elvdal	17,22	52,78	52,78	Restkommune, egen BA-region
3424 Rendalen	23 Tynset	53,6	8,45	2,7	Utpendling > 8
3425 Engerdal	21 Trysil	60,34	7,26	1,33	Reisevei < 75, sum pendling > 8
3426 Tolga	23 Tynset	24,99	21,31	6,16	Utpendling > 8
3427 Tynset	23 Tynset	13,25	69,61	69,61	Senterkommune
3428 Alvdal	23 Tynset	24,4	17,28	7,39	Utpendling > 8
3429 Folldal	23 Tynset	53,14	7,35	1,93	Reisevei < 75, sum pendling > 8
3430 Os (Hedm.)	94 Røros	21,92	22	7,62	Utpendling > 8
3431 Dovre	24 Dovre	9,11	55,25	55,25	Senterkommune
3432 Lesja	24 Dovre	25,64	12,8	9,66	Utpendling > 8
3433 Skjåk	25 Lom	22,68	10,06	9,18	Utpendling > 8
3434 Lom	25 Lom	9,77	58,93	58,93	Senterkommune
3435 Vågå	27 Sel	24,03	15,14	9,11	Utpendling > 8
3436 Nord-Fron	26 Nord-Fron	10,67	51,63	51,63	Senterkommune
3437 Sel	27 Sel	13,24	59,64	59,64	Senterkommune
3438 Sør-Fron	26 Nord-Fron	17,33	17,86	9,81	Utpendling > 8
3439 Ringebu	26 Nord-Fron	32,63	3,91	3,07	Reisevei < 45, sum pendling > 6
3440 Øyer	17 Lillehammer	19,7	29,48	5,39	Utpendling > 8
3441 Gausdal	17 Lillehammer	23,21	29,57	6,35	Utpendling > 8
3442 Østre Toten	18 Gjøvik	24,93	19,81	9,59	Utpendling > 8
3443 Vestre Toten	18 Gjøvik	17,4	19,73	8,44	Utpendling > 8
3444 Jevnaker	8 Ringerike	18,99	24,08	5,19	Utpendling > 8
3445 Lunner	5 Oslo	50,71	23,39	0,25	Utpendling > 8
3446 Gran	5 Oslo	66,05	9,96	0,15	Utpendling > 8
3447 Søndre Land	18 Gjøvik	29,52	12,57	2,36	Utpendling > 8
3448 Nordre Land	18 Gjøvik	37,12	7	1,52	Reisevei < 45, sum pendling > 8
3449 Sør-Aurdal	28 Nord-Aurdal	34,32	11,43	5,03	Utpendling > 8
3450 Etnedal	28 Nord-Aurdal	28,41	12,22	2,44	Utpendling > 8
3451 Nord-Aurdal	28 Nord-Aurdal	9,89	67,78	67,78	Senterkommune
3452 Vestre Slidre	28 Nord-Aurdal	22,4	24,41	7,83	Utpendling > 8
3453 Øystre Slidre	28 Nord-Aurdal	25,74	21,86	11,02	Utpendling > 8
3454 Vang	28 Nord-Aurdal	43,87	7,95	1,94	Reisevei < 45, sum pendling > 8
3801 Horten	29 Tønsberg	20,1	15,14	5,02	Utpendling > 8
3802 Holmestrand	6 Drammen	25,54	14,31	3,33	Utpendling > 8
3803 Tønsberg	29 Tønsberg	12,56	56,69	56,69	Senterkommune (Sammen med Færder)
3804 Sandefjord	29 Tønsberg	24,03	11,53	8,76	Utpendling > 8
3805 Larvik	30 Larvik	12,76	52,55	52,55	Restkommune, egen BA-region
3806 Porsgrunn	31 Skien/Porsgrunn	10,58	62,65	62,65	Senterkommune (Sammen med Skien)
3807 Skien	31 Skien/Porsgrunn	10,58	62,65	62,65	Senterkommune (sammen med Porsgrunn)
3808 Notodden	32 Notodden	8,7	55,7	55,7	Senterkommune
3811 Færder	29 Tønsberg	12,56	56,69	56,69	Senterkommune (Sammen med Tønsberg)
3812 Siljan	31 Skien/Porsgrunn	22,36	44,32	1,12	Utpendling > 8
3813 Bamble	31 Skien/Porsgrunn	21,25	29,35	4,5	Utpendling > 8
3814 Kragerø	33 Kragerø	8,04	56,63	56,63	Restkommune, egen BA-region
3815 Drangedal	31 Skien/Porsgrunn	49,67	11,33	0,49	Utpendling > 8
3816 Nome	31 Skien/Porsgrunn	36,08	13,7	0,96	Utpendling > 8
3817 Midt-Telemark	32 Notodden	27,73	4,94	3,96	Reisevei < 30
3818 Tinn	34 Tinn	15,79	68,84	68,84	Restkommune, egen BA-region
3819 Hjartdal	32 Notodden	27,36	20,83	2,45	Utpendling > 8
3820 Seljord	35 Seljord	9,83	54,25	54,25	Senterkommune
3821 Kviteseid	35 Seljord	22,65	11,03	9,43	Utpendling > 8

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Kommune (per 1. januar 2020)	BA-region	Reisetid	Utpendling	Innpendling	Inkluderingsgrunnlag
3822 Nissedal	36 Nissedal	13,59	56,8	56,8	Restkommune, egen BA-region
3823 Fyresdal	37 Fyresdal	9,76	58,75	58,75	Restkommune, egen BA-region
3824 Tokke	38 Vinje	32,31	11,53	6,79	Utpendling > 8
3825 Vinje	38 Vinje	19,95	62,85	62,85	Senterkommune
4201 Risør	39 Risør	9,71	46,33	46,33	Senterkommune
4202 Grimstad	40 Arendal	18,99	16,33	8,24	Utpendling > 8
4203 Arendal	40 Arendal	10,55	53,55	53,55	Senterkommune
4204 Kristiansand	41 Kristiansand	12,49	67,17	67,17	Senterkommune
4205 Lindesnes	41 Kristiansand	40,97	10,57	2,15	Utpendling > 8
4206 Farsund	46 Lyngdal	29,28	7,85	7,44	Utpendling > 8
4207 Flekkefjord	42 Flekkefjord	10,84	60,86	60,86	Senterkommune
4211 Gjerstad	39 Risør	24,36	10,27	3,79	Utpendling > 8
4212 Vegårshei	40 Arendal	37,09	10,56	0,48	Utpendling > 8
4213 Tvedestrand	40 Arendal	27,75	13,66	1,81	Utpendling > 8
4214 Froland	40 Arendal	19,33	34,37	4,41	Utpendling > 8
4215 Lillesand	41 Kristiansand	25,52	23,27	2,23	Utpendling > 8
4216 Birkenes	41 Kristiansand	33,6	20,31	0,93	Utpendling > 8
4217 Åmli	43 Åmli	13,8	48,41	48,41	Restkommune, egen BA-region
4218 Iveland	41 Kristiansand	39,5	19,95	0,25	Utpendling > 8
4219 Evje og Hornnes	44 Evje og Hornnes	6,04	55,17	55,17	Senterkommune
4220 Bygland	44 Evje og Hornnes	24,96	17,29	6,02	Utpendling > 8
4221 Valle	45 Bykle	39,68	7,1	8,49	Reisevei < 45, sum pendling > 8
4222 Bykle	45 Bykle	11,22	73,88	73,88	Restkommune, egen BA-region
4223 Vennesla	41 Kristiansand	22,92	35,73	4,74	Utpendling > 8
4224 Åseral	44 Evje og Hornnes	33,66	5,33	1,41	Reisevei < 45, sum pendling > 6
4225 Lyngdal	46 Lyngdal	15,65	56,63	56,63	Senterkommune
4226 Hægebostad	46 Lyngdal	35,66	15,07	2,51	Utpendling > 8
4227 Kvinesdal	42 Flekkefjord	26,94	12,24	8,26	Utpendling > 8
4228 Sirdal	47 Sirdal	14,5	76,07	76,07	Restkommune, egen BA-region
4601 Bergen	56 Bergen	13,51	70,17	70,17	Senterkommune
4602 Kinn	57 Kinn	55,09	69,38	69,38	Restkommune, egen BA-region
4611 Etne	55 Vindafjord	31,09	15,53	7,15	Utpendling > 8
4612 Sveio	50 Haugesund	22,7	25,36	3,6	Utpendling > 8
4613 Bømlo	58 Stord	26,95	8,82	5,34	Utpendling > 8
4614 Stord	58 Stord	6,12	65,61	65,61	Senterkommune
4615 Fitjar	58 Stord	22,83	24,03	4,04	Utpendling > 8
4616 Tysnes	59 Tysnes	11,77	56,78	56,78	Restkommune, egen BA-region
4617 Kvinnherad	60 Kvinnherad	24,56	67,46	67,46	Restkommune, egen BA-region
4618 Ullensvang	61 Ullensvang	27	71,5	71,5	Senterkommune
4619 Eidfjord	61 Ullensvang	63,19	10,07	0,86	Utpendling > 8
4620 Ulvik	62 Voss	36,23	17,22	1,23	Utpendling > 8
4621 Voss	62 Voss	12,94	74,14	74,45	Senterkommune
4622 Kvam	63 Kvam	15,73	68,73	68,73	Restkommune, egen BA-region
4623 Samnanger	56 Bergen	39,14	30,61	0,25	Utpendling > 8
4624 Os og Fusa	56 Bergen	35,64	29,97	2,39	Utpendling > 8
4625 Austevoll	64 Austevoll	10,69	76,68	76,68	Restkommune, egen BA-region
4626 Øygarden	56 Bergen	30,1	28,71	3,61	Utpendling > 8
4627 Askøy	56 Bergen	23,85	39,01	3,7	Utpendling > 8
4628 Vaksdal	56 Bergen	49,47	22,69	0,3	Utpendling > 8
4629 Modalen	65 Alver	55,85	9,13	0,12	Utpendling > 8
4630 Osterøy	56 Bergen	34,77	29,07	0,76	Utpendling > 8
4631 Alver	65 Alver	20,06	48,2	48,2	Senterkommune
4632 Austrheim	65 Alver	34,02	25,03	2,45	Utpendling > 8

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Kommune (per 1. januar 2020)	BA-region	Reisetid	Utpendling	Innpendling	Inkluderingsgrunnlag
4633 Fedje	66 Fedje	1,31	51,57	51,57	Restkommune, egen BA-region
4634 Masfjorden	67 Gulen	36,47	15,71	11,03	Utpendling > 8
4635 Gulen	67 Gulen	26,45	66,62	66,62	Senterkommune
4636 Solund	68 Solund	14,06	67,53	67,53	Restkommune, egen BA-region
4637 Hyllestad	73 Fjaler	29,41	8,46	4,4	Utpendling > 8
4638 Høyanger	74 Sunnfjord	57,55	7	1,33	Reisevei < 75, sum pendling > 8
4639 Vik	69 Vik	12,66	74,14	74,14	Restkommune, egen BA-region
4640 Sogndal	70 Sogndal	20,48	73,25	72,69	Senterkommune
4641 Aurland	71 Aurland	8,78	67,57	67,57	Restkommune, egen BA-region
4642 Lærdal	72 Årdal	38,2	6,83	2,7	Reisevei < 45, sum pendling > 8
4643 Årdal	72 Årdal	38,2	1,76	4,44	Reisevei < 45, sum pendling > 6
4644 Luster	70 Sogndal	38,25	21,88	9,29	Utpendling > 8
4645 Askvoll	74 Sunnfjord	63,59	10,02	1,29	Utpendling > 8
4646 Fjaler	73 Fjaler	13,28	64,96	64,96	Senterkommune
4647 Sunnfjord	74 Sunnfjord	19,15	78,06	78,06	Senterkommune
4648 Bremanger	57 Kinn	65,57	5,84	1,14	Forhindre ikke-sammenhengende BA-region
4649 Stad	57 Kinn	87,07	6,96	3,49	Reisetid < 90, alt. reisemåte, pendling > 8
4650 Gloppen	75 Gloppen	13,61	73,05	73,05	Restkommune, egen BA-region
4651 Stryn	76 Stryn	18,62	77,29	77,29	Restkommune, egen BA-region
5001 Trondheim	90 Trondheim	9,72	71,68	71,68	Senterkommune
5006 Steinkjer	91 Steinkjer	15,34	61,52	61,52	Senterkommune
5007 Namsos	92 Namsos	16,46	70,52	70,52	Senterkommune
5014 Frøya	102 Hitra	43,27	7,43	8,19	Reisevei < 45, sum pendling > 8
5020 Osen	104 Åfjord	58,91	10,1	2,19	Utpendling > 8
5021 Oppdal	93 Oppdal	7,48	71,85	71,85	Senterkommune
5022 Rennebu	93 Oppdal	33,79	9,35	3,32	Utpendling > 8
5025 Røros	94 Røros	9,36	73,24	73,24	Senterkommune
5026 Holtålen	94 Røros	33,56	22,52	7,8	Utpendling > 8
5027 Midtre Gauldal	90 Trondheim	52,71	11,42	0,34	Utpendling > 8
5028 Melhus	90 Trondheim	24,25	41,39	3,11	Utpendling > 8
5029 Skaun	90 Trondheim	24,6	42,56	1,58	Utpendling > 8
5031 Malvik	90 Trondheim	18,24	49,54	3,25	Utpendling > 8
5032 Selbu	90 Trondheim	54	12,78	0,24	Utpendling > 8
5033 Tydal	95 Tydal	7,69	61,01	61,01	Restkommune, egen BA-region
5034 Meråker	96 Meråker	5,74	54,77	54,77	Restkommune, egen BA-region
5035 Stjørdal	90 Trondheim	32,37	17,54	1,91	Utpendling > 8
5036 Frosta	97 Levanger	31,46	9,17	1,16	Utpendling > 8
5037 Levanger	97 Levanger	11,58	59,07	59,07	Senterkommune
5038 Verdal	97 Levanger	20,28	14,75	10,87	Utpendling > 8
5041 Snåase - Snåsa	100 Grong	30,42	5,62	4,8	Reisevei < 45, sum pendling > 8
5042 Lierne	98 Lierne	40,38	71,2	71,2	Restkommune, egen BA-region
5043 Raarvihke - Røyrvik	99 Namsskogan	32,37	6,27	3,4	Reisevei < 45, sum pendling > 8
5044 Namsskogan	99 Namsskogan	14,73	66,88	66,88	Restkommune, egen BA-region
5045 Grong	100 Grong	8,65	58,22	58,22	Restkommune, egen BA-region
5046 Høylandet	100 Grong	25,75	6,77	3,18	Reisevei < 45, sum pendling > 8
5047 Overhalla	92 Namsos	27,06	28,61	7,09	Utpendling > 8
5049 Flatanger	92 Namsos	61,06	9,97	0,73	Utpendling > 8
5052 Leka	105 Nærøysund	69,02	8,33	0,48	Utpendling > 8
5053 Inderøy	91 Steinkjer	27,41	18,04	4,93	Utpendling > 8
5054 Indre Fosen	90 Trondheim	64,97	11,11	0,5	Utpendling > 8
5055 Heim	101 Heim	24,59	67,21	67,21	Restkommune, egen BA-region
5056 Hitra	102 Hitra	20,43	74,15	74,15	Restkommune, egen BA-region
5057 Ørland	103 Ørland	14,67	68,82	68,82	Restkommune, egen BA-region

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Kommune (per 1. januar 2020)	BA-region	Reisetid	Utpendling	Innpendling	Inkluderingsgrunnlag
5058 Åfjord	104 Åfjord	28,63	75,28	75,28	Senterkommune
5059 Orkland	90 Trondheim	45,85	11,74	0,97	Utpendling > 8
5060 Nærøysund	105 Nærøysund	23,24	76,94	76,94	Senterkommune
5401 Tromsø	132 Tromsø	14,22	78,99	78,99	Senterkommune
5402 Harstad - Hárstták	133 Harstad - Hárstták	10,33	69,75	69,75	Senterkommune
5403 Alta	134 Alta	11,78	75,46	75,46	Restkommune, egen BA-region
5404 Vardø	135 Vardø	3,16	61,93	61,93	Restkommune, egen BA-region
5405 Vadsø	136 Vadsø	6,08	71,69	71,69	Senterkommune
5406 Hammerfest	137 Hammerfest	11,87	76,86	76,86	Restkommune, egen BA-region
5411 Kvæfjord	133 Harstad - Hárstták	27,5	26,21	3,05	Utpendling > 8
5412 Tjeldsund	133 Harstad - Hárstták	37,76	15,94	2,59	Utpendling > 8
5413 Ibestad	138 Ibestad	12,48	63,24	63,24	Restkommune, egen BA-region
5414 Gratangen	139 Gratangen	11,62	55,73	55,73	Restkommune, egen BA-region
5415 Loabák - Lavangen	140 Salangen	21	10,86	4,92	Utpendling > 8
5416 Bardu	141 Målselv	35,25	2,47	4,18	Reisevei < 45, sum pendling > 6
5417 Salangen	140 Salangen	7,53	62,57	62,57	Senterkommune
5418 Målselv	141 Målselv	35,25	7,37	4,35	Reisevei < 75, sum pendling > 8
5419 Sørreisa	142 Senja	35,62	25,27	5,93	Utpendling > 8
5420 Dyrøy	142 Senja	62,46	8,45	0,64	Utpendling > 8
5421 Senja	142 Senja	29,94	70,62	70,62	Senterkommune
5422 Balsfjord	132 Tromsø	67,54	13,8	0,92	Utpendling > 8
5423 Karlsøy	132 Tromsø	88,86	15,24	0,43	Reisetid < 90, alt. reisemåte, pendling > 8
5424 Lyngen	132 Tromsø	88,98	10,56	0,35	Reisetid < 90, alt. reisemåte, pendling > 8
5425 Storfjord - Omasvuotna - Omasvuono	143 Storfjord - Omasvuotna - Omasvuono	15,01	51,2	51,2	Restkommune, egen BA-region
5426 Gáivuotna - Kåfjord - Kaivuono	144 Gáivuotna - Kåfjord - Kaivuono	18,14	53,74	53,74	Restkommune, egen BA-region
5427 Skjervøy	145 Skjervøy	12,1	70,45	70,45	Restkommune, egen BA-region
5428 Nordreisa	146 Nordreisa	12,68	62,14	62,14	Restkommune, egen BA-region
5429 Kvænangen	147 Kvænangen	14,43	56,94	56,94	Restkommune, egen BA-region
5430 Guovdageaidnu - Kautokeino	148 Guovdageaidnu - Kautokeino	14,87	65,97	65,97	Restkommune, egen BA-region
5432 Loppa	149 Loppa	41,87	56,16	56,16	Restkommune, egen BA-region
5433 Hasvik	150 Hasvik	12,72	59,2	59,2	Restkommune, egen BA-region
5434 Måsøy	151 Måsøy	11,81	65,01	65,01	Restkommune, egen BA-region
5435 Nordkapp	152 Nordkapp	7,24	68,4	68,4	Restkommune, egen BA-region
5436 Porsanger - Porsáŋgu - Porsanki	153 Porsanger - Porsáŋgu - Porsanki	15,7	67,84	67,84	Restkommune, egen BA-region
5437 Kárášjohka - Karasjok	154 Kárášjohka - Karasjok	6,35	69,43	69,43	Restkommune, egen BA-region
5438 Lebesby	155 Lebesby	34,76	66,62	66,62	Restkommune, egen BA-region
5439 Gamvik	155 Lebesby	41,91	3,9	3,68	Reisevei < 45, sum pendling > 6
5440 Berlevåg	156 Berlevåg	2,58	66,39	66,39	Restkommune, egen BA-region
5441 Deatnu - Tana	157 Deatnu - Tana	21,05	63,91	63,91	Restkommune, egen BA-region
5442 Unjárga - Nesseby	136 Vadsø	38,95	9,75	1,47	Utpendling > 8
5443 Båtsfjord	158 Båtsfjord	1,58	71,36	71,36	Restkommune, egen BA-region
5444 Sør-Varanger	159 Sør-Varanger	14,89	72,17	72,17	Restkommune, egen BA-region

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

BA-regionene med tilhørende kommuner

nr	BA-regionnavn	Tilhørende kommuner
1	Halden	3001 Halden, 3012 Aremark
2	Moss	3002 Moss, 3018 Våler (Østfold)
3	Fredrikstad/Sarpsborg	3003 Sarpsborg, 3004 Fredrikstad, 3017 Råde, 3011 Hvaler
4	Indre Østfold	3014 Indre Østfold, 3016 Rakkestad, 3015 Skiptvet, 3013 Marker
5	Oslo	0301 Oslo, 3024 Bærum, 3025 Asker, 3030 Lillestrøm, 3020 Nordre Follo, 3029 Lørenskog, 3031 Nittedal, 3023 Nesodden, 3027 Rælingen, 3021 Ås, 3049 Lier, 3022 Frogn, 3034 Nes (Akershus), 3019 Vestby, 3028 Enebakk, 3026 Aurskog-Høland, 3445 Lunner, 3032 Gjerdrum, 3038 Hole, 3446 Gran
6	Drammen	3005 Drammen, 3048 Øvre Eiker, 3802 Holmestrand, 3047 Modum
7	Kongsberg	3006 Kongsberg, 3050 Flesberg, 3051 Rollag
8	Ringerike	3007 Ringerike, 3444 Jevnaker, 3046 Krødsherad
9	Ullensaker	3033 Ullensaker, 3035 Eidsvoll, 3036 Nannestad, 3037 Hurdal
10	Flå	3039 Flå
11	Gol	3041 Gol, 3043 Ål, 3040 Nes (Busk.), 3042 Hemsedal
12	Hol	3044 Hol
13	Sigdal	3045 Sigdal
14	Nore og Uvdal	3052 Nore og Uvdal
15	Kongsvinger	3401 Kongsvinger, 3416 Eidskog, 3415 Sør-Odal, 3417 Grue, 3414 Nord-Odal
16	Hamar	3403 Hamar, 3413 Stange, 3411 Ringsaker, 3412 Løten
17	Lillehammer	3405 Lillehammer, 3441 Gausdal, 3440 Øyer
18	Gjøvik	3407 Gjøvik, 3442 Østre Toten, 3443 Vestre Toten, 3447 Søndre Land, 3448 Nordre Land
19	Åsnes	3418 Åsnes
20	Elverum	3420 Elverum, 3419 Våler (Hedmark), 3422 Åmot
21	Trysil	3421 Trysil, 3425 Engerdal
22	Stor-Elvdal	3423 Stor-Elvdal
23	Tynset	3427 Tynset, 3428 Alvdal, 3426 Tolga, 3424 Rendalen, 3429 Folldal
24	Dovre	3431 Dovre, 3432 Lesja,
25	Lom	3434 Lom, 3433 Skjåk
26	Nord-Fron	3436 Nord-Fron, 3438 Sør-Fron, 3439 Ringebu
27	Sel	3437 Sel, 3435 Vågå,
28	Nord-Aurdal	3451 Nord-Aurdal, 3453 Øystre Slidre, 3452 Vestre Slidre, 3449 Sør-Aurdal, 3450 Etnedal, 3454 Vang
29	Tønsberg	3803 Tønsberg, 3811 Færder, 3804 Sandefjord, 3801 Horten
30	Larvik	3805 Larvik
31	Skien/Porsgrunn	3806 Porsgrunn, 3807 Skien, 3813 Bamble, 3812 Siljan, 3816 Nome, 3815 Drangedal
32	Notodden	3808 Notodden, 3819 Hjartdal, 3817 Midt-Telemark
33	Kragerø	3814 Kragerø
34	Tinn	3818 Tinn
35	Seljord	3820 Seljord, 3821 Kviteseid
36	Nissedal	3822 Nissedal
37	Fyresdal	3823 Fyresdal
38	Vinje	3825 Vinje, 3824 Tokke,
39	Risør	4201 Risør, 4211 Gjerstad,
40	Arendal	4203 Arendal, 4202 Grimstad, 4214 Froland, 4213 Tvedestrand, 4212 Vegårshei
41	Kristiansand	4204 Kristiansand, 4223 Vennesla, 4215 Lillesand, 4205 Lindesnes, 4216 Birkenes, 4218 Iveland
42	Flekkefjord	4207 Flekkefjord, 4227 Kvinesdal
43	Åmli	4217 Åmli
44	Evje og Hornnes	4219 Evje og Hornnes, 4220 Bygland, 4224 Åseral
45	Bykle	4222 Bykle, 4221 Valle,
46	Lyngdal	4225 Lyngdal, 4206 Farsund, 4226 Hægebostad
47	Sirdal	4228 Sirdal
48	Eigersund	1101 Eigersund, 1111 Sokndal, 1112 Lund, 1114 Bjerkreim
49	Stavanger/Sandnes	1103 Stavanger, 1108 Sandnes, 1124 Sola, 1120 Klepp, 1127 Randaberg, 1121 Time, 1122 Gjesdal, 1130 Strand, 1119 Hå, 1144 Kvitsøy
50	Haugesund	1106 Haugesund, 1149 Karmøy, 1146 Tysvær, 4612 Sveio, 1145 Bokn
51	Hjelmeland	1133 Hjelmeland
52	Suldal	1134 Suldal

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

nr	BA-regionnavn	Tilhørende kommuner
53	Sauda	1135 Sauda
54	Utsira	1151 Utsira
55	Vindafjord	1160 Vindafjord, 4611 Etne
56	Bergen	4601 Bergen, 4627 Askøy, 4626 Øygarden, 4624 Bjørnafjorden, 4630 Osterøy, 4628 Vaksdal, 4623 Samnanger
57	Kinn	4602 Kinn, 4649 Stad, 4648 Bremanger
58	Stord	4614 Stord, 4613 Bømlo, 4615 Fitjar
59	Tysnes	4616 Tysnes
60	Kvinnherad	4617 Kvinnherad
61	Ullensvang	4618 Ullensvang, 4619 Eidfjord
62	Voss	4621 Voss, 4620 Ulvik
63	Kvam	4622 Kvam
64	Austevoll	4625 Austevoll
65	Alver	4631 Alver, 4632 Austrheim, 4629 Modalen
66	Fedje	4633 Fedje
67	Gulen	4635 Gulen, 4634 Masfjorden
68	Solund	4636 Solund
69	Vik	4639 Vik
70	Sogndal	4640 Sogndal, 4644 Luster
71	Aurland	4641 Aurland
72	Årdal	4643 Årdal, 4642 Lærdal
73	Fjaler	4646 Fjaler, 4637 Hyllestad,
74	Sunnfjord	4647 Sunnfjord, 4645 Askvoll, 4638 Høyanger
75	Gloppen	4650 Gloppen
76	Stryn	4651 Stryn
77	Kristiansund	1505 Kristiansund, 1554 Averøy, 1560 Tingvoll
78	Molde	1506 Molde, 1579 Hustadvika, 1547 Aukra, 1557 Gjemnes
79	Ålesund	1507 Ålesund, 1531 Sula, 1532 Giske, 1528 Sykkylven, 1578 Fjord
80	Vanylven	1511 Vanylven
81	Ulstein	1516 Ulstein, 1517 Hareid, 1515 Herøy, 1514 Sande
82	Stranda	1525 Stranda
83	Vestnes	1535 Vestnes
84	Rauma	1539 Rauma
85	Sunndal	1563 Sunndal
86	Surnadal	1566 Surnadal, 1567 Rindal
87	Smøla	1573 Smøla
88	Aure	1576 Aure
89	Volda	1577 Volda, 1520 Ørsta,
90	Trondheim	5001 Trondheim, 5031 Malvik, 5028 Melhus, 5035 Stjørdal, 5029 Skaun, 5059 Orkland, 5054 Indre Fosen, 5027 Midtre Gauldal, 5032 Selbu
91	Steinkjer	5006 Steinkjer, 5053 Inderøy
92	Namsos	5007 Namsos, 5047 Overhalla, 5049 Flatanger
93	Oppdal	5021 Oppdal, 5022 Rennebu,
94	Røros	5025 Røros, 5026 Holtålen, 3430 Os (Hedm.)
95	Tydal	5033 Tydal
96	Meråker	5034 Meråker
97	Levanger	5037 Levanger, 5038 Verdal, 5036 Frosta
98	Lierne	5042 Lierne
99	Namsskogan	5044 Namsskogan, 5043 Raarvihke - Røyrvik
100	Grong	5045 Grong, 5041 Snåase - Snåsa, 5046 Høylandet
101	Heim	5055 Heim
102	Hitra	5056 Hitra, 5014 Frøya,
103	Ørland	5057 Ørland
104	Åfjord	5058 Åfjord, 5020 Osen
105	Nærøysund	5060 Nærøysund, 1811 Bindal, 5052 Leka
106	Bodø	1804 Bodø, 1838 Gildeskål,
107	Narvik	1806 Narvik
108	Brønnøy	1813 Brønnøy, 1812 Sømna, 1816 Vevelstad
109	Vega	1815 Vega
110	Herøy	1818 Herøy
111	Alstahaug	1820 Alstahaug, 1822 Leirfjord, 1827 Dønna

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

nr	BA-regionnavn	Tilhørende kommuner
112	Vefsn	1824 Vefsn, 1825 Grane, 1826 Hattfjelldal
113	Nesna	1828 Nesna
114	Rana	1833 Rana, 1832 Hemnes
115	Lurøy	1834 Lurøy
116	Træna	1835 Træna
117	Rødøy	1836 Rødøy
118	Meløy	1837 Meløy
119	Beiarn	1839 Beiarn
120	Fauske - Fuosko	1841 Fauske - Fuosko, 1845 Sørfold, 1840 Saltdal
121	Steigen	1848 Steigen
122	Lødingen	1851 Lødingen
123	Røst	1856 Røst
124	Værøy	1857 Værøy
125	Vestvågøy	1860 Vestvågøy, 1859 Flakstad
126	Vågan	1865 Vågan
127	Bø	1867 Bø
128	Sortland - Sourtá	1870 Sortland - Sourtá, 1866 Hadsel, 1868 Øksnes
129	Andøy	1871 Andøy
130	Moskenes	1874 Moskenes
131	Hamarøy - Hábmer	1875 Hamarøy - Hábmer
132	Tromsø	5401 Tromsø, 5422 Balsfjord, 5423 Karlsøy, 5424 Lyngen
133	Harstad - Hárstták	5402 Harstad - Hárstták, 5411 Kvæfjord, 5412 Tjeldsund, 1853 Evenes
134	Alta	5403 Alta
135	Vardø	5404 Vardø
136	Vadsø	5405 Vadsø, 5442 Unjárga - Nesseby
137	Hammerfest	5406 Hammerfest
138	Ibestad	5413 Ibestad
139	Gratangen	5414 Gratangen
140	Salangen	5417 Salangen, 5415 Loabák - Lavangen
141	Målselv	5418 Målselv, 5416 Bardu,
142	Senja	5421 Senja, 5419 Sørreisa, 5420 Dyrøy
143	Storfjord - Omasvuotna - Omasvuono	5425 Storfjord - Omasvuotna - Omasvuono
144	Gáivuotna - Kåfjord - Kaivuono	5426 Gáivuotna - Kåfjord - Kaivuono
145	Skjervøy	5427 Skjervøy
146	Nordreisa	5428 Nordreisa
147	Kvænangen	5429 Kvænangen
148	Guovdageaidnu - Kautokeino	5430 Guovdageaidnu - Kautokeino
149	Loppa	5432 Loppa
150	Hasvik	5433 Hasvik
151	Måsøy	5434 Måsøy
152	Nordkapp	5435 Nordkapp
153	Porsanger - Porsáŋgu - Porsanki	5436 Porsanger - Porsáŋgu - Porsanki
154	Kárášjohka - Karasjok	5437 Kárášjohka - Karasjok
155	Lebesby	5438 Lebesby, 5439 Gamvik
156	Berlevåg	5440 Berlevåg
157	Deatnu - Tana	5441 Deatnu - Tana
158	Båtsfjord	5443 Båtsfjord
159	Sør-Varanger	5444 Sør-Varanger

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Innspill fra kommuner og fylkeskommuner

Nord-Fron kommune

Rådmannsledelsen sin vurdering:

Rapporten er omfattende. Den er likevel viktig i videre arbeid med spesielt sats for differensiert arbeidsgiversats der regionen i sør har høyere sats enn oss, og regionen i nord har lavere sats.

Frist for innspill er satt til 11. mai 2019. Administrasjonen har bedt om utsatt frist til 16. mai slik at saken kan behandles i utvalgsmøte og protokolleres. Det er mottatt bekreftelse på utsatt frist, men RL regner med at alle innspill vil bli tatt imot.

RL har ingen direkte kommentarer eller innspill til rapporten.

Formannskapet 14.05.2019:

Kommunestyret tar saka til orientering.

Elverum kommune

Vi anmoder rådmannen om å sende innspill til TØI angående arbeidsmarkedsregioner med fokus på følgende:

- Elverum må få samme arbeidsgiveravgift som Sør-Østerdalsregionen

Vegårshei kommune

Rapportutkastet som TØI har sendt ut er omfattende og til tider komplisert, og det trengs tid for å sette seg inn i metodebruken. Vårt høringsinnspill dreier seg dermed om resultatet av metodebruken for vår kommune, og tar ikke opp i seg hvilke konkrete deler av metoden som slår uheldig ut for oss. Plassering i region bestemmer hvilken arbeidsgiveravgiftssone kommunen blir plassert i, og det er dette faktum vårt innspill omhandler.

Vegårshei er en liten innlandskommune i Aust-Agder, som har et begrenset næringsliv, med i hovedsak små og noen mellomstore bedrifter, i all hovedsak etablert og drevet av lokale aktører. Kommunens geografiske beliggenhet er god, noe som gjør at våre innbyggere kan nå mange arbeidsplasser innen en rimelig reisetid, og en stor andel av dem reiser også ut av kommunen for å arbeide. Det åpner selvfølgelig opp for at innbyggere i andre kommuner også kan arbeidsreise til vår kommune, men det skjer i mye mindre grad, noe som henger sammen med næringsstrukturen vår. Dessuten er kommunen selv største arbeidsgiver i bygda, og mange av de som reiser inn i kommunen, arbeider nettopp innen kommunal sektor.

Vegårshei tilhører den såkalte «østflanken» i det nye Agderfylket, og denne regionen har utfordringer på flere plan, både innen levekår og næringsutvikling. Med «østflanken» menes her kommunene Vegårshei, Risør, Gjerstad, Tvedestrand og Åmli, og disse fem kommunene samarbeider på mange felt, også innen næringsutvikling. Kommunene tilhører det såkalte distriktspolitiske virkeområdet, og næringslivet her har mange av de samme utfordringene innenfor vekst og utvikling. Kommunene har også et felles regionalt næringsfond, et fond som er meget velfungerende, mye p.g.a. våre felles samfunns- og næringsutfordringer. Dessverre ser det nå ut til at kommunene blir satt i ulike soner for arbeidsgiveravgift, noe som på bakgrunn av utfordringsbildet for næringslivet er svært uheldig og vanskelig å forstå fra et næringsperspektiv.

For noen år tilbake var Vegårshei omfattet av en kompensasjonsordning (VÅG-ordningen sammen med Åmli og Gjerstad), som innebar kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift. Utgangspunktet for ordningen var den gang at kommunen ble flyttet ned i sone 1a fra 2, og fikk i flere år kompensert for denne økte kostnaden for bedrifter i kommunen. Flyttingen den gang påvirket kun de største bedriftene våre, da sone 1a opererer med et fribeløp. Om kommunen nå blir flyttet ned i avgiftssone 1, vil det føre til økte utgifter for alt næringsliv i kommunen, uavhengig av størrelse, samt for landbruket. Dette vil være meget uheldig, og påføre et allerede næringssvakt område en ekstra kostnad som ikke er logisk eller rimelig.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Konklusjon:

Vegårshei er foreslått plassert i en bo- og arbeidsmarkedsregion med Arendal, Grimstad, Froland og Tvedestrand, noe som vil føre til at kommunen og alt næringsliv i kommunen vil få økt arbeidsgiveravgift. Dette er svært uheldig for kommuner i vår region, og Vegårshei vil dermed på det sterkeste anmode om at kommunen blir plassert i en region med minimum den samme arbeidsgiveravgift som i dag. Det anmodes også om at dette innspillet blir tatt med i vurderingen når endelig inndeling utarbeides av TØI.

Kristiansand kommune

Vi viser til mottatt e-poster av 11.februar 2019, om endringer i inndeling av bo- og arbeidsmarkedsregioner.

I rapportutkastet framgår det at: *På grunn av sammenslåing av Mandal, Marnadal og Lindesnes forsvinner pendlingsomlandet til Mandal, slik at Mandal ikke lenger danner egen BA-region, men blir en del av BA-region Kristiansand.*

Kristiansand kommune har sett nærmere på pendlingen mellom nye Lindesnes kommune og nye Kristiansand. Vi har tatt utgangspunkt i pendlertall fra SSB (tabell 03321).

1. Av de som har nye Lindesnes som arbeidskommune, bor
   - 7 % i nye Kristiansand.
   - 83 % i nye Lindesnes
2. Av de som bor i nye Lindesnes har
   - 14 % nye Kristiansand som arbeidskommune.
   - 73% nye Lindesnes som arbeidskommune.
3. Eller sett fra nye Kristiansand. Av de som har nye Kristiansand som arbeidskommune bor:
   - 78 % nye Kristiansand
   - 3 % nye Lindesnes
   - 19 % øvrige kommuner

Med bakgrunn i pendlingsstatistikken synes det lite naturlig å innlemme nye Lindesnes som en del av bo- og arbeidsmarkedsregion Kristiansand.

Pendlingsmønsteret vil imidlertid kunne endres når ny E39 mellom Kristiansand og Mandal øst står ferdig i 2020, og som resultat av samarbeidet mellom kommunene i *Region Kristiansand*, der også nye Lindesnes vil være fast medlem fra 2020.

Iveland kommune

Iveland kommune viser til rapporten «Inndeling i BA-regioner 2020». Vi stiller oss noe undrende og har liten forståelse for flere av de bakgrunnstallene som benyttes for Iveland. Iveland kommune er en landlig kommune med en demografi, infrastruktur og et næringsliv som ikke kan grupperes i BA-region 41 sammen med Kristiansand uten tilpassede ordninger.

Statens distriktspolitiske virkemidler, i særlig grad differensiert arbeidsgiveravgift, har som mål å kompensere for ulemper næringslivet i distriktene har sammenlignet med næringsaktører i byer og urbane strøk. Ulempene for distriktsnæringslivet er særlig knyttet til transportkostnader/logistikk, samt tilgang på kompetanse og arbeidskraft.

Det er også fortiden høring på forslaget til revidert distriktsindeks som innebærer at Iveland kommune kan bli vurdert å ha større grad av distriktspolitiske utfordringer enn med bruk av dagens distriktsindeks. Iveland ligger i dag innenfor virkeområdet for distriktsrettet investeringsstøtte og i sone 1a for arbeidsgiveravgift. Kommunen er en del av BA-region Kristiansand. Iveland kommune vil med bruk av forslaget til ny distriktsindeks få økt uttelling på distriktstilskudd Sør-Norge/småkommunetillegget fom. 2021, gitt at KMD ikke kommer til å endre beregningsmåten/intervallgrensene for framtidig fastsetting av distriktstilskuddet.

Distriktsindeksen måler som kjent graden av distriktsutfordringer i kommunene og brukes som verktøy for å avgrense virkeområder og fordele virkemidler i distriktspolitiske ordninger. Bl.a. som hjelpemiddel til å avgrense virkeområdet for ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift (DA-ordningen).

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Den differensierte arbeidsgiveravgiften er det mest omfattende distriktspolitiske virkemiddelet i Norge. I 2013 var det beregnet en avgiftslettelse på om lag 13 mrd. kr for hele ordningen (sone 1a-5). Iveland ligger i dag i sone 1a for arbeidsgiveravgift.

Så vidt vi har forstått er det lagt opp til at kommuner innenfor samme bo- og arbeidsmarkedsregion som hovedregel skal være i samme sone for arbeidsgiveravgift. Iveland kommune er plassert i BA-41 sammen med Kristiansand (Søgne og Songdalen), Vennesla, Mandal, Lindesnes, Marnardal, Lillesand og Birkenes kommuner. Så vidt vi har forstått vil derfor Iveland kommune endres fra dagens sone 1a til samme sone som de andre i BA-41 i forhold til arbeidsgiveravgift. Dette vil øke arbeidsgiveravgiften for kommunens bedrifter og kommunen selv betydelig.

I rapporten legges kommuner som ikke er senterkommuner til en senterkommune i en BA-region hvis utpendlingen til senterkommunen er minst 8 prosent og reisetiden ikke overstiger 75 minutter. Er utpendlingen over 8 prosent til flere senterkommuner legges kommunen til den senterkommunen der utpendlingen er størst.

Selv om Iveland har et omkringliggende arbeidsmarked i akseptabel pendleravstand, har lokalt næringsliv betydelige utfordringer knyttet til transportkostnader/logistikk og tilgang på kompetanse og arbeidskraft. Transport og infrastruktur utfordringen er betydelig for innbyggerne også. Iveland kommune har mange mindre foretak i kommunen, og over tid har det vært stor vilje til å etablere firma lokalt. Næringslivet er svært tydelige på at avstanden til befolkningstette områder er en stor utfordring for deres drift, og de økonomiske marginene er marginale for mange av bedriftene.

Den differensierte arbeidsgiveravgiften har som nevnt som mål å kompensere for ulemper næringslivet har i distriktene sammenlignet med næringsaktører i byer og urbane strøk. Iveland kommune opplever forskjellen i ulemper mellom næringslivet i Iveland kommune og de andre kommunene i BA-region 41 som betydelige. Vi reagerer sterkt på at disse kommunene plasseres i samme sone med lik arbeidsgiveravgift. Iveland kommune mener Kommunal- og moderniseringsdepartementet må vektlegge distriktsutfordringene mye sterkere enn utpendling i deres beregning av soner for differensiert arbeidsgiveravgift, slik at sonene treffer målsetning for differensiert arbeidsgiveravgift.

Iveland kommune ber TØI sjekke ut de tallene man her benyttet i forhold til reisetid. I dette tilfellet må man vekter dette med at mange av innbyggerne og næringsdrivende bor langt fra bygdesentra, offentlige veier og benytter private veier for å komme til eget bosted.

Tallene som fremkommer som pendling for kommunen kjenner vi ikke igjen selv etter den metoden som er beskrevet i dokumentet.

Ved at det fremmes et fungerende arbeidsmarked ber Iveland om at man vurderer dette med at Iveland kommune har mange uføretrygdede i kommunen. Det mener Iveland kommune er påvirket av at det ikke er et godt nok fungerende arbeidsmarked sett i lyset av demografi, pendleravstand, infrastruktur og muligheten til å benytte offentlig kommunikasjon.

Iveland kommune ber derfor Kommunal- og moderniseringsdepartementet utarbeide nye kriterier for beregning av soner for differensiert arbeidsgiveravgift og andre distriktspolitiske virkemidler. Ekstrakostnaden for næringslivet vil føre til ytterligere sentralisering og redusere mulighetene for utvikling i distriktet. For Iveland kommune vil forslaget medføre en reduksjon av tjenestetilbudet med tilsvarende beløp.

Iveland kommune ber Kommunal- og moderniseringsdepartementet sørge for at dagens ordning blir videreført slik at det blir mulig å opprettholde ulike soner for arbeidsgiveravgift innenfor en BA-sone.

Hægebostad kommune

Hægebostad kommune ønsker å avgi følgende innspill på utkast til rapport om oppdatert inndeling av norske kommuner i bo- og arbeidsmarkedsregioner:

Statens distriktspolitiske virkemidler, i særlig grad differensiert arbeidsgiveravgift, har som mål å kompensere for ulemper næringslivet i distriktene har sammenlignet med næringsaktører i byer og urbane strøk. Ulempene for distriktsnæringslivet er særlig knyttet til transportkostnader/logistikk, samt tilgang på kompetanse og arbeidskraft.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Det er også for tiden høring på forslaget til revidert distriktsindeks som innebærer at Hægebostad kommune blir vurdert å ha større grad av distriktspolitiske utfordringer enn med bruk av dagens distriktsindeks. Hægebostad ligger i dag innenfor virkeområdet for distriktsrettet investeringsstøtte og i sone 1a for arbeidsgiveravgift. Kommunen er en del av BA-region Lyngdal. Hægebostad kommune vil med bruk av forslaget til ny distriktsindeks få økt uttelling på distriktstilskudd Sør-Norge/småkommunetillegget fom. 2021, gitt at KMD ikke kommer til å endre beregningsmåten/intervallgrensene for framtidig fastsetting av distriktstilskuddet.

Distriktsindeksen måler som kjent graden av distriktsutfordringer i kommunene og brukes som verktøy for å avgrense virkeområder og fordele virkemidler i distriktspolitiske ordninger. Bl.a. som hjelpemiddel til å avgrense virkeområdet for ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift (DA-ordningen).

Den differensierte arbeidsgiveravgiften er det mest omfattende distriktspolitiske virkemiddelet i Norge. I 2013 var det beregnet en avgiftslettelse på om lag 13 mrd. kr for hele ordningen (sone 1a-5). Hægebostad ligger i dag i sone 1a for arbeidsgiveravgift.

Så vidt vi har forstått er det lagt opp til at kommuner innenfor samme bo- og arbeidsmarkedsregion som hovedregel være i samme sone for arbeidsgiveravgift. Hægebostad kommune er plassert i BA-46 sammen med Lyngdal, Audnedal og Farsund kommuner. Så vidt vi har forstått vil derfor Hægebostad kommune endres fra dagens sone 1a til samme sone som Lyngdal i forhold til arbeidsgiveravgift. Dette vil øke arbeidsgiver-avgiften for kommunens bedrifter og kommunen selv betydelig.

I rapporten legges kommuner som ikke er senterkommuner til en senterkommune i en BA-region hvis utpendlingen til senterkommunen er minst 8 prosent og reisetiden ikke overstiger 75 minutter. Er utpendlingen over 8 prosent til flere senterkommuner legges kommunen til den senterkommunen der utpendlingen er størst.

Selv om Hægebostad har et omkringliggende arbeidsmarked i akseptabel pendleravstand, har lokalt næringsliv betydelige utfordringer knyttet til transportkostnader/logistikk og tilgang på kompetanse og arbeidskraft. Hægebostad kommune har mange mindre foretak i kommunen, og over tid har det vært stor vilje til å etablere firma lokalt. Næringslivet er svært tydelige på at avstanden til befolkningstette områder er en stor utfordring for deres drift, og de økonomiske marginene er marginale for mange av bedriftene.

Den differensierte arbeidsgiveravgiften har som nevnt som mål å kompensere for ulemper næringslivet har i distriktene sammenlignet med næringsaktører i byer og urbane strøk. Hægebostad kommune opplever forskjellen i ulemper mellom næringslivet i dagens Lyngdal kommune og Hægebostad som betydelige. Vi reagerer sterkt på at disse kommunene plasseres i samme sone med lik arbeidsgiveravgift. Hægebostad kommune mener Kommunal- og moderniseringsdepartementet må vektlegge distriktsutfordringene mye sterkere enn utpendling i deres beregning av soner for differensiert arbeidsgiveravgift, slik at sonene treffer målsetning for differensiert arbeidsgiveravgift.

Hægebostad kommune ber derfor Kommunal- og moderniseringsdepartementet utarbeide nye kriterier for beregning av soner for differensiert arbeidsgiveravgift og andre distriktspolitiske virkemidler. Ekstrakostnaden for næringslivet vil føre til ytterligere sentralisering og redusere mulighetene for utvikling i distriktet. For Hægebostad kommune vil forslaget medføre en reduksjon av tjenestetilbudet med tilsvarende beløp.

Hægebostad kommune ber Kommunal- og moderniseringsdepartementet sørge for at dagens ordning blir videreført slik at det blir mulig å opprettholde ulike soner for arbeidsgiveravgift innenfor en BA-region. Alternativt at Hægebostad kommune plasseres i egen BA-region på lik linje med Sirdal kommune, evt. i region BA-44 – Evje og Hornes sammen med Åseral kommune.

Lyngdal kommune

Lyngdal kommune ønsker å avgi følgende høringssvar på utkast til rapport om oppdatert inndeling av norske kommuner i bo- og arbeidsmarkedsregioner:

I rapporten legges nye kommunegrenser til grunn i forslag til ny inndeling av kommunene i bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Statens distriktspolitiske virkemidler, i særlig grad differensiert arbeidsgiveravgift, har som mål å kompensere for ulemper næringslivet i distriktene har sammenlignet med næringsaktører i byer og urbane strøk. Ulempene for distriktsnæringslivet er særlig knyttet til transportkostnader/logistikk, samt tilgang på kompetanse og arbeidskraft. Dette er forhold som ikke endrer seg ved ny kommunestruktur. I lys av ny kommunestruktur, med til dels store geografiske kommuner er ikke nye kommunegrenser en egnet "byggestein" for ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift.

Lyngdal kommune ber derfor Kommunal- og moderniseringsdepartementet utarbeide nye kriterier for beregning av soner for differensiert arbeidsgiveravgift og andre distriktspolitiske virkemidler.

Kommunens grenser bør ikke være definisjonen på bo- og arbeidsmarkedsregioner. Det bør være mulig å opprettholde soner for de tidligere kommunegrensene, evt. ut fra andre kriterier.

Lyngdal kommune vil også påpeke at den foreslåtte inndeling i bo- og arbeidsmarkedsregioner, derigjennom endring av sonene for DA ordningen, er et klart brudd på forutsetningene for kommunereformen. Dette vil gi dramatiske konsekvenser for drifta av private bedrifter i distriktene og har også konsekvenser for den nye kommunen. Anslagsvis vil det gi merkostnader i størrelsesorden kr 3,4 mill. for næringslivet i distriktet i Nye Lyngdal kommune. For Nye Lyngdal kommune selv vil merkostnadene utgjøre ca. kr 0,5 mill.

Ekstrakostnaden for næringslivet vil føre til ytterligere sentralisering og redusere mulighetene for utvikling i distriktet i den nye kommunen. For Nye Lyngdal kommune vil forslaget medføre en reduksjon av tjenestetilbudet med tilsvarende beløp. Dette blir ikke kompensert av inndelingstilskuddet.

Lyngdal kommune ber Kommunal- og moderniseringsdepartementet sørge for at forutsetningene for kommunereformen blir videreført slik at det blir mulig å opprettholde ulike soner for arbeidsgiveravgift innen en kommune.

Audnedal kommune

Audnedal kommune ønsker å avgi følgende høringssvar på utkast til rapport om oppdatert inndeling av norske kommuner i bo- og arbeidsmarkedsregioner:

I rapporten legges nye kommunegrenser til grunn i forslag til ny inndeling av kommunene i bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Statens distriktspolitiske virkemidler, i særlig grad differensiert arbeidsgiveravgift, har som mål å kompensere for ulemper næringslivet i distriktene har sammenlignet med næringsaktører i byer og urbane strøk. Ulempene for distriktsnæringslivet er særlig knyttet til transportkostnader/logistikk, samt tilgang på kompetanse og arbeidskraft. Dette er forhold som ikke endrer seg ved ny kommunestruktur. I lys av ny kommunestruktur, med til dels store geografiske kommuner er ikke nye kommunegrenser en egnet "byggestein" for ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift.

Audnedal kommune ber derfor Kommunal- og moderniseringsdepartementet utarbeide nye kriterier for beregning av soner for differensiert arbeidsgiveravgift og andre distriktspolitiske virkemidler.

Kommunens grenser bør ikke være definisjonen på bo- og arbeidsmarkedsregioner. Det bør være mulig å opprettholde soner for de tidligere kommunegrensene, evt. utfra andre kriterier.

Audnedal kommune vil også påpeke at den foreslåtte inndeling i bo- og arbeidsmarkedsregioner, derigjennom endring av sonene for DA ordningen, er et klart brudd på forutsetningene for kommunereformen. Dette vil gi dramatiske konsekvenser for drifta av private bedrifter i distriktene og har også konsekvenser for den nye kommunen. Anslagsvis vil det gi merkostnader i størrelsesorden kr 3,4 mill. for næringslivet i distriktet i Nye Lyngdal kommune. For Nye Lyngdal kommune selv vil merkostnadene utgjøre ca. kr. 0,5 mill.

Sandnes kommune

Nye Sandnes inngår sammen med Nye Stavanger og kommunene Sola, Klepp, Randaberg, Time, Gjesdal, Strand, Hå og Kvitsøy i BA-region Sandnes/Stavanger.

Revideringen av BA-regionene gjøres med sikte på å oppdatere kartet i samsvar med kommunereformen pr 1.1.2020. Videre for å ha en funksjonell enhet for økonomiske analyser av

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

interaksjon mellom bo- og arbeidsted, uavhengig av administrative grenser. Den nye inndelingen er basert på pendlingsmønster i begge retninger, reisetid og sammenhengende regioner.

Endringen fra gjeldende inndeling fra 2013 er i all hovedsak at en går vekk fra å definere ett sentrum i en region og pendling kun en vei inn til senterkommunen. Videre er antall sysselsatte byttet ut med arbeidsaktuell befolkning ved beregning av pendlingsandeler og det gis ikke rom for skjønnsmessige, individuelle vurderinger.

Rådmannens vurdering

Rådmannen gir i dette brevet et administrativt innspill, da materialet skal vurderes på faglig grunnlag og benyttes for regionalt analysearbeid.

Rådmannen vurderer at de endringene som er gjort i kriteriesettet forenkler metodikken og vil gi et bilde som er mer i samsvar med den reelle situasjonen i regionen, og støtter dette.

Rådmannen registrerer følgende endringer som gjelder for Sandnes:

- Bybåndet Sandnes-Stavanger fremstår som ett område som bo- og arbeidsmarked, og det er derfor lite hensiktsmessig å skille mellom f.eks. innpendling til Sandnes og innpendling til Stavanger. Bybåndet Sandnes-Stavanger blir i modellen regnet som sentrum i regionen.

Det vurderes å være i samsvar med den reelle situasjonen for regionen at Sandnes og Stavanger med bybåndet mellom fremstår som ett tettsted. Det er en sterk konsentrasjon av arbeidsplasser her, spesielt Forusområdet er nasjonalt/regionalt næringsområde som trekker til seg mange pendlere på tettstedsområdet og omlandet.

Videre er dobbeltspor på Jærbanen og ny bussvei viktig infrastruktur som forsterker vekst og utvikling i denne aksen, og legger til rette for flere arbeidsreiser og kortere reisetid. Rådmannen støtter derfor at Sandnes og Stavanger med bybåndet mellom ses som ett tettsted innenfor BA-regionen.

- Bjerkreim utgår fra region Sandnes/Stavanger og flyttet til Eigersund

Bjerkreim er trukket ut fordi kommunen har høyere innpendling til Eigersund enn til Sandnes/Stavanger. Rådmannen mener at dette er en logisk konsekvens av kriteriesettet og har ingen kommentar til dette.

Strand kommune

Strand kommune ligger i Ryfylke og har i dag ferjeforbindelse til Stavanger. Fra og med høsten 2019 vil ny undersjøisk tunnel, Ryfast, binde Strand sammen med Stavanger og Nord-Jæren. Tunnelen blir en del av Rv 13, er 14 km lang og vil ha to kjørefelt i hver retning. Forventet reisetid1 fra Jørpeland til Stavanger blir på om lag 20 minutter. Ryfast vil derfor bidra til at Strand kommune blir en mer interert del av et felles bo- og arbeidsmarked på Nord-Jæren. Slik kommunen tolker rapporten er ikke denne struktuelle endringen blitt innarbeidet i analysene, og rapporten gir derfor et upresist bilde av Strand kommune. Strand kommune har videre følgende innspill til oversendte rapport og tilhørende kart.

Rapport

I rapportens vedlegg, vises det til at reisetid fra Strand til Stavanger/Sandnes er beregnet til om lag 51 minutter. Dette stemmer i forhold til dagens situasjon, men blir endret med Ryfast høsten 2019. Som nevnt ovenfor blir beregnet reisetid med Ryfast fra Strand til Stavanger på om lag 20 minutter. Denne betydelige endringen i reisetid vil trolig få konsekvenser for analysene og konklusjonene i rapporten. Vi mener derfor at forventet reisetid med Ryfast bør innarbeides i rapporten.

Kart

I A3 kartet er de viktigste veiene for blant annet bo-arbeidsmarkedsregionen Stavanger/Sandnes innarbeidet. Strand kommune savner en oppdatering av kartet. Slik vi tolker kartet er Rv 13, som en av de sentrale veiene, trukket opp fra Sandnes via Oanes og Jørpeland og videre til Hjelmeland. Fra og med åpningen av Ryfast vil Rv 13 endres med ny trace med oppstart i Stavanger, via Solbakk og videre til Hjelmeland. Vi mener denne endringen bør innarbeides i kartet.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Kvam herad

Kvam herad ser på inndelinga i BA-regionar som eit nyttig verktøy for regionale analysar og som grunnlag for differensiert arbeidsgjevaravgift. Kvam herad vil likevel understreka at tolkinga ikkje må vera for rigid i høve til vidareføring av noverande regionssenter i kommunane. I arbeidet med regionsentra må det vera rom for å sjå på funksjonelle regionar, der kommunegrensene ikkje er avgjerande for kva senter som skal vera framtidige regionsenter.

Aurland kommune

Transport økonomisk institutt har sendt på høyring utkast til inndeling i bu- og arbeidsmarknadsregionar (BA-regionar) til alle kommunar, fylkeskommunar, KS og Statistisk sentralbyrå for å få innspel til endelig inndeling. Høyringa ligg tilgjengeleg på denne nettadressa:

https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/regional--og-distriktspolitikk/aktueltna/utkast-til-ny-inndeling-av-kommunar-i-bu--og-arbeidsmarknadsregionar/id2629451/ Kva er ein BA-region?

Ein BA-region kan forståast som ein region med ein felles marknad for arbeidskraft og eventuelt tenester retta mot hushaldningane, der innbyggarane ikkje treng å flytte eller bruke vesentleg tid på å reise for å arbeide eller nytte seg av tenestene.

Inndelinga i BA-regionar har to formål.

- For det første møter inndelinga eit generelt behov for ei funksjonell analyseeining mellom kommune og fylkesnivå for regionale analyser.

- For det andre vil inndelinga bli brukt som ein av fleire indikatorar for å avgjere satsane for den differensierte arbeidsgjevaravgifta og kan potensielt også bli brukt i differensieringa av andre regionalpolitiske verkemiddel.

Kommunal og moderniseringsdepartementet vil bruke den oppdaterte inndelinga i sitt arbeid der det er aktuelt. Den nye inndelinga av regionar kjem fram gjennom tolv steg. Det er to kritereier som vert lagt til grunn, det er pendlingsnivå mellom kommunar og reistetid mellom kommunar. Ved å kombinere desse kriteria på ulike måtar kjem TØI fram til BA-regionane.

I gjeldande inndeling av bu- og arbeidsmarknadsregionar ligg Aurland som eigen bu og arbeidsmarknadsregion. Dette er vidare ført i den reviderte inndelinga.

Aurland kommune sluttar seg til metoden og vurderingane som er gjort og har ingen innspel til endring av metoden for inndeling i bu- og arbeidsmarknadsregionar.

Kinn kommune

Fellesnemnda for Kinn kommune er svært tilfreds med at det kjem ei oppdatering av metodeverket for inndeling i Bu- og arbeidsmarknadsregionar som er tilpassa kommunekartet gjeldande frå 2020. BA-inndelinga er ein av fleire indikatorar som blir tatt omsyn til i fastsetting av satsar for differensiert arbeidsgjevaravgift og andre regionaløkonomiske verkemidlar. Ordningane og metodane er under revisjon, og ei oppdaterting av dei ulike indikatorane er nødvendig for å spegle både samfunnsutvikling og kommunereform.

1. Om føremålet

Rapporten peikar innleiingsvis på at BA-regionene blir nytta i ulike økonomiske analyser der det er behov for funksjonelle regionar som er uavhengig av administrative grenser. Kommunar og fylker er uttrykk for administrative grenser og er førande for formasjonen av BA-regionar. Vi spør om det kan vere manglande samsvar mellom kva ein søkjer å oppnå og kva ein faktisk analyserar. Er det rett å seie at analysen er gjort med omsyn til dei administrative grensene som gjeld frå 2020?

For å styrke føremålet med analysen og inndelinga ville det vore tenleg med ein BA-indeks som rangerer regionane i høve til funksjonell integrasjon. Mens distriktsindeksen kartlegg geografiutfordringar, samfunnsutvikling og rangerer kommunane, kunne ein BA-indeks rangere regionane etter grad av funksjonell integrasjon. Då kunne dei to indeksane utfylle kvarandre i høve vurderingar som ligg til grunn for dei regionaløkonomiske verkemidlane.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

2. Om metoden

Både val av kriterium (pendlingsnivå mellom kommunane og reisetid) for funksjonell integrering og krav om geografisk samanhengande regionar gir meining og verkar logiske i høve til føremålet.

Kinn kommune er særleg påverka av sistnemnde der Bremanger som mellomliggande kommune skil kommunen sine to sentra med omland frå kvarandre. At Bremanger blir inkludert i BA-region Kinn er naturleg og i tråd med Kinn kommune sine interesser om utvikling av ein felles bu- og arbeidsmarknad for heile regionen.

Det blir vist til at sentralitet ikkje er nødvendig som eige kriterium då pendlingsmønster er like godt egna. Samtidig veit vi at sentralitetsindeksen veg tungt (60%) i distriktsindeksen. Det er grunn til å spørje om BA-analysen og distriktsindeksen i stor grad er overlappande og at dei kvar for seg ikkje gir meir informasjon enn om dei til dømes hadde vore lagt saman til eit produkt for distriktsindeksen til BA-regionen. I så måte kan det vere passande å spørje om ei vurdering av kva bidrag dei to analysane har i høve til kvarandre og om det er mogeleg å finne ein felles mal.

3. Om resultat

Analysen stadfestar at Kinn som BA-region har svak funksjonell integrasjon. Det er store geografiske avstandar og dårleg utvika samferdsle mellom dei ulike sentra i regionen. Det pregar både næringsutvikling og busetting og fråflytting er eit problem for regionen. I dette bildet er det nyttig at regionen blir sett under eitt. Det vil gje meir heilskapleg informasjon til utforming av regionaløkonomiske verkemidlar generelt og differensiert arbeidsgjevaravgift spesielt.

4. Om konsekvensar og prioriteringar

I dag har Flora høg arbeidsgjevarsats, mens dei andre kommunane i BA-region Kinn har lågare sats gjennom notifisering til sone 2. Innanfor same BA er det viktig at satsen er lik, og for denne regionen viser utviklinga at notifisering til sone 2 basert på eit skjøn vil vere legitimt. Dette har Fellesnemnda for Kinn kommune peika på i brev til departementet (KMD) datert 24. april 2018. I brevet seier vi også at prioritering av ny Kystveg vil vere eit svært viktig bidrag til betring av funksjonell integrasjon for regionen. Dei positive ringverknadane av eit slikt tiltak meiner vi vil redusere behovet for distriktspolitiske verkemidlar. Dette er ein type analyser vi ønskjer at TØI kan bidra med slik at vi kan sjå samanhengen mellom verkemidlar og verknader. Dette er sjølve motivasjonen med Kinn kommune; ein styrka og berekraftig region på kysten av Vestland fylke. Fellesnemnda er positive til forslaget til inndeling i nye by- og arbeidsmarknadsregionar.

Stad kommune

Fellesnemnd for Eid og Selje viser til motteke høyringsskriv for ny inndeling av kommunar i bu- og arbeidsmarknadsregionar (BA-regionar) og gjev med dette ein uttale til utkastet.

Fellesnemnda for Eid/Selje meiner det er fullstendig uakseptabelt at TØI foreslår Stad kommune som ein del av Kinn bu og arbeidsområde. Det er i dag nesten ingen arbeidspendling mellom våre kommunar og Flora, og dette er derfor ingen funksjonell bu og arbeidsregion for våre innbyggjarar. Dette vil ikkje endre seg sjølv om Vågsøy no vert slått saman med Flora.

Stad Kommune høyrer naturleg til i Nordfjord som del av ein allereie funksjonell region med gode kommunikasjonar, og relativt korte avstandar samanlikna med det som er foreslått som nye Kinn BA område Stad Kommune høyrer i dag til i ei sone med låg arbeidsgjevaravgift. Vi vil på ingen måte bli ein del av ein ny region med høg arbeidsgjevaravgift slik som Flora har i dag. Dette vil råke næringslivet og kommunen hardt.

Intensjonen bak inndelinga

Slik vi les rapporten er hovudformålet å få ei mest mogeleg korrekt inndeling i funksjonelle bu- og arbeidsmarknadsregionar. Vidare skal inndelinga dekke behovet for ei analyseeining mellom kommune- og fylkesnivå. Vi vil påpeike at desse to formåla ikkje nødvendigvis er samanfallande.

Kommunesamanslåingane vil redusere talet på kommunar vesentleg frå 1.1.2020. Ein del funksjonelle bu- og arbeidsmarknadsregionar vil då gå frå å bestå av fleire til å bestå av ein kommune. Dette inneber at ein region som før låg på nivået mellom kommune og fylke frå nyttår vil ligge på kommunenivå.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Fellesnemnd for Eid og Selje meiner at det viktigaste vil vere å halde fokus på ei logisk inndeling der dei nye BA-regionane i størst mogleg grad viser reelle funksjonelle bu- og arbeidsmarknadsregionar. Uavhengig av om desse BA-regionane er på kommunenivå eller mellom kommune- og fylkesnivå. Målet bør ikkje vere færrast mogleg analyseeiningar, men mest mogeleg korrekt inndeling av funksjonelle bu- og arbeidsmarknadsregionar. Fellesnemnd for Eid og Selje vil her vise til intensjonen bak arbeidet som er å: «etablere regioner av kommuner som fungerer sammen i ett bo- og arbeidsmarked.»

BA-region er definert i kapittel 1.2 i rapporten: «En BA-region kan forstås som en region med felles markeder for arbeidskraft og eventuelt tjenester rettet mot husholdningene, der innbyggerne ikke trenger å flytte eller bruke vesentlig tid på å reise for å arbeide eller benytte seg av tjenestene.» Fellesnemnd for Eid og Selje støttar denne definisjonen.

Pendlingsstruktur og reisetid

Vidare er det i rapporten lagt vekt på pendlingsstruktur og reisetid ved inndeling av BA-regionar. I metoden er det under kapittel 3.3 gjort greie for kvifor prosentsatsen for pendlingsnivået mellom kommunar skal reduserast frå 10 til 8 prosent. «Den nye prosentsatsen som viser funksjonell integrasjon blir dermed 8 prosent.»

Fellesnemnd for Eid og Selje meiner at det her er uklart i kva grad denne satsen er hensiktsmessig å nytte for enten innpendling, utpendling eller for summen av desse. Med utgangspunkt i hovudformålet med inndelinga meiner vi at punkt 6 og 7 i metoden avviker frå prinsippet om ein funksjonell BA-region ved å gå ned til 6 prosent som summen av inn- og utpendling. Dersom argumentasjonen bak 8 prosent er knytt til enten innpendling eller utpendling, vil også punkt 4, 5 og 10 bryte med logikken bak pendlingsstruktur og funksjonell region. Då det under desse punkta er summen av inn- og utpendling som er tatt inn som eitt kriterium.

I metoden er det under kapittel 3.4 gjort greie for kvifor reisetid på inntil 90 minutt skal leggast til grunn. I argumentasjonen er det lagt vekt på at dei som reiser med tog eller båt til jobb er villig til å reise lenger. Grensa er sett ved 90 minutt då: «Kommuner med mer enn 90 minutters reisetid mellom seg kan altså ikke regnes som funksjonelt integrerte uansett pendlingsnivå.»

Vidare er reisetidene på veg utrekna etter skilta hastighet: «Reisetidene er basert på veitransport etter skiltet hastighet. For ferjesamband har Elveg-systemet ganske enkle estimater for hastighet på båt og ventetider, så den delen av veisystemet som dekkes av ferje er beheftet med en del usikkerhet». Her kjem det fram at det er ein del usikkerhet knytt til vegstrekningar med ferjer.

I kapittel 3.1 står det som følger: «Mulighet for individuelle vurderinger av enkeltkommuner er fullstendig fjernet fra metoden, virker innebærer at vår metodikk ikke åpner for skjønn.»

Fellesnemnd for Eid og Selje vil peike på at det i vårt omland er naturleg med ferjer som del av vegnettet. Frekvensen på ferjeavgangar og første og siste avgang varierer på dei ulike ferjestrekningane. Vi har forståing for at det er ein del usikkerhet knytt til estimert reisetid ferjestrekningane. Fellesnemnd for Eid og Selje meiner at denne usikkerheten, saman med manglande moglegheit til å nytte skjønn talar for å setje streken ved ei reisetid på 75 minutt. Vi meiner at manglande moglegheit til å nytte skjønn kombinert med ei reisetid på 90 minutt som nytta i punkt 10, ikkje vil vere riktig å bruke på regionar som omfattar kommunar med ferjestrekningar mellom seg. Vi meiner generelt at frekvens på båt og ferjeavgangar er av betyding når det gjeld folk sin vilje til å reise.

Grensejustering

Når det gjeld kommunesamanslåing av Eid og Selje så vil vi opplyse om at Bryggja som i dag er del av Vågsøy, blir del av nye Stad kommune frå 1.1.2020. Her vil vi nemne at det under kapittel 2.3, omarbeiding av data, er nemnt kommuneoppsplittingar i samband med metoden. Vi er usikre på i kva grad det i metoden er tatt høgde for grensejustering, t.d. mellom Eid/Selje og Vågsøy. Vi ber om at rapporten vert oppdatert slik at det blir korrekt omtalt og utrekna.

Plassering av nye Stad kommune

Eid og Selje (Stad) er lagt til BA-region Kinn med utgangspunkt i dette punktet:

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

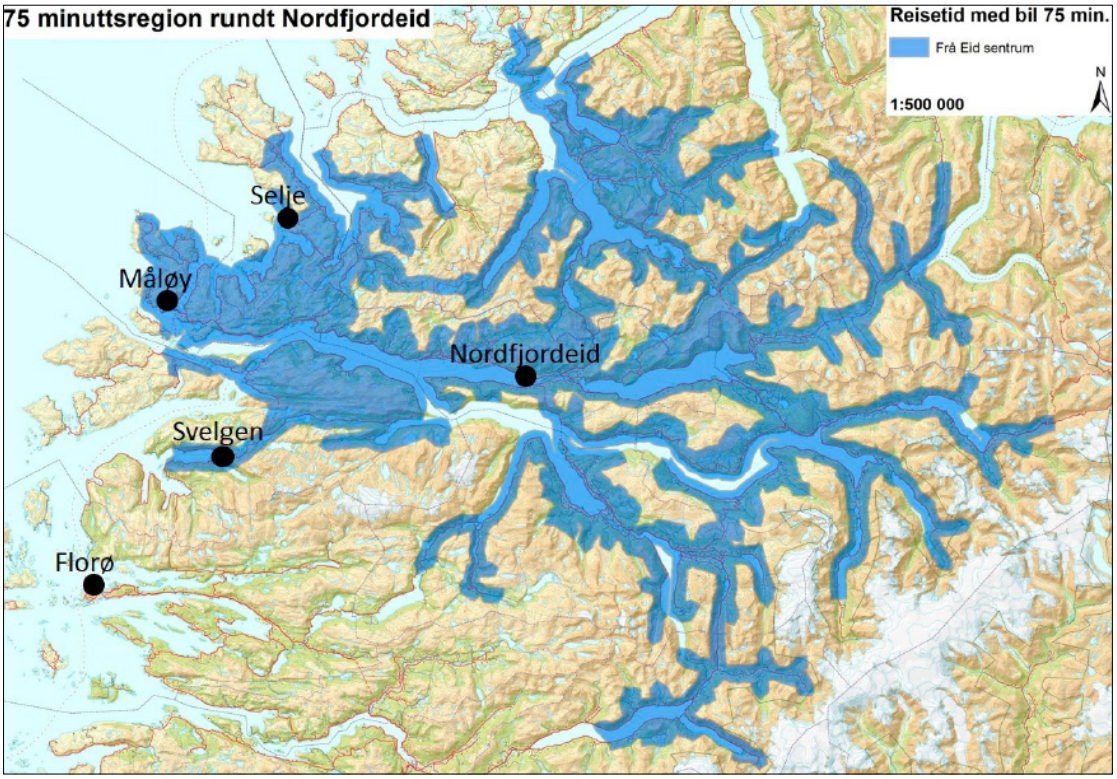
«10. Restkommuner der summen av innpendling fra og utpendling til senterkommunen overstiger 8 prosent, inkluderes i BA-region hvis reiseveien ikke overskrider 90 minutter og en kan avdekke alternative transportmuligheter utover veibasert transport (som reisetidene er basert på). 4 kommuner legges til BA-regioner i dette punktet.»

Fellesnemnd for Eid og Selje meiner at det bryter med metoden å legge Stad til BA-region Kinn på dette punktet, sidan Kinn ikkje er ein senterkommune, jf. punkt 1 i metoden. Kinn er ein restkommune som ikkje er del av ein BA-region og difor dannar eigen BA-region, jf. punkt 12 i metoden.

Vidare meiner Fellesnemnd for Eid og Selje at kriteriet: «en kan avdekke alternative transportmuligheter utover veibasert transport» ikkje bør nyttast utan å opne for skjønn. Eid og Selje er knytt til Vågsøy, Bremanger og Flora med ei båtrute som går frå/til Selje to gongar om dagen. Vi meiner at frekvens på slike alternative transportmoglegheiter vil vere av betyding når det kjem til folk sin vilje til å pendle. Nærleik til hurtigbåtkai vil også vere av betyding, både når det gjeld bustad og arbeidsstad.

Fellesnemnd for Eid og Selje meiner at punkt 10 er eit svakt punkt i metoden. Vi kan ikkje sjå at BA-region Kinn blir ein mindre funksjonell BA-region av at Stad ikkje vert del av denne regionen gjennom punkt 10.

Fellesnemnd for Eid og Selje vil elles syne til reisetidskart utarbeidd av Sogn og Fjordane fylkeskommune i 2013, for å illustrere reiseavstandane i vårt omland. Reisetidskarta syner regionar i 30-, 40-, 60-, og 75 minuttar for Måløy, Nordfjordeid og Stryn. Under er eit utklipp av reisetidskartet for Nordfjordeid, med reisetid 75 minutt frå Nordfjordeid. På kartet er det lagt til namn på kommunesenter i dagens kommunar i BA-region Kinn.



I tillegg til hovudformålet med rapporten som handlar om inndeling i funksjonelle bu- og arbeidsmarknadsregionar, skal også inndelinga nyttast ved analyse av regionane. Slike analyser skal leggast til grunn for politiske virkemiddel som t.d. ordninga med differensiert arbeidsgjevaravgift.

I dag har Eid og Selje ei lågare arbeidsgjevaravgift enn Flora. Dersom Eid og Selje skulle bli ein del av BA-region Kinn, føreset vi at det vert nytta skjønn ved ny vurdering av ordninga for differensiert arbeidsgjevaravgift. Vi meiner at dette er viktig for å unngå uheldige konsekvensar for næringslivet, ved å prioritere færre BA-regionar framfor funksjonelle BA-regionar.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Fellesnemnd for Eid og Selje vil nok ein gong påpeike at det er viktig at inndelinga i nye BA-regionar syner reelle funksjonelle BA-regionar.

Bremanger kommune

Bremanger kommune gjev slik fråsegn i samband med revisjon av bu- og arbeidsmarknadsregionar:

1. Bremanger har liten grad av funksjonell integrasjon i Kinn BA-region og bør halde fram som eigen BA-region.
2. Bremanger kommune meiner det er svakheiter i TØI sin metodikk i høve pkt. 10 og 11 ved at det ikkje er høve til å nytte skjønn. Dette kan gje uheldige utslag i regionar der alternativ transportmulegheiter utover vegbasert transport er lite utvikla og ferjetransport elles er ein naturleg del av vegnettet.
3. Dersom Bremanger, til tross for motargumenta skulle bli ein del av BA-region Kinn, føreset eg at det vert nytta skjønn ved ny vurdering ordninga med differensiert arbeidsgjevaravgift. Dette vil vere svært viktig for å unngå konsekvensar for det lokale næringslivet ved å prioritere færre BA-regionar framfor funksjonelle BA-regionar.

Vurdering

Hovudformålet med den nye inndelinga er å få ein mest muleg korrekt inndeling av funksjonelle bu- og arbeidsmarknadsregionar. Vidare skal inndelinga dekke behovet for ei analyseeining mellom kommune- og fylkesnivå.

Ein BA-region er i rapporten (kap 1.2) definert som: «… en region med felles marked for arbeidskraft og eventuelle tjenester rettet mot husholdningene, der innbyggerne ikke trenger å flytte eller bruke vesentlig tid på å reise for å arbeide eller benytte seg av tjenestene.»

Kommunereforma vil redusere talet på kommunar frå 2020 og ein del funksjonelle BA-regionar vil då gå frå å bestå av fleire til å bestå av ein kommune. Dette betyr at ein region som før låg på nivået mellom kommune og fylke frå 2020 vil liggje på kommunenivå.

Med bakgrunn i intensjonen med TØI sitt arbeid er å «etablere regionar av kommunar som fungerer saman i ein bu- og arbeidsmarknad», må det sentrale vere å leggje vekt på dette i inndelinga og ikkje færrast muleg analyseeiningar.

For Bremanger sin del er det pkt. 11 i TØI sine vurderingskriterier som vert lagt til grunn:

«Restkommunar som dannar ein øy i BA-regionen eller medfører at ein BA-region ikkje er samanhengande vert lagt til BA-regionen».

Som det går fram av kommentarane i rapporten (s.39) så er dette einaste argument for å innlemme Bremanger i Kinn BA-region. Og i kapittel 3.1 står det :«Mulighet for individuelle vurderinger av enkeltkommuner er fullstendig fjernet fra metoden, virker innebærer at vår metodikk ikke åpner for skjønn.»

Då korkje geografi eller infrastruktur har endra seg sidan sist justering (2013), så harmonerer konklusjonen i liten grad med definisjonen på ein BA-region og hovudmålet med inndelinga. Punkt 11 i metoden vurderer rådmannen såleis som svak dersom ein ikkje også tek omsyn til geografi og infrastruktur.

Innlemminga av Selje og Eid (Stad) i same Kinn BA-region baserer seg på punkt 10 i TØI sin metodikk:

«Restkommuner der summen av innpendling fra og utpendling til senterkommunen overstiger 8 prosent, inkluderes i BA-region hvis reiseveien ikke overskrider 90 minutter og en kan avdekke alternative transportmuligheter utover veibasert transport (som reisetidene er basert på).»

Rådmannen meiner at det bryt med metoden å leggje Stad til BA-region Kinn på dette punktet, sidan Kinn ikkje er ein Senterkommune, jf. Pkt. 1 i metoden. Kinn er ein restkommune som ikkje er ein del av ein BA-region og såleis dannar sin eigen BA-region, jf. pkt. 12 i metoden.

Elles er kriteriet i pkt. 10 om at «en kan avdekke alternative transportmuligheter utover veibasert transport» ikkje kan nyttast utan å opne for skjønn. Kommunane i Kinn BA-region har ei båtrute som går to gongar om dagen. Frekvens på alternative transportmulegheiter og avstand til

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

hurtigbåtkai vil ha betyding, både når det gjeld bustad og arbeidsstad. Slik rådmannen vurderer det har pkt. 10 i metoden såleis klare svakheiter.

I metoden er det under kapittel 3.4 gjort greie for kvifor reisetid på inntil 90 minutt skal leggast til grunn. I argumentasjonen er det lagt vekt på at dei som reiser med tog eller båt til jobb er villig til å reise lenger. Grensa er sett ved 90 minutt då: «Kommuner med mer enn 90 minutters reisetid mellom seg kan altså ikke regnes som funksjonelt integrerte uansett pendlingsnivå.»

Vidare er reisetidene på veg utrekna etter skilta hastighet: «Reisetidene er basert på veitransport etter skiltet hastighet. For ferjesamband har Elveg-systemet ganske enkle estimater for hastighet på båt og ventetider, så den delen av veisystemet som dekkes av ferje er beheftet med en del usikkerhet».

I Bremanger og i Kinn BA-region er ferjer ein naturleg del av vegnettet. Frekvensen på ferjeavgangar og første og siste avgang varierer på dei ulike ferjestrekningane. Usikkerheit knytt til estimert reisetid på ferjestrekningane, saman med manglande moglegheit til å nytte skjønn talar for å setje streken ved ei reisetid lågare enn 90 minutt. Frekvens på båt og ferjeavgangar er heilt klart av betyding når det gjeld folk sin vilje til å reise.

I tillegg til hovudføremålet med rapporten som handlar om inndeling i funksjonelle bu- og arbeidsmarknadsregionar, skal også inndelinga nyttast ved analyse av regionane. Analysane skal leggjast til grunn for politiske virkemiddel, som t.d. ordninga med differensiert arbeidsgjevaravgift.

I dag har Bremanger lågare arbeidsgjevaravgift enn Flora. Dersom Bremanger, til tross for motargumenta skulle bli ein del av BA-region Kinn, føreset eg at det vert nytta skjønn ved ny vurdering ordninga. Dette vil vere svært viktig for å unngå konsekvensar for det lokale næringslivet ved å prioritere færre BA-regionar framfor funksjonelle BA-regionar.

Basert på desse vurderingane meiner rådmannen at Bremanger kommune ikkje er ein del av ein BA-region og framleis må vurderast som eigen BA-region, jf. punkt 12 i TØI sin metodikk.

Med bakgrunn i at etableringa av Kinn BA-region, etter rådmannen sitt syn, bryter med TØI sin eigen metodikk, kan det virke som om etableringa er eit forsøk på å kople saman ein ny, samanslått kommune (Kinn) som i utgangspunktet, nettopp på grunn av reiseavstandar og infrastruktur, ikkje har særleg grad av arbeidspendling internt.

Luster kommune

Luster kommune vil understreke at det er grunnleggjande viktig at den oppdaterte inndelinga i bu - og arbeidsmarknadsregionar og regulering av virkeområda for ordninga med differensiert arbeidsgjevaravgift skjer på ein planmessig føreseieleg måte.

I framlegget står det at eit vesentleg kriterium for differensiert arbeidsgjevaravgift er «for å unngå befolkningsnedgang i områder med svært lav befolkningstetthet. Disse områdene er definert som landsdeler med færre enn 8 innbyggarar per km², eller deler av slike landsdeler.»

Luster kommune har eit areal på 2700 km² og eit folketal på 5195 innb. dvs. ca. 1,9 innb. per km². For Luster kommune og utviklinga i næringslivet i kommune er det svært vesentleg å oppretthalde differensiert arbeidsgjevaravgift, dvs. framleis sone 2-tilknyting.

Dette må etter vår vurdering tilseie at det vert gjort unnatak frå hovudregelen om at kommunar innan same BA - region plasseres i samme sone. Dette gitt at Sogndal framleis vert plassert i sone 1a.

Luster kommune syner og til «framlegget til revidert distriktsindeks» som er utarbeidd av Asplan Viak. I dette framlegget syner berekningane at Luster kommune no har større grad av distriktspolitiske utfordringar enn det dagens distriktsindeks syner.

Sykkylven kommune

Sykkylven kommune har motteke framlegg til inndeling av kommunane i Bu- og arbeidsmarknadsregionar. Av dette går det fram at Sykkylven kommune er plassert i BA-region Ålesund.

Sykkylven kommune vil påpeike at næringslivet i Sykkylven kommune er svært einsretta og samstundes svært arbeidsintensivt. Rapportar som KMD har lagt fram syner at Sykkylven

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

kommune er mellom dei to kommunane i Noreg som er mest einsretta med svært høg hjørnesteinsfaktor. Møbel ei svært dominerande næringsgrein i Sykkylven.

Bedriftene er i ein internasjonal marknad der konkurransen er hard og svært prisfokusert. Mange av bedriftene i Sykkylven har etablert bedrifter i lavkostland eller har leigeproduksjon i lavkostland, td. Baltikum. Næringslivet vårt er svært sensitivt for svingingar i kostnadene og avgjerd om å produsere utanlands kan verte lett å ta.

Sykkylven kommune er i lag med Stranda kommune i ein prosess mot samanslåing av dei to kommunane. Dette vil påverke plassering i BA-region. Sykkylven kommune vil syne til Asplan Viak sitt framlegg til ny Distriktsindeks. Dette framlegget tek også mykje meir enn tidlegare omsyn til Indikator for næringsdifferensiering i privat sektor.

Denne endringa gir rett så store utslag for Sykkylven kommune, rekna i 2019-kroner:

Distriktstilskot Sør-Noreg:

	Distrikts-	Persentilgruppe			Distriktstilskot Sør-Noreg 2019		
	indeks 2017	Gjeldande indeks	AV indeks	AV40 indeks	Gjeldande indeks	AV indeks	AV40 indeks
Stkkylven	46	57	42	38	1971	7867	9830

Sykkylven kommune vil syne til KMD sitt brev datert 31. januar 2019:

«Når det gjelder DA-ordningen, bruker vi også distriktsindeksen som tilleggsverktøy. Asplan Viak vil foreta en uavhengig gjennomgang av distriktsindeksen. Forslaget fra Asplan Viak vil følge i en egen utsending om ikke altfor lang tid.»

Å late Sykkylven kommune bli i BA-region Ålesund vil gjere at Sykkylven kommune får tilført midlar grunna score på næringsdifferensiering, men bedriftene som har problema grunna dette, ikkje får noko kompensasjon.

Sykkylven kommune må be om at Distriktsindeksen får så stor verknad for kommunen si innplassering i BA-region at vi:

– Anten vert plassert i BA-region Stranda med same arbeidsgivaravgift.

– Eller får same arbeidsgivaravgift som Stranda, sjølv om vi er plassert i BA-region Ålesund.

Midtre Gauldal

Midtre Gauldal kommune utreder ikke det enkelte punkt i rapporten, men vil fremheve at kommunen finner det sterkt uheldig at kommunen ikke er innplassert i sone 3,- 6,4 % arbeidsgiveravgift.

Omkringliggende kommuner som Rennebu, Oppdal, Holtålen og Røros har dette, og vi kan ikke finne grunner til at Midtre Gauldal ikke skal ha tilsvarende

Indre Fosen kommune

Indre Fosen kommune har merket seg at sentralitet er tatt ut som kriterium i det det nye utkastet til bo- og arbeidsmarkedsregioner. Det er vår vurdering at sentralitet må tas med i vurderingen ved fastsettelse av bo- og arbeidsmarkedsregioner i Norge.

Selv om pendling og reisetid ligger innenfor de fastsatte kriterier/grenser for å bli med i en bo- og arbeidsmarkedsregion, er det høyst unaturlig å bli innlemmet i samme bo- og arbeidsmarkedsregion når det er et vesentlige forskjeller i sentralitet mellom kommunene. Forskjellene i sentralitet mellom senterkommune og de kommuner med de største geografiske ulemper gjør at det blir liten homogenitet i flere bo- og arbeidsmarkedsregioner.

For oss blir det unaturlig at det utarbeides en distriktsindeks som oppfattes å være en motsatt sentralitetsindeks, mens fastsettelse av bo- og arbeidsmarkedsregioner ikke hensyntar sentralitetsbegrepet. Både distriktsindeksen og bo- og arbeidsmarkedsregioner brukes jo som indikatorer til å fastsette satsene for den differensierte arbeidsgiveravgiften. Det er vår oppfatning at det er sprik i resonnementet her. Til tross for at en kommune kan ha svak sentralitet og store samfunnsutfordringer og dermed meget lav distriktsindeks kan kommunen som følge av å bli innlemmet i en sentral bo- og arbeidsmarkedsregion ikke få "korrekt" arbeidsgiveravgiftssone. Selv

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

om det forekommer en del unntak er hovedregelen at kommuner innenfor samme bo- og arbeidsmarkedsregion skal plasseres i samme sone.

Det er vår vurdering at flere kommuner som følge av dette blir plassert i feil arbeidsgiveravgiftssone. I enkelte tilfeller fører dette også til at nabokommuner får ulike arbeidsgiveravgiftssoner f.eks. Fosenregionen hvor det er fire ulike arbeidsgiveravgiftssoner innenfor et svært lite geografisk område og hvor kommunene er sammenhengende.

Narvik kommune

Narvik kommune viser til brev av 31. januar 2019 hvor Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) gir kommuner og fylkeskommuner anledning til å gi innspill til Transportøkonomisk Institutt (TØI) ifm. utkast til ny inndeling av bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Region 107 Narvik er endret i utkast til ny inndeling og ble også endret ved forrige oppdatering i 2013, og Narvik kommune ønsker derfor med dette å gi følgende innspill.

Generelt

Det poengteres i første avsnitt i rapporten at «Det er behov for regionale inndelinger som tar hensyn til funksjonell integrasjon løsrevet fra de administrative grensene.» Dette er et spesielt viktig poeng for kommuner og regioner som Narvik (inkludert Ballangen og deler av Tysfjord), hvor det er spredt bebyggelse, variasjon mellom store og små byer/tettsteder og et spredt arbeidsmarked. Vi er avhengige av å kunne samarbeide funksjonelt og praktisk med nabokommuner for å tilrettelegge for et godt arbeidsmarked, gode bo- og levevilkår og en god infrastruktur/kommunikasjon.

Den svært kompliserte metodikken og definisjonene som brukes for å foreslå inndelingen i bo- og arbeidsmarkedsregioner gjør det vanskelig å forstå fullt ut hvorfor inndelingen blir som den blir, og den skaper noen kunstige forhold på grunn av tilsynelatende svært rigide måltall/grenseverdier.

At metodikken endres fra tidligere inndelinger (2002 og 2013), gjør det også utfordrende å forstå hvilke utslag metodikken gir, eksempelvis på hvor mye sentralitets-begrepet påvirker resultatet, eller hvilket geografisk punkt reisetid beregnes ut fra.

I hvor stor grad fremtidig arbeidsmarked og endringer i kommunikasjon/infrastruktur påvirker inndelingen er vanskelig å se ut fra rapporten, og om dagens pendlermønster bestemmer fremtidig inndeling. Haalogalandsbrua (2018), Forsvarets satsing i Ofoten/Evenes, Narvik som Norges VM-søker til Alpin VM 2027 m.m., påvirker regionens attraktivitet og dermed innflytting/innpendling, og bør dermed være faktorer som inngår i vurderingene, i tillegg til den matematiske beregningen.

Tidligere inndelinger av bo- og arbeidsregioner

I NIBRs inndeling fra 2002: bestod Narvik-regionen av Narvik, Ballangen, Evenes og Gratangen. Tysfjord (og Hamarøy) var egen region på grunn av lang avstand til nærmeste region. Harstad-regionen bestod av Harstad, Kvæfjord, Skånland, Tjeldsund. Bjarkøy og Ibestad egne regioner på grunn av lang reisetid til Harstad.

I 2009 gjorde SSB en alternativ inndeling av arbeidsmarkedsregioner (altså ikke bo-regioner). Her bestod Narvik-regionen av Narvik, Tysfjord, Lødingen, Tjeldsund, Evenes, Ballangen og Gratangen. Harstad-regionen bestod av Harstad, Kvæfjord, Skånland, Bjarkøy og Ibestad.

I NIBRs inndeling fra 2013 ble Evenes flyttet til Harstad-region på grunn av høyere innpendling dit. Narvik-regionen ble da Narvik, Ballangen og Gratangen, mens Harstad-regionen ble Harstad, Kvæfjord, Skånland, Tjeldsund, Evenes. (Bjarkøy var da sammenslått med Harstad, mens Ibestad fortsatt var en egen region.)

I inndelingen som foreslås fra 2020 går også Gratangen ut fra Narvik på grunn av lav innpendling. Dermed blir Narvik-regionen bestående av «nye» Narvik (Narvik, Ballangen og deler av Tysfjord). Harstad-regionen blir uendret bortsett fra sammenslåingen av Skånland og Tjeldsund.

Evenes:

Evenes var tidligere (2002 og 2009) en del av Narvik-regionen. I 2013 ble dette endret da mer enn 10% pendlet til Harstad-regionen (selv om bare 7,8 % pendlet til senterkommunen Harstad). Dette var i henhold til pendlermønsteret på det tidspunktet, og dette pendlermønsteret har i stor grad

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

vært stabilt frem til nå. Avstanden til Narvik er imidlertid redusert betraktelig med Hålogalandsbrua (2018), og pendlermønsteret vil dermed bli endret. Forsvarets utvidede aktivitet i Bjerkvik (Narvik kommune) vil også bidra til å skape et endret pendlermønster, også for personell som kommer i forbindelse med oppbyggingen av Evenes flystasjon.

Evenes kommunes interkommunale samarbeid var tidligere sterkt knyttet opp mot Tjeldsund og Skånland. I forbindelse med kommunesammenslåing og endring av fylkesgrensen mellom Nordland og Troms, ble imidlertid dette samarbeidet i stor grad avsluttet, og det etableres stadig mer samarbeid med Narvik kommune. En inndeling hvor Evenes er en del av Narvik-regionen ville være en mer funksjonell og riktig integrering.

Gratangen:

På s. 55 i forslaget heter det: «Gratangen var tidligere med i BA-region Narvik, men pendlingsnivået til Narvik har sunket til å bli for lavt til å bli inkludert. Den gjennomsnittlige reisetiden mellom kommunene har også økt etter sammenslåing av Narvik, Ballangen og deler av Tysfjord.»

Ifølge SSBs tall er det 38 som pr 4. kv. 2018 pendler til Narvik. Av 478 arbeidsaktuelle er dette 7,9%, altså akkurat under det bestemte måltallet på 8%. Metoden med beregning av reisetid bruker «befolkningsvektet» sentrum i regionen. Selv om sammenslåing av Narvik/Ballangen og deler av

Tysfjord muligens trekker det «befolkningsvektede» sentrum noe sørover fra Narvik, er i praksis arbeidsstedet for pendlerne fra Gratangen ikke flyttet sørover. Reisetid til Bjerkvik er uendret, og reisetid til Narvik er betydelig redusert etter at Hålogalandsbrua ble åpnet. (Eksempelvis fra 60 min til 43 min fra Årstein, og fra 70 min til 55 min fra Grov)

En økning i antall arbeidsplasser på Evenes flystasjon vil sannsynligvis føre til økning i antall pendlere fra Gratangen (ca. 1 time med bil fra Årstein og 45 min fra Grov). Disse vil bli registrert som innpendlere til Harstad-regionen (i og med at Evenes er en del av Harstad-regionen), noe som vil forsterke en inndeling som ikke tar hensyn til en funksjonell integrasjon.

Konklusjon:

Narvik kommune registrerer at region 107 Narvik i utkast til ny bo- og arbeidsmarkedsregion er endret ved at Gratangen er trukket ut, og at Evenes (som ble flyttet i 2013) fortsatt er i BA-region 133 Harstad.

Selv om metodikkene som brukes, med de satte grenseverdier for pendlerandel og reisetid, tilsier at Evenes og Gratangen ikke tilhører BA-region 107 Narvik, mener Narvik kommune at det er en rekke andre faktorer som gjør at man for å oppnå en funksjonell integrasjon og en best mulig fungerende bo- og arbeidsmarkedsregion bør inkludere Evenes og Gratangen i BA-region Narvik.

Etter Narvik kommunes mening vil den foreslåtte inndelingen heller ikke gi et korrekt bilde når den brukes til analyseformål, da det naturlige og praktiske samarbeidet Narvik-Gratangen og Narvik-Evenes ikke vil fremkomme.

Gratangen kommune

Viser til innspill fra Narvik kommune

Tromsø kommune

Tromsø kommune inngår i dag i samme bo- og arbeidsmarkedsregion (BA-region) som Karlsøy kommune. I det nye forslaget til inndeling vil den nye BA-regionen bestå av kommunene Balsfjord, Karlsøy, Lyngen og Tromsø.

Tromsø kommune er positiv til denne inndelingen, da vi mener den i større grad gjenspeiler den funksjonelle regionen enn hva som er tilfelle med dagens inndeling.

Samtidig, og som en videreføring av Kommunal- og moderniseringsdepartementets flerårige Byregionprogrammet ser vi at den funksjonelle Tromsøregionen per i dag utgjør de fem kommunene Balsfjord, Karlsøy, Lyngen, Tromsø og Storfjord. Dette fremkommer blant annet i NIBR-rapport 2015:4 «Samspill og regional vekstkraft i Tromsøregionen».

Som del av Byregionprogrammet ble det også utarbeidet en ny Regional strategisk næringsplan for de fem nevnte kommunene. Planen bygger på at kommunene utgjør en funksjonell region og har

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

som formål å styrke regionen i en nasjonal og internasjonal konkurransesituasjon gjennom en strategisk satsing på tiltak som går på tvers av kommunegrensene.

Det faktum at rapportutkastet fra TØI viser 8,6 prosent utpendling fra Storfjord til Tromsø, underbygger argumentet om at de fem kommunene inngår i samme BA-region.

Tromsø kommune mener det absolutte kriteriet om at reisetid ikke skal overstige 75 minutter et uheldig utslag i dette tilfelle. Den faktiske avstanden mellom administrasjonssentrene i Tromsø og Storfjord kommune er cirka 93 kilometer med en faktisk kjøretid på 80 minutter.

Gitt at BA-regionene skal beskrive hvordan organiseringen av forholdet mellom arbeidssted og bosted gir regioner som fungerer som egne økonomiske systemer innenfor Norges grenser, ber Tromsø kommune om at Storfjord kommune innarbeides i BA-region 132 Tromsø.

Akershus fylkeskommune

Vi har mottatt utkast til inndeling i BA-regioner 2020 for gjennomsyn og har ingen kommentarer til inndelingen i BA-regioner ut fra de reviderte fordelingsprinsippene.

Imidlertid vil vi be TØI vurdere effekten av justerte kommunegrenser i samband med den nye kommuneinndelingen 2020. Her er de fleste justeringene nå avklart:

https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/kommunereform/Verktoy/justeringer-av-kommunegrenser/id2571217/

Vi ber spesielt om dette siden den nye foreslåtte Ullensakerregionen ikke inkluderer Nes kommune i Akershus. Det er vedtatt en grensejustering mellom Sørum og Nes kommune (Rånåsfoss, Neslerud og Simarud), som innebærer at grunnkretser med i overkant av 600 innbyggere vil bli overført fra Sørum kommune til Nes kommune. Det ville være fint om TØI kunne få sjekket om denne tilførselen av ytterligere 400 innbyggere i arbeidsfør alder (23-66 år) påvirker pendlingsmønsteret mellom kommunene i så stor grad at Nes kommune evt. bør tilordnes en annen BA-region (les: Ullensakerregionen).

Vi tror egentlig ikke det, men det ville være greit å få sjekket ut effekten av justerte kommunegrenser på pendlingsomfanget mellom alle de aktuelle kommunene før forslaget til endelig inndeling i nye BA-regioner oversendes KMD.

Møre og Romsdal fylkeskommune

Samrøystes tilråding frå Regional- og næringsutvalet - 06.05.2019

Møre og Romsdal fylkeskommune har følgjande innspel til arbeidet med inndeling i nye bu- og arbeidsmarknadsregionar og utforming av ny distriktsindeks:

1. Det blir lagt til grunn store reiseavstandar for innbyggjarane internt i mange BA-regionar, så lenge kommunegrensene er minste geografiske eining. Dette blir forsterka etter kommunereformen. Det bør vurderast om anna inndeling enn kommunegrensene kan vere hensiktsmessig for å kunne uttrykke meir reelle BA-regionar.

2. Dei nye BA-regionane kan ikkje åleine nyttast som inndeling i soner for differensiert arbeidsgivaravgift. Som tidlegare må det nyttast andre kriterium, som distriktsindeksen, for å sikre at den differensierte arbeidsgivaravgifta blir tilpassa, og kan vege opp for lokale distriktsutfordringar.

3. Det bør leggast vekt på geografiulemper som indikator i den nye distriktsindeksen. Den nye modellen for utrekning av sentralitet ser ut til å gje eit realistisk uttrykk for geografiulempene, og det er viktig at avstand som negativ faktor ikkje blir undervurdert.

4. Indeksen bør utformast slik at konjunktursvingingar blir fanga opp på ein betre måte. Vi foreslår at ein ser på utvikling av sysselsetjing og folketal siste tre år, i tillegg til siste ti år.

5. Metoden for å måle kor allsidig næringslivet er bør vurderast. Eit alternativ kan vere å måle kor avhengig samfunnet er av ei eller fleire hjørnesteinsbedrifter.

6. Dersom distriktsindeksen skal vere treffsikker mot distriktsutfordringar må den kunne differensierast innanfor kommunegrensene. Mange nye kommunar vil ha heilt ulike lokale føresetnader for nærings- og samfunnsutvikling innanfor eigne grenser. Ein felles distriktsindeks for heile kommunen vil då vere ubrukeleg som uttrykk for dei lokale utfordringane, og ein risikerer at næringsliv og lokalsamfunn går glipp av viktige virkemiddel.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Trøndelag fylkeskommune

Fylkesutvalget i Trøndelag fattet i møte 7. mai følgende vedtak:

1. Fylkesutvalget i Trøndelag støtter i hovedsak endringene som er gjort i metoden for inndeling i Bo- og arbeidsmarkedsregioner.
2. Fylkesutvalget vil likevel be departementet vurdere en metode for å beregne reisetid mellom kommuner hvor lokalisering av arbeidsplasser, i tillegg til bosetting, kan påvirke resultatet.
3. Endring av kommunegrenser endrer nødvendigvis ikke de ulemper som differensiert arbeidsgiveravgift er ment å kompensere for. Kommuner som har fulgt opp kommunereformen bør ikke rammes negativt gjennom endring i nivået på arbeidsgiveravgift.
4. Det bør etableres en form for overgangsordning for å kompensere spesielt store utslag i differensiert arbeidsgiveravgift.

Fylkesmannen i Trøndelag

Fylkesmannen viser til det oppdraget Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) har gitt Transportøkonomisk institutt (TØI) knyttet til å oppdatere inndelingen av norske kommuner i bo- og arbeidsmarkedsregioner (BA-regioner). Formålet med dette oppdraget er å dekke behovet for en «funksjonell analyseenhet mellom kommune- og fylkesnivå, som kan legges til grunn ved ulike regionale analyser bla. i forbindelse med differensiering av de regionalpolitiske virkemidler, herunder også differensiert arbeidsgiveravgift».

Fylkesmannen ønsker her å komme med innspill på det fremlagte utkastet til inndeling av BA-regioner med bakgrunn i sin rolle i kommunereformprosessene i vårt fylke. I det forslag som foreligger ser vi at flere av endringene i BA-inndelingene kommer som følge av de mange vedtatte kommunesammenslåinger i Trøndelag.

Høsten 2014 ble alle kommuner i landet invitert til å delta i de lokale prosessene for å utrede eventuelle sammenslåinger med nabokommuner. Gjennom Stortingets behandlingen av kommunereformen fikk regjeringen tilslutning til at Fylkesmannen skulle få en sentral rolle i iverksettingen av reformen (beskrevet i et eget oppdragsbrev til fylkesmennene av 24. juni 2014).

I arbeidet med reformen erfarte Fylkesmannen at det fra regjeringens side ble lagt vekt på forutsigbarhet for kommunene. I en pressemelding fra KMD i mai 2015 ble det påpekt hva som skjer med kommuner som ligger utenfor og innenfor det distriktspolitiske virkeområde, hva som skjer med kommuner som befinner seg i ulike soner for differensiert arbeidsgiveravgift, og hva som skjer med kommuner som ligger i ulike soner for landbruksstøtte. Departementet viste da til overgangsordningen for differensiert arbeidsgiveravgift og det distriktspolitiske virkeområdet som gjelder ved kommunesammenslåinger. De nye kommunene vil bli etablert fra 1.1.2020, og inndelingen i de nye BA-regionene kan få betydning for differensiert arbeidsgiveravgift allerede fra 2021. Fylkesmannen i Trøndelag mener dette vil gi de nye kommunene veldig kort tid til å tilpasse seg eventuelle endringer i de regionalpolitiske virkemidlene.

Fylkesmannen vil trekke fram et tilfelle i vårt fylke som kan bli utsatt for en stor endring dersom foreslåtte endring til inndeling blir stående. Det gjelder nye Orkland kommune hvor de 4 kommunene i dag inngår i BA-region Orkdal. Som følge av kommunesammenslåingen vil innpendlingsområde til dagens kommune Orkdal inngå i den nye Orkland kommune, og det foreslås at nye Orkland inkluderes i Trondheim BA-region.

Fylkesmannen i Trøndelag vil anmode om at det sees spesielt på de kommunesammenslåinger som får denne typen store utfall, og at det etableres ordninger som ivaretar de målsettinger som ligger i kommunereformen og har væt kommunisert ut i den forbindelse. På den måte sikres en god forutsigbarhet (evt. overgangsordninger) for de nye kommunene ift. til differensiering av de regionalpolitiske virkemidler også etter 2021.

Som det påpekes i utredningen så bør funksjonelle regioner – slik BA-regionene er tenkt å være – i prinsippet være uavhengig av administrative grenser som en ny kommune (ny kommunegrense) vil utgjøre.

Fylkesmannen håper at Transportøkonomisk Institutt finner våre tilbakemeldinger nyttig, og ønsker lykke til videre med arbeidet med de nye BA-regioner.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Nordland fylkeskommune

Fylkestinget i Nordland behandlet saken i FT-sak 066/2019. Følgende vedtak ble fattet:

l. Fylkestinget i Nordland vurderer rapporten slik at det er få endringer i inndeling i BA-regioner i fylket. Imidlertid må rapporten ses i sammenheng med hvordan inndelingen skal benyttes, og fylkestinget har ingen forutsetning til å si noe om konsekvenser ved bruk av foreslåtte inndeling etter 2020.

2. Dersom inndelingen av kommunene i BA-regionene får konsekvenser for andre regionale inndelinger, som for eksempel SSBs arbeid med økonomiske regioner, bør BA-regionene følge fylkesgrensene: Bindal kommune består som egen BA-region.

3. Evenes kommune bør vurderes som del av BA-region Narvik. Dette fordi utredningen ikke synliggjør om det er hensyntatt at reisetiden mellom Narvik og Evnes er vesentlig redusert, som følge av Hålogalandsbrua. Eventuelt opprettes Evenes som egen BA-region.

4. Fylkestinget støtter at Hattfjelldal kommune overføres fra egen BA-region, til BA-region Vefsn.

Fylkestinget forutsetter at den nye inndelingen ikke vanskeliggjør samarbeid mellom kommunene i Nordland

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2019
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Transportøkonomisk institutt (TØI)
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningssenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafikksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transporter og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Besøks- og postadresse:
Transportøkonomisk institutt
Gaustadalléen 21
NO-0349 Oslo

22 57 38 00
toi@toi.no
www.toi.no