



Møteinnkalling

Utvalg: Arbeidsutvalg Orkland
Møtested: Lille kommunestyresal, Orkdal Rådhus
Dato: 25.04.2019
Tid: 09:00

Orkanger, 12.04.2019

Are Hilstad
Leder

Ingeborg wolden
sekretær

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur.

SAKSLISTE

| Saksnr | Innhold | Lukket behandling | Arkivsak |
|---------------|--|------------------------------|-----------------|
| OR 11/19 | Prosjektstatus v/prosjektleder Ingvill Kvernmo | | |
| DR 4/19 | Økonomireglement | | 2019/3687 |
| DR 5/19 | Orkland som heltidskommune - interpellasjon i Meldal kommunestyre | | 2019/3649 |
| PS 16/19 | Anskaffelsesstrategi | | 2019/3673 |
| PS 17/19 | Organisering av miljøarbeidet i Orkland kommune - miljøsertifisering | | 2019/3676 |
| PS 18/19 | Reglement for kommunestyret - Orkland kommune | | 2019/3675 |
| PS 19/19 | Revisjon av bo-og arbeidsmarkedsregioner | | 2019/1715 |
| PS 20/19 | Valginformasjon - Orkland | | 2019/3669 |

OR 11/19 Prosjektstatus v/prosjektleder Ingvill Kvernmo /-

Drøftingssak Økonomireglement Orkland kommune

Aktuelle sak er første trinn i behandlingen av økonomireglement for Orkland kommune. Saken er et grunnlag for drøfting av noen grunnleggende prinsipper i økonomiforvaltningen. Hensikten er både å gi noe bakgrunnsinformasjon, samt peke på noen sentrale problemstillinger som må avklares før økonomireglementet ferdigstilles for politisk behandling.

Det er vedtatt en ny kommunelov, som gir føringer for flere forhold i økonomireglementet. Dette gjelder alt fra at detaljer i forskriftsverket ikke er på plass, til begrepsbruk. Eksempelvis er administrasjonens leder benevnt «rådmann» og ikke «kommunedirektør» i det etterfølgende.

Hvorfor må kommunen ha et økonomireglement?

Formålet med økonomireglementet er

- Å beskrive kommunens økonomi og regnskapssystem
- Å bidra til en effektiv og forsvarlig økonomiforvaltning i kommunen
- Å bidra til en god økonomistyring
- Å gi de folkevalgte et tilfredsstillende beslutningsgrunnlag

Økonomireglementet skal sikre at kommunen har en forsvarlig økonomiforvaltning innenfor de rammer som lov om kommuner og fylkeskommuner av 22.06.2018(Kommuneloven) med tilhørende forskrifter gir.

Orkland kommune vil bli en stor organisasjon med mange ansatte og mange som er involvert i økonomiske prosesser. For å sikre best mulig økonomiforvaltning i hele organisasjonen er økonomireglementet et viktig arbeidsredskap. Reglementet danner grunnlaget for de prosedyrer og rutiner som skal gjelde på økonomiområdet.

Økonomistyring er blant annet å ha kontroll over verdiskapningen og pengestrømmene slik at ressursene utvikles så effektivt som mulig.

I dette reglementet vil de overordnede regler og retningslinjer være beskrevet. Mer detaljerte arbeidsprosedyrer og rutiner beskrives ikke her.

Kommuneloven med forskrifter er ramme- og prinsipp-preget og det krever et økonomireglement som beskriver hvordan regelverket skal håndteres i Orkland

kommune. Økonomireglementet skal ta for seg de mer overordnede områdene, hvor politiske vedtak fastsetter praksis. Prosedyrer og rutiner som beskriver hvordan arbeidet skal legges opp for å tilfredsstille kravene i reglementet er administrative redskaper og ikke underlagt politisk behandling.

Reglementet gjelder for folkevalgte organer, administrasjon og interkommunale samarbeid hvor Orkland kommune fører regnskapet for samarbeidet.

Hvilke grunnleggende prinsipper baseres kommunens økonomi-forvaltning på?

Regnskapsprinsipp: ”Alle kjente utgifter og inntekter i året skal tas med i årsregnskapet for vedkommende år, enten de er betalt eller ikke når årsregnskapet avsluttes” heter det i Lov om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven) § 14-6, bokstav C. Dette kalles anordningsprinsippet og er kommuneregnskapets styrende regnskapsprinsipp.

I forskrift og lov er også andre viktige prinsipper definert:

Bruttoprinsippet: Alle utgifter, utbetalinger, inntekter og innbetalinger skal regnskapsføres brutto. Dette gjelder også for de interne finansieringstransaksjonene. Det skal således ikke gjøres fradrag for tilhørende inntekter til utgiftene, og heller ikke skal inntektene fremstå med fradrag for eventuelle tilhørende utgifter

God kommunal regnskapsskikk: Årsregnskapet skal føres i overensstemmelse med god kommunal regnskapsskikk, både når det gjelder selve regnskapsføringen og når det gjelder den økonomiske informasjonen årsregnskapet gir.

Arbeidskapitalprinsippet: All tilgang og bruk av midler i løpet av året som vedrører kommunens virksomhet skal fremgå av driftsregnskapet eller investeringsregnskapet. Regnskapsføring av tilgang og bruk bare i balanseregnskapet skal ikke forekomme.

Handlingsplan, økonomiplan og årsbudsjett

Gjennom handlingsplanen skal kommunen oppfylle de mål og strategier som er vedtatt i kommuneplanens langsiktige del. Handlingsplan, økonomiplan og årsbudsjettet er viktige dokumenter for solid styring inn i Orkland. Økonomiplanen skal minst inneholde fire år, der årsbudsjettet er første år.

Årsbudsjettet er en realistisk, bindende plan for kommunens midler og anvendelsen av disse i budsjettåret. Omfatter hele kommunens virksomhet og er delt i en investeringsdel og en driftsdel, og skal vise:

- kommunestyrets prioriteringer på en oversiktlig måte
- tydelig de målsetninger og prioriteringer som årsbudsjettet bygger på

For å sikre god samordning av planarbeidet, er det ønskelig å sammenstille kommuneplanens handlingsplan, økonomiplan og årsbudsjett i ett dokument – Handlingsplan med årsbudsjett. Utarbeidelsen av planen er en viktig strategisk prosess med tanke på kommunens fremtidige produksjon av tjenester og tilhørende resultater.

Orkland kommune har en felles prosess for utarbeidelse av handlingsplan og årsbudsjett. Handlingsplanen har med siste års regnskap, inneværende års budsjett og budsjett for de fire neste årene, der første år er årsbudsjettet.

Ansvar og arbeidsdeling i økonomiplan- og budsjettarbeidet

I reglementet vil det legges opp til følgende ansvarsdeling. Denne er basert både på lovkrav og sammenstilling av etablert praksis i kommunene.

Kommunestyrets ansvar ligger i å vedta de overordnede mål og strategier i den kommuneplanens samfunnsdel, samt selv å vedta handlingsprogram med økonomiplan og budsjett. Kommunestyrets vedtak vil gjøres på rammeområdenivå (mer om dette senere)

Formannskapets ansvar ligger i å innstille et balansert forslag til økonomiplan og budsjett til kommunestyret

Rådmannens ansvar ligger i å framskaffe et tilstrekkelig belyst beslutningsgrunnlag for den politiske behandlingen.

Rådmannen utarbeider konsekvensjustert budsjett som grunnlag for arbeidet. Det konsekvensjusterte budsjettet tar utgangspunkt i siste vedtatte handlingsplan og endres for konsekvenser av politiske vedtak, revidert nasjonalbudsjett, signalene i kommuneproposisjonen og andre relevante endringer. Dette presenteres sammen med premisser for handlingsplanen og innspill fra rammeområdene for politisk nivå. Det legges opp til at dette vil skje felles for det politiske nivået i en budsjettkonferanse mellom kommunestyret og rådmannen.

Rådmannen utarbeider et forslag til handlingsplan med årsbudsjett som er spesifisert på rammeområder i nettobeløp.

Handlingsplanen skal bygge på kommuneplanens langsiktige del, de forutsetninger og økonomiske anslag som fremgår av forslag til statsbudsjett. Videre skal det foretas en drøfting av den økonomiske handlefriheten de ulike år i planperioden.

Rådmannens forslag til handlingsplan med årsbudsjett presenteres felles for det politisk nivået, før den endelige politiske behandlingen. Rådmannen lager en sak til politisk behandling med et forslag til vedtak.

Hvilket nivå vedtas budsjettet på, og hvilken konsekvens har dette?

Vedlagt følger oversikt over de rammeområdene budsjettet foreslås vedtatt på.

Arbeidet med budsjett og økonomistyring må legges opp slik at det blir et godt og rasjonelt styringsverktøy, samt at det blir praktisk gjennomførbart. Regelverket legger opp til at kommunestyrets prioriteringer og bevilgninger gis på overordnet nivå (rammeområder) og ikke ved vedtak av detaljbudsjetter. Videre legger regelverket opp til at endringer innenfor de prioriteringer/rammeområder kommunestyret har vedtatt, kan delegeres til andre politiske nivåer og/eller rådmannen. Endringer på tvers av de prioriteringer kommunestyret har vedtatt, må gjøres av kommunestyret selv. Tilsvarende skal regnskapsavleggelse og rapportering skje på samme nivå som kommunestyrets vedtak.

Et eksempel på hensiktsmessigheten i dette, kan være «grunnskole». Dersom kommunestyret vedtar budsjettet for rammeområde som omfatter alle skolene, kan rådmannen/det politiske organ som delegeres fullmaktene til dette, justere budsjettet mellom skolene. Vedtar derimot kommunestyret budsjettet for den enkelte skole, må også kommunestyret selv vedta endringer av dette. Flyttes en del av en lærerstilling fra en skole til en annen, må dette behandles i kommunestyret fordi dette påvirker kommunestyrets prioritering de to skolene i mellom.

I det kommende reglementet vil det legges opp til at rådmannen får fullmakt til å justere budsjettet innen rammeområdene, også fordi dette er en naturlig del av det styringsoppdraget rådmannen får av kommunestyret.

Hva ligger i budsjettmyndighet og budsjettansvar?

Med budsjettmyndighet menes myndighet til å vedta årsbudsjettet, herunder reguleringer av årsbudsjettet, i henhold til de krav til årsbudsjettet som er stilt i kommunelov og forskrift. Myndigheten omfatter så vel årsbudsjettets bevilgninger som inntektssiden i årsbudsjettet.

Med budsjettansvar menes ansvar for at kommunen ikke pådras økonomiske forpliktelser utover forutsetningene gitt av kommunestyret/annet overordnet nivå. Dette er forutsetninger både i forhold til å følge de mål, premisser og prioriteringer

som er lagt til grunn for kommunestyrets vedtak, og at forpliktelsens økonomiske omfang ikke overskrider de økonomiske bevilgningene som er gitt for formålet.

Både myndighet til å fordele budsjett og ansvar for å overholde budsjettet kan delegeres videre. Slik delegering kan skje både til politisk nivå og til rådmannen.

Det siste elementet i disse fullmaktene, er anvisningsmyndighet. Dette er en fullmakt til å bekrefte at utbetaling kan skje, da betalingen er knyttet til aktivitet/innkjøp som følger de forutsetninger som er gitt i budsjettet, og at det er tilstrekkelige budsjettmidler for formålet. Også denne myndigheten vil kunne delegeres, og rammer for slike fullmakter vil bli beskrevet i økonomireglementet da disse er sentrale for den økonomiske kontrollen i kommunen.

Hvordan blir rapporteringen?

I regelverket for kommunenes økonomiforvaltning er det et krav at rådmannen skal rapportere regelmessig gjennom året til politisk nivå. Slik rapportering omfatter både avmelding i forhold til om måloppnåelse og status på tiltak som følger av kommunestyrets ulike vedtak, samt økonomisk status.

I de kommunene som sammen skal danne Orkland, har det vært ulike regimer for rapportering. Noen av kommunene har rapportert tertialvis, noen har rapportert kvartalsvis. Tilsvarende har kommunene benyttet ulike maler for rapporteringen, og har hatt ulik politisk håndtering av tertial/kvartalsrapportene.

I økonomireglementet vil det bli skissert hvordan rapporteringa mellom rådmannen og politisk nivå skal gjennomføres.

Overskudds-/ underskudds-fond?

Kommunestyret skal hvert år vedta disponering av siste års regnskap.

Basert på erfaringene fra Orkdal, legges det opp til bruk av overskudds-/underskudds-fond. Rådmannen skal i saksframstillingen til saken om disponering av et eventuelt mindreforbruk i kommuneregnskapet, også vurdere de enkelte enhetenes resultat.

I vedtatt organisasjonsmodell har den enkelte enhetsleder stor myndighet til å disponere ressurser knyttet til den produksjon av tjenester vedkommende har ansvar for. Samtidig stilles det definerte krav mht. resultater hos den enkelte enhet.

For at den enkelte enhet skal ha muligheten til å planlegge disponeringen av økonomiske ressurser over en lengre periode enn ett år, vil et eventuelt overskudd i enhetens driftsregnskap bli foreslått avsatt til enhetens overskuddsfond. Tilsvarende skal hovedregelen være at et merforbruk dekkes av enhetens overskuddsfond, eventuelt at det foreslås dekket inn over driften i kommende år, maksimalt fordelt over 3 år.

Fellesnemnd Orkland

Deres ref:

Vår ref: 19/366-4/ANRE

Meldal,20.03.2019

Interpellasjon - Orkland en heltidskommune

Kommunestyret har i møte 06.03.2019 behandlet interpellasjonen – Orkland en heltidskommune!

Følgende vedtak ble fattet:

Meldal kommunestyre ber Fellesnemnda sette hele, faste stillinger som grunnprinsipp for Orkland Kommune. Meldal kommunestyre ber Fellesnemnda ta initiativ til hyppige oppfølgingsmøter mellom politisk ledelse, rådmann og tillitsvalgte for å systematisk følge opp arbeidet med heltidskultur og hele stillinger. Det må utarbeides konkrete strategier for hvordan målet om heltidskommune skal realiseres

Med vennlig hilsen
Meldal kommune

Anne Britt Ree
sekretær

Vedlegg i saken:

Interpellasjon - Orkland en heltidskommune - Vedtak i Kommunestyret 06.03.2019

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur.

Interpellasjonen til kommunestyret 6. mars 2019.

Orkland en heltidskommune!

Kommunesammenslåingen som omstillingsprosess bør utnyttes fullt ut for å sørge for at Orkland blir en heltidskommune.

Heltid står høyt på den politiske dagsordenen. Det er et uttrykt mål, både fra politikerne og fra partene i arbeidslivet, at flere skal arbeide heltid og at færre skal bli værende i små deltidsstillinger. Heltidsstilling gir mer trygghet og forutsigbarhet for den ansatte, for den som skal motta en tjeneste og for kommunen som arbeidsgiver.

Forskning viser at det har store positive effekter når flest mulig jobber heltid, både når det gjelder bedre kontinuitet, forutsigbarhet og kvalitet i tjenestene.

Til tross for gode intensjoner og utprøving av en rekke tiltak, jobber fortsatt veldig mange i kommunesektoren deltid. Dette gjelder også for Meldal Kommune.

Gjennom en interpellasjon i Meldal kommunestyre november 2017 ble det satt fokus på at Meldal langt ifra har nådd sine mål for å øke antall heltidsstillinger. Dette erkjennes i administrasjonsutvalgets behandling av interpellasjonen, der gjennomgangen viser at gjennomsnittlig stillingsprosent i kommunen er tilnærmet uendret fra 2014 til 2018, og antall stillinger under 50 % også er uendret.

Manglende forbedring i en tid der ambisjonene har vært satt høyt er skuffende. Men verre er det at Meldal er en av de dårligste på heltid i hele fylket, hvis vi ser på helse, pleie- og omsorgssektoren.

Også på gjennomsnittlig stillingsstørrelse ligger vi på bunn i fylket. KS-tall viser at i gjennomsnitt er stillingsstørrelsen innen helse, pleie og omsorg på 55% i Meldal. Dette er tall vi ikke kan være bekjent med og viser at vi har sviktet i oppfølgingen av vedtatt politikk. Svikten er et kollektivt ansvar, politisk og administrativt, og viser også en mangel på heltidskultur. I Arbeiderpartiet vet vi at det ikke er en «quick-fix» på dette problemet. Men vi er samtidig veldig opptatt av at det er et problem og at det må jobbes hardt for å løse det. Vi har åpenbart ikke gjort jobben godt nok.

Prosjektet «Jobbvinner» som Meldal kommune deltar i, er nyttig, og her skjer det mye kartlegging og bevisstgjøring som kommunen kan dra nytte av i årene framover. Samtidig har vi nå en gylden mulighet til å arbeide målbevisst for langt flere heltidsstillinger i Orkland. De andre Orklandskommunene har noe bedre tall å vise til enn Meldal, selv om det også der er en lang vei å gå for å bli heltidskommune. Målet må være at vi får til mer sammen, slik mantraet er for sammenslåingsarbeidet for øvrig.

Vi synes vi må stille mye tøffere krav til at det jobbes systematisk med å etablere

heltidsarbeidsplasser. Med hyppige oppfølgingsmøter mellom politisk ledelse, rådmann og tillitsvalgte.

Hele og faste stillinger bør innføres som et grunnprinsipp for Orkland kommune.

For å gjennomføre et heltidsløft, må arbeidsgiver sammen med fagforeningene og de ansatte etablere arbeidstidsordninger som gjør det mulig å trekke til seg den dedikerte og kompetente arbeidskraften Orkland kommunen trenger. Samtidig må partene lokalt skape kultur og kompetanse hos de ansatte for å jobbe i større stillinger og kontinuerlig møtes for å følge opp arbeidet med Heltidsløftet.

Orkland som heltidskommune må tas på alvor i sammenslåingsarbeidet og fremmer følgende forslag til kommunestyret:

Forslag:

Meldal kommunestyre ber Fellesnemnda sette hele, faste stillinger som grunnprinsipp for Orkland Kommune. Meldal kommunestyre ber Fellesnemnda ta initiativ til hyppige oppfølgingsmøter mellom politisk ledelse, rådmann og tillitsvalgte for å systematisk følge opp arbeidet med heltidskultur og hele stillinger. Det må utarbeides konkrete strategier for hvordan målet om heltidskommune skal realiseres

Odd Arild Svartbakk, kommunestyrerepresentant - Arbeiderpartiet
Marit Halsetrønning, kommunestyrerepresentant - Arbeiderpartiet
Ellen H. Bergsrønning, kommunestyrerepresentant - Arbeiderpartiet

Orkland en heltidskommune

Ordføreren takker interpellantene for å ta opp en sak det er stort politisk engasjement rundt. Ordføreren er glad for at interpellasjonen så tydelig peker på at dette må settes på den politiske dagsorden i sammenslåingsarbeidet.

Meldal kommunes arbeidsgiverpolitikk slår tydelig fast at det er hele og faste stillinger som skal tilbys. Vi vet at det syndes mot disse prinsippene i stor utstrekning i kommunene, og at det derfor er behov for å ha stort fokus på problematikken.

Som interpellantene viser til har det vært mange prosjekter og utprøvinger også i Meldal kommune for å redusere antall deltidsstillinger. Ordføreren er glad for at interpellantene sier at dette ikke er noen «quick-fix». Da er det desto mer viktig å legge til rette for kontinuerlig jobbing mot felles mål; at det skal være flere heltidsstillinger i kommunene, også i vår kommune.

Interpellantene viser til gjennomgangen som ble gjort i Administrasjonsutvalget for snart et år siden, som viste tilnærmet ingen endring i situasjonen siden de nye og ambisiøse retningslinjene ble vedtatt i 2014. Ordføreren har fått oppdatert oversikt fra rådmannen over utviklingen de siste to år. Den viser at gjennomsnittlig stillingsstørrelse i Meldal har økt fra 67 % i 2017 til 69 % i 2019. Antall heltidsstillinger har økt marginalt fra 162 i 2017 til 165 i 2019, og utgjør 36 % av alle stillinger i kommunen. Tilsvarende er det 294 deltidsstillinger i 2019, som er 8 færre enn i 2017.

Selv om det er små skritt i riktig retning, kan vi ta med oss at det tross alt er en liten forbedring. I administrasjonsutvalgets gjennomgang for et år siden ble det blant annet orientert om grep som var gjort i driftsavdelingen som har resultert i økning av stillingsstørrelser blant renholdere.

Tallene fra KS som det vises til i interpellasjonen gjelder for helse, pleie og omsorgstjenestene, der deltidsproblematikken er desidert størst. Her er det svært få helstillinger og gjennomsnittlig stillingsstørrelse er lavere i Meldal enn de fleste andre kommuner i Trøndelag. Ordføreren deler interpellantenes syn på at det er en situasjon vi ikke burde være bekjent med. Det er viktig å erkjenne at dette er en stor samfunnsutfordring. Samfunnsøkonomisk er det svært problematisk at personer som ønsker å jobbe i helsevesenet, der vi trenger økt arbeidskraft i årene framover, tar sin utdanning, men der vi altså bruker 2 og 3 personer for å fylle et årsverk.

Det er derfor bra at Meldal er deltakerkommune i prosjektet «Jobbvinner». Ordføreren vil ta initiativ til at dette prosjektet blir presentert i kommunestyret, da det trolig framkommer nyttig kunnskap og faktaforhold der for det videre arbeidet for mer heltid i kommunene.

Selv om vi i Meldal har lyktes svært dårlig sammenlignet med våre vedtatte ambisjoner og mål, kan vi ikke gi opp. Ordføreren deler derfor interpellantenes tilnærming om å sette dette på dagsorden i det pågående arbeidet med å danne Orkland kommune.

Ettersom det framsatte forslaget i interpellasjonen i realiteten er en oversendelse av saken til annet politisk organ, vil ordføreren anbefale at forslaget realitetsbehandles av kommunestyret i møtet.

Meldal, 06.03.2019
Are Hilstad
Ordfører

Kommunestyret 06.03.2019

Behandling:

Forslaget fremmet i interpellasjonen ble tatt opp til behandling og ble enstemmig vedtatt.

Vedtak:

Meldal kommunestyre ber Fellesnemnda sette hele, faste stillinger som grunnprinsipp for Orkland Kommune. Meldal kommunestyre ber Fellesnemnda ta initiativ til hyppige oppfølgingsmøter mellom politisk ledelse, rådmann og tillitsvalgte for å systematisk følge opp arbeidet med heltidskultur og hele stillinger. Det må utarbeides konkrete strategier for hvordan målet om heltidskommune skal realiseres



Saksframlegg

Saksbehandler
Marit Ingvaldsen Risvaag

Dato
12.04.2019

Arkivreferanse
2019/3673-1

| Saksgang | | |
|-----------|-----------------------|------------|
| Saknummer | Utvalg | Møtedato |
| 16/19 | Arbeidsutvalg Orkland | 25.04.2019 |
| | Fellesnemnd Orkland | |

Anskaffelsesstrategi

Vedlegg

1 Anskaffelsesstrategi Orkland - Utkast

Prosjektleders innstilling

Fellesnemnda vedtar vedlagte strategi for anskaffelser for Orkland kommune.

Bakgrunn for saken

Det har vært flere saker som på forskjellig vis har hatt tilknytning til offentlige anskaffelser til behandling i fellesnemnda tidligere. I møtet 30.11.17 var blant annet forholdet til samarbeidsavtale med fylkeskommunen oppe til vurdering. Avtale om innkjøps samarbeid er ble sakt opp av Sør-Trøndelag Fylkeskommune med virkning fra 01.07.18. Gjennom innkjøps samarbeidet har fylkeskommunen håndtert i underkant av 40 rammeavtaler som kommunene benytter seg av.

Fellesnemnd i Orkland fattet den 30.11.2017 følgende vedtak:

Fellesnemnda beslutter å foreta en utredning av om en skal fortsette innkjøps samarbeid med Trøndelag fylkeskommune eller gjennomføre innkjøp i egen organisasjon. Utredningen skal leveres fellesnemnda innen 31.03.2018.

Det kom etter dette en oppsigelse av fylkesavtalen. Fylkeskommunen nedsatt en arbeidsgruppe bestående av Økonomisjef/ Namsos kommune, Innkjøpskoordinator /Værnes region, Innkjøpsleder /Steinkjer kommune, Innkjøpsansvarlig Skaun og Melhus, Daglig leder Fosen Regionråd og Jurist /Orkdal kommune.

Arbeidsgruppen hadde mandat til å bidra til å avklare i hvilket omfang og innhold samarbeidet mellom Trøndelag fylkeskommune og kommunene skal ha. Dette innebar også en avklaring av mål, organisering/roller, spilleregler/forpliktelser og ressursbehov. Prosjektet skulle anbefale tiltak for å sikre framdrift og implementering av ønskede og vedtatte løsninger.

Anbefaling fra prosjektgruppen var å etablere og bidra i «Faglig Anskaffelsesnettverk Trøndelag», utvikling av operative dynamiske samarbeidsløsninger, samarbeid om utviklingsarbeid samt bistand og rådgivning.

På bakgrunn av dette ble saken tatt opp i Arbeidsutvalg Orkland den 05.04.18, hvor en la til grunn at en skulle avvente videre arbeid til endelig rapport og avklaring av ny samarbeidsmodell.

Endelig rapport har ikke kommet. Signalene fra Fylkeskommunen er at de ønsker fremtidig samarbeid og dette ble diskutert på en Workshop den 08.03.19. Det er på nytt nedsatt en prosjektgruppe for videre oppfølging av dette. I mellomtiden har kommunene selv tatt ansvar for egne anskaffelser. Dette innebærer at vi nå har større ansvar og eierfølelse for egne avtaler og anskaffelser. Vi har i dag også adskillig færre rammeavtaler i regi av fylkeskommunen enn vi hadde sist dette spørsmålet var oppe. Kommunene har dermed selv ansvar for alle egne

innkjøp. Det arbeides videre med tilrettelegges for kompetansedeling og bistand mellom kommunene og fylkeskommunen organisert i et innkjøpsnettverk. Det blir også mulig å samarbeide om anskaffelser og rammeavtaler, der kommunene finner at dette er egnet.

Endringene her krever en bevisstgjøring rundt innkjøp i Orkland kommune samt god kompetanse på anskaffelser. Det blir vesentlig for kommunen å delta i samarbeid/nettverk for å kunne vurdere hvor det kan være hensiktsmessig med samarbeid og hvor vi bør gjøre egne anskaffelser for å tilpasse våre ønsker og behov.

På grunnlag av de endringer som skjedde med fylkessammenslåingen og vår egen prosess med kommunesammenslåing ble det ansett naturlig å starte arbeidet med en felles innkjøpsstrategi Orkland kommune.

Fellesnemnda vedtok, i juni 2018, derfor å starte arbeidet med en felles anskaffelsesstrategi for Orkland kommunene. Fellesnemnda ba om at det i anskaffelsesstrategien skulle legges vekt på effektive og korrekte innkjøpsprosesser, god leverandørdialog og kommunenes samfunnsansvar.

Vurdering

Lov om offentlig anskaffelse har en formålsparagraf som sier:

Loven og tilhørende forskrifter skal bidra til økt verdiskapning i samfunnet ved å sikre mest mulig effektiv ressursbruk ved offentlige anskaffelser basert på forretningsmessighet og likebehandling.

Regelverket skal også bidra til at det offentlige opptrer med stor integritet, slik at allmennheten har tillit til at offentlige anskaffelser skjer på en samfunnstjenlig måte.

Anskaffelsesstrategien vår er utformet med sikte på å dekke de områder og formål som ligger til grunn for regelverket på området og strategien skal gi oss et felles grunnlag for gjennomføring av anskaffelser og sikre effektiv ressursbruk.

Strategien gjelder for alt anskaffelsesarbeid som gjennomføres i virksomheten, på tvers av enheter og for alle faser i en anskaffelsesprosess; fra planlegging av anskaffelsen til kontraktens avslutning. Den berører alle deler av organisasjonen, og alle ansatte har et felles ansvar for å bidra til at vi lykkes med å nå målene.

Prosjektleder har valgt å utforme Orkdal kommunes anskaffelsesstrategi på grunnlag av mal utformet av DIFI. Vedlagte utgave er utformet som en presentasjon med linker, denne er enkel og endre og er tenkt som et levende dokument gjennom strategiens levetid. Det vil også bli utformet et utskriftsvennlig sammendrag av strategien når denne er endelig vedtatt.

Anskaffelsesstrategien har to hovedsider, den interne fokusene som skal sikre godt omdømme for kommunen ved etterlevelse av regelverk gi åpenhet og dialog med leverandørmarkedet samt tilstrekkelig kompetanse, ressurser og kjennskap til offentlige anskaffelser og kommunens prosedyrer. Strategien skal være med på å sørge for effektive og målrettede anskaffelser som skal bidra til at kommunen leverer gode tjenester på et økonomisk og bærekraftig grunnlag.

Den andre hovedsiden omfavner kommunens samfunnsansvar. Anskaffelsesstrategien skal ta stilling til kommunens holdning og prioriteringer for innkjøp, særlig med tanke på:

- Leverandørmarkedet – ivareta også små og/eller lokale næringsaktører
- Krav til bruk av lærlinger/seriøsitetsbestemmelsene
- Samfunnsansvar
 - Klima og miljø
 - Sosial dumping
 - Sosialt ansvar

Hvorfor en anskaffelsesstrategi

Det offentlige har et ansvar for å bruke fellesskapets midler på en god og ansvarlig måte. Med et forbruk på ca. 460 milliarder kroner årlig, har offentlige virksomheter en betydelig kjøpermakt og mulighet til å påvirke leverandører og markeder i en bærekraftig retning.

Ved å være i forkant med avtaler og utvikling kan en arbeide forebyggende kontra å ta tak i opprydding og skadebegrensning - f.eks. jf. plan om klima/plastforurensning. Ved å benytte våre anskaffelser og kravene vi stiller til leverandører og produkter er det mulig å forebygge miljøproblematikk, sosial dumping og annen uønsket effekt av våre innkjøp. Dette forutsetter en bevist holdning og strategi for anskaffelser og god fagkunnskap for å benytte mulighetsrommet i anskaffelsesregelverket.

Ny lov om offentlig anskaffelse fra 01.01.17 – er mer fleksibilitet og gir større spillerom i forhold til gjennomføring og prosedyrer for anskaffelser. Kommunen kan for eksempel i større grad benytte leverandørdialog og forhandlinger. Kommunens holdninger og strategi for anskaffelser bør bygge på politiske vurderinger og signaler. Å etablere en anskaffelsesstrategi nå vil gi overordnede føringer for Orkland kommunes anskaffelser samt grunnlag for administrasjonens håndtering, gjennomføring og prioritering ved anskaffelser.

Det er et omfattende lovverk som regulerer anskaffelser i offentlig sektor. For å fremstå som en seriøs aktør i markedet og unngå omdømmetap ved negativ publisering og klagesaker er det viktig at kommunen holder seg innenfor regelverkets rammer. Innenfor rammene er det like vel store muligheter for å påvirke og stille krav ved anskaffelser.

Et spørsmål som ofte dukker opp er muligheter for og ønske om å inkludere lokalt næringsliv som leverandør til kommunen. Lov om offentlig anskaffelse tillater ikke å diskriminere på bakgrunn av nasjonalitet eller lokal etablering. Våre valg av anskaffelsesprosedyre og krav vil like vel legger føringer for deltakelse og mulighet for å vinne frem i konkurransen, for lokale aktører. Ved å velge mindre delkontrakter, enkeltinnkjøp, eller mindre anskaffelsesområder, f.eks. bare Orkland, fremfor en fylkesavtale, muliggjør dette i større grad deltakelse fra lokale leverandører som ofte er mindre virksomheter. Velger kommunen å gå for store totalentrepriser vil totalentreprenør ofte være en større leverandør. Målet må være å gi mulighet til deltakelse i konkurranse for lokalt næringsliv, der dette er hensiktsmessig og riktig for både oppdragsgiver og leverandør. Ved anskaffelse av Folkehelsesenter i Orkdal valgte en totalentreprise. Valget ble gjort på bakgrunn av kompleksiteten i anlegget og kommunens kompetanse og ressurser som byggherre. Denne type komplekse oppdrag, som ikke gir erfaring med stor overføringsverdi, anses som mindre egnet for lokale krefter. Vi ser like vel at lokale entreprenører er med som underleverandører i prosjektet.

I den andre enden av skalaen har en enkeltinnkjøp, ved enkeltstående direkteanskaffelser, står en fritt ved innkjøp under 100 000 kroner.

Erfaring viser at ikke alle avtaler bør eller kan deles opp. Et eksempel kan være avtalen med Fylkeskommunen hvor vi har 7 leverandører på matvarer, alle i Trondheim. Barnehagen og skolen kjøper smått og ønsker å handle inn på nærbutikken mens det for helsetunet er helt nødvendig med en større leverandøravtale. I noen anskaffelser vil det være vesentlig med lokalkunnskap hos leverandøren eller nærhet til oppdragsgiver i forhold til utrykningstid, oppmøtekrav m.m. Objektive krav som kan forsvares i forhold til innkjøpet kan vi stille selv om disse gir lokale leverandører en fordel. Regelverket stiller også en del krav i forhold til leverandører, som må etterleves av både store og små avtaleparter.

Krav om bruk av lærlinger i offentlige kontrakter

Det stilles krav til at leverandører i offentlige kontrakter må være tilknyttet en lærlingordning og at en eller flere lærlinger deltar i arbeidet med å oppfylle kontrakten.

Kravet skal stilles i kontrakten med hovedleverandøren, fordi oppdragsgiver ikke inngår kontrakt direkte med eventuelle underleverandører. Hovedleverandøren har derimot frihet til å velge å oppfylle kravet ved hjelp av underleverandører.

Det må stilles krav om lærlinger i tjenestekontrakter og kontrakter om bygge- og anleggsarbeider som er omfattet av anskaffelsesreglene, når kontrakten har en verdi over 2 millioner kroner og en varighet over 3 måneder. Kontraktens hovedelement omfatter arbeider der det er relevant å benytte arbeidskraft med fag- eller svennebreiv og kravet ikke er uforholdsmessig i den konkrete kontrakten.

Samfunnsansvar i offentlige anskaffelser

Alle mennesker har universelle rettigheter, uavhengig av hvor i verden de bor. I Sundvoldenerklæringen understreker regjeringen ønsket om å bygge sin politikk på sosialt ansvar og internasjonal solidaritet.

Klima og miljø i offentlige anskaffelser



Regelverkets muligheter:

Anskaffelsesregelverket stiller krav til at miljøbelastningen skal minimeres og klimavennlige løsninger skal fremmes jf § 7-9. Samtidig setter regelverket de juridiske rammene for hvordan det kan gjøres.

Det er stor mulighet til å stille miljøkrav til leverandørene og til de produkter og tjenester vi ønsker å anskaffe. Det er imidlertid vesentlig at det ikke stilles krav som fører til at behovet ikke blir dekket. Alle miljøkrav som stilles må være relevante.

Det viktigste er at virksomhetens behov dekkes. Miljøkrav må ikke stilles slik at de forhindrer at leverandøren får markedets beste løsning.

Fellesnemnda har fattet vedtak om at 2/3 av bilene i ny bilordning i Orkland kommune skal være EL-biler, dette vil bli tatt med som et konkret tiltak for oppnåelse av miljøkrav i anskaffelsen.

Det er videre foreslått at Orkland kommune skal ta mål av seg til å bli sertifisert som miljøfyrtårn. Dersom dette blir vedtatt vil det her ligge en rekke føringer og verktøy for oppfølging av miljøanskaffelser som vil bli tatt med inn i tiltaksplan for anskaffelser.

Sosialt ansvar

Sosialt ansvar ved offentlige anskaffelser betyr å stille krav om at varer man kjøper produseres uten at mennesker og miljø blir skadet.

Anskaffelsesloven § 5 pålegger offentlige oppdragsgivere å ha egnede rutiner for å fremme respekt for grunnleggende menneskerettigheter ved offentlige anskaffelser der det er risiko for brudd på slike rettigheter.

Den internasjonale arbeidstakerorganisasjonen (ILO) er FNs særorganisasjon for arbeidslivet. ILO jobber for å bedre arbeidsforhold, arbeidsmuligheter og levevilkår for arbeidere over hele verden. ILO har definert områder som særlig viktige. Disse er forbud mot barnarbeid, forbud mot diskriminering og forbud mot tvangsarbeid.

DIFI anbefaler å inkludere kravet til å fremme grunnleggende menneskerettigheter i virksomhetens anskaffelsesstrategi.

Arbeidslivskriminalitet og sosial dumping

Forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter setter minimumskrav til offentlige oppdragsgivere som skal anskaffe tjenester eller bygge- og anleggsarbeider.

Regelverket krever at offentlige oppdragsgivere skal følge opp kravene i alle ledd i anskaffelsen, både ved kunngjøring og i konkurransegrunnlag og i kontrakten med leverandøren. Det kreves videre en aktiv kontraktsoppfølging for å kontrollere at kravene oppfylles gjennom hele kontraktsperioden.

Universell utforming – krav i offentlige anskaffelser

Universell utforming dreier seg om utforming og tilrettelegging av omgivelsene for å fremme like muligheter for alle personer i samfunnet. Anskaffelsesloven krever at det skal tas hensyn til universell utforming ved anskaffelser.

Kravet om universell utforming gjør seg særlig gjeldende ved bygg og anlegg, men kravet kan og stilles ved IKT anskaffelser.

Oppsummering

Det er mange forhold som skal hensyntas og følges opp i en anskaffelsesstrategi for å omfavne alle de momenter og hensyn som er gjennomgått her. Det har vært prosjektleders ønske å lage en overordnet, enkel og dynamisk anskaffelsesstrategi. Strategien skal gi både administrasjon, innkjøpere og leverandører en felles forståelse og nødvendige føringer for å etterleve de målsetninger som er gitt.

Administrasjonen vil på bakgrunn av de overordnede prinsipper, tiltak og mål som fremgår av anskaffelsesstrategien utarbeide mer detaljerte handlingsplaner og oppfølgingstiltak. Det vil og bli satt i gang en prosess i Orkland kommune i forhold til forankring av anskaffelsesstrategien i organisasjonen.

I og med at Orkland er en ny organisasjon er både tiltak og målsetninger i strategien avpasset etter dette. Det vil i de første årene primært være fokus på å få på plass samlende og helhetlige planer, retningslinjer og maler samt skape felles forventninger og rolleforståelse i organisasjonen.

Tilrådingens økonomiske konsekvenser

Ingen.

Konsekvenser for vedtatte målsettinger



Orkland kommune anskaffelsesstrategi

2020–2022



Introduksjon

Vi har ikke tall for Orkland kommune enda, men for å gi et bilde benyttes tall fra Orkdal kommune. Orkdal anskaffer årlig varer og tjenester for ca. 592 100 000 kr. Dette utgjør 37 % av vårt årlige budsjett. Vi har i underkant av 40 rammeavtaler per 1.1.2019.

Avtalene som inngås, er viktige både for virksomheten, brukerne og leverandørene. Med dette følger et ansvar om å opptre som en profesjonell innkjøper og sørge for å få mest mulig igjen for midlene. Samtidig ønsker virksomheten å bruke anskaffelsene strategisk for å bidra til den innovasjon- og virksomhetsutvikling vi trenger.

Anskaffelser er et strategisk viktig område for virksomheten og skal være med på å sikre at vi når våre mål. I noen tilfeller er det en direkte sammenheng mellom kvaliteten på de anskaffelsene virksomheten gjør, og kvaliteten på de tjenestene som vi leverer.

Anskaffelsesstrategien skal understøtte virksomhetens hovedstrategi og beskrive en overordnet tenkning og adferd for anskaffelser.

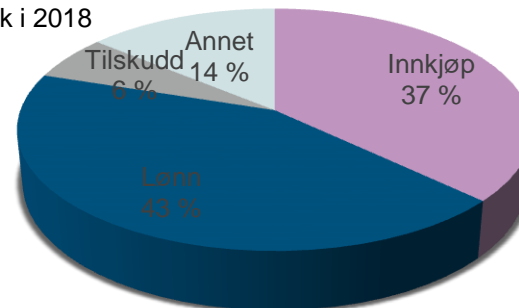
Anskaffelsesstrategien skal gi et felles grunnlag for gjennomføring av anskaffelser og sikre effektiv ressursbruk. Vi skal gjennomføre anskaffelsene i tråd med lov og forskrift og sikre kravene til konkurranse, likebehandling og åpenhet.

Strategien gjelder for alt anskaffelsesarbeid som gjennomføres i virksomheten, på tvers av enheter og for alle faser i en anskaffelsesprosess; fra planlegging av anskaffelsen til kontraktens avslutning. Den berører alle deler av organisasjonen, og alle ansatte har et felles ansvar for å bidra til at vi lykkes med å nå målene.

Våre viktigste innkjøp

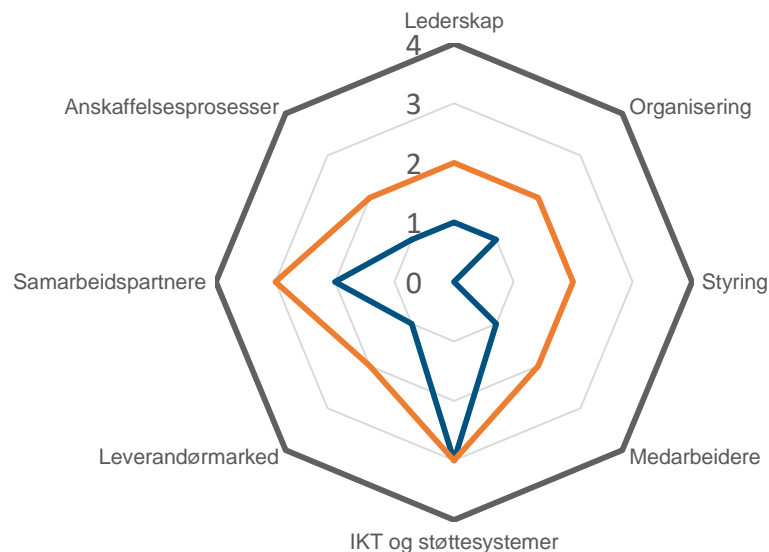
1. Bygg og vedlikehold
2. Programvare og drift
3. Varer og tjenester helse
4. Konsulenttjenester
5. Diverse forbruksartikler

Virksomhetens forbruk i 2018



Selvevaluering

— Hvor vi er i dag — Hvor vi ønsker å være — Beste praksis



Visjon

Virksomhetens anskaffelser skal gjøres profesjonelt, effektivt, virkningsfullt og bærekraftig.

Hovedmål

Orkland kommune skal gjennomføre formålstjenlige og kostnadseffektive anskaffelsesprosesser - som gir gode og samfunnsansvarlige løsninger både på kortere og lengre sikt.

Følgende parametere vektlegges:

- ✓ Kvalitet – anskaffelsen skal bidra til riktige og gode produkter og tjenester til brukerne og virksomheten.
- ✓ Kostnader – anskaffelsen skal være kostnadseffektiv.
- ✓ Tidsbruk – anskaffelsen skal være effektiv med hensyn til bruk av tid.
- ✓ Bærekraftig – anskaffelsene skal ha et bevist sosialt og miljømessig



Delmål

For å oppnå hovedmålet og basert på hovedutfordringene til virksomheten, prioriterer vi følgende fem områder i strategiperioden.

1. Anskaffelser skal bidra til bedre behovsdekning og møte fremtidens behov.
2. Anskaffelser skal bidra til effektiv tjenesteproduksjon gjennom bedre ressursutnyttelse.
3. Anskaffelser skal gjennomføres raskere, enklere og digitalt.
4. Anskaffelser skal bidra til markedsutvikling.
5. Orkland kommune skal vise samfunnsansvar i anskaffelsene.



1. Anskaffelser skal bidra til bedre behovsdekning og møte fremtidens behov.

[KLIKK FOR MER INFORMASJON](#)



2. Anskaffelser skal bidra til effektiv tjenesteproduksjon gjennom bedre ressursutnyttelse.

[KLIKK FOR MER INFORMASJON](#)



3. Anskaffelser skal gjennomføres raskere, enklere og digitalt.

[KLIKK FOR MER INFORMASJON](#)



4. Anskaffelser skal bidra til markedsutvikling.

[KLIKK FOR MER INFORMASJON](#)



5. Orkland kommune skal vise samfunnsansvar i anskaffelsene.

[KLIKK FOR MER INFORMASJON](#)

INTRODUKSJON

HOVEDMÅL

DELMÅL

IMPLEMENTERING

1. Anskaffelser skal bidra til bedre behovsdekning og møte fremtidens behov.

ØNSKET EFFEKT

Orkland kommune har et strategisk syn på anskaffelser. Kommunens behov vurderes åpent og defineres basert på en grundig og bred involvering. Orkland kommune har fokus på leverandørdialog og samarbeid med leverandørmarkedet for å sikre at gode og fremtidsrettede løsninger anskaffes.

TILTAK

- 1.1 Utvikle strategisk anskaffelseskompetanse hos ledere og i innkjøpsavdelingen.
- 1.2 Gjennomføre årlige behovskartlegginger av anskaffelser i kommunen og de enkelte enhetene. Virksomhetens årlige anskaffelsesoversikt skal kunngjøres på virksomhetens nettside.
- 1.3 Knytte innovasjon i anskaffelser til virksomhetens strategi for innovasjon og næringsutvikling. Utnytte spillerommet i anskaffelsesregelverket ved å ha fokus på valg av anskaffelsesprosedyre og benytte innovasjonsmetodikk.
- 1.4 Gjennomføre årlige leverandørkonferanser og markedskonferanser (plenums møter eller individuelt) på utvalgte anskaffelser.
- 1.5 Øke anvendelsen av ytelses- og funksjonskrav.
- 1.6 Virksomhetsleder skal sørge for en virksomhetskultur med forståelse for anskaffelsesarbeidets betydning for virksomhetens resultater og omdømme.
- 1.7 Sette av mer tid til å klarlegge behov før vi anskaffer.
- 1.8 Øke involvering av interessenter, både fagpersoner og brukere, i forberedelsen av store eller strategisk viktige anskaffelser.
- 1.9 Bruke relevante anskaffelser til å profilere virksomheten.

1. Anskaffelser skal bidra til bedre behovsdekning og møte fremtidens behov.

2. Anskaffelser skal bidra til effektiv tjenesteproduksjon gjennom bedre ressursutnyttelse.

3. Anskaffelser skal gjennomføres raskere, enklere og digitalt.

4. Anskaffelser skal bidra til markedsutvikling.

5. Orkland kommune skal vise samfunnsansvar i anskaffelsene.



RISIKO

Sørge for tilstrekkelig fokus og kompetanse på området i gjennomførlig av sammenslåingsprosessen til Orkland.

STYRINGSPARAMETRE/ KPI

- Antall tilbydere i kunngjorte konkurranser.
- Andel utlyste aktuelle og kommende forespørsler i Doffin.
- Antall konkurranser med forhandling.
- Andel konkurranser med funksjons- og ytelseskrav.

INTRODUKSJON

HOVEDMÅL

DELMÅL

IMPLEMENTERING

2. Anskaffelser skal bidra til effektiv tjenesteproduksjon gjennom bedre ressursutnyttelse. Orkland kommunes avtaleportefølje skal være lett tilgjengelig og gi økonomisk gevinst gjennom standardisering, effektivisering og samordning av anskaffelsene.

ØNSKET EFFEKT

- Anskaffelser sees i sammenheng med den totale ressursbruken i Orkland kommune. Kommunen oppnår bedre utnyttelse av og kvalitet på innkjøpene for økt og/eller bedre tjenesteproduksjon. Enhetene i Orkland kommune føler høy lojalitet til virksomhetens avtaler.
- Orkland kommune arbeider for flere formelle og uformelle innkjøpssamarbeid med andre som sparer virksomheten for transaksjonskostnader og bidrar til bedre avtalebetingelser.
- Kontraktsvilkårene respekteres og utnyttes best mulig gjennom hele avtaleperioden.

TILTAK

- 2.1 Sikre at datakvaliteten fra faktura- og økonomisystemet er høy og gir et godt grunnlag for rapporter og analyse.
- 2.2 Forbedre kompetanse og forståelse for inngåelse og oppfølging av avtaler.
- 2.3 Etablere en felles modell for kontraktsoppfølging i virksomheten for å sikre at kontraktens intensjoner ivaretas.
- 2.8 Utarbeide og bruke gode felles standarder for utforming av krav, evaluering og avtaleinngåelse.

1. Anskaffelser skal bidra til bedre behovsdekning og møte fremtidens behov.

2. Anskaffelser skal bidra til effektiv tjenesteproduksjon gjennom bedre ressursutnyttelse.

3. Anskaffelser skal gjennomføres raskere, enklere og digitalt.

4. Anskaffelser skal bidra til markedsutvikling.

5. Orkland kommune skal vise samfunnsansvar i anskaffelsene.



RISIKO

Avhengig av å få til god kunnskap om våre avtaler, eierskap og lojalitet til disse.

STYRINGSPARAMETRE/ KPI

- Andel av totalt kjøp via rammeavtaler.
- Antall rammeavtaler.
- Kontraktsverdi ved signering mot faktisk verdi ved avslutning av kontrakt.
- Avtalelojalitet (stikkprøvekontroller fra regnskapet for å avdekke i hvilken grad rammeavtalene benyttes). Brudd på avtalelojalitet rapporteres til overordnet administrativ ledelse i virksomheten som følger opp med tiltak.
- Antall anskaffelser som har blitt gjennomført i samarbeid med andre offentlige virksomheter.

3. Anskaffelser skal gjennomføres raskere, enklere og digitalt.

ØNSKET EFFEKT

Det skal ikke brukes tid på anskaffelser som ikke gir verdi for virksomheten. Gjennomføring av anskaffelser skal kjennetegnes av intern effektivitet og regelverksetterlevelse.

TILTAK

- 3.1 Orkland kommunes elektronisk konkurransegjennomføringsverktøy (KGV), skal benyttes i flest mulig tilfelle.
- 3.2 Innkjøperne skal ha enkelt tilgjengelige og oppdaterte veiledere, maler og verktøy til bruk i virksomhetens anskaffelsesprosesser i KGV.
- 3.3 Sikre bedre samhandling mellom de ulike rollene i anskaffelsesprosessen.
- 3.6 Innkjøpsansvarlig skal tilby differensierte og målrettede kompetansehevingstiltak rettet mot ulike roller og områder.

1. Anskaffelser skal bidra til bedre behovsdekning og møte fremtidens behov.

2. Anskaffelser skal bidra til effektiv tjenesteproduksjon gjennom bedre ressursutnyttelse.

3. Anskaffelser skal gjennomføres raskere, enklere og digitalt.

4. Anskaffelser skal bidra til markedsutvikling.

5. Orkland kommune skal vise samfunnsansvar i anskaffelsene.



RISIKO

Forutsetter ønske om bruk av verktøy og meler samt kjennskap til og kunnskap om bruk av disse.

STYRINGSPARAMETRE/ KPI

- Antall gjennomføre konkurranser i KGV.
- Antall fellende avgjørelser/uttalelser i rettsinstans/KOFA.
- Antall avlyste konkurranser.
- Anmerkninger fra Riksrevisjonen/ Kommunerevisjonen.
- Brukervennligheten av utlagte avtaler, maler og veiledere på intranettet.

RESULTATMÅL

100 % elektronisk konkurransegjennomføring for anskaffelser over Eu terskel innen 2020.

4. Anskaffelser skal bidra til dialog, kompetanseheving og markedsutvikling.

ØNSKET EFFEKT

Orkland kommune skal arbeide aktivt for å få et godt tilpasset og utviklet leverandørmarked slik at våre nåværende kjente behov og fremtidige behov blir dekket. Vi ønsker at åpen konkurranse preger de markedet Orkland kommune kjøper sine varer og tjenester i.

TILTAK

- 4.1 Kunngjøre flere anskaffelser over 100 000 kr på Doffin.
- 4.2 Benytte standardkontrakter for å sikre gjennomtenkte og balanserte kontraktsvilkår som er kjent i leverandørmarkedet.
- 4.3 Benytte digitale løsninger for innlevering av tilbud (KGV) i flere anskaffelser.
- 4.4 Innkjøpsansvarlig skal etablere møteplasser for erfarings- og informasjonsutveksling mellom Orkland kommune og leverandørmarkedet.
- 4.5 Invitere små bortvalgte leverandører til et møte for å gjennomgå evalueringen av eget tilbud, motivere disse til forbedringer og til deltakelse ved neste aktuelle anskaffelsesprosess i utvalgte anskaffelsesprosesser.

1. Anskaffelser skal bidra til bedre behovsdekning og møte fremtidens behov.

2. Anskaffelser skal bidra til effektiv tjenesteproduksjon gjennom bedre ressursutnyttelse.

3. Anskaffelser skal gjennomføres raskere, enklere og digitalt.

4. Anskaffelser skal bidra til markedsutvikling.

5. Orkland kommune skal vise samfunnsansvar i anskaffelsene.



RISIKO

Kapasitet til oppfølging samt interesse i leverandørmarkedet.

STYRINGSPARAMETRE/ KPI

- Andel av totalt kjøp gjennomført hos leverandører med avtale.
- Antall anskaffelser over 100 000 kr som er konkurranseutsatt.
- Antall møter arrangert for erfarings- og informasjonsutveksling.
- Antall tilbydere i kunngjorte konkurranser.

RESULTATMÅL

65% av virksomhetens samlede innkjøp skal være gjenstand for konkurranse innen 2020.

5. Orkland kommune skal vise samfunnsansvar i anskaffelsene.

1. Anskaffelser skal bidra til bedre behovsdekning og møte fremtidens behov.
2. Anskaffelser skal bidra til effektiv tjenesteproduksjon gjennom bedre ressursutnyttelse.
3. Anskaffelser skal gjennomføres raskere, enklere og digitalt.
4. Anskaffelser skal bidra til markedsutvikling.
5. Orkland kommune skal vise samfunnsansvar i anskaffelsene.



ØNSKET EFFEKT

Anskaffelsene skal redusere miljøbelastningen, påvirke arbeidsforhold, respekt for grunnleggende menneskerettigheter og sikre like konkurransevilkår og fremtidig konkurransekraft for næringslivet. Samfunnsansvarlige anskaffelser skal bidra til å sikre godt omdømme og tillit til offentlig anskaffelsesvirksomhet.

Anskaffelsesstrategien skal innenfor bygg og anlegg baseres på de felles seriositetskrav som utarbeides av Direktoratet for forvaltning og IKT (DIFI), Byggenæringens Landsforening (BNL), Fellesforbundet og KS.

TILTAK

- 5.1 Etablere rutiner for Orkland kommune for å redusere skadelig miljøpåvirkning knyttet til anskaffelser og fremme klimavennlige løsninger (lovpålagt).
- 5.2 Etablere rutiner for Orkland kommune for å ivareta respekt for grunnleggende menneskerettigheter (lovpålagt).
- 5.3 Etablere rutiner som ivaretar at krav om lærlinger i kontraktene stilles til leverandører.
- 5.4 Videreføre samarbeid med skatteetaten i Orkland kommune
- 5.5 Etablere rutiner for å redusere skadelig miljøpåvirkning knyttet til anskaffelser og samtidig fremme klimavennlige løsninger.
- 5.6 Etablere rutiner for å sikre at informasjon og kontroll av krav til lønns- og arbeidsvilkår blir ivaretatt i konkurransen, kontrakten og i kontraktsoppfølgingen.
- 5.7 Etablere rutiner og årlig vurdere tiltak som forebygger muligheter for misligheter og korrupsjon knyttet til anskaffelser.

RISIKO

Krever gode rutiner, kapasitet og kompetanse om grunnleggende krav og kontraktsoppfølging i organisasjonen.

STYRINGSPARAMETRE/ KPI

- Andel inngåtte avtaler hvor miljø er ivaretatt.
- Dokumenterte etablerte rutiner og retningslinjer.
- Antall anskaffelser med avvik fra etablerte rutiner.

RESULTATMÅL

- Krav til lærlingeordning er stilt i alle anskaffelsene hvor dette er relevant.
- Klima og miljø er i ivaretatt ved alle anskaffelsene hvor dette er relevant.

Implementering

Måling og rapportering

Anskaffelsesstrategien er vedtatt og gjøres kjent for alle medarbeidere. Virksomhetslederen har det overordnede ansvaret for gjennomføring av strategien. Innkjøpsansvarlig har ansvar for å koordinere arbeidet og rapportere på fremdrift. Alle ansatte har et ansvar for å bidra til at målene i strategien nås.

Anskaffelsesstrategien skal konkretiseres handlingsplan som gjelder for påfølgende år. Innkjøpsansvarlig har ansvar for å lage handlingsplanen. Handlingsplanen utfylles med tiltaksplan/tiltaksoversikt.

Virksomhetsleder følger opp strategien gjennom de ordinære planprosessene og implementerer tiltak i budsjett og økonomiplan. Rapportering på de viktigste tiltakene vil inngå i virksomhetens årsrapportering.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Det legges til grunn at virksomhetens ansatte følger strategiens føringer og gjennomfører strategiens tiltak innenfor vedtatte budsjetter i strategiperioden.

Det må det påregnes et foreløpig ukjent beløp til løpende bruk av elektroniske verktøy. Avhengig av antall brukere de elektroniske verktøyene vil få, vil det være en internkostnad knyttet til innføring, opplæring og oppfølging. En styrket rådgivning og bistand til oppfølging av anskaffelser og kontrakter vil kreve allokering av ressurser. Gevinstene i form av bedre måloppnåelse vil sannsynligvis langt overstige kostnadene over tid, men de vil nok være enklere å sannsynliggjøre enn å bevise.

Kritiske suksessfaktorer

For å lykkes med implementering av strategien er det behov for at:

- anskaffelsesstrategien er forankret fra topp til bunn i virksomheten.
- alle anskaffelser gjennomføres i henhold til gjeldende regelverk og interne rutiner, og at kontrakter etterleveres.
- det frigjøres ressurser i anskaffelsesfunksjonen til gjennomføring av utviklingsoppgaver og implementering av tiltak. Dette gjøres gjennom å:
 - utnytte kompetanse hos ressurspersoner i øvrige avdelinger og enheter som allerede gjennomfører anskaffelsesrelaterte oppgaver
 - forenkle og effektivisere saksbehandling
 - legge til rette for å benytte eksterne ressurser ved behov
 - innføre digitale anskaffelsesprosesser
- informasjon om strategien kommuniseres ut til hele virksomheten og at det rapporteres på måloppnåelse
- planen inneholder konkrete tiltak, kvantifiserbare mål, klare frister og definerte ressursbehov

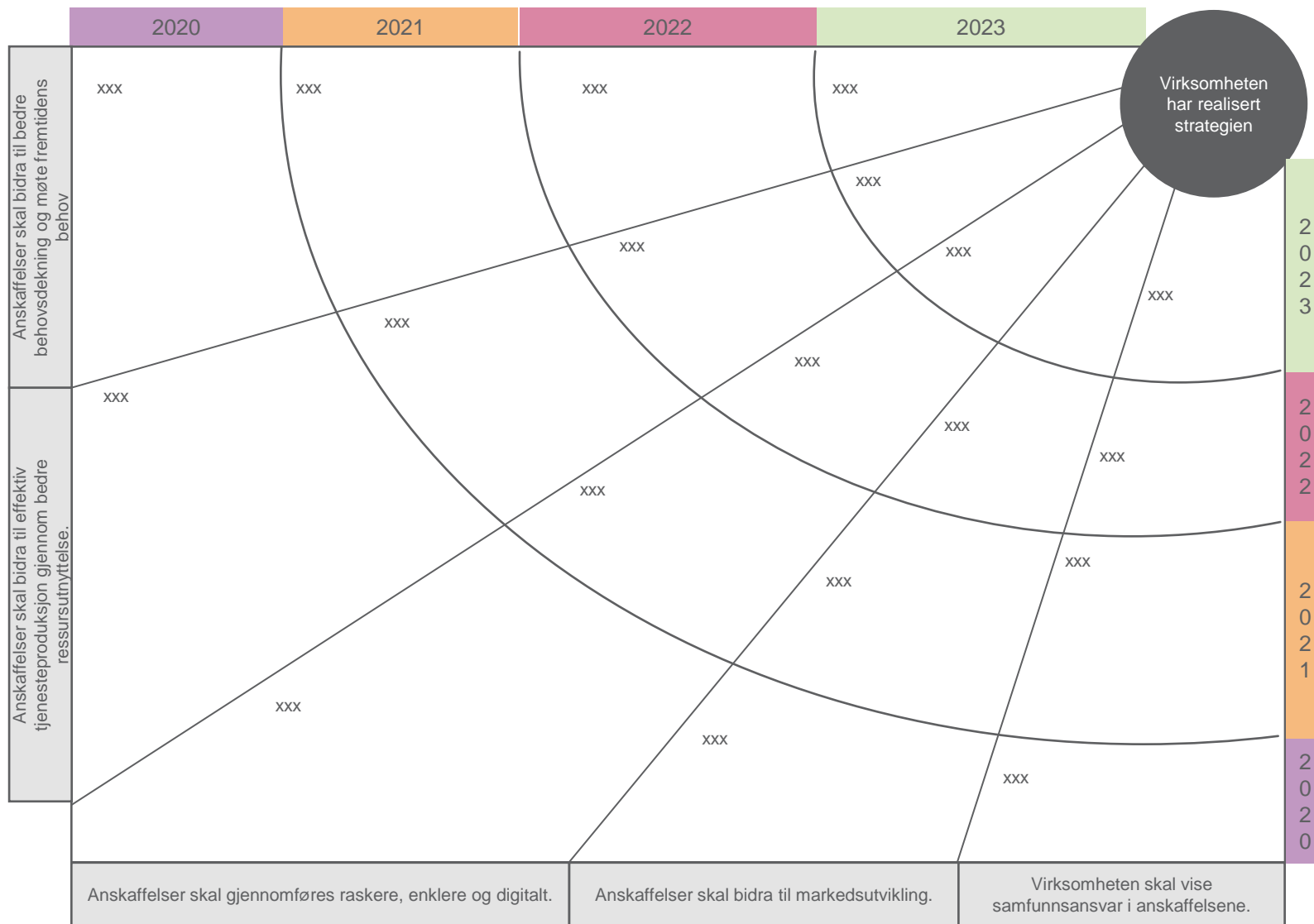
Gevinstrealisering

Ved strategiens utløp skal oppnådde fordeler og effekter dokumenteres.

Tilgjengeliggjøring av strategi

Strategien vil bli publisert på virksomhetens nettsider og på Doffin under virksomhetens profil.

Målbilde



Saksframlegg

Saksbehandler
Marit Ingvaldsen Risvaag

Dato
12.04.2019

Arkivreferanse
2019/3676-1

| Saksgang | | |
|-----------|-----------------------|------------|
| Saknummer | Utvalg | Møtedato |
| 17/19 | Arbeidsutvalg Orkland | 25.04.2019 |
| | Fellesnemnd Orkland | |

Organisering av miljøarbeidet i Orkland kommune - miljøsertifisering

Prosjektleders innstilling

Fellesnemnda vedtar at Orkland kommune skal starte prosess for å oppnå å bli sertifisert som Miljøfyrtårn.

Bakgrunn for saken

Natur, miljø og klimaspørsmål står sentralt i dag og det er knyttet mange utfordringer til disse områdene, både i forhold til bevaring av miljø og natur og i forhold til å motvirke uheldig klimautvikling. Det er naturlig og forventet at offentlige myndigheter og virksomheter har et bevist forhold til og fokus på klima og miljøspørsmål. Miljø og klima er vektlagt i kommuneplanens samfunnsdel i dagens kommuner. Både Agdenes og Snillfjord kommune har stort fokus på klima og forebygging av klimaendringer i sine planer, i kommuneplanens samfunnsdel for Agdenes beskrives dette slik:

«Klimaendringer skaper i dag store utfordringer. Kommunen har et ansvar gjennom sin planlegging til å bidra til reduksjon av klimagassutslipp. Deler av miljøet vårt består av ikke fornybare ressurser. Kommunal planlegging skal legge til rette for bærekraftig bruk og vern av areal og ressurser, til beste for oss som lever i dag og de som kommer etter oss. En bærekraftig arealpolitikk som tar hensyn til både naturmangfoldet, kulturminner og kulturmiljø er en forutsetning for å møte disse utfordringene.»

Alle kommunene har også målsetninger eller tiltak knyttet til miljø og klima i sine planer. Det vil være vesentlig å ha fokus på dette inn i Orkland kommune og etablere en felles plattform for som sikrer målrettet fokus på klima og miljø. I Orkland kommune er det avsatt en egen stilling som miljø- og klimakoordinator, for å sikre fokus på dette.

Dagens kommuner har alle fokus på miljø og klima i sine planer, men fokusområder og arbeidsmetodikk har variert i kommunene. Det er ved sammenslåingen viktig å finne en felles målsetning og metodikk for miljøarbeidet i Nye Orkland.

Vurdering

Det er for offentlige virksomheter ikke noen overordnede krav eller føringer til hvordan vårt arbeid med klima og miljø skal organiseres eller prioriteres. Derimot er vi som offentlig virksomhet ofte med på å stille krav til private virksomheters oppfølging og organisering rundt klima og miljøarbeid. Det er vanlig i forbindelse med anskaffelser at vi stiller krav om at leverandører som skal delta med sine tilbud kan dokumentere sitt miljøarbeid, oftest stilles kravet om at virksomheten innehar en miljøsertifisering.

Orkdal kommune har valgt å arbeide med miljø og klimaspørsmål etter metodikken som sertifisert Miljøfyrtårn virksomhet. Noe av bakgrunnen for dette er at kommunen opplever at det er naturlig at vi stiller de samme krav til

oss selv som vi gjør til våre leverandører ved offentlige anskaffelser. Kommunen har også en godkjent sertifisør som bistår private virksomheter i kommunen med å bli godkjente miljøfyrtårn virksomheter. Orkdal kommune har deltatt i ordningen med miljøfyrtårn siden 2004. I utgangspunktet opplevde vi at ordningen ikke i særlig grad var tilpasset kommunesektoren eller større virksomheter. Vi har arbeidet tett med miljøfyrtårn sentralt og hatt en god dialog om utvikling og tilpasning til kommunesektoren. Den største endringen i ordningen er at det er etablert en såkalt hovedkontormodell. Dette innebærer at hovedkontoret for virksomheten (Rådhuset) tar hånd om alle etatsovergrepene og oppgaver innen miljøfyrtårnordningen. Dette innebærer at alt felles for kommunen håndteres av hovedkontoret, mens de underliggende enhetene kun tar hånd om kriterier og oppgaver knyttet til den enkelte enhet. Dette har medført en forenkling av ordningen som gir større effektivitet og langt bedre oversikt og kvalitet på miljøarbeidet. Typisk underliggende enheter vil være skole, barnehage, helsetun og andre større enheter plassert utenom rådhuset. Orkdal har i dag sertifisert hovedkontor og 14 underliggende enheter.

De øvrige Orklands kommunen har valgt å arbeide med klima og miljø uten at de selv inngår i en sertifiseringsordning. Alle kommunene har miljøfokus i sine planer, men det varierer hvordan en har valgt å følge opp dette i dag.

Det kan være både fordeler og ulemper med å organisere miljø og klimaarbeidet innenfor eller utenfor en sertifiseringsordning. Det er viktig at kommunen setter sine egne mål og standarder for sitt klima- og miljøarbeid, slik at det er det som lokalt bør ha fokus som blir fulgt opp og at kommunen har eierskap til sine målsetninger. Når en inngår i en sertifiseringsordning vil deler av strukturen og kravene som stilles være fastlagt etter den valgte sertifiseringsordning, systemet kan dra fokus bort fra lokale forhold og over på selve sertifiseringsmodellen. Det å være sertifisert er i seg selv ikke et mål. Et annet moment knyttet til denne vurderingen er de økonomiske kostnadene knyttet til en sertifiseringsordning. Ved å ta inn en tredjepart i et slikt samarbeid vil en nødvendigvis få utlegg knyttet til dette. Hovedutfordringen med å arbeide med klima- og miljøspørsmål i egen regi, er nok at det er vanskelig å få et systematisk og klart fokus på dette arbeidet. Miljø- og klimaarbeid skal følges opp i enhetene og som en del av kommunens ordinære drift, uten en koordinator og klare målsetninger, kan dette fokuset fort forsvinne blant øvrige oppgaver. Gjennom sertifiseringsordningene får en også mye tilrettelagt i forhold til maler, kvalitetssystem m.m.

Etter en samlet vurdering er prosjektleders anbefaling at Orkland kommune organiserer sitt miljø- og klimaarbeid innenfor rammene av en sertifiseringsordning. Det er krevende på mange områder å samle flere kommuner til en ny felles enhet. Ved å arbeide med klima- og miljøspørsmål innenfor en sertifiseringsordning, får vi en felles standard og systematikk for dette arbeidet inn i Orkland. Det er vurdert flere forskjellige ordninger for sertifisering innen miljø, de to mest kjente er ISO sertifisering og Miljøfyrtårn. Orkdal kommune har lang erfaring med Miljøfyrtårn og kjenner denne ordningen godt. For å få et reelt sammenligningsgrunnlag har vi innhentet erfaring fra kommune som har tilsvarende kjennskap til ISO sertifisering. Vi ser at Miljøfyrtårn har kommet langt i forhold til å tilby elektronisk rapportering, mal-verk, sjekklister m.m. som gir kommunen felles rammer for arbeidet og gir en effektiv og god organisering. Ved ISO sertifisering står kommunen mer fritt til å legge opp sin egen systematikk etter lokale behov. Med tanke på arbeid og utfordringer knyttet til kommunesammenslåingen, anbefaler prosjektleder en videreføring og utvidelse av dagens Miljøfyrtårn- ordning til å omfatte hele Orkland kommune.

Med bakgrunn i dette er det innhentet en vurdering i forhold til kostnader knyttet til sertifisering av Orkland kommune som miljøfyrtårn. Det vil ligge en grunnpris/serviceavgift på kroner 66.900,- i bunnen, i tillegg kommer en kommunelisans på kroner 5.750,- Ved sertifisering av nye enheter er det en engangsavgift for dette på kroner 1.650,-



Saksframlegg

Saksbehandler
Marit Ingvaldsen Risvaag

Dato
12.04.2019

Arkivreferanse
2019/3675-1

| Saksgang | | |
|-----------|-----------------------|------------|
| Saknummer | Utvalg | Møtedato |
| 18/19 | Arbeidsutvalg Orkland | 25.04.2019 |
| | Fellesnemnd Orkland | |

Reglement for kommunestyret - Orkland kommune

Vedlegg

1 Utkast til reglement for kommunestyret - Orkland kommune

Prosjektleders innstilling

Fellesnemnda anbefaler vedlagte reglement for kommunestyret fremlagt for vedtak i nytt kommunestyre i Orkland.

Bakgrunn for saken

Prosjektleder har tidligere lagt frem utkast til delegeringsreglement til drøftelse i Arbeidsutvalg og Fellesnemnda for Orkland. I tilknytning til denne drøftelsessaken ble det stilt en rekke spørsmål om de forskjellige politiske grupperingers mulighet til å fremme innspill, spørsmål og saker. For en del av de spørsmål som ble reist, er det naturlig at svarene finnes i reglement for kommunestyret. På denne bakgrunn har prosjektleder valgt å utforme et utkast til reglement for kommunestyret i Orkland, som fremlegges Arbeidsutvalg og Fellesnemnda. Utkast til reglement er bygget på dagens reglement for kommunestyret i Orlandskommunene.

Alle dagens kommuner har utarbeidet egne Reglement for kommunestyre. Alle reglementene i dagens kommuner er bygget opp etter samme prinsipp og er av den grunn veldig like i både oppbygning og innhold.

Reglementet angir regler for behandling, dokumentasjon og åpenhet rundt kommunestyrets behandling av saker. I reglement for Orkland kommune er det presisert at reglementet foruten å gjelde for kommunestyret, også skal gjelde for formannskapet og utvalgene.

Kommunestyret skal etter kommuneloven § 40 fastsette reglement for folkevalgtes innsynsrett. Slikt reglement er utarbeidet og tatt inn sammen med reglement for kommunestyret. Etter prosjektleders vurdering henger kommunestyrets behandling tett sammen med de folkevalgtes rett til innsyn slik at det er naturlig å utarbeide et felles reglement. Etter ny kommunelov, som trår i kraft høsten 2019, er det ikke leger krav om at kommunestyret skal fastsette et slikt reglement. I ny kommunelov har en tatt disse bestemmelsene inn i loven (§ 11-13). I vedlagte utkast til reglement har en valgt å beholde disse bestemmelsene i reglementet, dette for at reglementet skal gi en mer samlet og lett tilgjengelig orientering til folkevalgte.

Vurdering

Bakgrunn for utkast til reglement for kommunestyret er de reglement som i dag er å finne i Orkdal, Agdenes, Meldal og Snillfjord. Ved gjennomgang av dagens reglementer for kommunene er det tydelig at alle reglementene er bygget over samme mal. Den oppbyggingen som ligger i dagens reglement er derfor videreført i utkast til reglement for kommunestyret i Orkland. Innholdsmessig er også hovedbestemmelsene svært like i dagens kommuner, selv om formuleringer og beskrivelser adskiller seg noe. Prosjektleder er av den oppfatning at dagens reglement for kommunestyrene fungerer tilfredsstillende og at det i liten grad er spørsmål eller behov for

avklaringer rundt disse. Hovedprinsippene for dagens reglement videreføres derfor med de endringer som følger av ny kommunelov samt behovet for samordning til et reglement.

Det er i dag kun Orkdal kommune som har reglement om folkevalgtes innsynsrett inntatt i reglement for kommunestyret. Prosjektleder vurderer at dette gir en god samlet oversikt og enkel tilgang til informasjon for de folkevalgte, og har valgt å la bestemmelsene om innsynsrett ligge som punkt 7 i utkast til nytt reglement.

Innholdsmessig er hovedprinsippene i reglementet basert på kommunelovens bestemmelser. I ny kommunelov reguleres saksbehandling i folkevalgte organ av lovens kapittel 11. Det er ikke de store omveltningene som er gjort i ny lov, men reglementet er justert i forhold til denne.

I punktet møtestyring – åpne eller lukkede dører- er det gitt beskrivelser for å presisere formålet med og hensynene bak unntaksreglene om å behandle saker for lukkede dører. Lukkede dører er i noen tilfelle pålagt og kan i andre tilfeller tillates etter en konkret vurdering. Hovedhensynet er uansett å verne enkeltpersoner eller private interesser. Rett og plikt til å lukke møtet omfatter bare den saken eller den delen av saken som nødvendiggjør at slike opplysninger trekkes inn i debatten. I lukkede møter omfatter taushetsplikten kun de opplysninger som er av en slik karakter at de anses å være taushetsbelagte, øvrige opplysninger anses ikke som omfattet selv om møtet går for lukkede dører.

Under punktet Møteleders redegjørelse for saken – talernes rekkefølge – gruppemøte, er det tatt inn et avsnitt som beskriver kommunestyrets rett til å stanse forhandlingene for å avholde gruppemøte. Adgangen til å avholde gruppemøter er lagt inn for å gi rom for enkle politiske avklaringer som gruppene opplever behov for i forhold til å kunne fatte avgjørelse i sak, dette for å gi fleksibilitet i forhold til avklaringsbehov og for å unngå unødig utsettelse av saker som er tatt opp til behandling.

I reglement for kommunestyret er det ikke fastsatt noen begrensninger i forhold til innlegg eller taletid for representantene under behandling av saker. Det er ønskelig med grundig debatt og alle skal gis rom til å presentere sine innlegg til debatten, en generell regulering av taletiden er derfor ikke ønskelig. Det foreslås i reglementet at ordføreren ved behov kan regulere taletiden, dette for å sikre at tiden strekker til for en god behandling av alle saker som står på agendaen.

Representantene har anledning til å stille spørsmål. I reglementet er interpellasjoner og grunngitte spørsmål regulert i forhold til hvordan og når slike spørsmål kan reises. Det er videre regulert i kommuneloven at det kan stilles spørsmål til ordføreren under møtet, også om saker som ikke står på sakslisten. For å sikre en ryddig møtestruktur og likebehandling av alle representanter, presiseres i reglementet at spørsmål i møtet skal være konkrete og kunne besvares uten utredning eller undersøkelse. Slik tydeliggjøres også innhold og behandling av grunngitte spørsmål og interpellasjoner samt at en sikrer at regler for å fremme saker etterleves.

Ny kommunelov åpner for å kunne avholde kommunestyrets møter som fjernmøter, dette er tatt inn i reglementet som punkt 4.8.

Til sist er Kommunalt råd for personer med nedsatt funksjonsevne og Eldrerådet gitt tilsvarende anledning til å fremme innlegg til kommunestyret på sine saksområder som Ungdomsrådet har.

Ut over dette er det ikke tatt inn endringer i reglementet som skal påvirke innholdet eller forståelsen av det som ligger i de reglement som gjelder i dagens kommuner og som i stor grad er satt opp etter føringer eller krav i kommuneloven.

Tilrådingens økonomiske konsekvenser

Ingen

Konsekvenser for vedtatte målsettinger

Ingen

Orkland kommune

Reglement for kommunestyret og folkevalgtes innsynsrett

**Gjeldende også for
formannskapet og utvalgene**

Vedtatt av kommunestyret den xx.xx.xxxx

1. Reglementets anvendelsesområde

Formålet med dette reglementet er å lette gjennomføring av møter og tydeliggjøre de ulike rollene i forbindelse med møteavvikling.

I tillegg til kommunestyret omfattes også formannskapet og utvalgene av bestemmelsene i dette reglementet. Ved annet organ/utvalg enn kommunestyret erstattes begrepene ordfører og kommunestyret med korrekt benevnelse for møteleder og organ-/utvalgsnavn.

Reglementet gir også retningslinjer for innsynsrett som er gjeldende for alle folkevalgte i Orkland kommune.

2. Møteforberedelse

2.1 Innkalling til møte - dokumentutlegg (Kl. § 11-3)

Kommunestyret holder møter når kommunestyret vedtar dette, normalt etter en fastsatt møteplan, og ellers når ordføreren finner det påkrevd, eller minst 1/3 av medlemmene krever det.

Ordføreren setter opp sakliste og kaller inn til møte ved skriftlig innkalling. Innkallingen skal inneholde en oversikt over de saker som skal behandles og bør også inneholde saksdokumenter m/vedlegg.

Posten Eventuelt kan føres opp på møteinnkallingen, men er ikke å betrakte som en ordinær sak på saklisten (jfr. kap. 5).

Innkallingen skal være medlemmene i hende senest 5 dager før møtet skal holdes. Ordfører v/sekretariatet sørger for offentlig kunngjøring og at de dokumenter som ikke er unntatt offentlighet, er tilgjengelig for allmennheten.

2.2 Møteplikt – forfall – varamedlemmer (Kl. § 8-1)

Den som er valgt som medlem i kommunestyret, plikter å delta i kommunestyrets møte, med mindre det foreligger gyldig forfall. Dersom den som er innkalt ikke kan møte p.g.a. gyldig forfall skal han/hun uten opphold melde fra om dette til ordføreren, og opplyse om forfallsgrunn, slik at varamedlem kan innkalles. Medlemmene skal melde fra om forhold fram i tid (f.eks. ferie) som vil kunne innebære forfall.

Som gyldig forfall regnes i utgangspunktet omstendigheter som fører til at vedkommende ikke uten fare for helbred eller velferd eller uten å forsømme viktige og uoppsettelige forretninger kunne ha møtt. Ordføreren er ansvarlig for den skjønnsmessige vurderingen av bestemmelsen.

Ordføreren har det overordnede ansvaret for innkallingen, og dersom han/hun er kjent med at et medlem ikke kan være med på en saksbehandling grunnet inhabilitet, skal han/hun sørge for at varamedlem blir kalt inn.

Må noen på grunn av gyldig forfall forlate møtet under forhandlingene, skal vedkommende straks melde fra til ordføreren.

Varamedlem som er innkalt trer inn og tar plassen til den som fratrer (ved inhabilitet eller forfall). Når et varamedlem gyldig har tatt sete i forsamlingen, skal varamedlemmet delta i forhandlinger og avstemning i sak som er tatt opp til behandling, selv om medlemmet vedkommende erstatter har

Vedtatt av kommunestyret den xx.xx.xxxx

kommet tilbake før saken er ferdigbehandlet. Det samme gjelder dersom et varamedlem med høyere plass i nummerrekken innfinner seg under saken.

3. Andre møtedeltakere

Rådmannen, eller den han bemyndiger, har møte- og talerett (Kl. § 13-1). Henvendelser til administrasjonen i et møte skal alltid skje til rådmannen. Rådmannen kan overlate til andre representanter fra administrasjonen å redegjøre for en sak.

4. Behandlingsordning for møter

4.1 Møteledelse – åpne eller lukkede møter (Kl. §§ 11-5 og 11-6)

Møtet skal holdes for åpne dører. Ordføreren eller varaordføreren leder møtet. Dersom begge har forfall, skal kommunestyret velge møteleder (setteordfører) ved flertallsvalg.

Møteleder skal etter anmodning gi tillatelse til at forhandlingene blir tatt opp på lydbånd, video eller lignende eller blir kringkastet over radio eller fjernsyn, såfremt dette ikke virker forstyrrende på gjennomføringen av møtet. En slik tillatelse kan bare gis under åpne dører.

Enhver har rett til å overvære møter i folkevalgte organ og har rett til innsyn i sakens dokumenter. Hovedformålet når reglene pålegger eller tillater lukkede dører er hensynet til enkeltpersoner og private interesser.

Kommunestyret kan vedta å behandle en sak for stengte.

- Dørene skal være lukket i saker med lovbestemt taushetsplikt, jf. forvaltningsloven § 13 og kan lukkes når hensynet til personvern krever dette. Terskelen for å lukke dørene av hensyn til personvern er høy, det må foretas en interesseavveining i forhold til allmenhetens behov for tilstedeværelse.
- Dørene kan lukkes av hensyn til tungtveiende offentlige interesser, dette kan f.eks. være knyttet til forretningsmessige forhold eller behov for å skjerme opplysninger om for eksempel offentlig kontroll- eller inspeksjonsrutiner.

Rett og plikt til å lukke møtet omfatter bare den delen av saken som nødvendiggjør at slike opplysninger trekkes inn i debatten. I lukkede møter omfatter taushetsplikt kun de opplysningene som er av en slik karakter at de anses å være taushetsbelagte, øvrige opplysninger anses ikke som omfattet selv om møtet går for lukkede dører.

Før vedtak blir gjort, skal spørsmålet drøftes, dersom møteleder krever det eller kommunestyret vedtar det. Debatt om dette foregår for lukkede dører hvis møteleder krever det eller kommunestyret vedtar det.

Dersom det er gjort vedtak om at dørene skal stenges, har de som sitter i kommunestyret og de kommunale tjenestemenn som er tilstede, taushetsplikt om drøftingene dersom ikke annet er vedtatt. Dersom vedtakene skal være unntatt offentlighet, må det gjøres særskilt vedtak om dette. Taushetsplikten står ved lag til noe annet er fastsatt, eller til at grunnene for vedtak om stengte dører faller bort.

4.2 Møtestart

På det tidspunkt som er fastsatt, foretar møtelederen opprop over de medlemmer og varamedlemmer som er tilstede. Ordføreren opplyser hvem som har meldt forfall og møtende

Vedtatt av kommunestyret den xx.xx.xxxx

varamedlemmer. Ordfører erklærer deretter møtet for satt (det lovlige minstetallet må være til stede, jfr. Kl. § 11-9).

Medlemmer og varamedlemmer som kommer etter at møtet er satt, eller som foretar skifte med andre medlemmer/varamedlemmer, må før slikt skifte blir foretatt, melde fra til møtelederen slik at skiftet blir protokollført.

4.3 Møteformen og rekkefølgen i saksbehandlingen

Dersom møtelederen eller noen fra kommunestyret reiser tvil om forfall til medlemmer som ikke er tilstede (meldte eller ikke meldte), skal forfallet drøftes og avklares. Det samme gjelder spørsmål knyttet til innkalling og saksliste. Deretter skal kommunestyret behandle de saker som er nevnt i innkallingen, og til vanlig i den rekkefølgen de er satt opp. Grunngitte spørsmål og interpellasjoner skal komme før behandling av de ordinære saker. Kommunestyret kan i særlige tilfeller gjøre vedtak om en annen rekkefølge.

Kommunestyret kan med alminnelig flertall vedta å utsette realitetsbehandlingen av en sak på den utsendte sakslisten. Den kan også treffe vedtak i sak som ikke er oppført på sakslisten, hvis ikke møteleder eller 1/3 av de møtende medlemmer motsetter seg dette (Kl. § 11-3).

4.4 Inhabilitet (Kl. § 11-10, Forvaltningslovens § 6)

Den som er inhabil i en sak, skal ikke være med på å drøfte eller avgjøre en sak. Når et kommunestyremedlem vet at han er inhabil eller at det kan reises tvil om hans inhabilitet, bør han så snart han har tatt imot innkallingen til møtet, melde fra til ordfører eller sekretariatet, slik at varamedlem kan kalles inn.

4.5 Møteleders redegjørelse for saken – talernes rekkefølge - gruppemøte

Ordføreren skal lese opp sakstittel som er brukt i innkallingen. Er det gitt innstilling i saken, leser ordføreren opp forslaget til vedtak. Dersom det er meningsforskjeller i innstillingen (ved evt. behandling i underordnet organ) skal møtelederen orientere om dette. Dersom det er kommet skriftlige saksopplysninger/dokument etter at innstillingen ble lagt fram, skal ordføreren opplyse om dette. Ordføreren redegjør for saken så lagt det etter egen vurdering er nødvendig.

Ordfører spør om noen vil ha ordet. Talerne får deretter ordet i den rekkefølge de har bedt om det. Det gis anledning til replikk, som gis straks etter en talers innlegg, og før neste taler på talelista.

Dersom partienes gruppeleder ber om det, kan møteleder, etter kommunestyrets godkjenning, stanse forhandlingene slik at de enkelte kan drøfte saken nærmere i sine respektive grupper. Møteleder hever da møtet i en periode for så å sette møtet på nytt når gruppemøtene er avsluttet. Gruppeleder redegjør umiddelbart for gruppens syn.

4.6 Om innlegg i debatten

Møtedeltaker som ønsker å delta i debatten skal be om ordet ved å vise tegn, og skal holde sitt innlegg/gi replikk når møteleder gir vedkommende ordet.

Talerne skal rette ordet til ordføreren, ikke til forsamlingen. De skal holde seg til saken eller til den del av saken som debatten gjelder. Ordføreren skal passe på at dette blir gjort.

Taleren skal holde seg saklig, og ikke si noe eller bruke uttrykk som kan krenke forsamlingen eller enkeltmedlemmer i forsamlingen.

Vedtatt av kommunestyret den xx.xx.xxxx

4.7 Møtestyring

Dersom en taler i sitt innlegg kommer utenfor saken som er til behandling, kan møtelederen avbryte og be taleren holde seg til saken. I vurderingen av dette bør møtelederen vise romslighet.

Møtelederen kan gi korrekte saksopplysninger m.v. som er aktuelle å gi under debatten, og må med få ord rette opp opplagte misforståelser som måtte forekomme. Møteleder skal ikke kommentere innlegg som er holdt. Møteleder kan ved behov regulere taletiden.

Ønsker ordføreren å delta i debatten, må ordføreren tegne seg på talerlisten, og varaordføreren må da fungere som ordfører når ordføreren går over i rollen som representant og holder innlegg.

Ordføreren som møteleder skal påtale krenkende uttalelser som måtte forekomme under debatten ved enten å avbryte taleren med muntlig påtale (mild irettesettelse) eller bruke klubba og påtale (streng irettesettelse). Likeledes skal ordføreren sørge for ro i salen og på tilhørerplass.

For øvrig må ordføreren holde orden på de forslag som fremmes i saken og forberede seg til votering.

4.8 Fjernmøter

Kommunestyret kan selv beslutte at folkevalgte organ skal ha adgang til å holde møter som fjernmøter (kl. § 11-7). Fjernmøte innebærer at deltakerne ikke sitter i samme lokale, men at de via tekniske løsninger like vell kan se, høre og kommunisere med hverandre. Alle øvrige krav som gjelder for møter, gjelder også for fjernmøter.

Lukkede møter kan like vell ikke holdes som fjernmøter.

4.9 Orden i salen og bygningen

Ordføreren skal sørge for at det er ro og orden i møtesalen, og i bygningen ellers. Han/hun skal sørge for at talerne ikke avbrytes eller uroet fra noen kant. Blir saksforberedelsen, og møtet ellers, heftet på grunn av uro og oppstyr i salen eller bygningen ellers, kan uromakerne vises ut. Det samme gjelder dersom de ellers har en framtrøden som er i strid med god orden. Tegninger, tabeller og lignende må ikke settes opp i salen når det er møte, uten at ordføreren eller kommunestyret gir tillatelse til det.

Det skal ikke legges ut materiell til representantene uten etter godkjenning fra ordføreren.

4.10 Forslag

Forslag fremmes av vedkommende representant fra talerstolen og leveres skriftlig (og underskrevet) til ordføreren. Enkeltvedtak skal begrunnes.

Alle forslag som ikke blir trukket tilbake under ordskiftet, er til behandling under voteringsdelen. En representant som har framsatt et forslag, kan trekke det tilbake før votering. Blir et forslag trukket tilbake, kan det samme forslag fremmes ny nytt av en annen representant som måtte ønske det. Det er adgang til både å fremsette og trekke forslag etter at strek er satt.

4.11 Saken tas opp til avstemming

Når ordføreren anser en sak for ferdig drøftet, sier han/hun fra om at saken tas opp til avstemming. Ordskiftet anses da som ferdig og ingen kan fremme nye forslag i saken.

Dersom det er fremmet avvikende forslag fra innstillingen som forelå til møtet, foreslår ordføreren hvordan voteringen skal gjennomføres. Når en er kommet til enighet om voteringsrekkefølgen går en til votering. Debatt om voteringsmåten gir ikke rett til å reise nye forslag, eller gjenoppta debatten om sakens innhold.

Vedtatt av kommunestyret den xx.xx.xxxx

Alle representanter som er til stede har plikt til å avgi stemme. I saker hvor skriftlig votering foretas, teller blank stemme som avgitt stemme.

Er saken delt opp eller det skal stemmes over flere forslag, setter møteleder frem forslag til voteringsrekkefølge. Etter eventuelt ordskifte fastsetter ordføreren voteringsrekkefølgen basert på prinsippet om at hvert medlems vilje skal komme til uttrykk ved voteringen.

Forslag om avvisning eller utsettelse av saken skal tas opp til votering før det stemmes over innstillingen eller forslag til vedtak.

4.12 Prøveavstemning

Før endelig avstemning i en sak, kan kommunestyret holde prøveavstemning. Denne avstemningen er ikke bindende. Er innstillingen, eller det forslaget som legges fram, delt opp i poster eller paragrafer, bør det til vanlig først stemmes foreløpig over hver post eller paragraf, og så – med eller uten prøveavstemning også her – stemmes over hele innstillingen eller hele forslaget.

4.13 Avstemningsmåte

Votering kan foregå på en av disse måtene:

- Åpen votering ved stilltiende bifall
- Åpen votering ved håndsopprekning eller ikke
- Åpen votering – den ene del av kollegiet reiser seg
- Åpen votering – hver enkelt representant ropes opp
- Skriftlig votering. Skriftlig votering benyttes kun ved valg og ved tilsetninger når en eller flere av representantene forlanger det.

Ved stemmelikhet i andre saker enn valg er møteleders stemme avgjørende (Kl. § 11-9).

4.14 Protokolltilførsel

En protokolltilførsel er en kort begrunnelse for et standpunkt/kort redegjørelse for et avvikende syn i en sak. Dersom en representant ønsker protokolltilførsel etter at votering er foretatt i en sak, avgjør ordføreren om protokolltilførsel skal tillates. Dersom ordføreren ikke vil godta en protokolltilførsel, og det protesteres mot avvisningen, skal kommunestyret ved votering avgjøre om protokolltilførselen skal godtas inntatt i protokollen eller ikke.

4.15 Møtebok / protokollføring - møteslutt (Kl. § 11-4)

Det skal føres møtebok over kommunestyrets møter (Kl. § 11-4). Ansvar for tilfredsstillende føring av møtebok tilligger ordføreren.

Møteboka skal inneholde opplysninger om:

- Tid og sted for møtet.
- Hvem som møtte og hvem som var fraværende, innkallingsdag og måte. Dersom noen er inhabil i en sak og fratrer, blir dette protokollert. Likeledes hvem som evt. tiltrer.
- Hvilke saker som ble behandlet.
- Framsatte forslag som det er stemt over og avstemningsresultatet.

Vedtatt av kommunestyret den xx.xx.xxxx

Ved møtets avslutning leses møteboka opp og godkjennes. Møteleder samt to utvalgte representanter undertegner møteboka på organets vegne. Tilsvarende gjøres gjeldende for formannskap og utvalg.

5. Annet i møtet (utenom ordinær saksliste)

5.1 Eventuelposten

Posten Eventuelt i møteinnkallingen er ikke å betrakte som en ordinær sak på sakslisten. Under Eventuelt kan følgende framsettes/tas opp:

- Forespørsler, grunngitte spørsmål og interpellasjoner (jfr. kap 5.2).
- Ordføreren og rådmannen kan gi korte orienteringer om aktuelle saker/forhold (utenom møtets dagsorden).

Orienteringer debatteres ikke.

Minimum orienteringens "overskrift" skal protokollføres.

5.2 Forespørsler, grunngitte spørsmål og interpellasjoner

Utenom de saker som står på sakslista i møteinnkallingen, kan kommunestyrets medlemmer under posten Eventuelt framsette forespørsler, grunngitte spørsmål og interpellasjoner.

Følgende behandlingsregler gjelder:

5.2.1 Forespørsel

Kommuneloven åpner for forespørsel (Kl. § 11-2) i politiske møter. Dette er uvarslede spørsmål til ordføreren i møtet om en sak som ikke står på sakslista. Ordfører besvarer spørsmål som kan avklares innenfor rammen av det pågående møtet eventuelt avklarer om kort svar kan gis i førstkommende kommunestyremøte. Forespørsler skal ikke danne grunnlag for undersøkelser, oppfølging eller utredninger. Debatt tillates ikke. Det fremmes ikke forslag i forbindelse med forespørsler. Forespørsler skal protokollføres.

En forespørsel vil ikke kunne danne utgangspunkt for et krav om et realitetsvedtak, hvis ikke fremgangsmåten ved oppføring av ny sak på sakslisten følges. Møteleder eller en tredel av medlemmene vil med andre ord kunne motsette seg dette.

Ønsker et medlem å rette forespørsler som krever undersøkelser, oppfølging eller utredning, rettes disse skriftlig til det aktuelle politiske utvalget som grunnlagt spørsmål eller interpellasjon.

5.2.2 Grunngitte spørsmål

Grunngitte spørsmål er forespørsler som gjelder konkrete forhold og skal fremmes skriftlig av en representant overfor ordføreren senest 7 dager før kommunestyre holder møte.

Representantenes spørsmål og svaret utdeles i møtet. Representanten får ordet til framførelse av sitt spørsmål og svareren ordet til svar. Spøreren får anledning til et tilleggsspørsmål og svareren til et tilleggssvar. Det fremmes ikke forslag i forbindelse med grunngitte spørsmål. Spørsmål og svar protokollføres.

5.2.3 Interpellasjoner

Vedtatt av kommunestyret den xx.xx.xxxx

Interpellasjoner er forespørsel som gjelder prinsipielle spørsmål, og interpellanten eller svareren kan fremme forslag som tas opp til votering. Slike forslag blir gjerne vedtatt oversendt til en annen kommunal instans for utredning og videre behandling, eller til ordføreren for nærmere vurdering. Forslag i sammenheng med interpellasjoner kan ikke avgjøres i møtet hvis ordfører eller 1/3 av de møtende motsetter seg det.

En interpellasjon fremmes skriftlig av en representant overfor ordføreren minst 7 dager før kommunestyret holder møte. I tvilstilfeller avgjør ordføreren etter samråd med interpellanten om formen skal være grunnlagt spørsmål eller interpellasjon.

Interpellasjonen og ordførers svar deles ut til gruppelederne før møtestart. Interpellant og svarer får ordet to ganger hver, de øvrige talerne kan få ordet en gang hver. Behandlingstiden på interpellasjonen i møtet settes til totalt 30 min.

6. Innlegg til kommunestyrets saker samt spørsmål

Medlemmer av Ungdomsrådet gis anledning til å komme med innlegg til kommunestyrets saksliste i saker som er behandlet av Ungdomsrådet. Alle eventuelle innlegg skal komme før saksbehandlingen starter i kommunestyret. Innlegg meldes til ordføreren før møtestart.

Eldrerådet og medlemmer av Kommunalt råd for personer med nedsatt funksjonsevne gis tilsvarende anledning til å komme med innlegg til kommunestyrets saksliste i saker som er behandlet av det enkelte rådet.

7. Reglement for folkevalgtes innsynsrett

Ny kommunelov §§ 11 - 13

Kommunestyrets og andre folkevalgte organers rett til innsyn i saksdokumenter

Kommunestyret har, som overordnet organ for hele den kommunale forvaltning, rett til innsyn i alle kommunale saksdokumenter med de begrensninger som følger av reglene nedenfor.

Andre folkevalgte organ har rett til innsyn i saksdokumenter som omfatter de deler av kommunens virksomhet som ligger innenfor organets virkeområde, med de begrensninger som følger av reglene nedenfor. Dessuten kan disse organene kreve innsyn i dokumenter innenfor andre virksomhetsområder når dokumentene er nødvendige for vedkommende organs behandling av en konkret sak.

Tidspunkt og vedtak om innsyn

Retten til innsyn inntreffer når saken er fremlagt/utsendt til politisk behandling. Med saksfremstillingen skal følge en oversikt over alle dokumentene som er innsendt, innhentet eller utarbeidet i tilknytning til saken, med unntak av interne arbeidsdokumenter for administrasjonen.

Ethvert medlem og varamedlem av folkevalgt organ har rett til innsyn i dokumentene i saker som behandles i vedkommende organ.

Minst tre medlemmer i kommunestyret kan kreve innsyn i alle kommunale saksdokumenter når tidspunktet for innsyn er inntrådt. Ordføreren har en selvstendig rett til innsyn i alle saksdokumenter på tilsvarende grunnlag.

Formannskapet, utvalg og andre folkevalgte organ kan vedta innsyn for sin bruk i andre organs saksdokumenter når minst 1/3 av medlemmene stemmer for det.

Vedtatt av kommunestyret den xx.xx.xxxx

Særregler for innsyn i taushetsbelagte opplysninger m.m.

I utgangspunktet omfatter ikke folkevalgtes rett til innsyn taushetsbelagte opplysninger. Kommunestyret og andre folkevalgte organ kan imidlertid ved flertallsvedtak kreve innsyn i taushetsbelagte opplysninger når det er et klart behov for dette ved behandling av en konkret sak i vedkommende organ, jf. forvaltningsloven § 13 b nr. 2 og 4.

Fremgangsmåten ved krav om innsyn - forholdet til administrasjonen

Henvendelser om innsyn i saksdokumenter skal behandles straks. Slike henvendelser til administrasjonen skal skje tjenestevei. Dette innebærer henvendelse til Post og arkivtjenesten på rådhuset/sekretær.

Saksframlegg

Saksbehandler
Steinar Gaustad

Dato
08.04.2019

Arkivreferanse
2019/1715-2

| Saksgang | | |
|-----------|-----------------------|------------|
| Saknummer | Utvalg | Møtedato |
| 19/19 | Arbeidsutvalg Orkland | 25.04.2019 |
| | Fellesnemnd Orkland | |

Revisjon av bo- og arbeidsmarkedsregioner

Vedlegg

- 1 Økte utgifter ved endret arbeidsgiveravgift
- 3 Følg brev KMD (L)(957348)
- 4 Rapportutkast

Prosjektleders innstilling

Fellesnemnda for Orkland 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.

Videre forutsetter fellesnemnda at nye bo- og arbeidsmarkedsregioner blir fastsatt etter hvordan bo- og arbeidsmarkedet fungerer og ikke på grunnlag av hvilke definisjoner som er lagt til grunn for å beregne nye regioner.

Bakgrunn for saken

Transportøkonomisk institutt skal på oppdrag av Kommunal- og moderniseringsdepartementet oppdatere inndelingen av norske kommuner i bo- og arbeidsmarkedsregioner. Et forslag er nå sendt på høring med mulighet til å komme med innspill innen 11.05.19. Det er utarbeidet en metode for å definere bo- og arbeidsmarkedsregioner, jfr. vedlegg.

Vurdering

Metoden som beskrives ser i utgangspunktet grei ut, men det er lagt noen forutsetninger for metoden som gjør at dette vil få dramatiske utslag for mange kommuner og det gjelder særlig mindre kommuner som har slått seg sammen med større kommuner.

Departementet skriver i sitt brev av 31. januar 2019:

BO- OG ARBEIDSMARKEDSREGIONER BRUKES TIL Å AVGRENSE VIRKEOMRÅDET FOR ORDNINGEN MED DIFFERENSIERT ARBEIDSGIVERAVGIFT Oppdateringen av bo- og arbeidsmarkedsregioner blir gjort i forkant av hver runde med notifisering av ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift (DA-ordningen). Oppdateringen ble sist gang gjort i 2013. Behovet for oppdatering har sammenheng med at bo- og arbeidsmarkedsregionene brukes som byggesteiner for DA-ordningen. Kommuner innenfor en og samme bo- og arbeidsmarkedsregion skal som hovedregel plasseres i samme sone, det vil si at de skal ha samme arbeidsgiveravgift. Kommunereformen er en annen prosess som gjør det nødvendig å oppdatere bo- og arbeidsmarkedsregionene.

I rapportforslag sier Transportøkonomisk institutt:

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 BAregioner i Norge og revidere tilhørende metode.

I begge disse utsagnene legges det til grunn at en kommune skal ha samme arbeidsgiveravgift. Dette står i sterk kontrast til utsagnene før kommunene bestemte seg for sammenslåing. I pressemelding 12.05.2015 slår regjeringen fast at reformprosessen skal være så forutsigbar og enkel som mulig for kommunene. I pressemeldingen står det:

Differensiert arbeidsgiveravgift og det distriktspolitiske virkeområdet

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har utarbeidet en overgangsordning for differensiert arbeidsgiveravgift og det distriktspolitiske virkeområdet som gjelder ved kommunesammenslåinger. Ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift og de ulike sonene for lavere avgift revideres jevnlig, som følge av at EU reviderer sitt regelverk for regionalstøtte. Neste revisjon er i 2021. For sammenslåtte kommuner vil dagens grenser for støtte videreføres fra den nye kommunen er på plass til neste revisjon i 2021.

Når det samtidig sies at reformen skal være forutsigbar så må det bety at det ikke er kommunereformen som skal medføre endring i arbeidsgiveravgift, men en eventuell endring som følger av endring i EU sitt regelverk. Med de forutsetningene som nå legges til grunn vil nye Orkland kommune få en økt kostnad på ca. 24 mill. kroner pr år som følge av økt arbeidsgiveravgift til kommunalt ansatte og næringslivet i den nye kommunen vil tape tilsvarende beløp, jfr. vedlegg som viser beregningen.

Rådmannen har forståelse for at ingen kan garantere resultatet av gjennomgangen av ordningen i 2021, men det er ingen ting som tyder på at ordningen ikke vil bli videreført. Tvert imot skriver regjeringen i en pressemelding 17.10.2018 at ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift fungerer godt. Samfunnsøkonomisk analyse AS har evaluert ordningen og har følgende hovedfunn:

- *Den differensierte arbeidsgiveravgiften bidrar til å forhindre eller redusere befolkningsnedgangen i distriktene i Norge.*
- *Det er ikke noen andre virkemidler som er bedre egnet til å motvirke befolkningsnedgangen i distriktene enn differensiert arbeidsgiveravgift.*
- *Ordningen har ikke vesentlige negative effekter på handel og konkurranse over landegrensene. De fleste bedriftene som nyter godt av ordningen, er mindre bedrifter som produserer varer og tjenester for hjemmemarkedet. Bedriftene som eksporterer til utlandet er kapitalintensive, noe som innebærer at arbeidskraftkostnadene utgjør en liten del av de samlede kostnadene. Redusert arbeidsgiveravgift har derfor mindre betydning for disse bedriftene.*
- *Befolkningsutviklingen vil endre seg over tid og derved vil også behovet for differensiert arbeidsgiveravgift endres. Samfunnsøkonomisk analyse anbefaler derfor at soneinndelingen bør vurderes fra tid til annen, men peker samtidig på at næringslivet har behov for stabile rammebetingelser.*

Dette tilsier at ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift vil bli videreført og da framstår forutsetningene om lik avgift i en kommune som et alvorlig brudd på forutsetningene for kommunereformen. Orkland kommune ville aldri blitt vedtatt med denne forutsetningen og det må departementet ta inn over seg og sørge for at blir endret. Det kan ikke være en forutsetning at en kommune skal ha lik arbeidsgiveravgift i hele kommunen.

På samme måte legger rapporten til grunn at kommune er den minste enheten som skal vurderes når bo- og arbeidsmarkedsregioner skal fastlegges. Da ser man bort i fra alle reiser som foregår innen en kommune uavhengig av avstander og geografisk størrelse. Ved kommunesammenslåing vil dette slå ut på en merkelig måte. Orkdalsregionen var tidligere en egen bo- og arbeidsmarkedsregion, men ved sammenslåingen til Orkland vil denne regionen gå inn i Trondheimsregionen. Dette til tross for at Orkanger har stor vekst i både folketall og arbeidsplasser og Orkanger er det området som har flest arbeidsplasser utenfor Trondheim. NIBR har i en rapport slått fast at Orkanger det mest komplette og best fungerende tettstedet utenfor Trondheim (i tidligere Sør-Trøndelag). Til sammen gjør dette at det svært vanskelig å forstå logikken bak at dette ikke lenger skal være en egen region. Det står i rapporten at det er vurdert å bruke grunnkrets som grunnlag i beregningene, men at dette ikke vil være hensiktsmessig og det er valgt kommune som minste enhet. Det er mange nivåer for inndeling av kommuner og rådmannen er enig i at grunnkrets kanskje ikke er hensiktsmessig, men det burde være mulig å ta hensyn til tidligere kommuner som slår seg sammen. I en bo- og arbeidsmarkedssituasjon er ingen opptatt av

hvor kommunegrensen går – man er opptatt av hvor de ulike tilbudene er. I Orkdalsregionen er ingen ting endret utover at det gjennomføres en sammenslåing og det kan ikke være avgjørende for hvordan bo- og arbeidsmarkedet fungerer.

Tilrådingens økonomiske konsekvenser

Konsekvenser for vedtatte målsettinger

Arbeidsgiveravgift i Orkland kommune. Konsekvenser av mulige oppjusteringer.

Dagens ordning

De fire kommunene som skal bli Orkland, har ulike arbeidsgiveravgiftssoner. Disse ulike sonene har følgende satser for arbeidsgiveravgift (AGA):

| Sone | Kommune | Sats |
|------|----------------------|--------|
| 1 | Orkdal | 14,1 % |
| 2 | Agdenes | 10,6 % |
| 3 | Meldal og Snillfjord | 6,4 % |

Dagens ordning med differensiert arbeidsgiveravgift revideres hvert 7. år, og nåværende periode varer til 31.12.2020. Inntil da består sonene som i dag.

Konsekvenser av mulig plassering av hele Orkland kommune i arbeidsgiveravgiftssone 1

Innkrevd AGA i 2018 er brukt som grunnlag for beregninger. Snillfjord er justert slik at bare de ansatte og bedrifter som forventes overført til Orkland, er med i beregningene.

Kommunal sektor

| Kommune | Innkrevd AGA 2018, mill. kr | AGA 2018 oppjustert til 14,1 %, mill. kr | Økning, mill. kr |
|-------------------|-----------------------------|--|------------------|
| Orkdal | 81,0 | 81,0 | 0,0 |
| Meldal | 13,9 | 30,5 | 16,7 |
| Agdenes | 11,7 | 15,6 | 3,9 |
| Snillfjord, andel | 2,7 | 6,0 | 3,3 |
| Totalt | 109,3 | 133,2 | 23,8 |

AGA på 14,1 % gir kommunene merkostnad på underkant av 24 mill. kr, dersom dette var innført allerede i 2018.

Næringslivet

| Kommune | Innkrevd AGA 2018, mill. kr | AGA 2018 oppjustert til 14,1 %, mill. kr | Økning, mill. kr |
|-------------------|-----------------------------|--|------------------|
| Orkdal | 194,5 | 194,5 | 0,0 |
| Meldal | 14,8 | 32,5 | 17,8 |
| Agdenes | 15,3 | 20,4 | 5,1 |
| Snillfjord, andel | 0,9 | 2,0 | 1,1 |
| Totalt | 225,5 | 249,5 | 23,9 |

AGA på 14,1 % gir private aktører merkostnad på ca. 24 mill. kr i 2018-lønnsnivå. Økningen for Meldal er i underkant av 18 mill. kr, Agdenes ca. 5 mill. kr, mens Snillfjord-bedrifter som blir tilhørende i Orkland kommune, får en merkostnad på 1,1 mill. kr.

Fra: Frants Gundersen (Frants.Gundersen@toi.no)

Sendt: 11.02.2019 12:22:02

Til:

Kopi:

Emne: Revisjon av bo- og arbeidsmarkedsregioner – mulighet for innspill

Vedlegg: BAregioner_2020.xlsx;Følgebrev KMD (L)(957348).pdf;Rapportutkast.pdf;BAregioner_2020.xlsx



På oppdrag fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) oppdaterer Transportøkonomisk institutt (TØI) inndeling av norske kommuner i bo- og arbeidsmarkedsregioner (BA-regioner). BA-regioner brukes av KMD til analyser. BA-regioner brukes også som byggesteiner i arbeidet med å avgrense ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift. Se for øvrig følgeskriv fra KMD.

For å sikre at inndelingen i BA-regioner i størst mulig grad gjenspeiler intensjonene for arbeidet (etablere regioner av kommuner som fungerer sammen i ett bo- og arbeidsmarked), sender TØI et utkast til inndeling ut til alle landets kommuner, fylkeskommuner, KS og Statistisk sentralbyrå for å få innspill til endelig inndeling.

Vedlagt finner dere derfor et rapportutkast med bakgrunn, metode, enkle kart og oppstilling av alle BA-regionene. I tillegg har vi vedlagt kart i A3-format for å øke lesbarheten. I A3-kartene er det også lagt til hovedveier og jernbane for å øke informasjonsinnholdet. Vi har også lagt ved en Excel-arbeidsbok som inneholder to ark; ett med alle kommunene og hvilken BA-region de tilhører, og ett med alle BA-regionene og hvilke kommuner som hører til. TØI ber om innspill på vår foreslåtte metodikk, som ligger til grunn for inndelingen.

NB! Metoden følger strengt 12 punkter. Hvis en er uenige i innplassering av en kommune i en BA-region, er det ønskelig at det pekes på hvilket punkt i metoden (kapittel 3 i rapportutkastet) som en mener gir et uheldig utslag.

Alle innspill må være TØI i hende innen 11. mai 2019 for å være sikret å bli vurdert når endelig inndeling utarbeides. Innspill sendes elektronisk til fgu@toi.no eller ved å svare på denne e-posten.

Med vennlig hilsen

Frants Gundersen, prosjektleder

Forskningsleder, Transportøkonomisk institutt

Mobil: 47 28 70 03



DET KONGELIGE KOMMUNAL- OG MODERNISERINGSDEPARTEMENT

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

19/637-2

31. januar 2019

Utkast til ny inndeling av kommuner i bo- og arbeidsmarkedsregioner

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) har bedt Transportøkonomisk institutt (TØI) å oppdatere inndelingen av norske kommuner i bo- og arbeidsmarkedsregioner. Arbeidet vil bli ferdigstilt i juni i år. KMD vil bruke den oppdaterte inndelingen i sitt arbeid der det er aktuelt.

BO- OG ARBEIDSMARKEDSREGIONER BRUKES TIL Å AVGRENSE VIRKEOMRÅDET FOR ORDNINGEN MED DIFFERENSIERT ARBEIDSGIVERAVGIFT

Oppdateringen av bo- og arbeidsmarkedsregioner blir gjort i forkant av hver runde med notifisering av ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift (DA-ordningen). Oppdateringen ble sist gang gjort i 2013. Behovet for oppdatering har sammenheng med at bo- og arbeidsmarkedsregionene brukes som byggesteiner for DA-ordningen. Kommuner innenfor en og samme bo- og arbeidsmarkedsregion skal som hovedregel plasseres i samme sone, det vil si at de skal ha samme arbeidsgiveravgift. Kommunereformen er en annen prosess som gjør det nødvendig å oppdatere bo- og arbeidsmarkedsregionene.

Når det gjelder DA-ordningen, bruker vi også *distriktsindeksen* som tilleggsværktøy. Asplan Viak vil foreta en uavhengig gjennomgang av distriktsindeksen. Forslaget fra Asplan Viak vil følge i en egen utsending om ikke altfor lang tid.

BO- OG ARBEIDSMARKEDSREGIONER BRUKES OGSÅ I REGIONALE ANALYSER

Bo- og arbeidsmarkedsregionene blir oppdatert også fordi de er viktige byggesteiner i regionale analyser. De er uttrykk for funksjonelle avgrensninger av sammenhengene mellom bosted og arbeid. Bo- og arbeidsmarkedsregioner er spesielt nyttige for å presentere statistikk på kart.

Postadresse
Postboks 8112 Dep
0032 Oslo
postmottak@kmd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.kmd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 858

Avdeling
Regionalpolitisk
avdeling

Saksbehandler
Vidar Martin Hasle
Jensen
22 24 70 15

TØI ØNSKER INNSPILL PÅ INNDELINGEN

TØI sender med dette ut et utkast til inndeling av kommunene i bo- og arbeidsmarkedsregioner. Vi ønsker at kommuner og fylkeskommuner får god anledning til å gi innspill til forslaget. Forslaget omfatter også en beskrivelse av metoden for å avgrense bo- og arbeidsmarkedsregionene.

Alle innspill sendes til TØI. TØI vil vurdere innspill på faglig grunnlag. TØI vil også oppsummere innspillene.

Med hilsen

Anne Karin Hamre (e.f.)
ekspedisjonssjef

Vidar Martin Hasle Jensen
utredningsleder

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Adresseliste

| | | |
|--------------------------|------------------------------|--------------------|
| Agdenes kommune | Rådhuset | 7316 LENSVIK |
| Akershus fylkeskommune | Postboks 1200 Sentrum | 0107 OSLO |
| Alstahaug kommune | Postboks 1006 | 8805 SANDNESSJØEN |
| Alta kommune | Postboks 1403 | 9506 ALTA |
| Alvdal kommune | Gjelen 3 | 2560 ALVDAL |
| Andøy kommune | Postboks 187 | 8483 ANDENES |
| Aremark kommune | Rådhuset, Aremarksveien 2276 | 1798 AREMARK |
| Arendal kommune | Postboks 123 | 4891 GRIMSTAD |
| Asker kommune | Postboks 353 | 1372 ASKER |
| Askim kommune | Postboks 2003 | 1802 ASKIM |
| Askvoll kommune | Postboks 174 | 6988 ASKVOLL |
| Askøy kommune | Klampavikvegen 1 | 5300 KLEPPESTØ |
| Audnedal kommune | Rådhuset | 4525 KONSMO |
| Aukra kommune | Nyjordvegen 12 | 6480 AUKRA |
| Aure kommune | Postboks 33 | 6689 AURE |
| Aurland kommune | Vangen 1 | 5745 AURLAND |
| Aurskog-Høland kommune | Rådhusveien 3 | 1940 BJØRKELANGEN |
| Aust-Agder fylkeskommune | Postboks 788 Stoa | 4809 ARENDAL |
| Austevoll kommune | Storebørportalen | 5392 STOREBØ |
| Austrheim kommune | Sætremarka 2 | 5943 AUSTRHEIM |
| Averøy kommune | Postboks 152 Bruhagen | 6538 AVERØY |
| Balestrand kommune | Kong Beles veg 20 | 6899 BALESTRAND |
| Ballangen kommune | Postboks 44 | 8546 BALLANGEN |
| Balsfjord kommune | Rådhusgata 11 | 9050 STORSTEINNES |
| Bamble kommune | Postboks 80 | 3993 LANGESUND |
| Bardu kommune | Postboks 401 | 9365 BARDU |
| Beiarn kommune | Moldjord | 8110 MOLDJORD |
| Berg kommune | Skaland | 9385 SKALAND |
| Bergen kommune | Postboks 7700 | 5020 BERGEN |
| Berlevåg kommune | Torget 4 | 9980 BERLEVÅG |
| Bindal kommune | Rådhuset | 7980 TERRÅK |
| Birkenes kommune | Postboks 115 | 4795 BIRKELAND |
| Bjerkreim kommune | Postboks 17 | 4389 VIKESÅ |
| Bjugn kommune | Rådhuset | 7160 BJUGN |
| Bodø kommune | Postboks 319 | 8001 BODØ |
| Bokn kommune | Boknatunvegen 37 | 5561 BOKN |
| Bremanger kommune | Postboks 104 | 6721 SVELGEN |
| Brønnøy kommune | Rådhuset | 8905 BRØNNØYSUND |
| Buskerud fylkeskommune | Postboks 3563 | 3007 DRAMMEN |
| Bygland kommune | Sentrum 18 | 4745 BYGLAND |
| Bykle kommune | Rådhuset | 4754 BYKLE |
| Bærum kommune | Rådhuset | 1304 SANDVIKA |
| Bø kommune | Postboks 83 | 3833 BØ I TELEMARK |
| Bø kommune | Rådhuset, Veaveien 50 | 8475 STRAUMSJØEN |
| Bømlo kommune | Kommunehuset | 5430 BREMNES |
| Båtsfjord kommune | Postboks 610 | 9991 BÅTSFJORD |
| Dovre kommune | Kongsvegen 4 | 2662 DOVRE |
| Drammen kommune | Postboks 7500 | 3008 DRAMMEN |
| Drangedal kommune | Kommunehuset | 3750 DRANGEDAL |
| Dyrøy kommune | Dyrøytunet 1 | 9311 BRØSTADBOTN |
| Dønna kommune | Solfjellsjøen | 8820 DØNNA |
| Eid kommune | Rådhusvegen 11 | 6770 NORDFJORDEID |
| Eide kommune | Rådhusvegen 7 | 6490 EIDE |
| Eidfjord kommune | Simadalsvegen 1 | 5783 EIDFJORD |
| Eidsberg kommune | Ordfører Voldens vei 1 | 1850 MYSEN |
| Eidskog kommune | Postboks 94 | 2230 SKOTTERUD |
| Eidsvoll kommune | Postboks 90 | 2081 EIDSVOLL |
| Eigersund kommune | Postboks 580 | 4379 EGERSUND |
| Elverum kommune | Postboks 403 | 2418 ELVERUM |
| Enebakk kommune | Prestegårdsveien 4 | 1912 ENEBAKK |
| Engerdal kommune | Engerdalsveien 1794 | 2440 ENGERDAL |
| Etne kommune | Sjoarvegen 2 | 5590 ETNE |
| Etnedal kommune | Kommunehuset | 2890 ETNEDAL |

| | | |
|-------------------------|--------------------------------|------------------------|
| Evenes kommune | Postboks 43 | 8539 BOGEN I OFOTEN |
| Evje og Hornnes kommune | Kasernevegen 19 | 4735 EVJE |
| Farsund kommune | Postboks 100 | 4552 FARSUND |
| Fauske kommune | Postboks 93 | 8201 FAUSKE |
| Fedje kommune | Stormarkvegen 49 | 5947 FEDJE |
| Fet kommune | Postboks 100 | 1901 FETSUND |
| Finnmark fylkeskommune | Fylkeshuset, Postboks 701 | 9815 VADSØ |
| Finnøy kommune | Rådhuset | 4160 FINNØY |
| Fitjar kommune | Postboks 83 | 5418 FITJAR |
| Fjaler kommune | Dalstunet 20 | 6963 DALE I SUNNFJORD |
| Fjell kommune | Postboks 184 | 5342 STRAUME |
| Flakstad kommune | Flakstadveien 371 | 8380 RAMBERG |
| Flatanger kommune | Miljøbygget | 7770 FLATANGER |
| Flekkefjord kommune | Kirkegaten 50 | 4400 FLEKKEFJORD |
| Flesberg kommune | Lampelandhagan 7 | 3623 LAMPELAND |
| Flora kommune | Markegata 51 | 6900 FLORØ |
| Flå kommune | Sentrumsvegen 24 | 3539 FLÅ |
| Folldal kommune | Gruvvegen 7 | 2580 FOLLDAL |
| Forsand kommune | Kommunehuset | 4110 FORSAND |
| Fosnes kommune | Servicekontoret | 7856 JØA |
| Fredrikstad kommune | Postboks 1405 | 1602 FREDRIKSTAD |
| Frogn kommune | Postboks 10 | 1441 DRØBAK |
| Froland kommune | Frolandsveien 995 | 4820 FROLAND |
| Frosta kommune | Alstad | 7633 FROSTA |
| Fræna kommune | Rådhuset | 6440 ELNESVÅGEN |
| Frøya kommune | Postboks 152 | 7261 SISTRANDA |
| Fusa kommune | Postboks 24 | 5649 EIKELANDSOSEN |
| Fyresdal kommune | Klokkarhamaren 6 | 3870 FYRESDAL |
| Færder kommune | Postboks 250 Borgheim | 3163 Nøtterøy |
| Førde kommune | Postboks 338 | 6802 FØRDE |
| Gamvik kommune | Postboks 174 | 9770 MEHAMN |
| Gaular kommune | Vadheimsvegen 15 | 6973 SANDE I SUNNFJORD |
| Gausdal kommune | Vestringsvegen 8 | 2651 ØSTRE GAUSDAL |
| Gildeskål kommune | Postboks 54 | 8138 INNDYR |
| Giske kommune | Rådhuset | 6050 VALDERØYA |
| Gjemnes kommune | Kommunehuset | 6631 BATNFJORDSØRA |
| Gjerdrum kommune | Postboks 10 | 2024 GJERDRUM |
| Gjerstad kommune | Gjerstadveien 1335 | 4980 GJERSTAD |
| Gjesdal kommune | Rettedalen 1 | 4330 ÅLGÅRD |
| Gjøvik kommune | Postboks 630 | 2810 GJØVIK |
| Gloppen kommune | Grandavegen 9 | 6823 SANDANE |
| Gol kommune | Gamlevegen 4 | 3550 GOL |
| Gran kommune | Rådhusvegen 39 | 2770 JAREN |
| Grane kommune | Industriveien 2 | 8680 TROFORS |
| Granvin herad | Postboks 13 | 5733 GRANVIN |
| Gratangen kommune | Nergårdveien 2 | 9470 GRATANGEN |
| Grimstad kommune | Postboks 123 | 4891 GRIMSTAD |
| Grong kommune | Postboks 162 | 7871 GRONG |
| Grue kommune | Grue rådhus | 2260 KIRKENÆR |
| Gulen kommune | Eivindvikvegen 1119 | 5966 EIVINDVIK |
| Hadsel kommune | Rådhusgata 5 | 8450 STOKMARKNES |
| Halden kommune | Postboks 150 | 1751 HALDEN |
| Halsa kommune | Rådhuset Liabøen | 6683 VÅGLAND |
| Hamar kommune | Postboks 4063 | 2306 HAMAR |
| Hamarøy kommune | Kommunehuset | 8294 HAMARØY |
| Hammerfest kommune | Postboks 1224 | 9616 HAMMERFEST |
| Haram kommune | Storgata 19 | 6270 BRATTVÅG |
| Hareid kommune | Rådhusplassen 5 | 6060 HAREID |
| Harstad kommune | Postmottak | 9479 HARSTAD |
| Hasvik kommune | Postboks 43 | 9593 BREIVIKBOTN |
| Hattfjell kommune | O.T.Olsens vei 3 A | 8690 HATTFJELLDAL |
| Haugesund kommune | Postboks 2160 | 5504 HAUGESUND |
| Hedmark fylkeskommune | Postboks 4404 Bedriftssenteret | 2325 HAMAR |
| Hemne kommune | Trondheimsveien 1 | 7200 KYRKSÆTERØRA |

| | | |
|-------------------------------|------------------------|---------------------|
| Hemnes kommune | Sentrumsveien 1 | 8646 KORGEN |
| Hemsedal kommune | Hemsedalsvegen 2889 | 3560 HEMSEDAL |
| Herøy kommune | Postboks 274 | 6099 FOSNAVÅG |
| Herøy kommune | Herøy Rådhus | 8850 HERØY |
| Hitra kommune | Rådhusveien 1 | 7240 HITRA |
| Hjartdal kommune | Saulandsvegen 414 | 3692 SAULAND |
| Hjelmeland kommune | Vågen | 4130 HJELMELAND |
| Hobøl kommune | Elvestadveien 1000 | 1827 HOBØL |
| Hol kommune | Ålmannvegen 8 | 3576 HOL |
| Hole kommune | Viksveien 30 | 3530 RØYSE |
| Holmestrand kommune | Pb 312 | 3081 HOLMESTRAND |
| Holtålen kommune | Hovsletta | 7380 ÅLEN |
| Hordaland fylkeskommune | Postboks 7900 | 5020 BERGEN |
| Hornindal kommune | Postboks 24 | 6761 HORNINDAL |
| Horten kommune | Postboks 10 | 3191 HORTEN |
| Hurdal kommune | Minneåsvegen 3 | 2090 HURDAL |
| Hurum kommune | Nordre Sætrevei 1 | 3475 SÆTRE |
| Hvaler kommune | Storveien 32 | 1680 SKJÆRHALDEN |
| Hyllestad kommune | Hyllestad kommunehus | 6957 HYLLESTAD |
| Hægebostad kommune | Birkeland | 4595 TINGVATN |
| Høyanger kommune | Postboks 159 | 6991 HØYANGER |
| Høylandet kommune | Vargeia 1 | 7977 HØYLANDET |
| Hå kommune | Postboks 24 | 4368 VARHAUG |
| Ibestad kommune | Rådhuset, Kopparvika 7 | 9450 HAMNVIK |
| Inderøy kommune | Vennalivegen 7 | 7670 INDERØY |
| Indre Fosen kommune | Rådhusveien 13 | 7100 RISSA |
| Iveland kommune | Frikstadveien 20 | 4724 IVELAND |
| Jevnaker kommune | Kirkegata 6 | 3520 JEVNAKER |
| Jondal kommune | Folgefonnvegen 2 | 5627 JONDAL |
| Jølster kommune | Kommunehuset, Ospene 1 | 6843 SKEI I JØLSTER |
| Karasjok kommune | Raddeviessogeaidnu 4 | 9735 KARASJOK |
| Karlsøy kommune | Rådhuset | 9130 HANSNES |
| Karmøy kommune | Rådhuset, Postboks 167 | 4291 KOPERVIK |
| Kautokeino kommune | Bredbuktnesvn. 6 | 9520 KAUTOKEINO |
| Klepp kommune | Postboks 25 | 4358 KLEPPE |
| Klæbu kommune | Postboks 200 | 7541 KLÆBU |
| Kommunesektorens organisasjon | Postboks 1378 Vika | 0114 OSLO |
| Kongsberg kommune | Postboks 115 | 3602 KONGSBERG |
| Kongsvinger kommune | Postmottak | 2226 KONGSVINGER |
| Kragerø kommune | Postboks 128 | 3791 KRAGERØ |
| Kristiansand kommune | Postboks 417 Lund | 4604 KRISTIANSAND S |
| Kristiansund kommune | Postboks 178 | 6501 KRISTIANSUND N |
| Krødsherad kommune | Kommunehuset | 3536 NORESUND |
| Kvalsund kommune | Rådhusv. 18 | 9620 KVALSUND |
| Kvam herad | Grovagjelet 16 | 5600 NORHEIMSUND |
| Kvinesdal kommune | Nesgata 11 | 4480 KVINESDAL |
| Kvinnherad kommune | Rådhuset | 5470 ROSENDAL |
| Kviteseid kommune | Kviteseidgata 13 | 3850 KVITeseID |
| Kvitsøy kommune | | 4180 KVITSØY |
| Kvæfjord kommune | Bygdeveien 26 | 9475 BORKENES |
| Kvænangen kommune | Burfjord | 9161 BURFJORD |
| Kåfjord kommune | Postboks 74 | 9148 OLDERDALEN |
| Larvik kommune | Postboks 2020 | 3255 LARVIK |
| Lavangen kommune | Nessveien 7 | 9357 TENNEVOLL |
| Lebesby kommune | Postboks 38 | 9790 KJØLLEFJORD |
| Leikanger kommune | Skrivarvegen 7 | 6863 LEIKANGER |
| Leirfjord kommune | Kommunehuset | 8890 LEIRFJORD |
| Leka kommune | Lekatun | 7994 LEKA |
| Lenvik kommune | Postboks 602 | 9306 FINNSNES |
| Lesja kommune | Postboks 53 | 2665 LESJA |
| Levanger kommune | Postboks 130 | 7601 LEVANGER |
| Lier kommune | Postboks 205 | 3401 LIER |
| Lierne kommune | Heggvollveien 6 | 7882 NORDLI |
| Lillehammer kommune | Postboks 986 | 2626 LILLEHAMMER |

| | | |
|-------------------------------|-------------------------------------|------------------------|
| Lillesand kommune | Postboks 23 | 4791 LILLESAND |
| Lindesnes kommune | Postboks 183 Vigeland | 4524 LINDESNES |
| Lindås kommune | Felles postmottak Kvernhusmyrane 20 | 5914 ISDALSTØ |
| Lom kommune | Sognefjellsveien 6 | 2686 LOM |
| Loppa kommune | Parkveien 1-3 | 9550 ØKSFJORD |
| Lund kommune | Moiveien 9 | 4460 MOI |
| Lunner kommune | Sandsvegen 1 | 2740 ROA |
| Lurøy kommune | Rådhuset | 8766 LURØY |
| Luster kommune | Rådhuset | 6868 GAUPNE |
| Lyngdal kommune | Postboks 353 | 4577 LYNGDAL |
| Lyngen kommune | Strandveien 24 | 9060 LYNGSEIDET |
| Lærdal kommune | Postboks 83 | 6886 LÆRDAL |
| Lødingen kommune | Postboks 83 | 8411 LØDINGEN |
| Lørenskog kommune | Postboks 304 | 1471 LØRENSKOG |
| Løten kommune | Postboks 113 | 2341 LØTEN |
| Malvik kommune | Postboks 140 | 7551 HOMMELVIK |
| Mandal kommune | Postboks 905 | 4509 MANDAL |
| Marker kommune | Postboks 114 | 1871 ØRJE |
| Marnardal kommune | Rådhuset, Heddeland | 4534 MARNARDAL |
| Masfjorden kommune | Austfjordvegen 2724 | 5981 MASFJORDNES |
| Meland kommune | Postboks 79 | 5906 FREKHAUG |
| Meldal kommune | Kvamsveien 2 | 7336 MELDAL |
| Melhus kommune | Rådhuset | 7224 MELHUS |
| Meløy kommune | Gammelveien 5 | 8150 ØRNES |
| Meråker kommune | Rådhuset | 7530 MERÅKER |
| Midsund kommune | Utsidevegen 131 | 6475 MIDSUND |
| Midtre Gauldal kommune | Rådhuset | 7290 STØREN |
| Modalen kommune | Postboks 44 | 5732 MODALEN |
| Modum kommune | Postboks 38 | 3371 VIKERSUND |
| Molde kommune | Rådhusplassen 1 | 6413 MOLDE |
| Moskenes kommune | Rådhuset | 8390 REINE |
| Moss kommune | Postboks 175 | 1501 MOSS |
| Møre og Romsdal fylkeskommune | Postboks 2500 | 6404 MOLDE |
| Målselv kommune | Kommunehuset | 9321 MOEN |
| Måsøy kommune | Torget 1 | 9690 HAVØYSUND |
| Namdalseid kommune | Gløttvegen 2 | 7750 NAMDALSEID |
| Namsos kommune | Postboks 333 Sentrum | 7801 NAMSOS |
| Namsskogan kommune | | 7890 NAMSSKOGAN |
| Nannestad kommune | Teiealleen 31 | 2030 NANNESTAD |
| Narvik kommune | Postmottak | 8512 NARVIK |
| Naustdal kommune | Postboks 43 | 6806 NAUSTDAL |
| Nedre Eiker kommune | Postboks 399 | 3051 MJØNDALEN |
| Nes kommune | Postboks 114 | 2151 ÅRNES |
| Nes kommune | Rukkedalsvegen 46 | 3540 NESBYEN |
| Nesna kommune | Movegen 24 | 8700 NESNA |
| Nesodden kommune | Postboks 123 | 1451 NESODDTANGEN |
| Nesseby kommune | Rådhuset | 9840 VARANGERBOTN |
| Neset kommune | Kråkholmvegen 2 | 6460 EIDSVÅG I ROMSDAL |
| Nissedal kommune | Kommunehuset, Treungvegen 398 | 3855 TREUNGEN |
| Nittedal kommune | Postboks 63 | 1483 HAGAN |
| Nome kommune | Ringsevja 30 | 3830 ULEFOSS |
| Nord-Aurdal kommune | Postboks 143 | 2901 FAGERNES |
| Norddal kommune | Postboks 144 | 6211 VALLDAL |
| Nord-Fron kommune | Nedregate 50 | 2640 VINSTRA |
| Nordkapp kommune | Postboks 403 | 9751 HONNINGSVÅG |
| Nordland fylkeskommune | Fylkeshuset | 8048 BODØ |
| Nord-Odal kommune | Herredsveien 2 | 2120 SAGSTUA |
| Nordre Land kommune | Postboks 173 | 2882 DOKKA |
| Nordreisa kommune | Postboks 174 | 9156 STORSLETT |
| Nore og Uvdal kommune | Kommunehuset Rødberg | 3630 RØDBERG |
| Notodden kommune | Postboks 193 | 3672 NOTODDEN |
| Nærøy kommune | Idrettsvegen 1 | 7970 KOLVEREID |
| Odda kommune | Opheimsgata 31 | 5750 ODDA |
| Oppdal kommune | Inge Krokanns vei 2 | 7340 OPPDAL |

| | | |
|------------------------|---------------------------|-----------------------|
| Oppegård kommune | Postboks 510 | 1411 KOLBOTN |
| Oppland fylkeskommune | Postboks 988 | 2626 LILLEHAMMER |
| Orkdal kommune | Postboks 83 | 7301 ORKANGER |
| Os kommune | Rytrøa 14 | 2550 OS I ØSTERDALEN |
| Os kommune | Postboks 84 | 5202 OS |
| Osen kommune | Kommunehuset | 7740 STEINSDALEN |
| Oslo kommune | Rådhuset | 0037 OSLO |
| Oslo kommune | Rådhuset | 0037 OSLO |
| Osterøy kommune | Rådhusplassen 1 | 5282 LONEVÅG |
| Overhalla kommune | Svalivn. 2 | 7863 OVERHALLA |
| Porsanger kommune | Rådhuset, Postboks 400 | 9712 LAKSELV |
| Porsgrunn kommune | Postboks 128 | 3901 PORSGRUNN |
| Radøy kommune | Radøyvegen 1690 | 5936 MANGER |
| Rakkestad kommune | Postboks 264 | 1891 RAKKESTAD |
| Rana kommune | Postboks 173 | 8601 MO I RANA |
| Randaberg kommune | Postboks 40 | 4096 RANDABERG |
| Rauma kommune | Vollan 8 A | 6300 ÅNDALSNES |
| Re kommune | Postboks 123 | 3164 REVETAL |
| Rendalen kommune | Hanestadveien 1 | 2485 RENDALEN |
| Rennebu kommune | Kommunehuset | 7391 RENNEBU |
| Rennesøy kommune | Postboks 24 | 4159 RENNESØY |
| Rindal kommune | Rindalsvegen 17 | 6657 RINDAL |
| Ringebu kommune | Hanstadgata 4 | 2630 RINGEBU |
| Ringerike kommune | Pb 123 Sentrum | 3502 HØNEFOSS |
| Ringsaker kommune | Postboks 13 | 2381 BRUMUNDDAL |
| Risør kommune | Postboks 158 | 4952 RISØR |
| Roan kommune | | 7180 ROAN |
| Rogaland fylkeskommune | Postboks 130 Sentrum | 4001 STAVANGER |
| Røllag kommune | Vrågåvegen 10 | 3626 ROLLAG |
| Rygge kommune | Larkollveien 9 | 1570 DILLING |
| Rælingen kommune | Postboks 100 | 2025 FJERDINGBY |
| Rødøy kommune | Rødøy rådhus | 8185 VÅGAHOLMEN |
| Rømskog kommune | Kommunehuset | 1950 RØMSKOG |
| Rørøskommune | Bergmannsgata 23 | 7374 RØROS |
| Røst kommune | Rådhuset | 8064 RØST |
| Røyken kommune | Rådhuset | 3440 RØYKEN |
| Røyrvik kommune | Kommunehuset | 7898 LIMINGEN |
| Råde kommune | Skråtorpveien 2 A | 1640 RÅDE |
| Salangen kommune | Postboks 77 | 9355 SJØVEGAN |
| Saltdal kommune | Kirkegata 23 | 8250 ROGNAN |
| Samnanger kommune | Tyssevegen 217 | 5650 TYSSE |
| Sande kommune | Postboks 300 | 3071 SANDE I VESTFOLD |
| Sande kommune | Rådhuset | 6084 LARSNES |
| Sandefjord kommune | Postboks 2025 | 3202 SANDEFJORD |
| Sandnes kommune | Postboks 583 | 4305 SANDNES |
| Sandøy kommune | Harneshaug | 6487 HARØY |
| Sarpsborg kommune | Postboks 237 | 1702 SARPSBORG |
| Sauda kommune | Postboks 44 | 4201 SAUDA |
| Sauherad kommune | Idunsvoll 3 | 3812 AKKERHAUGEN |
| Sel kommune | Botten Hansens gt 9 | 2670 OTTA |
| Selbu kommune | Gjelbakken 15 | 7580 SELBU |
| Selje kommune | | 6740 SELJE |
| Seljord kommune | Brøløvsvegen 13 A | 3840 SELJORD |
| Sigdal kommune | Borgestubakken 2 | 3350 PRESTFOSS |
| Siljan kommune | Postboks 16 | 3749 SILJAN |
| Sirdal kommune | Tonstadvegen 28, Rådhuset | 4440 TONSTAD |
| Skaun kommune | Postboks 74 | 7358 BØRSA |
| Skedsmo kommune | Postboks 313 | 2001 LILLESTRØM |
| Ski kommune | Postboks 3010 | 1402 SKI |
| Skien kommune | Postboks 158 | 3701 SKIEN |
| Skiptvet kommune | Postboks 115 | 1806 SKIPTVET |
| Skjervøy kommune | Postboks 145 | 9189 SKJERVØY |
| Skjåk kommune | Moavegen 30 | 2690 SKJÅK |
| Skodje kommune | Rådhuset | 6260 SKODJE |

| | | |
|--------------------------------|--------------------------|----------------------|
| Skånland kommune | Postboks 240 | 9439 EVENSKJER |
| Smøla kommune | Postboks 34 | 6571 SMØLA |
| Snillfjord kommune | Krokstadøra | 7257 SNILLFJORD |
| Snåsa kommune | Sørsivegen 6 | 7760 SNÅSA |
| Sogn og Fjordane fylkeskommune | Fylkeshuset, Askedalen 2 | 6863 LEIKANGER |
| Sogndal kommune | Postboks 153 | 6851 SOGNDAL |
| Sokndal kommune | Gamleveien 20 | 4380 HAUGE I DALANE |
| Sola kommune | Postboks 99 | 4097 SOLA |
| Solund kommune | Kommunehuset | 6924 HARDBAKKE |
| Songdalen kommune | Postboks 53 | 4685 NODELAND |
| Sortland kommune | Postboks 117 | 8401 SORTLAND |
| Spydeberg kommune | Stasjonsgata 35 | 1820 SPYDEBERG |
| Stange kommune | Postboks 214 | 2336 STANGE |
| Stavanger kommune | Postboks 8001 | 4068 STAVANGER |
| Steigen kommune | Leinesfjord | 8283 LEINESFJORD |
| Steinkjer kommune | Postboks 2530 | 7729 STEINKJER |
| Stjørdal kommune | Postboks 133 | 7501 STJØRDAL |
| Stord kommune | Postboks 304 | 5402 STORD |
| Stordal kommune | Kommunehuset | 6250 STORDAL |
| Stor-Elvdal kommune | Postboks 85 | 2481 KOPPANG |
| Storfjord kommune | Oldersletta 1 | 9046 OTEREN |
| Strand kommune | Postboks 115 | 4126 JØRPELAND |
| Stranda kommune | Øyna 13 | 6200 STRANDA |
| Stryn kommune | Tonningsgata 4 | 6783 STRYN |
| Sula kommune | Postboks 280 | 6039 LANGEVÅG |
| Suldal kommune | Eidsvegen 7 | 4230 SAND |
| Sund kommune | Postboks 23 | 5371 SKOGSVÅG |
| Sunndal kommune | Postboks 94 | 6601 SUNNDALSØRA |
| Surnadal kommune | Bårdshaugvegen 1 | 6650 SURNADAL |
| Sveio kommune | Postboks 40 | 5559 SVEIO |
| Svelvik kommune | Åsgaten 24 | 3060 SVELVIK |
| Sykkylven kommune | | 6230 SYKKYLVEN |
| Søgne kommune | Postboks 1051 | 4682 SØGNE |
| Sømna kommune | Kystveien 84 A | 8920 SØMNA |
| Søndre Land kommune | Hovsbakken 1 | 2860 HOV |
| Sør-Aurdal kommune | Tingvollbakkin 15 | 2930 BAGN |
| Sørfold kommune | Rådhuset | 8226 STRAUMEN |
| Sør-Fron kommune | Kommunevegen 1 | 2647 SØR-FRON |
| Sør-Odal kommune | Øgardsvegen 2 | 2100 SKARNES |
| Sørreisa kommune | Storveien 20 | 9310 SØRREISA |
| Sørum kommune | Postboks 113 | 1921 SØRUMSAND |
| Sør-Varanger kommune | Postboks 406 | 9915 KIRKENES |
| Tana kommune | Rådhusveien 24 | 9845 TANA |
| Telemark fylkeskommune | Postboks 2844 | 3702 SKIEN |
| Time kommune | Postboks 38 | 4349 BRYNE |
| Tingvoll kommune | Kommunehuset | 6630 TINGVOLL |
| Tinn kommune | Postboks 14 | 3661 RJUKAN |
| Tjeldsund kommune | Tjeldøyveien 800 | 9444 HOL I TJELDSUND |
| Tokke kommune | Storvegen 60 | 3880 DALEN |
| Tolga kommune | Kommunehuset | 2540 TOLGA |
| Torsken kommune | Herredshusveien 11 | 9380 GRYLLEFJORD |
| Tranøy kommune | Vangsvikveien 298 | 9304 VANGSVIK |
| Troms fylkeskommune | Postboks 6600 | 9296 TROMSØ |
| Tromsø kommune | Postboks 6900 | 9299 TROMSØ |
| Trondheim kommune | Postboks 2300 Torgarden | 7004 TRONDHEIM |
| Trysil kommune | Postboks 200 | 2421 TRYSIL |
| Træna kommune | Postboks 86 | 8770 TRÆNA |
| Trøgstad kommune | Postboks 34 | 1861 TRØGSTAD |
| Trøndelag fylkeskommune | Postboks 2560 | 7735 STEINKJER |
| Tvedestrand kommune | Postboks 38 | 4901 TVEDESTRAND |
| Tydal kommune | Tydal kommune | 7590 TYDAL |
| Tynset kommune | Torvgata 1 | 2500 TYNSET |
| Tysfjord kommune | Postboks 104 | 8591 KJØPSVIK |
| Tysnes kommune | Uggdalsvegen 301 | 5685 UGGDAL |

| | | |
|--------------------------|----------------------------------|----------------------|
| Tysvær kommune | Postboks 94 | 5575 AKSDAL |
| Tønsberg kommune | Postboks 2410 | 3104 TØNSBERG |
| Ullensaker kommune | Postboks 470 | 2051 JESSHEIM |
| Ullensvang herad | | 5780 KINSARVIK |
| Ulstein kommune | Postboks 143 | 6067 ULSTEINVIK |
| Ulvik herad | Skeiesvegen 3 | 5730 ULVIK |
| Utsira kommune | Postboks 63 | 5547 UTSIRA |
| Vadsø kommune | Postboks 614 | 9811 VADSØ |
| Vaksdal kommune | Konsul Jepsens gate 16 | 5722 DALEKVAM |
| Valle kommune | Postboks 4 | 4747 VALLE |
| Vang kommune | Tyinvegen 5161 | 2975 VANG I VALDRES |
| Vanylven kommune | Rådhuset | 6143 FISKÅ |
| Vardø kommune | Postboks 292 | 9951 VARDØ |
| Vefsn kommune | Postboks 560 | 8651 MOSJØEN |
| Vega kommune | Rørøyveien 10 | 8980 VEGA |
| Vegårshei kommune | Molandsveien 11 | 4985 VEGÅRSHEI |
| Vennesla kommune | Postboks 25 | 4701 VENNESLA |
| Verdal kommune | Postboks 24 | 7651 VERDAL |
| Verran kommune | Liavegen 1 | 7790 MALM |
| Vest-Agder fylkeskommune | Postboks 517 Lund | 4605 KRISTIANSAND S |
| Vestby kommune | Postboks 144 | 1541 VESTBY |
| Vestfold fylkeskommune | Postboks 2163 | 3103 TØNSBERG |
| Vestnes kommune | Rådhuset | 6390 VESTNES |
| Vestre Slidre kommune | Slidrevegen 16 | 2966 SLIDRE |
| Vestre Toten kommune | Postboks 84 | 2831 RAUFLOSS |
| Vestvågøy kommune | Postboks 203 | 8376 LEKNES |
| Vevelstad kommune | Kommunehuset | 8976 VEVELSTAD |
| Vik kommune | Postboks 134 | 6891 VIK I SOGN |
| Vikna kommune | Postboks 133 Sentrum | 7901 RØRVIK |
| Vindafjord kommune | Rådhusplassen 1 | 5580 ØLEN |
| Vinje kommune | Vinjevegen 192 | 3890 VINJE |
| Volda kommune | Stormyra 2 | 6100 VOLDA |
| Voss kommune | Postboks 145 | 5701 VOSS |
| Værøy kommune | Sørland 33 | 8063 VÆRØY |
| Vågan kommune | Rådhuset | 8305 SVOLVÆR |
| Vågsøy kommune | Postboks 294 | 6701 MÅLØY |
| Vågå kommune | Edvard Storms veg 2 | 2680 VÅGÅ |
| Våler kommune | Kjosveien 1 | 1592 VÅLER I ØSTFOLD |
| Våler kommune | Vålgutua 251 | 2436 VÅLER I SOLØR |
| Øksnes kommune | Storgata 27 | 8430 MYRE |
| Ørland kommune | Postboks 401 | 7129 BREKSTAD |
| Ørskog kommune | Rådhuset | 6240 ØRSKOG |
| Ørsta kommune | Dalevegen 6 | 6153 ØRSTA |
| Østfold fylkeskommune | Postboks 220 | 1702 SARPSBORG |
| Østre Toten kommune | Postboks 24 | 2851 LENA |
| Øvre Eiker kommune | Postboks 76 | 3301 HOKKSUND |
| Øyer kommune | Kongsvegen 325 | 2636 ØYER |
| Øygarden kommune | Øygarden rådhus, Ternholmvegen 2 | 5337 RONG |
| Øystre Slidre kommune | Bygdinvegen 1989 | 2940 HEGGENES |
| Åfjord kommune | Øvre Årnes 7 | 7170 ÅFJORD |
| Ål kommune | Torget 1 | 3570 ÅL |
| Ålesund kommune | Postboks 1521 | 6025 ÅLESUND |
| Åmli kommune | Gata 5 | 4865 ÅMLI |
| Åmot kommune | Rådhuset, Torget 1 | 2450 RENA |
| Årdal kommune | Statsråd Evensensveg 4 | 6885 ÅRDALSTANGEN |
| Ås kommune | Postboks 195 | 1431 ÅS |
| Åseral kommune | Gardsvegen 68 | 4540 ÅSERAL |
| Åsnes kommune | Rådhusgata 1 | 2270 FLISA |

Inndeling i BA-regioner 2020

Frants Gundersen

Rasmus Bøgh Holmen

Wiljar Hansen

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 0808-1190 Papir

ISSN 2535-5104 Elektronisk

ISBN 978-82-480-Sett inn ISBN nummer. Papir

ISBN 978-82-480-Sett inn ISBN nummer. Elektronisk

Oslo,

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. Vidar Jensen har vært hovedansvarlig hos oppdragsgiver med Hans-Henrik Bull, Bjørn Barvik og Tore Leite som øvrige involverte.

Prosjektet har 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.

Transportøkonomisk institutt
2019

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 data..... | 8 |
| 3 | Metode for inndeling i BA-regioner | 10 |
| 3.1 | Oppsummering av metode..... | 10 |
| 3.2 | Utdyping om tettstedsstruktur..... | 11 |
| 3.3 | Pendlingsstruktur..... | 12 |
| 3.4 | Reisetid..... | 16 |
| 3.5 | Kommentarer til metodikken..... | 19 |
| 4 | Resultater | 23 |
| | Referanser | 61 |
| | Vedlegg | 65 |

Sammendrag

Bo- og arbeidsmarkedsregioner 2020

TØI rapport xxxxx/2019

Forfattere: Frants Gundersen, Rasmus B. Holmen og Wiljar Hansen

Oslo 2019 65 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 som er uavhengig av administrative grenser.

Bakgrunn

Det er behov for regionale inndelinger som tar hensyn til funksjonell integrasjon 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. Det er kommunene som er byggsteinene i BA-regionen, slik at BA-regionene benyttes i ulike analyser der en ønsker enheter på et nivå mellom kommune og fylke.

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

Metode

Etableringen av BA-regionene gjøres først og fremst ved hjelp av to kriterier som begge anses som å ha en effekt på funksjonell integrering. Vi benytter *pendlingsnivå* mellom kommuner som et kriterium for å sette sammen kommuner i BA-regioner. I tillegg ser vi på *reisetiden* mellom kommuner, der kort reisetid også anses som integrasjonsfaktor. Gjennom ulike kombinasjoner av disse to kriteriene kan vi avdekke hvilke kommuner som naturlig hører sammen i funksjonelle regioner. Til slutt setter vi også et krav om at regionene skal være sammenhengende. Det siste kravet berører kun én region i dagens inndeling.

Dagens metode 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 som eget kriterium i metoden. 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. Dette fanger vi opp med dagens metode.

For det tredje har vi byttet ut antall sysselsatte med arbeidsaktuell befolkning 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 betyr dårlig utjevning i arbeidsmarkedet) har større sjanse for å bli integrert i en BA-region. Dette unngår vi ved å benytte hele befolkningen 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 (f.eks. ved at Lier kommune har bosetning både i Drammen tettsted og Oslo tettsted). Førrige 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»), det vil si at en kommune inkluderes fordi den har innpendling til en annen kommune som er innpendlingskommune til en senterkommune. 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. Slik at vi har valgt å la Åsnes være egen BA-region. Denne siste endringen av metode er det som isolert sett gir størst endring fra førrige inndeling.

Resultater

Metoden gir 159 BA-regioner. Dette er 2 færre enn ved førrige 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 som tilhøre andre BA-regioner. Slik som Audnedal som tidligere hørte sammen med Mandalsregionen, men som ble slått sammen med Lyngdal som hørte sammen med Farsund i en annen BA-region.

Det er en svært stor sammenfall av regioner med førrige 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 stek korrelasjon mellom sentralitet, tettstedsstørrelse og innpendlingsnivåer, slik at det dannes de samme senterkommunene uavhengig av hvilket kriterium en benytter.

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 til 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 felles tjenestebase for innbyggerne (se for eksempel Smart 1974 for internasjonal litteratur om temaet). 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. 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 innbyggenes lokale tjenestekonsum eller utjevning av arbeidsledighet og lønnskostnader. Bruk av mer komplekse mål for bo- og arbeidsmarkedsintegrasjon i tillegg til pendling ville imidlertid krevd arbeidsinnsats utover dette oppdraget, og det er høyest 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 har 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 fornyelsen 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 tok en utgangspunkt i en kommune 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 på tross av 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, på tross av at 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 de kommunene som ikke var en del av en BA-region. Og slik jobbet en seg nedover i hierarkiet til alle kommuner var behandlet. Kommuner uten inn- eller utpendling over 10 prosent dannet egne BA-regioner.

Relaterte arbeider fra tidligere tider 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 arbeidsmarkedsregioninndelingen 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 måle arbeidsmarkedsregioner med konsistent metodikk som er relativ frikoblet fra regionenes størrelse. Dette resulterer i noen veldig store og noen veldig små regioner, som trolig 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 ventet 2019). Byråets 90 økonomiske regioner fra forrige revidering stammer fra årene rundt millenniumskiftet og utgjør også et mellomnivå mellom fylk, 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 distriktpolitiske 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 Combes med flere (2012) så Eurostat (2015) behov for et overordnet rammeverk for utarbeidingen av arbeidsmarkedsregioner i Europa, men åpnet samtidig for 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 en konsistent indikatorsett (sammenliknbarhet). Hver region må inneha relativ høy grad av selvforsyningen (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 (2018) operer også med pendlingsregioner med utgangspunkt i bysentre, der over halvparten av befolkningen bor 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 med å ikke følge disse kriteriene streng, for å få frem diversiteten i spredtbygde strøk og for å sikre at inndelingen er velegnet til å for eksempel differensiere mellom distriktpolitiske 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 Value (2017) trekker frem to utfordringer når

regionene skal konstrueres. Den første knytter seg til regionale forskjeller i befolkningstetthet og areal inkludert storbyenes dominans 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 Sverige 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 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) svenskens 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 frem 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 om 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 pendlere-regioner det frem til millenniumskiftet (se Tolbert og Sizer 1996 for metodikk). Deretter ble kun pendlere-regionene videreført, fordi flere forskere fant arbeidsmarkedsregioninndelingene mindre nyttige (Parker 2017). I Storbritannia har pendlere-regioner blitt utarbeidet siden 1960-årene. I den siste oppdateringen fra Office for National Statistics (2015a og 2015b) vekt på at størrelsen på pendlere-regionene i nærheten av storbyene skulle begrenses og at regionene i høy grad skulle være selvforsynte. Metoder for avgrensning av bo- og arbeidsmarkedsregioner, slik vår egen, vil som regel til en viss grad 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 vektas, og det må gjerne korrigeres for støy, mens er komplekse og sofistikerte mål er gjerne 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 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.

Tidligere ga sentralitetsindeksene til Statistisk sentralbyrå (1975, 1985, 1994 og 2008) et grovere bilde av forskjeller sentralitet med fire til fem nivåer. 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) vektet reisetid fra innbyggere til arbeidsplasser to tredjedeler og fra innbyggere til tjenester rettet mot husholdningssektoren en tredjedel. Den viktigste nyvinningen 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 Priya 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 grunnkrets nivå. Indeksen måler primært lokasjonssentralitet, men stedsentralitet kan indirekte vektes opp med å juster på avstandsfriksjonsbanen. Hva som faller innenfor og utenfor kommunegrensene har imidlertid ingen betydning utover forskjeller i reisetid. Vektingen av lokasjonssentralitet kommer blant 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 distriktpolitiske virkemidler. Distriktsindeksen er langt på vei en motsatt sentralitetsindeks. Indeksen vektet både geografiske ulemper og samfunnsutfordringene av geografiske ulemper. Geografiske ulemper inkluderer lite befolkning og 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 distriktpolitiske virkemidler er mindre utbredt, men de er ikke noe særnorsk fenomen.

Europakommisjonens grad av urbanisering (Dijkstra og Poelman 2014) og OECDs (2011) regionale topologi utgjøre begge former for stedsentralitetsmål 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 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 har også dette prosjektet til en viss grad avgrenset av dets ressursmessige rammer, men vi opplever ikke at dette har vært begrensende for kvaliteten på sluttproduktet. For det første er det ønske fra departementets side og antakelig en fordel for brukerne av inndelingen at metodikken er relativt stabil og at endringer i kriteriene er velbegrunnede. Vi er bekvem med et slikt mandat, men det begrenser naturligvis også prosjektets omfang.

For det andre begrenses prosjektet av dets økonomiske rammer. Vi opplever likevel prosjektets rammer som tilstrekkelig til å svare på oppdraget på en gode måte, særlig med tanke på at vi vurderer behovene for metodiske revideringer som håndterlige. Prosjektets rammer utelater likevel 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 lønnssevne og arbeidsledighet.

For det tredje vil tilgang på data alltid utgjøre en viss begrensning. I vårt tilfelle har vi imidlertid relativt godt datagrunnlag på kommunenivå og i mange tilfeller også på grunnkrets nivå, slik at gevinstene av ytterligere mer detaljerte data ville vært små.

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 grunnkrets nivå. 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 etterprøvbarehet ved inndelingen og gjør også at andre miljøer eventuelt kan foreta oppdateringer av inndelingen. I 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 inndelingen 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 formål å kvalitetssikre regioninndelingen. 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 oss av følgende datakilder:

Registerbasert sysselsettingsstatistikk. TØI har tilgang på SSBs registerbasert sysselsettingsstatistikk på grunnkrets nivå, noe som har gitt grunnlag for å beskrive «pendling» på grunnkrets nivå og alle andre geografiske nivåer som kan aggregeres fra grunnkretser. Ved at pendling kan observeres på grunnkrets nivå muliggjør det også analyser og sammenkobling med andre datakilder på dette nivået. Som sammenkobling med bosettingsdata, data for reisetider og reiseavstander med mer. Vi har tatt utgangspunkt i data på grunnkrets nivå og deretter aggregert dem opp til kommunenivå. Dette har gitt mer presise anslag på kommunenes økonomiske tyngdepunkt og gjort grensejusteringer mer håndterlige. Vi har anvendt data fra 2018, som er siste tilgjengelige årgang.

Pendlingsstatistikk mellom alle kommuner kunne vært aggregert fra registerbasert sysselsettingsstatistikk, slik som i forrige punkt. Disse dataene ligger også tilgjengelig fra SSBs nettsider i statistikkbanken. Vi har valgt å benytte data herfra, siden dette også er tilgjengelig for andre, hvilket sikrer bedre reliabilitet. 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 *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. Basen er i seg selv en kombinasjon av ulike eksterne databaser. 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. En del sentrale fergestrekninger er oppdatert med reelle reisetider, eventuelt med ventetider. For hver fergeovergang antas ti minutters ventetid. I tillegg til bilferger har vi inkludert hurtigbåter ved manuelle gjennomganger, fordi disse potensielt også kan være viktige for pendling. I praksis viser det seg at fergen mellom Nesodden og Oslo er den eneste fergen med betydelig pendlenivå, som påvirker inndelingen av BA-regioner.

2.3 Bearbeiding 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 befolkning. 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 vil imidlertid gi 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 innland, 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.

Det kunne også vært en mulighet å vekte med sysselsetting i tillegg til eller istedenfor befolkning. Dette ville implisert at man fokuserer på innbyggerne i kommunes pendlevei til andre kommuner, hvilket intuitivt kan virke fornuftig. 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. Da vi ikke tror en slik endring fra forrige metode ville gitt noe særlig merverdi, har vi valgt å holde oss til den gamle metoden.

3 Metode for inndeling i BA-regioner

3.1 Oppsummering av metode

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

- 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 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 mellom alle kommuner. Det første er det forholdstallet mellom sysselsettingen 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 sysselsatte med bosted i annen kommune og arbeidsaktuell befolkning i arbeidskommunen. Forholdstallet angir dermed prosentvis innpendling til den ene kommunen fra den andre.
- 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 fergestrekninger.

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):

1. De kommunene med 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 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.
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 en senterkommune overstiger 8 prosent og reisetiden ikke overstiger 75 minutter.
 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.
 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.
 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.
 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. BA-regionen vil da være uten senterkommune.
 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).
 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 danner egne BA-regioner.

3.2 Utdyping om tettstedsstruktur

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

BA-regioner bør etableres ved å først og fremst se på *funksjonell interaksjon i arbeidsmarkedet* og eventuelt i tilknytning til lokal tjenesteyting rettet mot husholdningssektoren. I praksis er pendlestrømmer det mest tilgjengelige målet for arbeidsmarkedsintegrasjon, hvilket også bidrar til å forklare hvorfor det er mest utbredt, jmf 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 registrert bosted. Vår nye metodikk baserer seg likevel på pendlingsmønstre i større grad enn reisetider, hvilket gir et mer presist mål for integrasjon.

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.

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 tidligere skjønsmessige 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 vektet lokasjonssentralitet (plassering i forhold til andre områder) relativt tungt i forhold til stedsentralitet (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 vektning 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 basere oss på sentralitet og baserer oss isteden på pendlingsmønstre. Dersom det ikke er noe grunn til å basere seg på kompliserte størrelser (her: sentralitet), er det å foretrekke å basere seg på grunnstørrelser (her: pendlemønstre).

3.3 Pendlingsstruktur

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. Vi inkluderer derfor i visse tilfeller pendlingsnivået begge veier over kommunegrensen i vår metode for å etablere BA-regioner. I etableringen av BA-regioner 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

for BA-regionene². Like fullt illustrerer studien behovet for en ny vurdering av pendlingsgrensen. 15 prosent legges også til grunn i Eurostat (2018) sin definisjon av pendlerregioner. 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 derimot 7,5 prosent til grunn i konstruksjon av de svenske LA- og FA-regionene (Tillväxtanalys 2015). I EU er det imidlertid arbeidsledighetsnivået høyere enn i Norge og Sverige, slik at forskjellene i grensene for pendlerandeler blir mindre sett 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 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 er i seg selv et tegn på lav arbeidsmarkedsintegrasjon, skjønt innslag av sterkt lokalt næringsliv kan motvirke dette. Det vil typisk dreie seg om ressursbasert næringsliv i en norsk kontekst.

Dersom en distriktskommune rammes av nedleggelse av hjørnesteinsbedrifter, øker plutselig pendlerandelen ut av kommunen, slik at den plutselig kan 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 den 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. Relativt høy arbeidsledighet og andel utenfor arbeidsstyrken i en kommune er også tegn på at vedkommende kommune er dårlig integrert i omliggende arbeidsmarkeder. Dette vil vi da ta hensyn til med arbeidsfør befolkning i nevneren.

For det første gir arbeidsledighetsstatistikkene til en viss grad et skjevt bilde av den reelle ledigheten, enten der snakk om registerbasert arbeidsledighet (NAV) eller SSBs spørreundersøkelser (AKU). Registerbasert arbeidsledighet ekskluderer flere grupper av unge og 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). Den fremheves samtidig at Norge har høyt innslag av ordninger for et inkluderende

² Blant annet var mulighet for internasjonale sammenligninger viktig

arbeidsliv for grupper og stor grad av sosial sikkerhetsnett for personer som blir ledige (se for eksempel OECD 2017).

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. I aldergruppene under domineres av skoleelever og personer i militær- eller sivilteneste, mens aldersgruppene 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 befolkning, ville det i praksis blitt stilt ulike krav til inn- og utpendling i ulike kommuner, avhengig av de demografiske sammensetningene.

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 arbeidsmarkedet og overgangen til langsiktig arbeidsledighet inkludert utføre, der langtidsledige har vanskeligheter med å vende tilbake til arbeid. Rege, Telle og Votruba (2012) viser at industrinedleggelse har betydning konsekvenser for lokale uførepensjonsrater. En rekke internasjonale studier bygger opp under de samme resonnementene (se for eksempel Klinger og Rothe 2012 og Zierahn 2013).

For det andre skaper gruppene i arbeidsfør alder som i alle tilfelle er utenfor arbeidsstyrken i liten grad skaper 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 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.

Arbeidsmarkedstatistikken inkluderer også noen andre mindre feilkilder, som riktignok kan ha betydning i tvilstilfeller. Ansatte innenfor forsvaret, utenriks sjøfart og offshore som regel ansatte som regel registrert med bosted som arbeidssted. Bosatte på Svalbard er registrert som bosatte på fastlandet. Ansatte ved omstreifende hjelpe virksomheter, 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 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 registret bosted. Langpendling er gjerne knyttet seg til studenter i arbeid eller folk med to boliger, der primærbolig og arbeidssted er lokalisert to forskjellige steder, for eksempel på grunn av lokale forskjeller i eiendomsskatt på sekundærbolig.

I denne metoden byttes arbeidsstyrken ut med befolkningen i arbeidsdyktig alder (definert som personer 20 til 66 år). Prosentatsen justeres slik at den aggregert tilsvarer den tidligere 10-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 prosentatsen som viser funksjonell integrasjon blir dermed 8 prosent ($10/1,25$). Relativ høy arbeidsledighet og andel utenfor arbeidsstyrken i en kommune er også tegn på at vedkommende kommune er dårlig integrert i omliggende arbeidsmarkeder. Dette vil det da tas hensyn til med arbeidsfør befolkning i nevneren.

En annen vesentlig endring er knyttet til pendlingsmålet. Tidligere regnet en kommunen som integrert i BA-regionen hvis minst 10 prosent av de sysselsatte (som var bosatt i kommunen) pendlet inn til resten av 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. Vi trekker derfor inn pendling begge veier i enkelte kriterier.

Vi kan dermed definere 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 innpendlingen utgjør minst 8 prosent av arbeidsaktuell befolkning i bokommunen, defineres som senterkommuner.³

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 – og 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) 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.

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.

Det etableres 74 senterkommuner etter punkt 3. 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.

³ 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.

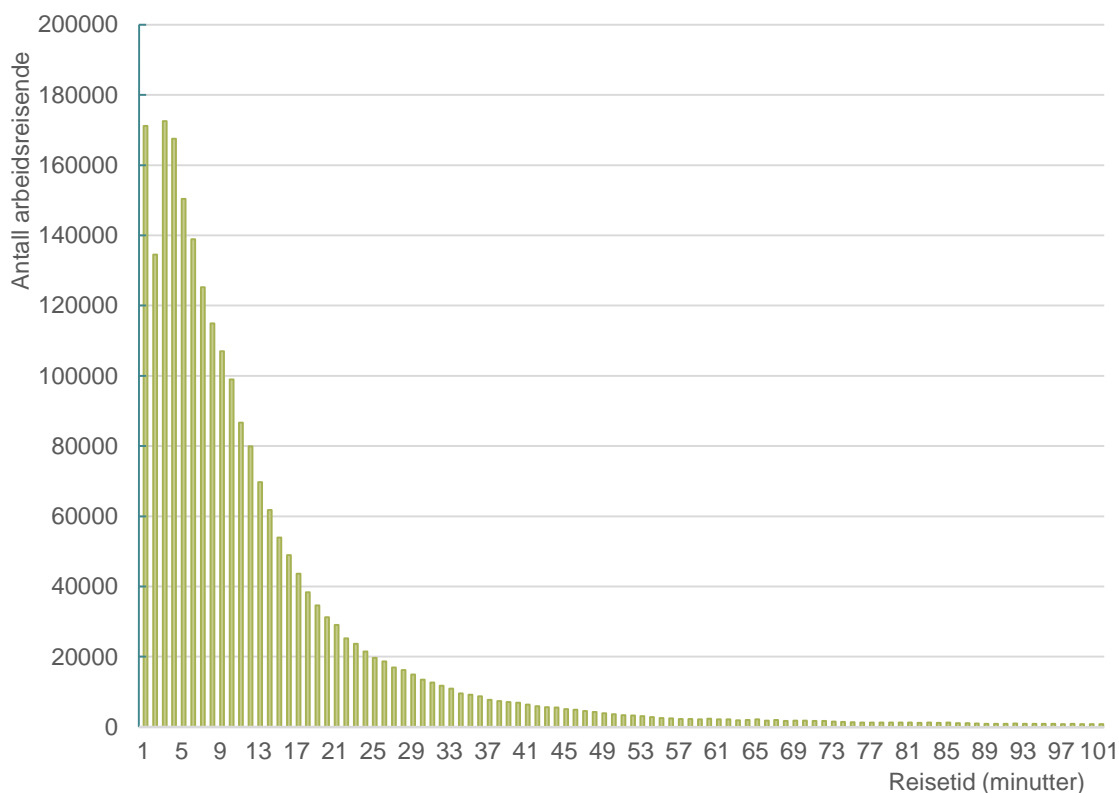
5. En restkommune legges til en annen restkommune hvis innpendlingsandelen fra pluss utpendlingsandelen mellom kommunene overstiger 8 prosent og reisetiden ikke overstiger 75 minutter. Disse danner en BA-region uten senterkommune. 4 kommuner legges til BA-regioner i punkt 4 og 5.

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

Som mål på funksjonell integrasjon er pendlingsnivået brukt i denne sammenhengen. 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.



Kilde: Registerbasert sysselsettingsstatistikk, TØI/SSB

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

Fra andre kilder (Hjorthol, Engebretsen og Priya 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 jobber⁴. Bruk av reisetid i denne sammenhengen er en vurdering av hvor langt en kan *forvente* at folk er villig 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 funksjonell integrasjon. Dette er da også den eneste grensen 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 så lang at disse kommunene ikke lengre kan regnes til samme BA-region. Omvendt gir ny reisetidsberegning åpning for å slå sammen Lebesby og Gamvik, 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 – en må huske på at arbeidsreiser tross alt utgjør kun en tredjedel av alle reiser (Hjorthol, Engebretsen, og Priya 2014).

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. V. gjentar punktet derfor for bare restkommuner.

⁴ 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.

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. 17 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. 3 kommuner legges til BA-regioner i punkt 7 og 8.

Det er også mulig å tenke seg en omvendt situasjon, dvs. god integrasjon 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 Priya 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 en kan avdekke alternative transportmuligheter utover veibasert 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. Fergeruter, 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.⁵ 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.

⁵ 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.

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 til en viss grad er robust for metodiske justeringer.

Bruk av sysselsettingsstatistikk for å beregne pendlingsandeler er beheftet med usikkerhet rundt 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 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.

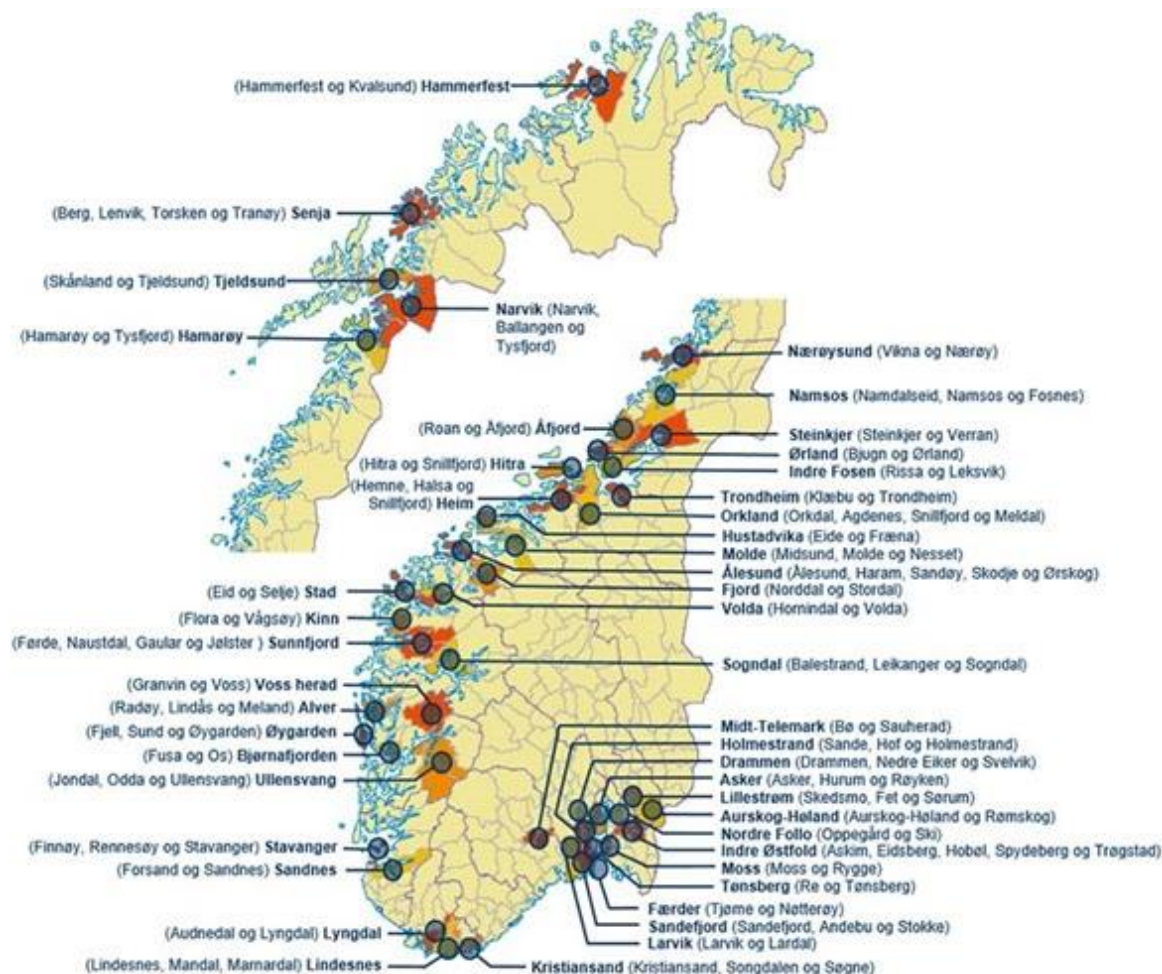
3.5.3 Betydningen av endret kommunestruktur

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, for det likevel betydning. En kunne sett for seg at man isteden hadde benyttet en mer disaggregert enheter i konstruksjonen av BA-regioner, for eksempel grunnkretser. En slik metodikk vil imidlertid bydd på utfordringer i form av lite på 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. Fram til 2020 kommer det 17 kommunesammenslåinger til, se Kilde: Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2018)

Figur 3.1 under. Med disse sammenslåingene vil kommunene gjennomsnittlig bli enda større, og pendlingsgrensen må evalueres når vi ser de faktiske effektene av disse.



Kilde: Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2018)

Figur 3.1: Kommunesammenslåinger fram til 1.1.2020.

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 innpendlingsområdet 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-region⁶ vi får redusert antall BA-regioner som følge av endret kommunestruktur.

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, vi dermed sjeldnere slå til.

Sammenslåing av kommuner gir i dette tilfelle flere BA-regioner, siden en får flere restkommuner.

Et kriterium i metodikken er at en kommune danne 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 innpendlingsområdet til Orkdal inn i én kommune. Den nye kommunen vil dermed bli inkludert i Trondheim BA-region.

3.5.4 Kriterier om senter, sentralitet og tettsted utgår

Vår metodikk for å definere senter tettstedene skiller seg fra tidligere metodikk i Juvkam og Gundersen (2013) på flere måter. Begrunnelsen for fjerning og endring flere av kriteriene fra den gamle inndelingen er diskutert sammen med begrunnelsen av de nye kriteriene, herunder fjerning av sentralitet som premisse for hva som er senterkommuner, skjønnsmessige vurderinger av tilfeller med to senterkommuner. Vi referer derfor til i kapittel 3 for begrunnelser for disse valgene.

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 endringen 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. Mens vi i kapittel 3 redegjorde for vår nye metodikk, vil vi her forklare nærmere hvorfor dominopendling har fjernet som kriterium for inndelingen.

Utgangspunktet for begrepet dominopendling er en situasjonen der en omlandskommune er integrert med en senterkommune gjennom høyt pendlingsnivå. Disse kommunene vil

⁶ 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-region til en annen. Dette er tilfelle med Stokke kommune som funksjonelt hørte til Tønsberg BA-region, men som ble slått sammen med Sandefjord.

dermed befinne seg 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 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.

4 Resultater

Offisielle navn på kommunene er benyttet. Det vil si at alle språkformer tas med – samisk, norsk og finsk. Dette er imidlertid ikke gjort på kartene, men vil bli gjort i den endelige utgaven. Kommunestrukturen som gjelder 1.1.2020 er utgangspunktet for inndelingen. For å gjøre det enklere å evaluere inndelingen er dagens kommunenavn benyttet i tabellene. Der navnet på regionen er en sammenslått kommune er 2020-navnet benyttet i tabelltittelen.

I tabellene er det angitt utpendlingsandel til senterkommunen og innpendlingsandel fra senterkommunen. For senterkommunene 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. For senterkommunen vil denne angi gjennomsnittlig reisetid mellom grunnkretsene i kommunen.

For BA-regioner som består av to kommune 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.

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 og Rygge | 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, men siden Moss er et sterkere senter for Våler enn Oslo 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 |

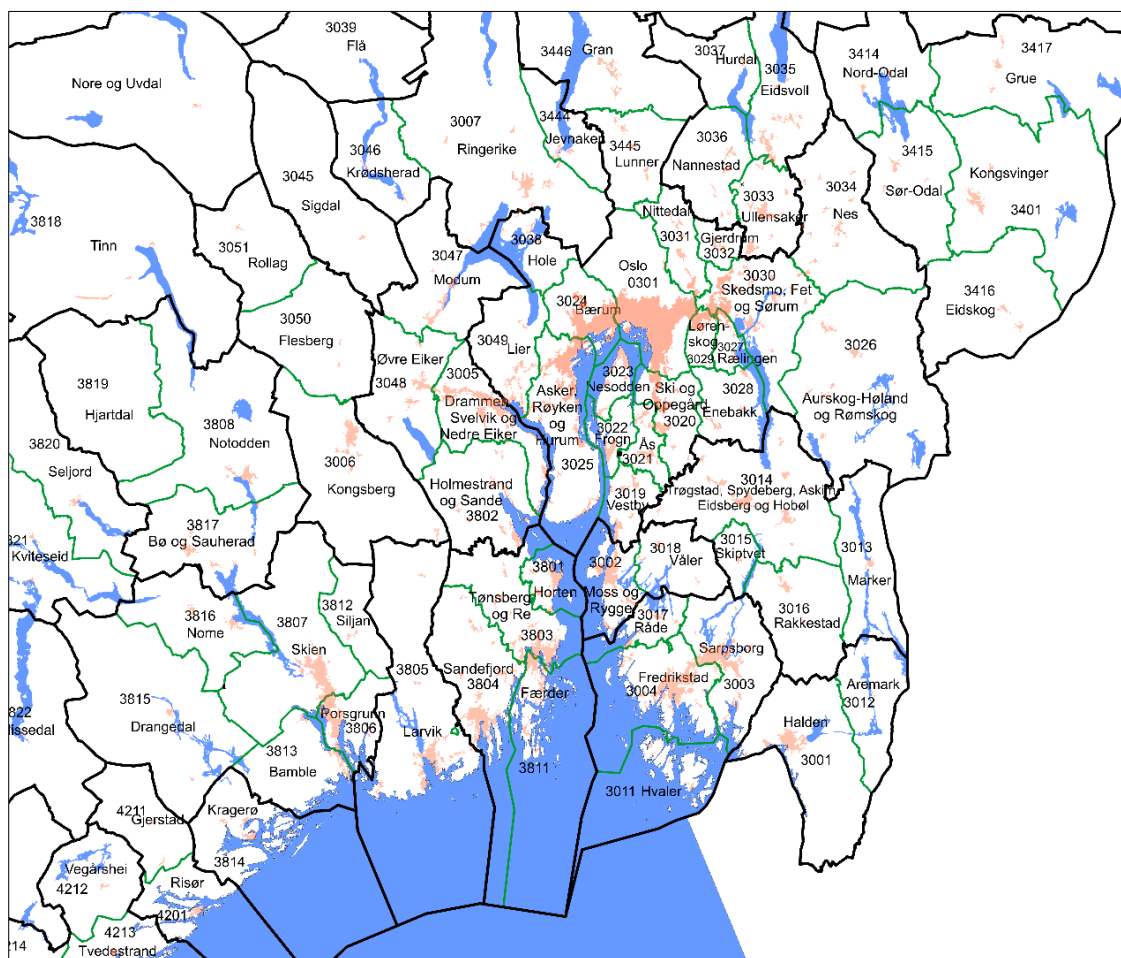
Råde har 16,7 prosent utpendling til Moss.

Tabell 4.4 Reisetid og pendling i BA-region Trøgstad, Spydeberg, Askim, Eidsberg og Hobøl. 2017. Minutter og prosent.

| | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|--|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|
| 3014 Trøgstad, Spydeberg, Askim, Eidsberg og Hobøl | 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. 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 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 var tidligere plassert i BA-region Oslo.



Figur 4.1 BA-regioner i Sørøst-Norge.

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, Røyken og Hurum | 27,79 | 36,14 | 3,78 | 904,99 | 1,45 | Utpendling > 8 |
| 3030 | Skedsmo, Fet og Sørum | 23,25 | 33,16 | 3,16 | 933,1 | 1,57 | Utpendling > 8 |
| 3020 | Ski og Oppegård | 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 og Rømskog | 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, Svelvik og Nedre Eiker. 2017. Minutter og prosent.

| | | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|------------------------------------|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|
| 3005 | Drammen, Svelvik og Nedre Eiker | 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 og Sande | 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 og legges derfor til BA-region Oslo.

Gamle Holmestrand kommune var tidligere del av BA-region Tønsberg.

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 har høy nok pendling til å bli inkludert i BA-region Oslo (og var tidligere plassert i denne BA-regionen), men Ullensaker er blitt et sterkere senter for de tre andre kommunene enn Oslo 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.

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 (Busk.) | 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.

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.

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.

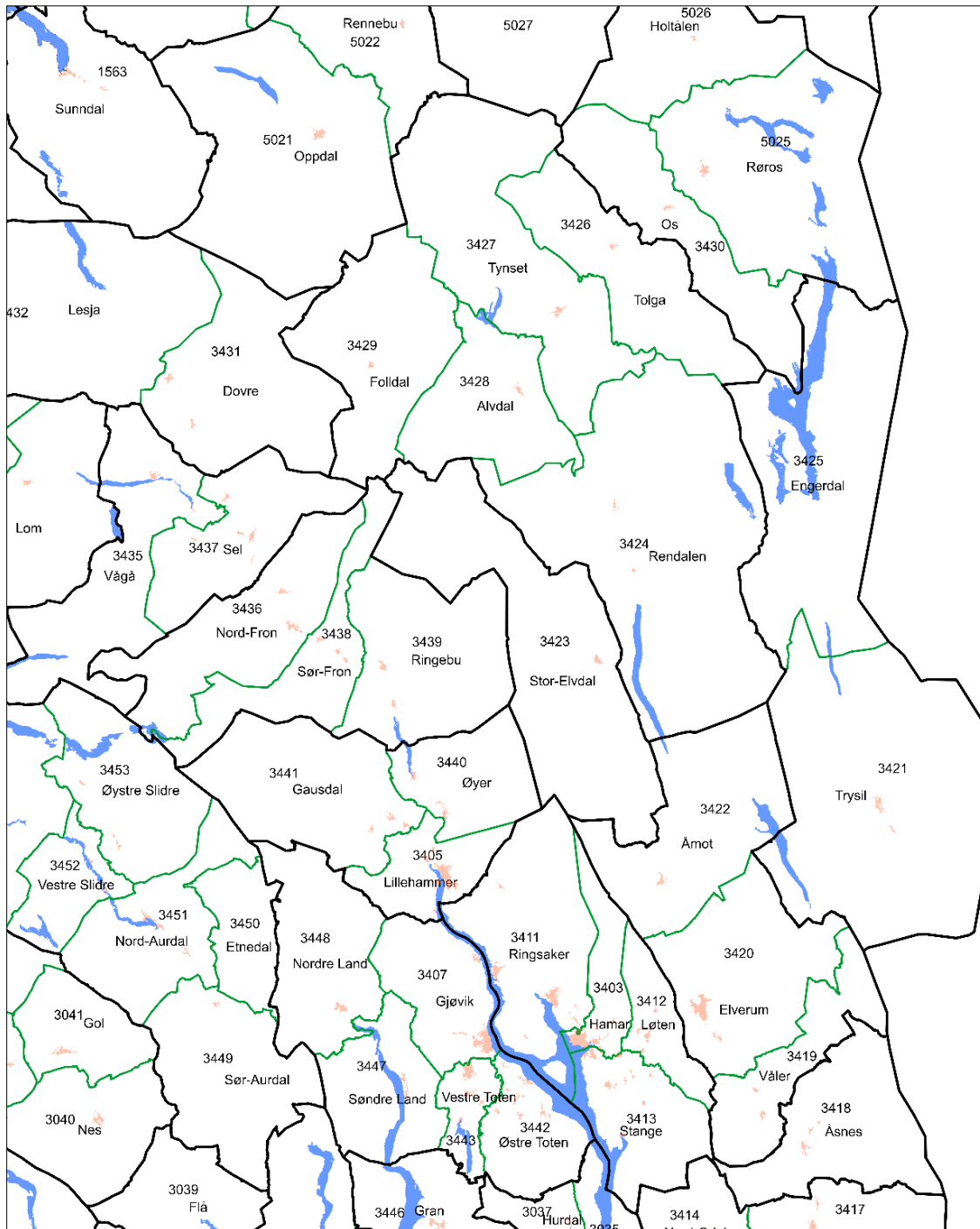
| | | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|-------------|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|------------------------------------|
| 3401 | Kongsvinger | 10,27 | 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 > 6 |

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.



Figur 4.2 BA-regioner på indre Østland.

Tabell 4.17 Reisetid og pendlings 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 | Utpendlings > 8 |
| 3440 | Øyer | 19,7 | 29,48 | 5,39 | 700 | 4 | Utpendlings > 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 pendlings 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 | Utpendlings > 8 |
| 3443 | Vestre Toten | 17,4 | 19,73 | 8,44 | 762 | 4 | Utpendlings > 8 |
| 3447 | Søndre Land | 29,52 | 12,57 | 2,36 | 670 | 4 | Utpendlings > 8 |
| 3448 | Nordre Land | 37,12 | 7 | 1,52 | 679 | 4 | Reisevei < 45, sum pendling > 6 |

Tabell 4.19 Reisetid og pendlings 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 pendlings 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 | Utpendlings > 8 |
| 3422 | Åmot | 32,75 | 8,24 | 1,78 | 621 | 5 | Utpendlings > 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.

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 | Restkommune, egen BA-region |
| 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 | Restkommune, egen BA-region |
| 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 |

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 > 6 |

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

| | | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|--------------------------|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|
| 3803 | Tønsberg og Re/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 |

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 | Bø (Telem.) og Sauherad | 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.

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 |

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.

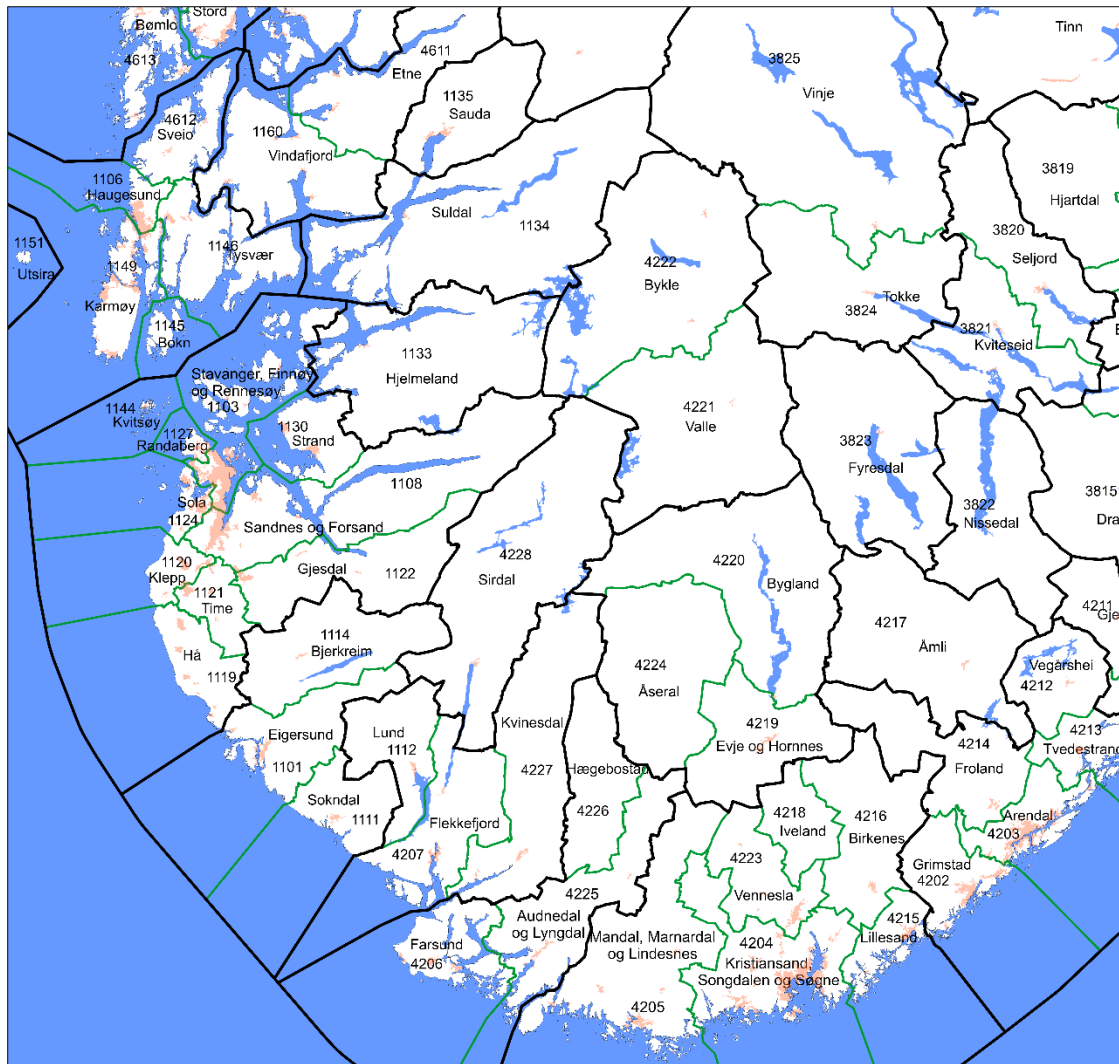
| | | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|----------|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|
| 4201 | Risør | 9,71 | 46,33 | 46,33 | 693 | 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.



Figur 4.3 BA-regioner i Sørvest-Norge.

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

| | | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|-------------------------------------|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|
| 4204 | Kristiansand, Songdalen og Søgne | 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 | Mandal, Marnadal og 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 pendlingsområdet til Mandal, slik at Mandal ikke lenger danner egen BA-region, men blir en del av BA-region Kristiansand.

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 |
| 1112 | Lund | 27,26 | 5,38 | 1,93 | 638 | 5 | Reisevei < 30 |

Lund har også sum pendling over 8 prosent og reisevei mindre enn 45 minutter til Eigersund.

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.

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.

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 > 6 |

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

| | | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|---------------------|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|
| 4225 | Audnedal og 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.

Audnedal/Lyngdal har sum pendling over 8 prosent og reisetid under 45 minutter til Mandal/Marnadal og Lindesnes, men fungerer som sterkere senter for Farsund og

Hægebostad enn Mandal/Marnadal og Lindesnes gjør for Audnedal/Lyngdal. Audnedal/Lyngdal danner dermed sin 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 |

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

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

| | | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|--|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|
| 1103 | Stavanger, Finnøy og Rennesøy/Sandnes og Forsand | 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 | Kvitsoy | 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 |

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.



Figur 4.4 BA-regioner på Vestlandet

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 | Sund, Fjell og Øygarden | 30,1 | 28,71 | 3,61 | 772,72 | 3,32 | Utpendling > 8 |
| 4624 | Os og Fusa | 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 Meland, Radøy og Lindås har innpendling over 8 prosent til Bergen, men er mer integrert med andre senterkommuner.

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 | Flora og Vågsøy | 55,09 | 69,38 | 69,38 | 665,98 | 4,33 | Restkommune, egen BA-region |
| 4649 | Selje og Eid | 87,07 | 6,96 | 3,49 | 586,63 | 5,31 | Reisetid < 90, alt.reisemåte, pendling > 8 |
| 4648 | Bremanger | 65,57 | 5,84 | 1,14 | 454 | 6 | Forhindre ikke-sammenhengende BA-region |

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 |

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 Jondal, Odda og Ullensvang. 2017. Minutter og prosent.

| | | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|-------------------------------|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|
| 4618 | Jondal, Odda og 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 Granvin og Voss. 2017. Minutter og prosent.

| | | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|-----------------|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|
| 4621 | Granvin og 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 Meland, Radøy og Lindås. 2017. Minutter og prosent.

| | | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|----------------------------|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|
| 4631 | Meland, Radøy og Lindås | 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 |

Meland/Radøy/Lindås og Austrheim har utpendling på over 8 prosent til Bergen. Men Meland/Radøy/Lindås 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 |

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 |

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 |

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 Balestrand, Leikanger og Sogndal. 2017. Minutter og prosent.

| | | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|-------------------------------------|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|
| 4640 | Balestrand, Leikanger og 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 > 6 |

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 pendlings 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 pendlings i BA-region Gaular, Jølster, Førde og Naustdal, 2017. Minutter og prosent.

| | | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|------------------------------------|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|------------------------------------|
| 4647 | Gaular, Jølster, Førde og Naustdal | 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 pendlings 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 pendlings 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 |

Tabell 4.77 Reisetid og pendlings 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 pendlings i BA-region Molde, Nesset og Midsund, 2017. Minutter og prosent.

| | | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|--------------------------|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|
| 1506 | Molde, Nesset og Midsund | 19,52 | 69,36 | 69,36 | 729,31 | 4,31 | Senterkommune |
| 1579 | Fræna og Eide | 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).

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

| | | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|---|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|
| 1507 | Ålesund, Ørskog, Skodje, Haram, og Sandøy | 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 | Norrdal og Stordal | 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 |

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 pendlings 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 |



Figur 4.5 BA-regioner i Midt-Norge

Tabell 4.85 Reisetid og pendlings 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 og Hornindal. 2017. Minutter og prosent.

| | | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|--------------------|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|
| 1577 | Volda og Hornindal | 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/Hornindal enn omvendt, slik at Volda/Hornindal blir senterkommune. Resultatet ville imidlertid blitt det samme om Ørsta var senterkommune (har høyest sentralitet).

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

| | | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|--|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|
| 5001 | Trondheim og Klæbu | 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 | Orkdal, Agdenes, Meldal og deler av Snillfjord | 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 |

Orkdal dannet tidligere egen BA-region siden det var større innpendling fra omlandskommunene til Orkdal enn det var fra Orkdal til Trondheim. Etter

kommunesammenslåingen er dette innpendlingsområdet innenfor kommunegrensene og Orkdal mister dermed status som egen senterkommune.

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

| | | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|---------------------|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|
| 5006 | Steinkjer og Verran | 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, Namdalseid og Fosnes. 2017. Minutter og prosent.

| | | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|---------------------------------|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|
| 5007 | Namsos, Namdalseid og Fosnes | 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 |

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 |

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 | Raarvåhke - Røyrvik | 32,37 | 6,27 | 3,4 | 393 | 6 | Reisevei < 45, sum pendling > 6 |

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 | Senterkommune |
| 5041 | Snåase - Snåsa | 30,42 | 5,62 | 4,8 | 5,23 | 6 | Reisevei < 45, sum pendling > 6 |
| 5046 | Høylandet | 25,75 | 6,77 | 3,18 | 509 | 6 | Reisevei < 30 |

Høylandet har 10,2 prosent utpendling til Overhalla. Overhalla er imidlertid ikke noen senterkommune.

Tabell 4.101 Reisetid og pendling i BA-region Hemne, Halså og deler av Snillfjord. 2017. Minutter og prosent.

| | | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|--|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|--------------------------------|
| 5055 | Hemne, Halså og deler av Snillfjord | 24,59 | 67,21 | 67,21 | 459 | 6 | Restkommune, egen BA-region |

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

| | | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|---------------------------------|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|------------------------------------|
| 5056 | Hitra og deler av Snillfjord | 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 > 6 |

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

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

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

| | | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|----------------|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|
| 5059 | Åfjord og Roan | 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 Vikna og Nærøy. 2017. Minutter og prosent.

| | | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|----------------|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|
| 5060 | Vikna og Nærøy | 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.

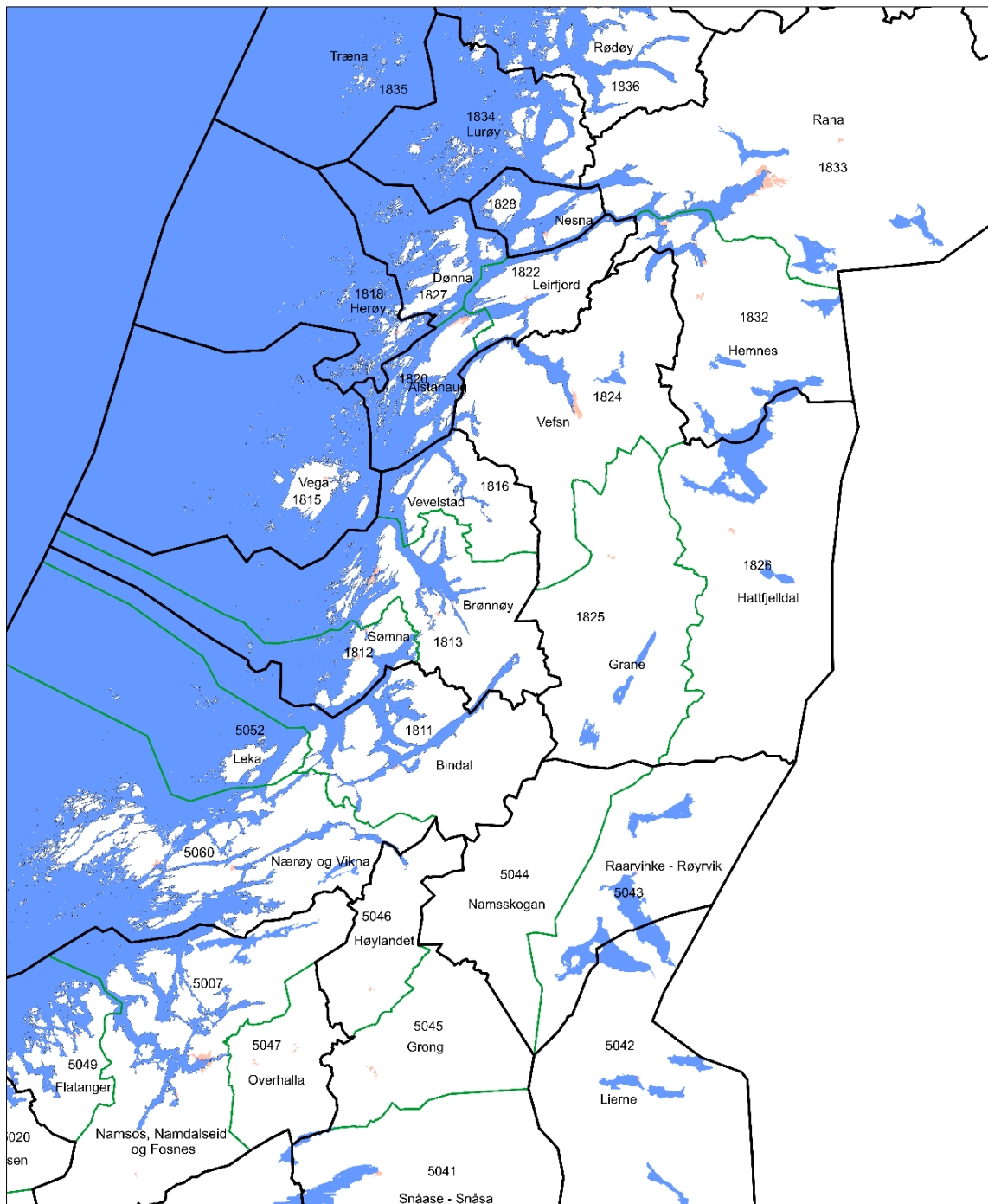
| | | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|-----------|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|
| 1804 | Bodø | 11,69 | 78,05 | 78,05 | 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.

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, Ballangen og deler av Divtasvuodna - Tysfjord | 22,94 | 71,18 | 71,18 | 685,71 | 4,24 | Restkommune, egen BA-region |



Figur 4.6 BA-regioner i Helgeland

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 |

Tabell 4.109 Reisetid og pendlings 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 pendlings 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 pendlings 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 | Utpendlings > 8 |
| 1827 | Dønna | 45,23 | 10,79 | 1,96 | 405 | 6 | Utpendlings > 8 |

Tabell 4.112 Reisetid og pendlings 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 | Utpendlings > 8 |
| 1826 | Hattfjelldal | 69,3 | 8,32 | 0,79 | 429 | 6 | Utpendlings > 8 |

Hattfjelldal var tidligere egen BA-region.

Tabell 4.113 Reisetid og pendlings 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 |

Tabell 4.114 Reisetid og pendlings 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 | Utpendlings > 8 |

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 > 6 |

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 |



Figur 4.7 BA-regioner i nordlige Nordland

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.

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

| | | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|-------------------|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|------------------------------------|
| 1870 | Sortland – Sourta | 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 > 6 |

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 |

Tabell 4.131 Reisetid og pendlings i BA-region Hamarøy – Håbmer. 2017. Minutter og prosent.

| | | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|--|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|--------------------------------|
| 1875 | Hamarøy – Håbmer og deler av Divtasvuodna - Tysfjord | 24,71 | 56,65 | 56,65 | 411,36 | 6 | Restkommune, egen BA-region |



Figur 4.8 BA-regioner i Troms

Tabell 4.132 Reisetid og pendlings 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 |

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 - Hårståk. 2017. Minutter og prosent.

| | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|-----------------------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|
| 5402 | Harstad - Hårståk | 10,33 | 69,75 | 69,75 | 735 | 4 Senterkommune |
| 5411 | Kvæfjord | 27,5 | 26,21 | 3,05 | 584 | 5 Utpendling > 8 |
| 5412 | Skånland og 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 |

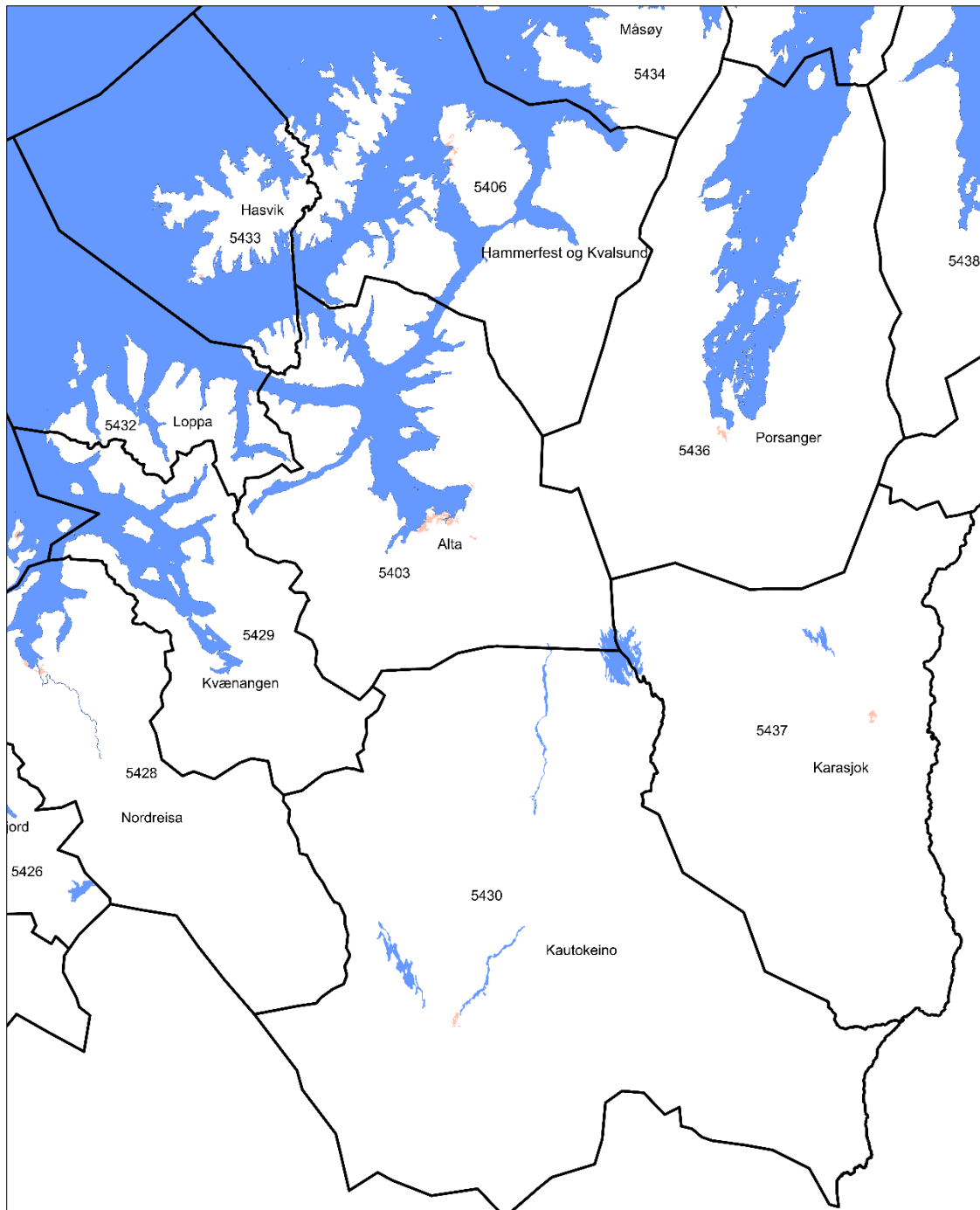
Tabell 4.137 Reisetid og pendling i BA-region Hammerfest og Kvalsund. 2017. Minutter og prosent.

| | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|---------------------------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------------------|
| 5406 | Hammerfest og Kvalsund | 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. Den gjennomsnittlige reisetiden mellom kommunene har også økt etter sammenslåing av Narvik, Ballangen og deler av Tysfjord.



Figur 4.9 BA-regioner i Vest-Finnmark

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 | Loabåk - Lavangen | 21 | 10,86 | 4,92 | 488 | 6 | Utpendling > 8 |

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

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 Tranøy, Torsken, Berg og Lenvik. 2017. Minutter og prosent.

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

Torsken og Berg dannet tidligere en egen BA-region. Lenvik, Tranøy, Sørreisa og Dyroy 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 til å bli inkludert i BA-region Tromsø.

Tabell 4.144 Reisetid og pendling i BA-region Gåivuotna – Kåfjord - Kaiuono. 2017. Minutter og prosent.

| | | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|----------------------------------|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|--------------------------------|
| 5426 | Gåivuotna – Kåfjord - Kaiuono | 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 |

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 |

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.

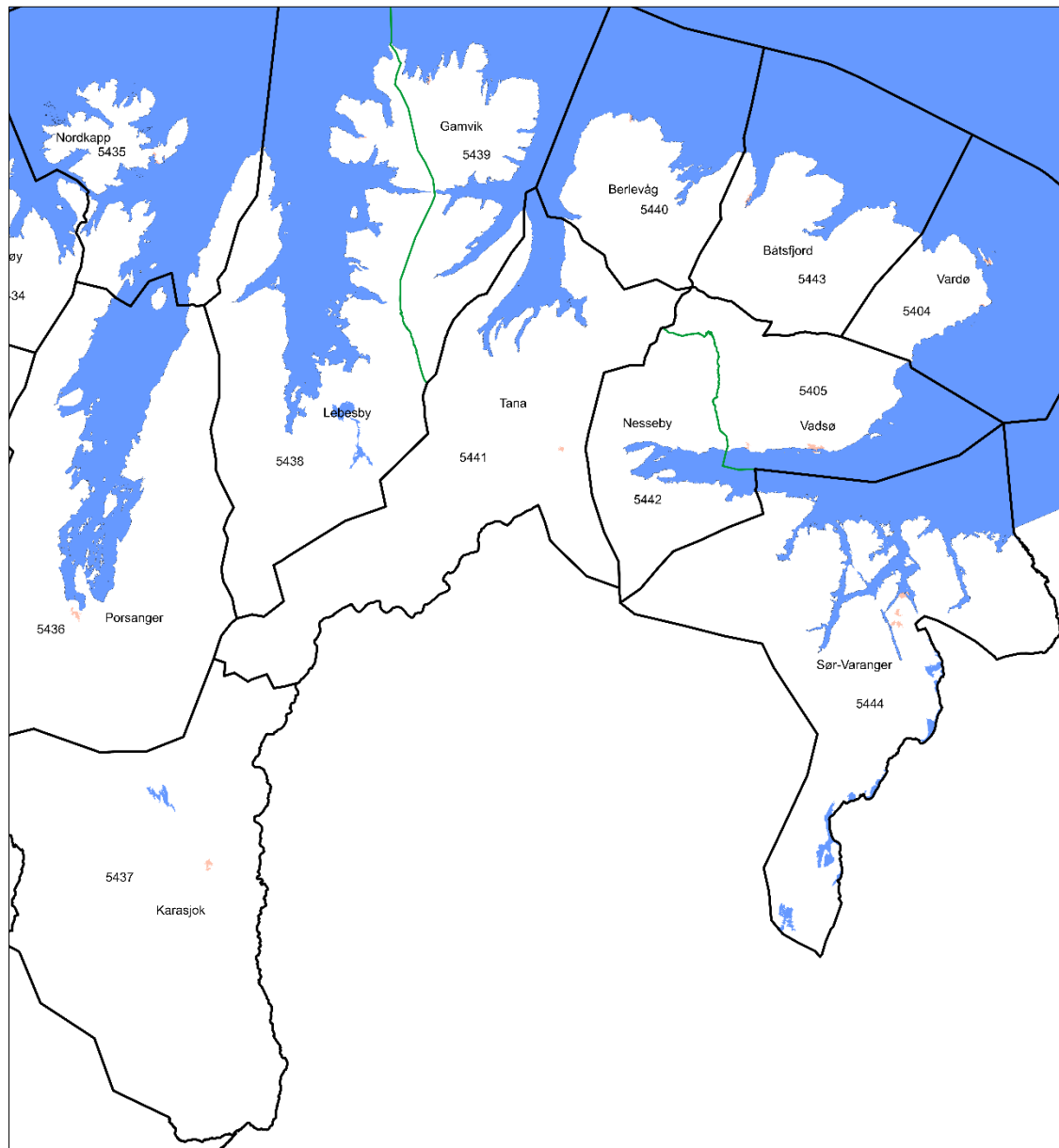
| | | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|-------|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|-----------------------------|
| 5434 | Måsøy | 11,81 | 65,01 | 65,01 | 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 - Porsángu - Porsanki | 15,7 | 67,84 | 67,84 | 539 | 6 | Restkommune, egen BA-region |



Figur 4.10 BA-regioner i Øst-Finnmark

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

| | | Reisetid | Ut- pendling | Inn- pendling | Sentralitet, kommune | Sentralitets- klasse | Inkluderingsgrunnlag |
|------|------------------------|----------|-----------------|------------------|-------------------------|-------------------------|--------------------------------|
| 5437 | Káráshjohka - 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 | Senterkommune |
| 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 |

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 |

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.
- Coombes M., Casado-Díaz J.M., Martínez-Bernabeu L. og Carausu F. (2012). Study on Comparable Labour Market Areas: Final Research Report. 17 October 2012. Eurostat-Framework contract no 6001. 2008.001 - 2009.065, Specific contract no 50405.2010.004 – 2011.325.
- Dijkstra, L. og Poelman, H. (2014). A Harmonised Definition of Cities and Rural Areas: The New Degree of Urbanisation, Regional and Urban Policy, European Commission, WP 01/2014.
- Engebretsen, Ø. og Gjerdåker, A. (2012). Potensial for regionforstørring. TØI rapport 1208/2012.
- 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.
- 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.
- 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 Priya, T (2014). Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport, Transportøkonomisk institutt, TØI-rapport 1208/2012.
- Hordaland fylkeskommune (2017). Regional transportplan Hordaland 2018-2029, planforslag, februar 2017.

- Hustoft, A. G., Hartvedt, H., Nymoene, 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, Statistisk sentralbyrå.
- Juvkam, D. (2000a). Potensielle og faktiske pendlingsregioner, Oslo, Norsk institutt for by- og regionforskning, NIBR-notat 2000:130.
- Juvkam, D. (2000b). Klassiske analyser, Regionale inndelinger, Oslo, Norsk institutt for by- og regionforskning, NIBR-notat 2000:126. Oslo.
- 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 vektning av indikatorer, rapport.
<https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/kommunereform/Hvorfor-kommunereform/nye-kommuner/id2470015/>
- 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, 29. september 2016, ISBN 978-82-490-0875-9, rapport nr. IRIS - 2016/130, rapport nr. Menon - 2016/38.
- Lie, I. (1995). Dokumentasjon, Sentiv93 og Sentiv9s, Kommuneklassifiseringar etter sentralitet, upublisert dokument.
- Lie, I. (2000). Funksjonelle bu- og arbeidsmarknadsregionar. Metodar for avgrensning, Norsk institutt for by- og regionforskning, Oslo, NIBR-notat 2000:129.
- Mathisen, B. (2005). Flest pendler fra Sverige til Norge, arbeidspendling mellom Sverige og Norge, publisert 9. juni 2005, 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.
- Smart, M. W. (1974). Labour market areas: uses and definition. *Progress in planning*, 2, 239-353.
- 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, ISBN 82-537-0465-8.
- Statistisk sentralbyrå (1985). Standard for kommuneklassifisering. Standarder for norsk statistikk 4, ISBN 82-537-29 12-5, ISSN 0333-1741.
- Statistisk sentralbyrå (1989) Standard for handelsregioner. Oslo-Kongsvinger, SNS 3.
- Statistisk sentralbyrå (1994). Standard for kommuneklassifisering, Norges offisielle statistikk, oktober 1994, C 192.
- Statistisk sentralbyrå (1998). Regionale inndelinger, En oversikt over standarder i norsk offisiell statistikk, Avdeling for personstatistikk/Seksjon for befolknings- og utdanningsstatistikk, Oslo-Kongsvinger, notat 98/25.
- Statistisk sentralbyrå (2000). Standard for økonomiske regioner, Classification of Economic Regions, Oslo-Kongsvinger, C-616
- Statistisk sentralbyrå (2002) Standard for økonomiske regioner, Oslo-Kongsvinger, NOS C 616.
- Statistisk sentralbyrå. (2008). Standard for sentralitet, januar 2008.
- 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.
- 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, Statistisk sentralbyrå, Oslo-Kongsvinger, Interne notater 84/9.
- Sveriges Kommuner och Landsting (2017). Kommungruppsindelning 2017, Omarbetning av Sveriges kommuner och Landstings 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, Telemarksforskning, TF-notat nr. 58/2012.
- 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/>

Vedlegg

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 (inkl 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 | Norrdal og Stordal | Fjord |
| 32 | Eide og Fræna | Hustadvika |
| 33 | Midsund, Molde og Nesset | Molde |
| 34 | Hemne, Halså 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 |



Saksframlegg

Saksbehandler
Steinar Larsen

Dato
12.04.2019

Arkivreferanse
2019/3669-1

| Saksgang | | |
|-----------|-----------------------|------------|
| Saknummer | Utvalg | Møtedato |
| 20/19 | Arbeidsutvalg Orkland | 25.04.2019 |
| | Fellesnemnd Orkland | |

Valginformasjon – Orkland kommune

Prosjektleders innstilling

Orkland kommune utarbeider en valgavis som omhandler:

1. Fakta om Kommune- og fylkestingsvalget 2019
2. Fakta om nye Orkland kommune, basert på kommuneplanens samfunnsdel
3. Presentasjon av de politiske listeforslagene. Hvert parti får en nærmere angitt tekstmengde og bildeplass for å presentere sine politiske budskap.

Valgavisen utarbeides som en 12-siders avis i tabloidformat (papir) og i bladbart PDF-format for publisering på nett. Papirutgaven produseres og distribueres som såkalt innstikk i avisa Sør-Trøndelag i fulldistribusjon torsdag 29. august i de fire kommunene. Det skal også produseres video til nettside og sosiale medier.

Kostnadene til disse tiltakene dekkes av Orkland. Øvrige kostnader knyttet til valggjennomføring 2019 dekkes av de enkelte kommunene.

Bakgrunn for saken

Kommune- og fylkestingsvalget avholdes mandag 9. september. Innbyggerne i Agdenes, Meldal, Orkdal og deler av Snillfjord skal da stemme på representanter til kommunestyret i Orkland kommune. Samme dag stemmes det også på representanter til fylkestinget i sammenslåtte Trøndelag fylkeskommune.

I møte i Fellesnemnda 03.05.2018 bes prosjektleder forberede en sak om kommune- og fylkestingsvalget 2019. I saken må det vurderes hvorvidt valggjennomføringen vil belaste fellesnemndas budsjett, eller om kostnadene i sin helhet dekkes av kommunene. Fellesnemnda vil vurdere behov for ekstra informasjonstiltak i forbindelse med valget, eksempelvis et valgmagasin som distribueres til alle husstander i Orkland, der også partiene som stiller til valg i kommunevalget blir presentert.

Vurdering

I intensjonsavtalen fra oktober 2016, kapittel 5, er “Den digitale kommunen” tema. Der står det at nye tekniske løsninger i økende grad vil komme til å prege den kommunale hverdagen og tjenestene, og at Orkland kommune skal være en foregangskommune for IKT for å sikre effektivitet i tjenesteproduksjonen og gi gode informasjons- og kommunikasjonsløsninger.

Ut fra dette politiske signalet og et miljømessig perspektiv burde det være tilstrekkelig med en digital utgave som publiseres på nett, med henvisningsannonsering (teasere) på sosiale media og lokalavis. Fordelen med en digital valgavis er at den er tilnærmet gratis å utarbeide og å distribuere på egne digitale plattformer. Den er tilgjengelig over tid og kan promoteres over et lengre tidsrom. For å nå alle målgrupper, og siden dette er det første politiske valget i en ny kommune, kan det imidlertid forsvares å lage en papirutgave. Denne distribueres husstandene i de fire kommunene. Vi foreslår også at det produseres video til nettside og sosiale medier.

I valgavisen vil det være fokus på tre områder:

1. Fakta om kommune- og fylkestingsvalget 2019
2. Fakta om nye Orkland kommune, basert på kommuneplanens samfunnsdel
3. Presentasjon av de politiske listeforslagene. Hvert parti får nærmere angitt tekstmengde og bildeplass for å presentere sine politiske budskap. Hvert enkelt parti stiller med tekst og bildemateriell

Det presiseres at disse informasjonstiltakene kommer i tillegg til ordinær sentralstyrte annonseplan i forhold til gjennomføring av kommune- og fylkestingsvalget 2019.

Budsjettmessige konsekvenser

| | |
|---|----------------|
| Grunnlagsarbeid, tekst og bildemateriell | Egne ressurser |
| Grafisk design og trykk avis | kr. 33 000 |
| Distribusjon på egne digitale plattformer | Egne ressurser |
| Innstikk og distribusjon i avisa-ST | kr. 20 500 |
| Video til nettside og sosiale medier | Egne ressurser |

Inkludert i grafisk design og trykk ligger også produksjon av en bladbar PDF-versjon for nett.