



Møteinnkalling

Utvalg: Fellesnemnd Orkland
Møtested: Kommunestyresalen, Orkdal Rådhus
Dato: 09.05.2019
Tid: 12:00

Gyldig forfall meldes egen kommune.

Orkanger, 02.05.2019

Are Hilstad
Leder

Ingeborg Wolden
sekretær

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur.

SAKSLISTE

Saksnr	Innhold	Lukket behandling	Arkivsak
OR 8/19	Dag Olav Løseth Orkla Sparebank - temperaturen i byggemarkedet i Orkland		
OR 9/19	Prosjektstatus v/prosjektleder Ingvill Kvernmo		
RS 2/19	Årsmøte Orkdal Idrettsråd		2019/3971
PS 18/19	Reglement for kommunestyret - Orkland kommune		2019/3675
PS 19/19	Revisjon av bo-og arbeidsmarkedsregioner		2019/1715
PS 20/19	Anskaffelsesstrategi		2019/3673
PS 21/19	Organisering av miljøarbeidet i Orkland kommune - miljøsertifisering		2019/3676
PS 22/19	Valginformasjon - Orkland		2019/3669

OR 8/19 Dag Olav Løseth Orkla Sparebank - temperaturen i byggemarkedet i Orkland

OR 9/19 Prosjektstatus v/prosjektleder Ingvill Kvernmo

Fra: Petter Lindseth
Sendt: 30. april 2019 11:43
Til: Kvernmo Ingvill;Wolden Ingeborg
Cc: Magnetun Kai Roger
Emne: VS: idretten i Orkland
Vedlegg: Årsmøte_2019_Protokoll_Signert.pdf

Hei!

Viser til mailer og vedlegg.

Dette er aktuelt som referatsak for AU og Fellesnemnd?

Med vennlig hilsen

Sammenslåingsprosjektet Nye Orkland

Petter Lindseth

ass.rådmann/ kommunalsjef samfunn

Mobil 951 72 662

Fra: Øyvind Løveseter Mikkelsen <oyvind_loveseter@hotmail.com>

Sendt: 30. april 2019 13:20

Til: Eivind Selven <es@ofo-as.no>; Petter Lindseth <Petter.Lindseth@meldal.kommune.no>; Magnetun Kai Roger <Kai-Roger.Magnetun@Orkdal.kommune.no>

Kopi: Hoff, Anders <Anders.Hoff@idrettsforbundet.no>; Leraand, Ivan <ivan.leraand@idrettsforbundet.no>; Kåre Lian Svanem <ksvanem@icloud.com>; bjoerkoe@online.no

Emne: Sv: idretten i Orkland

Hei alle

Som mange av dere kjenner til, så er årsmøtet i Orkdal idrettsråd gjennomført.

Årsmøtet vedtok bl.a navneendring, slik at vi nå heter Orkland idrettsråd.

Andre saker var representasjon på ekstraordinært årsmøte i Orkland idrettsråd.

Vedtaket ser dere i vedlagte protokoll.

Ser det er en (vesentlig) feil i protokoll, Marthe Høsøien står som både styremedlem på valg, og nestleder som ikke var på valg,

Beklager det, men hun er nestleder, og var ikke på valg.

Ekstraordinært årsmøte er satt til 23. mai.

Jeg kan ordne med annonse i Avisa Sør-Trøndelag. Bør vi annonsere flere plasser, utenom å distribuere ut i lagene?

Valgkomitèene er i kontakt, og jeg håper de har startet arbeidet med å finne kandidater til nytt styre i Orkland idrettsråd.

Kanskje Kai Roger og Petter distribuerer dette (protokollen) som infosak i relevante utvalg i Orkdal og Meldal?

Kanskje Kåre tar seg av kontakt med Agdenes kommune?

Det kan jo være en fin inngang mot en samarbeidsavtale mellom Orkland kommune og Orkland idrettsråd, når tiden er kommet for det.

□

Ellers så må jeg beklage avisinnlegget i Sjøra på lørdag. Jeg forsøkte å understreke hvordan prosessen hadde vært (og kommer til å bli videre) når jeg fikk telefon, men jeg ser at Ola Marius ikke har fått alt korrekt inn...

Tror ikke det ble så feil at noen tok skade av det.

Gikk de andre årsmøtene greit?

Mvh
Øyvind L Mikkelsen
Orkland idrettsråd
Tlf: 40218036

Fra: Eivind Selven <es@ofo-as.no>

Sendt: tirsdag 5. mars 2019 14.18

Til: Petter Lindseth; Magnetun Kai Roger

Kopi: Hoff, Anders; Leraand, Ivan; Kåre Lian Svanem; bjoerkoe@online.no; Øyvind Løveseter Mikkelsen

Emne: idretten i Orkland

Hei

Her kommer en liten informasjonsoppdatering fra Orklandsidretten etter vi hadde møte i går. Formelt sett er det en del endringer som må gjøres også innen idretten når kommuner slår seg sammen, men

mye av dette vil forhåpentligvis bli formaliteter siden vi er enige om hva som skal skje og vi følger jo også de kommunale prosessene.

I utgangspunktet skal idrettsrådene i både Orkdal, Meldal og Agdenes ha årsmøte 10. april. Datoene er ikke helt klare ennå, men det vil ikke bli store avvik på dato. Her vil det etter all sannsynlighet bli vedtak i Orkdal idrettsråd om å skifte navn til Orkland, og idrettsrådene i Agdenes og Meldal vil gjøre vedtak om å slutte seg til Orkland idrettsråd. Dette er måten å gjøre det på som er bestemt i NIFs lov. Snillfjord har ikke et fungerende idrettsråd per nå, men idrettslagene i Snillfjord som sokner til Orkland vil selvfølgelig bli inkludert i prosessen. Det vil også bli gjort vedtak om ekstraordinært årsmøte i Orkland idrettsråd der det bl.a. skal velges styre for Orkland idrettsråd som skal fungere fram til første ordinære årsmøte i 2020. Valgkomite vil bli valgt på årsmøtet til Orkdal idrettsråd 10. april. Det ekstraordinære årsmøtet satser vi på å få gjennomført 23. mai, men denne datoen er heller ikke 100% sikker.

Dette var et forsøk på å synliggjøre prosessen for dere, håper dette var forståelig. Dette vil også bety at vi etter det ekstraordinære årsmøtet vil ha et styre som vil ha fullmakter fra idretten til å samhandle med administrasjonen, og vil forhåpentligvis bli en viktig samtalepartner for dere framover.

Ved uklarheter så er det bare å ta kontakt.

Vennlig hilsen

Eivind Selven
Sonekoordinator sone Orkland

Orkdal Idrettsråd

Organisasjonsledd i

NORGES
IDRETTSFORBUND

Protokoll fra årsmøte i Orkdal idrettsråd - Orklahallen, onsdag 10. april 2019 kl 19.00

Sak 1. Godkjenning av fremmøtte representanter

Leder Øyvind Løveseter Mikkelsen ønsket velkommen til idrettslagenes delegater (se vedlagt navneliste).

Vedtak:

De fremmøtte representantene godkjennes.

Sak 2. Godkjenning av møteinnkalling

Lederen orienterte om annonsering og varsling om årsmøtet. Årsmøtet har vært annonsert i avisa Sør-Trøndelag 2 ganger. I tillegg er lagene bedt om å distribuere innkalling i sin organisasjon.

Vedtak:

Innkalling ble enstemmig godkjent.

Sak 3. Godkjenning av dagsorden

Vedtak:

Dagsorden ble enstemmig godkjent.

Sak 4. Konstituering: Velge dirigent, sekretær samt 2 representanter til å underskrive protokollen

Vedtak:

Som dirigent ble Øyvind Løveseter Mikkelsen enstemmig valgt.

Som referent ble Oddvar Kjøren enstemmig valgt.

Til å skrive under protokollen John Kåre Solem og Ove Aanonsen enstemmig valgt.

Sak 5. Behandling av idrettsrådets årsmelding for 2018

Lederen leste utkastet til idrettsrådets årsmelding.

Vedtak:

Årsmeldingen for 2018 ble enstemmig godkjent.

Sak 6. Behandle idrettsrådets regnskap i revidert stand

Kasserer Wigdis Evjen presenterte revidert regnskap for 2018.

Pr. 31.12.2018 har idrettsrådet kr. 78 995,92,- til fri disposisjon

Regnskapet er godkjent og signert av revisorer.

Vedtak:

Regnskapet for 2018 ble enstemmig godkjent av årsmøtet.

Sak 7. Behandle innkomne forslag

Orkdal Idrettsråd

Organisasjonsledd i

**NORGES
IDRETTSFORBUND**

1) Nytt navn

Vedtak:

Årsmøtet vedtar å endre navn til Orkland Idrettsråd i forbindelse med at kommunene Orkdal, Meldal, Agdenes og Snillfjord skal slås sammen til Orkland kommune.

2) Sammenslutning

Vedtak:

Årsmøtet i Orkland Idrettsråd godkjenner sammenslutning med Meldal, Agdenes Idrettsråd med virkning fra 23. mai 2019 i forbindelse med at Orkdal, Meldal, Agdenes og Snillfjord skal slås sammen til Orkland kommune.

3) Fullmakter

Vedtak:

Årsmøtet gir Styret fullmakt til å gjøre disposisjoner på vegne av idretten i Orkdal slik at vi får et best mulig utgangspunkt for arbeidet i Orkland Idrettsråd fra og med 23. mai 2019.

4) Representasjon på ekstraordinært årsmøte i Orkland Idrettsråd 23.05.2019

Vedtak:

På ekstraordinært årsmøte i Orkland Idrettsråd 23.05.2019 møter med stemmerett følgende:

- 1) Styrene i idrettsrådene i Orkdal, Agdenes, Meldal og Snillfjord.
- 2) 1-3 representanter fra hvert idrettslag i Orkdal, Agdenes, Meldal og Snillfjord, etter følgende skala:

20 til 200 medlemmer	1 representant
201 til 1000 medlemmer	2 representanter
Over 1000 medlemmer	3 representanter

5) Valgkomitè

Vedtak:

Valgkomiteene i Meldal IR, Orkland IR og Agdenes IR slås sammen og fremmer en felles innstilling på det planlagte konstituerende Årsmøtet i Orkland Idrettsråd 23. mai 2019.

Komiteen konstituerer seg selv med leder og nestleder.

Antall styremedlemmer som skal velges er leder, nestleder, 7 styremedlemmer og to varamedlemmer.

Mandat Valgkomite

- Kompetanse
- Geografi
- Idretter
- Alder

Orkdal Idrettsråd

Organisasjonsledd i

NORGES
IDRETTSFORBUND

- Kjønn i henhold til NIFs lov §2-4

Sak 8. Valg

Valgkomiteens leder Geir Sigbjørn Knutzen presenterte komiteens arbeid og innstilling.

Leder:	Øyvind Løveseter Mikkelsen	gjenvolgt
Nestleder:	Marthe Høsøien	ikke på valg
Styremedlemmer:		
	Antonios Hatzimarkos	ikke på valg
	Oddvar Kjøren	ikke på valg
	Liv Marit Hansen Tromsdal	ikke på valg
	Merete Landrø	ikke på valg
	Marthe Høsøien	gjenvolgt
	Torbjørghusdal	gjenvolgt
	Thor Arne Johnsen	gjenvolgt
	Fredrik Evjen	gjenvolgt
	Wigdis Evjen	gjenvolgt
	<u>Varamedlemmer:</u>	
	Sigrun Halsen Husdal	gjenvolgt
	Marit Mjølven	ikke på valg
Revisorer:		
	Guri Anne By	gjenvolgt
	Arnt Ustad	gjenvolgt
Valgkomité:		
	Geir Sigbjørn Knutzen	gjenvolgt
	Bente Bostad	gjenvolgt
	Bernt Tungen	gjenvolgt

Alle ble enstemmig valgt ved akklamasjon!

Protokollen fra Orkdal idrettsrådets årsmøte 2019 er godkjent.

Orkanger 10. april 2019


John Kåre Solem


Ove Aanonsen

Protokoll fra årsmøte i Orkdal idrettsråd - Orklahallen, onsdag 10. april 2019 kl 19.00

Sak 1. Godkjenning av fremmøtte representanter

Leder Øyvind Løveseter Mikkelsen ønsket velkommen til idrettslagenes delegater (se vedlagt navneliste).

Vedtak:

De fremmøtte representantene godkjennes.

Sak 2. Godkjenning av møteinnkalling

Lederen orienterte om annonsering og varsling om årsmøtet. Årsmøtet har vært annonsert i avisa Sør-Trøndelag 2 ganger. I tillegg er lagene bedt om å distribuere innkalling i sin organisasjon.

Vedtak:

Innkalling ble enstemmig godkjent.

Sak 3. Godkjenning av dagsorden

Vedtak:

Dagsorden ble enstemmig godkjent.

Sak 4. Konstituering: Velge dirigent, sekretær samt 2 representanter til å underskrive protokollen

Vedtak:

Som dirigent ble Øyvind Løveseter Mikkelsen enstemmig valgt.

Som referent ble Oddvar Kjøren enstemmig valgt.

Til å skrive under protokollen John Kåre Solem og Ove Aanonsen enstemmig valgt.

Sak 5. Behandling av idrettsrådets årsmelding for 2018

Lederen leste utkastet til idrettsrådets årsmelding.

Vedtak:

Årsmeldingen for 2018 ble enstemmig godkjent.

Sak 6. Behandle idrettsrådets regnskap i revidert stand

Kasserer Wigdis Evjen presenterte revidert regnskap for 2018.

Pr. 31.12.2018 har idrettsrådet kr. 78 995,92,- til fri disposisjon

Regnskapet er godkjent og signert av revisorer.

Vedtak:

Regnskapet for 2018 ble enstemmig godkjent av årsmøtet.

Sak 7. Behandle innkomne forslag

1) Nytt navn

Vedtak:

Årsmøtet vedtar å endre navn til Orkland Idrettsråd i forbindelse med at kommunene Orkdal, Meldal, Agdenes og Snillfjord skal slås sammen til Orkland kommune.

2) Sammenslutning

Vedtak:

Årsmøtet i Orkland Idrettsråd godkjenner sammenslutning med Meldal, Agdenes Idrettsråd med virkning fra 23. mai 2019 i forbindelse med at Orkdal, Meldal, Agdenes og Snillfjord skal slås sammen til Orkland kommune.

3) Fullmakter

Vedtak:

Årsmøtet gir Styret fullmakt til å gjøre disposisjoner på vegne av idretten i Orkdal slik at vi får et best mulig utgangspunkt for arbeidet i Orkland Idrettsråd fra og med 23. mai 2019.

4) Representasjon på ekstraordinært årsmøte i Orkland Idrettsråd 23.05.2019

Vedtak:

På ekstraordinært årsmøte i Orkland Idrettsråd 23.05.2019 møter med stemmerett følgende:

- 1) Styrene i idrettsrådene i Orkdal, Agdenes, Meldal og Snillfjord.
- 2) 1-3 representanter fra hvert idrettslag i Orkdal, Agdenes, Meldal og Snillfjord, etter følgende skala:

20 til 200 medlemmer	1 representant
201 til 1000 medlemmer	2 representanter
Over 1000 medlemmer	3 representanter

5) Valgkomitè

Vedtak:

Valgkomiteene i Meldal IR, Orkland IR og Agdenes IR slås sammen og fremmer en felles innstilling på det planlagte konstituerende Årsmøtet i Orkland Idrettsråd 23. mai 2019.

Komiteen konstituerer seg selv med leder og nestleder.

Antall styremedlemmer som skal velges er leder, nestleder, 7 styremedlemmer og to varamedlemmer.

Mandat Valgkomite

- Kompetanse
- Geografi
- Idretter
- Alder

- Kjønn i henhold til NIFs lov §2-4

Sak 8. Valg

Valgkomiteens leder Geir Sigbjørn Knutzen presenterte komiteens arbeid og innstilling.

Leder: Øyvind Løveseter Mikkelsen gjenvalgt
Nestleder: Marthe Høsøien ikke på valg

Styremedlemmer:

Antonios Hatzimarkos ikke på valg
Oddvar Kjøren ikke på valg
Liv Marit Hansen Tromsdal ikke på valg
Merete Landrø ikke på valg

Marthe Høsøien gjenvalgt
Torbjørg Husdal gjenvalgt
Thor Arne Johnsen gjenvalgt
Fredrik Evjen gjenvalgt
Wigdis Evjen gjenvalgt

Varamedlemmer:

Sigrun Halsen Husdal gjenvalgt
Marit Mjøen ikke på valg

Revisorer:

Guri Anne By gjenvalgt
Arnt Ustad gjenvalgt

Valgkomité:

Geir Sigbjørn Knutzen gjenvalgt
Bente Bostad gjenvalgt
Bernt Tungen gjenvalgt

Alle ble enstemmig valgt ved akklamasjon!

Protokollen fra Orkdal idrettsrådets årsmøte 2019 er godkjent.

Orkanger 10. april 2019


John Kåre Solem


Ove Aanonsen



Saksframlegg

Saksbehandler
Marit Ingvaldsen Risvaag

Dato
12.04.2019

Arkivreferanse
2019/3675-1

Saksgang		
Saknummer	Utvalg	Møtedato
18/19	Arbeidsutvalg Orkland	25.04.2019
18/19	Fellesnemnd Orkland	09.05.2019

Reglement for kommunestyret - Orkland kommune

Vedlegg

1 Utkast til reglement for kommunestyret - Orkland kommune

Behandling i Arbeidsutvalg Orkland - 25.04.2019

Avstemming

Prosjektleders innstilling – enstemmig vedtatt.

Tilråding i Arbeidsutvalg Orkland - 25.04.2019

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

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 skjønsmessige 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.

Talere 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.

Talere 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. Bli 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. Bli 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). Ansvaret 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 ordførerens 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
19/19	Fellesnemnd Orkland	09.05.2019

Revisjon av bo- og arbeidsmarkedsregioner

Vedlegg

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

Behandling i Arbeidsutvalg Orkland - 25.04.2019

Omforent forslag fra Arbeidsutvalg Orkland.

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.

Statens distriktpolitiske virkemidler, i særlig grad differensiert arbeidsgiveravgift, har som mål å kompensere for ulemper næringslivet i distriktet har, sammenlignet med næringsaktører i byer og urbane strøk. Ulempene for distriktnæringslivet er særlig knyttet til transportkostnader/logistikk, samt tilgang på kompetanse og arbeidskraft. Dette er forhold som ikke endrer seg ved ny kommunestruktur.

I lys av ny kommunestruktur, med til dels store geografiske kommuner er ikke bo- og arbeidsregioner lenger en egnet "byggestein" for DA-ordningen. Fellesnemnda for Orkland ber derfor Kommunal- og moderniseringsdepartementet utarbeide nye kriterier for beregning av soner for differensiert arbeidsgiveravgift og andre distriktpolitiske virkemidler.

Fellesnemnda i Orkland vil påpeke at den foreslåtte inndeling i bo- og arbeidsmarkedsregioner, derigjennom endring av sonene for DA ordningen, er et klart brudd på forutsetningene for kommunereformen. Dette vil gi dramatiske konsekvenser for drifta av private bedrifter og kommunen selv. Anslagsvis vil det gi merkostnader i størrelsesorden 20 mill. kr for næringslivet i distriktet i nye Orkland kommune. For kommunal sektor vil merkostnadene også være i tilsvarende størrelsesorden. Dette vil føre til sterk sentralisering, noe som er et klart brudd med intensjonene for sammenslåingen til Orkland 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.

Avstemming

Omforent forslag fra Arbeidsutvalg Orkland – enstemmig vedtatt.

Tilråding i Arbeidsutvalg Orkland - 25.04.2019

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.

Statens distriktpolitiske virkemidler, i særlig grad differensiert arbeidsgiveravgift, har som mål å kompensere for ulemper næringslivet i distriktet har, sammenlignet med næringsaktører i byer og urbane strøk. Ulempene for distriktnæringslivet er særlig knyttet til transportkostnader/logistikk, samt tilgang på kompetanse og arbeidskraft. Dette er forhold som ikke endrer seg ved ny kommunestruktur.

I lys av ny kommunestruktur, med til dels store geografiske kommuner er ikke bo- og arbeidsregioner lenger en egnet "byggestein" for DA-ordningen. Fellesnemnda for Orkland ber derfor Kommunal- og moderniseringsdepartementet utarbeide nye kriterier for beregning av soner for differensiert arbeidsgiveravgift og andre distriktpolitiske virkemidler.

Fellesnemnda i Orkland vil påpeke at den foreslåtte inndeling i bo- og arbeidsmarkedsregioner, derigjennom endring av sonene for DA ordningen, er et klart brudd på forutsetningene for kommunereformen. Dette vil gi dramatiske konsekvenser for drifta av private bedrifter og kommunen selv. Anslagsvis vil det gi merkostnader i størrelsesorden 20 mill. kr for næringslivet i distriktet i nye Orkland kommune. For kommunal sektor vil merkostnadene også være i tilsvarende størrelsesorden. Dette vil føre til sterk sentralisering, noe som er et klart brudd med intensjonene for sammenslåingen til Orkland 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.

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 BA-regioner 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
Hattfjelldal 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
Nesset 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
Rollag kommune	Vrånåvegen 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 RAUF OSS
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 innbyggernes 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 tilgrensede 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-siden. 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 oppdatert 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 innpendlingsomlandet 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.

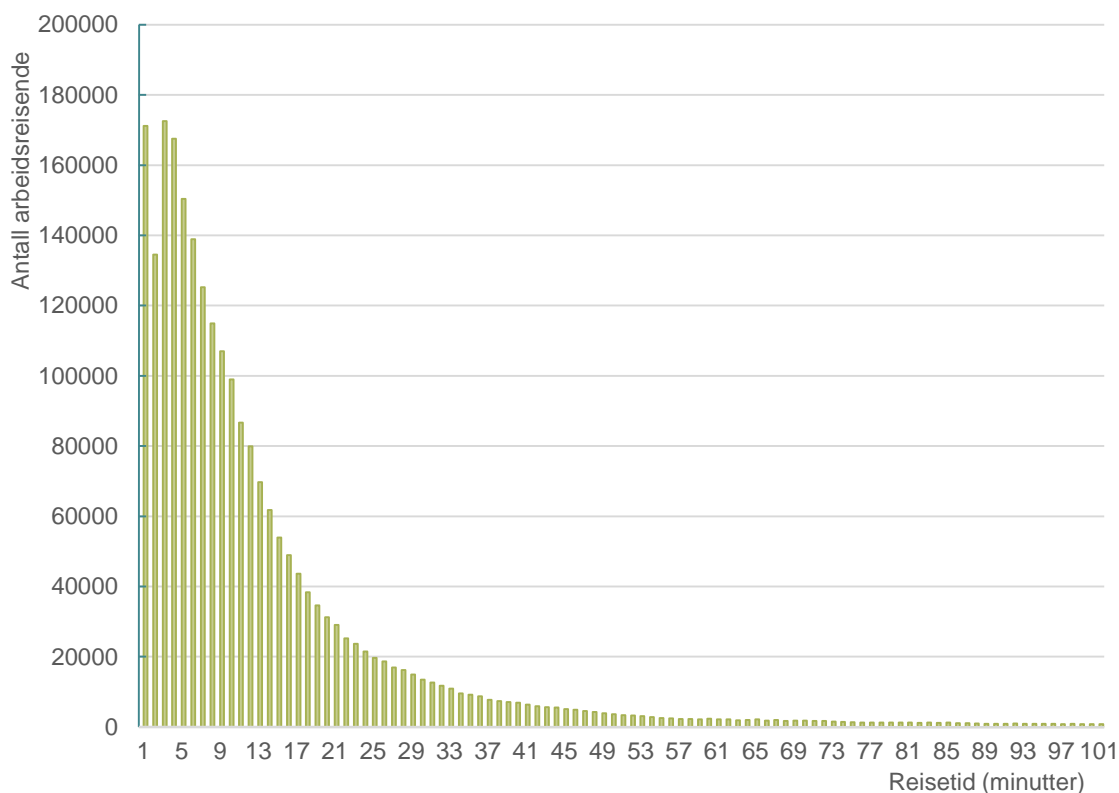
5. En restkommune legges til en annen restkommune hvis innpendlingsandelen fra pluss utpendlingsandelen mellom kommunene overstiger 8 prosent og reisetiden ikke overstiger 75 minutter. Disse danner en BA-region uten senterkommune. 4 kommuner legges til BA-regioner i punkt 4 og 5.

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.

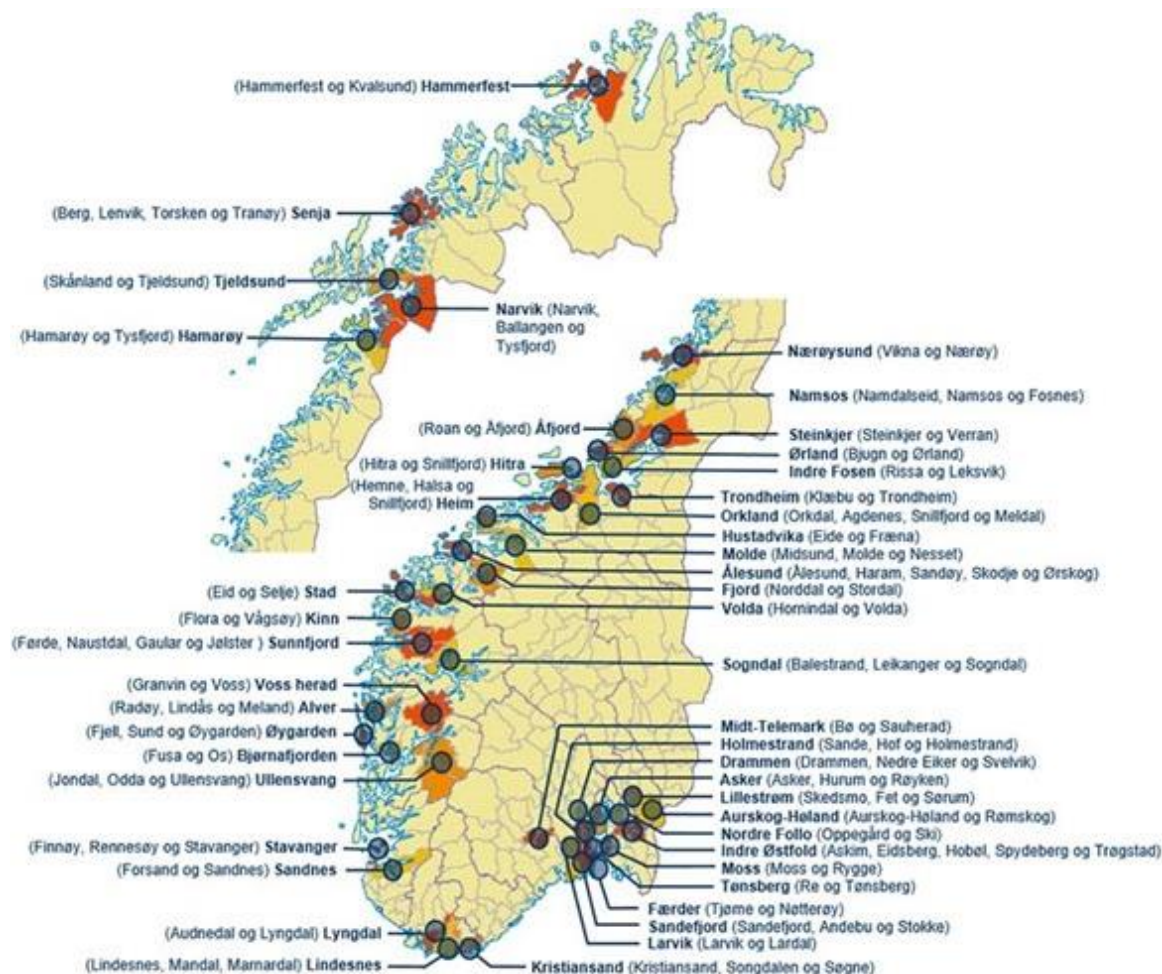
3.5.3 Betydningen av endret kommunestruktur

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 flytter 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

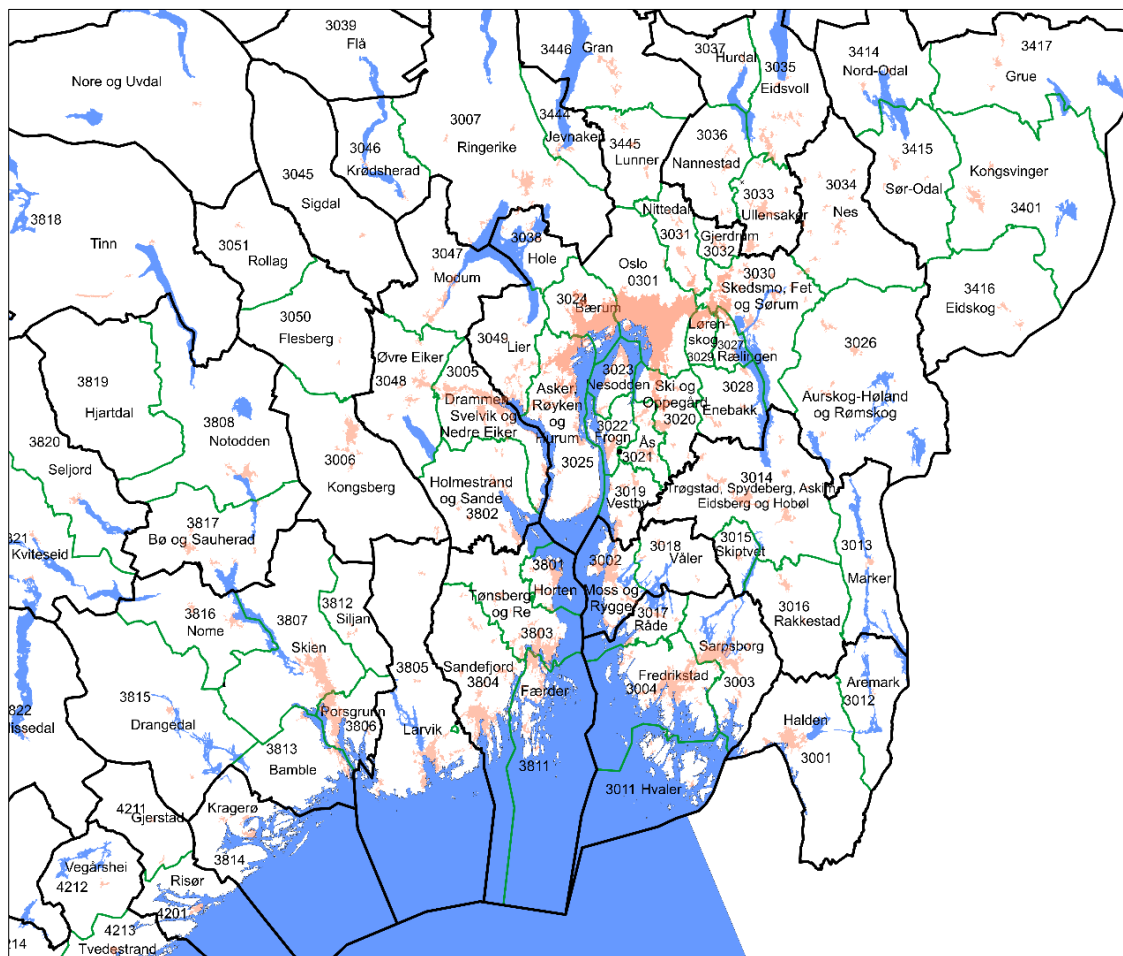
Råde har 16,7 prosent utpendling til Moss.

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.

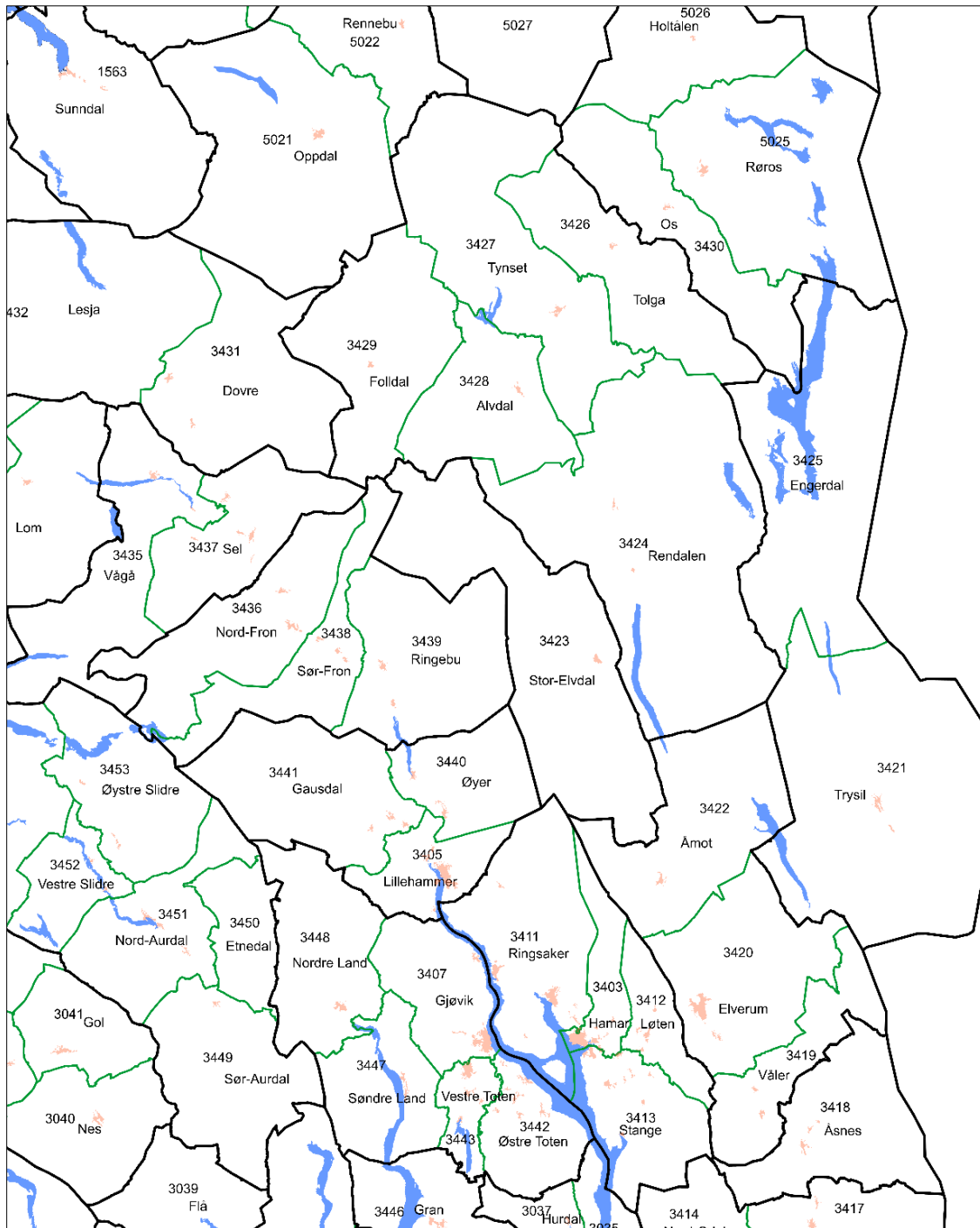
		Reisetid	Ut- pendling	Inn- pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets- klasse	Inkluderingsgrunnlag
3401	Kongsvinger	10,27	52,79	52,79	787	3	Senterkommune
3416	Eidskog	26,3	20,53	7,08	689	4	Utpendling > 8
3415	Sør-Odal	21,74	14,1	6,49	769	4	Utpendling > 8
3417	Grue	30,02	12,1	3,16	656	4	Utpendling > 8
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 pendling i BA-region Lillehammer. 2017. Minutter og prosent.

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

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

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

		Reisetid	Ut- pendling	Inn- pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets- klasse	Inkluderingsgrunnlag
3407	Gjøvik	11,42	52,78	52,78	796	3	Senterkommune
3442	Østre Toten	24,93	19,81	9,59	734	4	Utpendling > 8
3443	Vestre Toten	17,4	19,73	8,44	762	4	Utpendling > 8
3447	Søndre Land	29,52	12,57	2,36	670	4	Utpendling > 8
3448	Nordre Land	37,12	7	1,52	679	4	Reisevei < 45, sum pendling > 6

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 pendlings 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 pendlings 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 pendlings 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	Utpendlings > 8

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

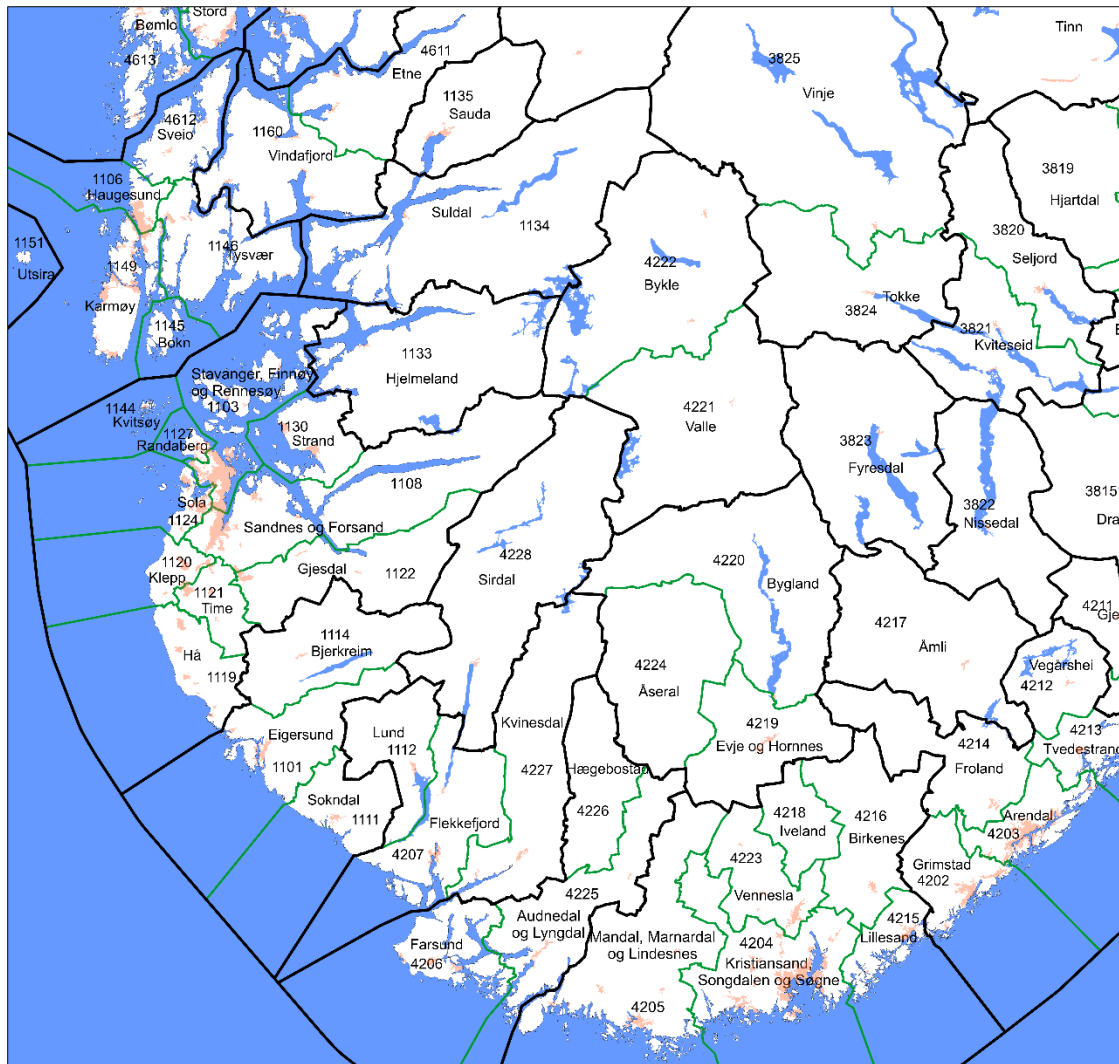
		Reisetid	Ut- pendling	Inn- pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets- klasse	Inkluderingsgrunnlag
4201	Risør	9,71	46,33	46,33	693	4	Senterkommune
4211	Gjerstad	24,36	10,27	3,79	656	4	Utpendlings > 8

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 pendlings 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	Utpendlings > 8
4214	Froland	19,33	34,37	4,41	697	4	Utpendlings > 8
4213	Tvedestrand	27,75	13,66	1,81	703	4	Utpendlings > 8
4212	Vegårshei	37,09	10,56	0,48	570	5	Utpendlings > 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.

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 pendling i BA-region Fjaler, 2017. Minutter og prosent.

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

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

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

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

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

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

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

Tabell 4.78 Reisetid og pendling i BA-region Molde, 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	Raarvike - 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.

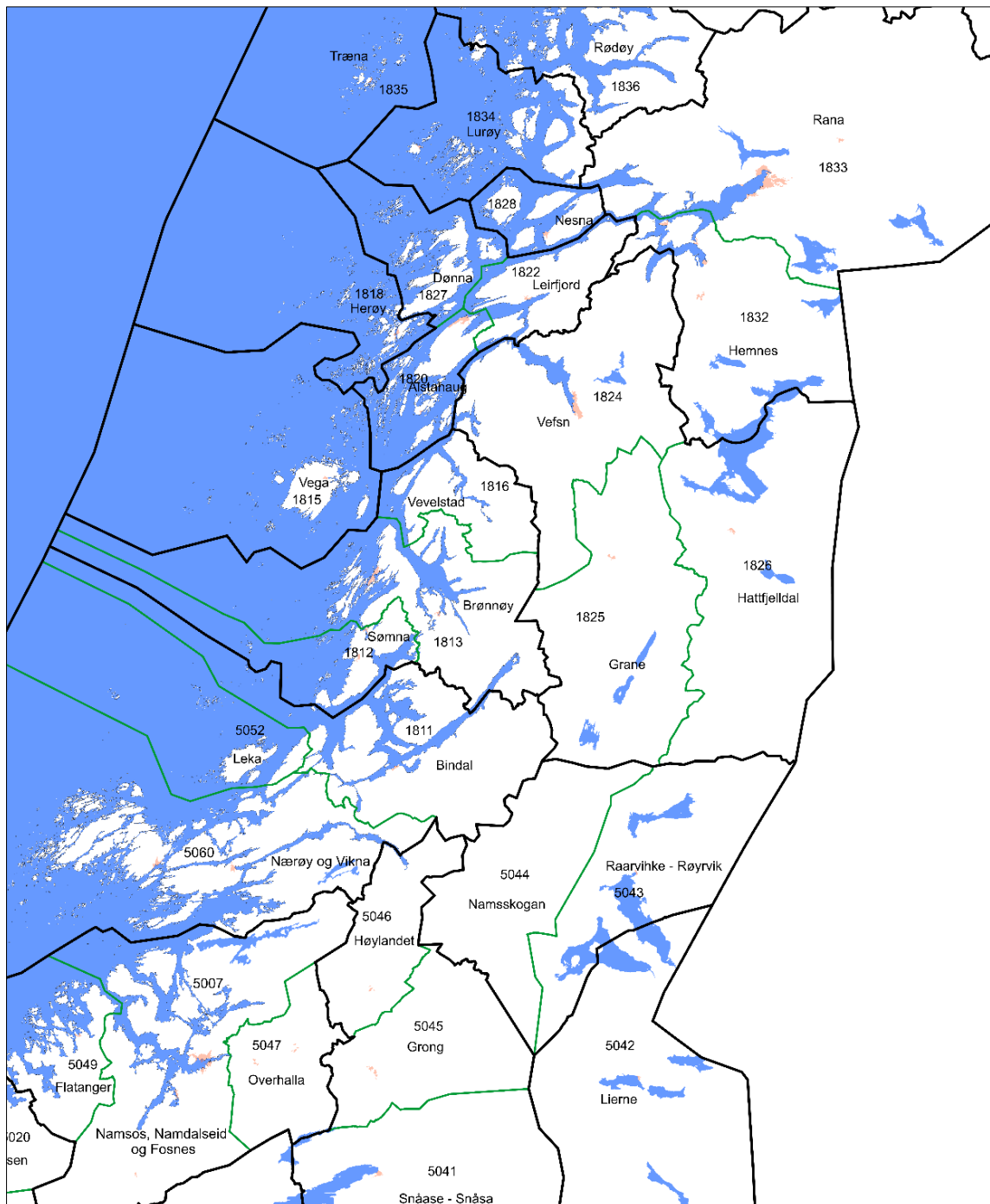
		Reisetid	Ut- pendling	Inn- pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets- klasse	Inkluderingsgrunnlag
1804	Bodø	11,69	78,05	78,05	795	3	Senterkommune
1838	Gildeskål	71,97	10,83	0,39	450	6	Utpendling > 8

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

		Reisetid	Ut- pendling	Inn- pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets- klasse	Inkluderingsgrunnlag
1875	Hamarøy – Hábmer 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 pendling i BA-region Tromsø. 2017. Minutter og prosent.

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

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 - Hårstak. 2017. Minutter og prosent.

	Reisetid	Ut- pendling	Inn- pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets- klasse	Inkluderingsgrunnlag
5402 Harstad - Hårstak	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

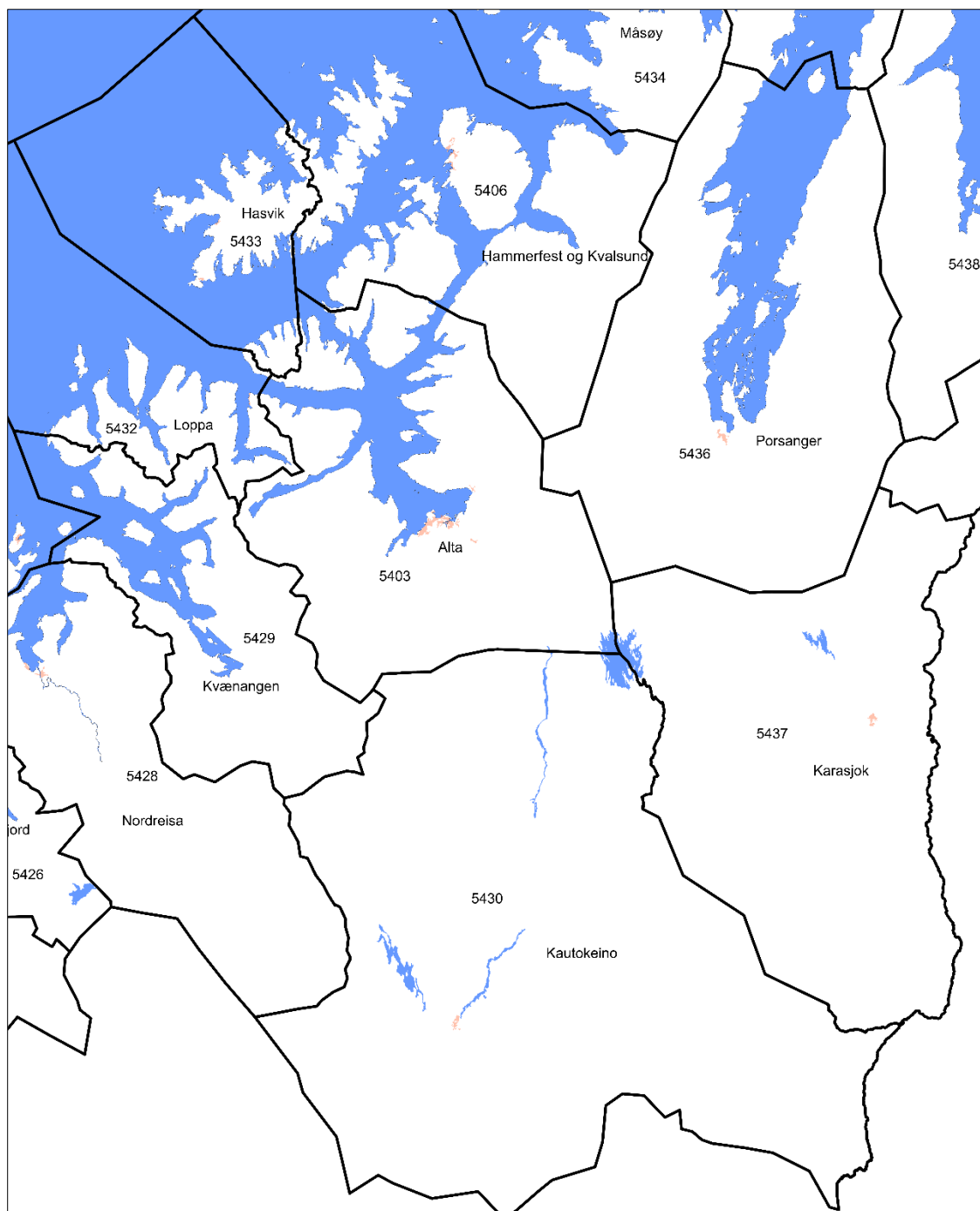
Tabell 4.137 Reisetid og pendling i BA-region Hammerfest og Kvalsund. 2017. Minutter og prosent.

	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.

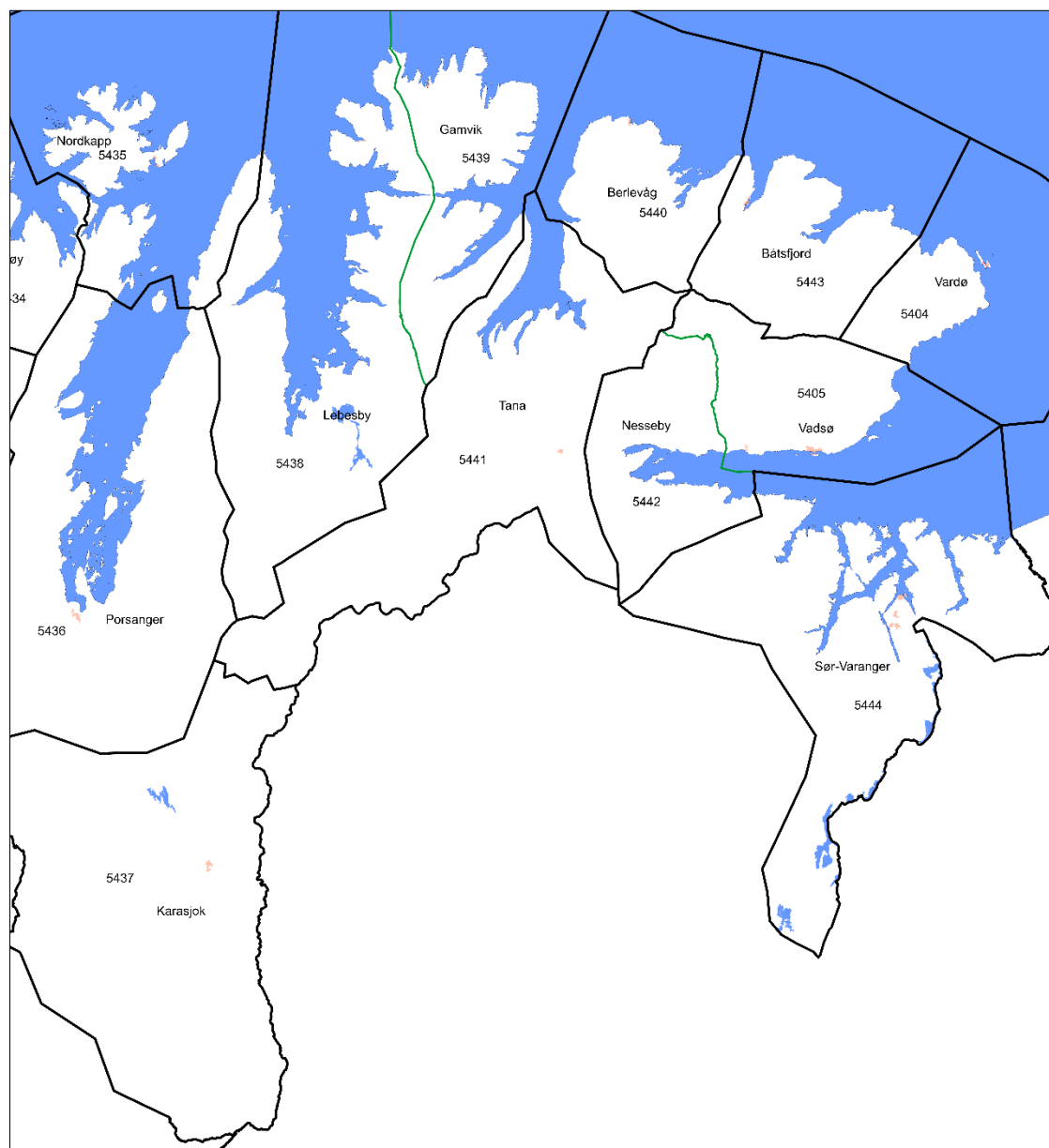
		Reisetid	Ut- pendling	Inn- pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets- klasse	Inkluderingsgrunnlag
5434	Måsøy	11,81	65,01	65,01	403	6	Restkommune, egen BA-region

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 Kárásjohka - Karasjok. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut- pendling	Inn- pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets- klasse	Inkluderingsgrunnlag
5437	Kárásjohka - 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
Marit Ingvaldsen Risvaag

Dato
12.04.2019

Arkivreferanse
2019/3673-1

Saksgang		
Saknummer	Utvalg	Møtedato
16/19	Arbeidsutvalg Orkland	25.04.2019
20/19	Fellesnemnd Orkland	09.05.2019

Anskaffelsesstrategi

Vedlegg

1 Anskaffelsesstrategi Orkland - Utkast

Behandling i Arbeidsutvalg Orkland - 25.04.2019

Avstemming

Prosjektleders innstilling – enstemmig vedtatt.

Tilråding i Arbeidsutvalg Orkland - 25.04.2019

Fellesnemnda vedtar vedlagte strategi for anskaffelser for Orkland kommune.

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 innkjøpsamarbeid er ble sakt opp av Sør-Trøndelag Fylkeskommune med virkning fra 01.07.18. Gjennom innkjøpsamarbeidet 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 innkjøpsamarbeid 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 opptre 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 Folkehelsecenter 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 tjenstekontrakter 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 svennebrev 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 klimavennlig 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.

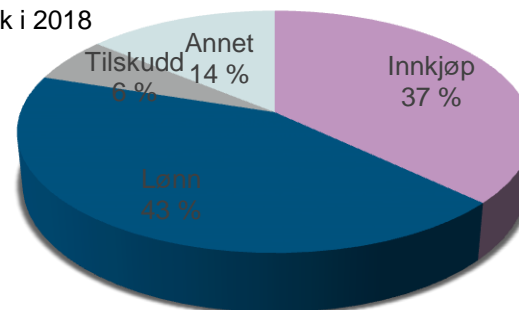
Anskaffelsesstrategien skal gi et felles grunnlag for gjennomføring av anskaffelser og sikre effektiv ressursbruk. Vi skal gjennomføre anskaffelsene i tråd med lov og forskrift og sikre kravene til konkurranse, likebehandling og åpenhet.

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

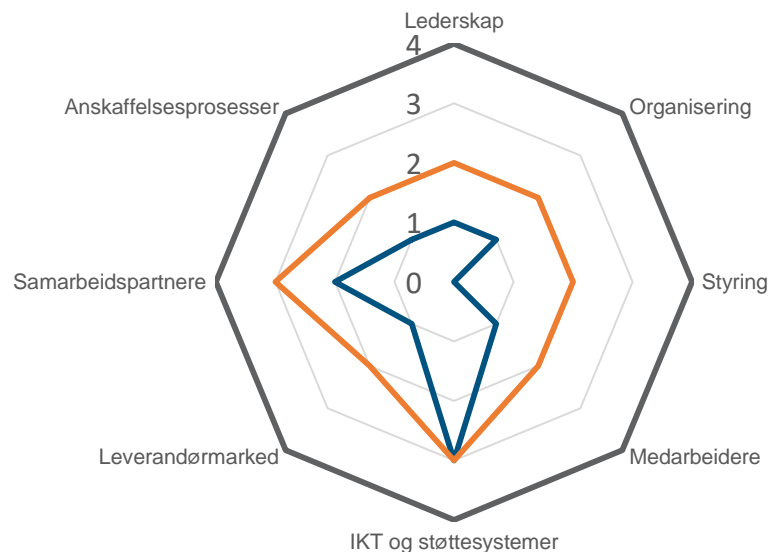
1. Bygg og vedlikehold
2. Programvare og drift
3. Varer og tjenester helse
4. Konsulenttjenester
5. Diverse forbruksartikler

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 markeder 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

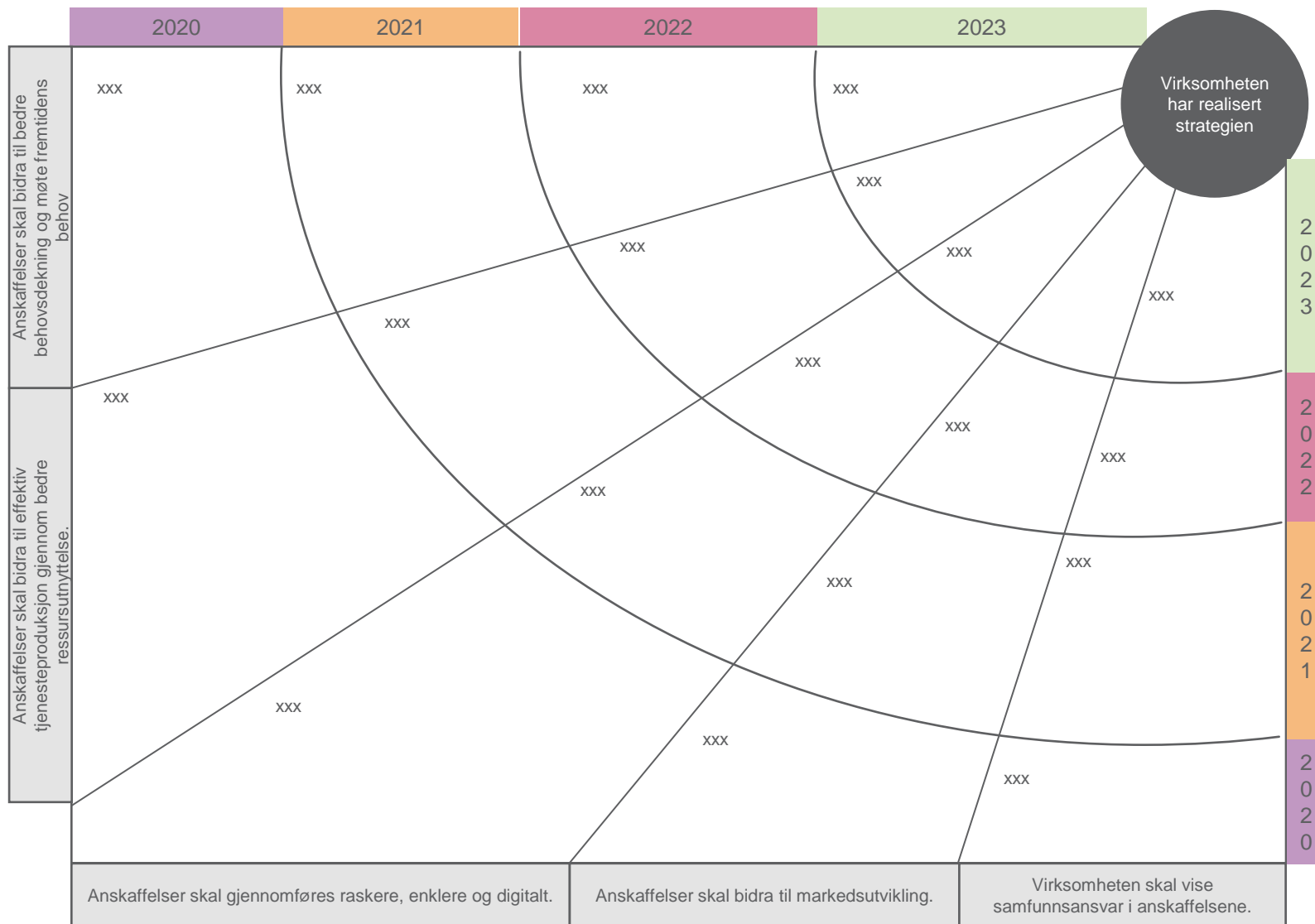
Gevinstrealisering

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
21/19	Fellesnemnd Orkland	09.05.2019

Organisering av miljøarbeidet i Orkland kommune - miljøsertifisering

Behandling i Arbeidsutvalg Orkland - 25.04.2019

Avstemming

Prosjektleders innstilling – enstemmig vedtatt.

Tilråding i Arbeidsutvalg Orkland - 25.04.2019

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

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 sertifisering 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 kommuner 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 kommunelisens på kroner 5.750,- Ved sertifisering av nye enheter er det en engangsvgift for dette på kroner 1.650,-



Saksframlegg

Saksbehandler
Steinar Larsen

Dato
12.04.2019

Arkivreferanse
2019/3669-1

Saksgang		
Saknummer	Utvalg	Møtedato
20/19	Arbeidsutvalg Orkland	25.04.2019
22/19	Fellesnemnd Orkland	09.05.2019

Valginformasjon – Orkland kommune

Behandling i Arbeidsutvalg Orkland - 25.04.2019

Arbeidsutvalget forslag
endre distribusjonsdato til 10. august.

Avstemming

Prosjektleders innstilling med endring av distribusjonsdato – enstemmig vedtatt.

Tilråding i Arbeidsutvalg Orkland - 25.04.2019

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 lørdag 10. 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.

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.

