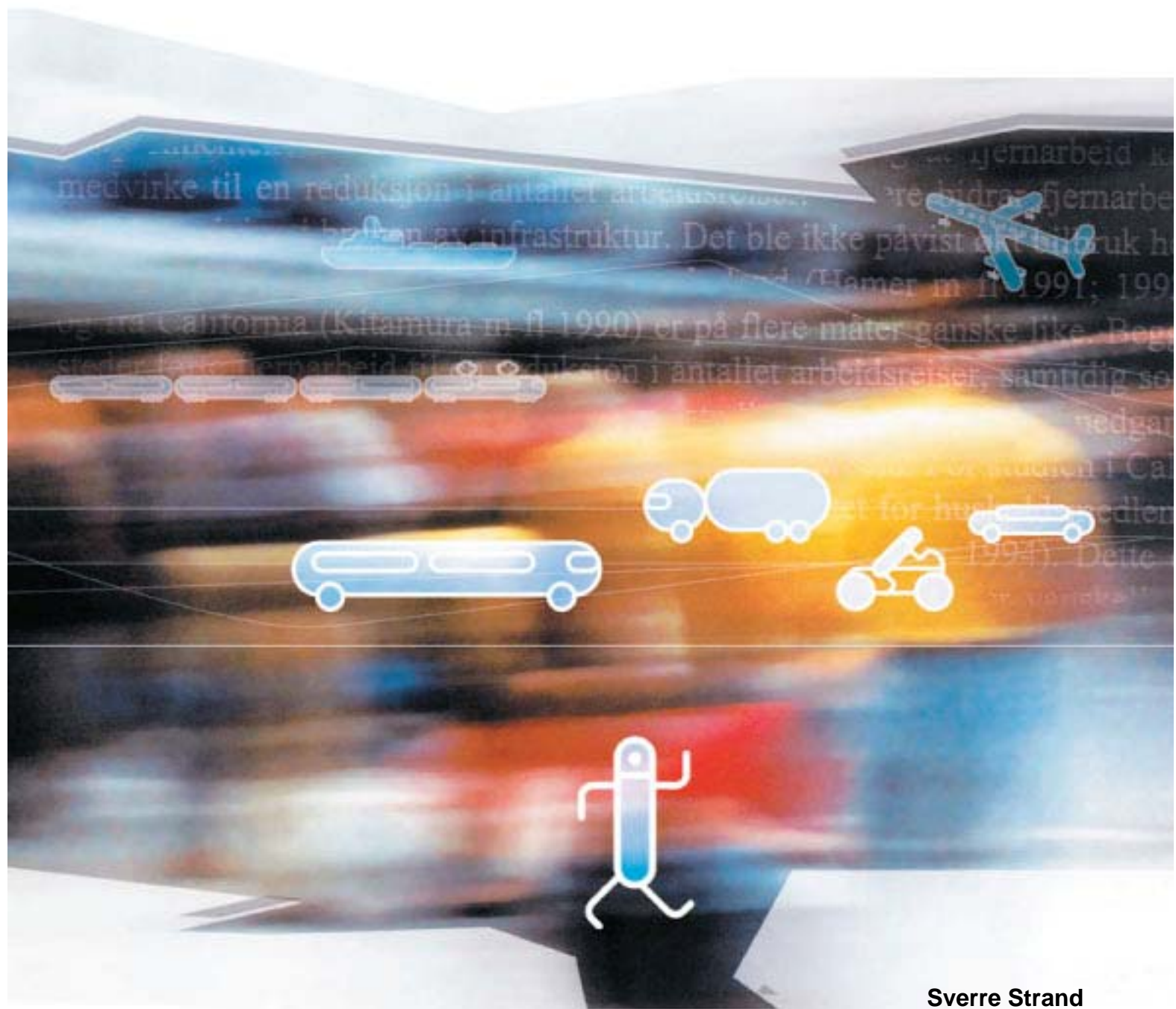


Pendling og regional interaksjon på Østlandet



Pendling og regional interaksjon på Østlandet

Sverre Strand og Øystein Engebretsen

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 0802-0175

ISBN 82-480-0514-3 Papirversjon

ISBN 82-480-0515-1 Elektronisk versjon

Oslo, mai 2005

Tittel: Pendling og regional interaksjon på Østlandet

Forfatter(e): Sverre Strand; Øystein Engebretsen

TØI rapport 777/2005

Oslo, 2005-05

39 sider

ISBN 82-480-0514-3

ISSN 0802-0175

Finansieringskilde:

Statens Vegvesen Region Øst

Prosjekt: 3034 Regional interaksjon på Østlandet

Prosjektleder: Øystein Engebretsen

Kvalitetsansvarlig: Randi Hjorthol

Emneord:

Pendling; Regional interaksjon; Østlandet

Sammendrag:

Med arbeidsreiser som hovedindikator på regional interaksjon er det for perioden 1980-2003 kartlagt inter- og intraregionale kontaktmønstre på Østlandet. Hovedoppmerksomheten har vært rettet mot de største byregionene, dvs Nedre Glomma, Oslo og Mjøsbyene. Pendlingsaktiviteten har vokst absolutt og relativt meget sterkt i alle regioner, med en gjennomsnittlig årsvekst for hele perioden 1980-2003 på fem-ti prosent for alle regioner og relasjoner, unntatt for akershuspendlingen til Oslo, som har hatt vesentlig lavere vekst. Ubalansen mellom inn- og utpendling til Osloregionen er blitt vesentlig mindre. Balanseforholdet var i 1980 for hele Region Øst ca 10:1, og sank til under 5:1 i 2003. En annet helt gjennomgående karakteristikk er at veksten i pendlingen i perioden 2000-03 ofte var vesentlig mindre enn gjennomsnittet for hele perioden 1980-2003.

Title: Commuting and regional interaction in Eastern Norway

Author(s): Sverre Strand; Øystein Engebretsen

TØI report 777/2005

Oslo: 2005-05

39 pages

ISBN 82-480-0514-3

ISSN 0802-0175

Financed by:

Norwegian Public Roads Administration, Region East

Project: 3034 Regional interaction in Eastern Norway

Project manager: Øystein Engebretsen

Quality manager: Randi Hjorthol

Key words:

Commuting; Regional interaction; Eastern Norway

Summary:

With commuting as the main indicator for regional integration we describe a series of intra- and interregional contact patterns in the Eastern part of Norway. The main focus is on the largest urban regions such as Nedre Glomma, Oslo and the cities on both sides of Lake Mjøsa. Commuting has increased strongly over the period in question, with an average annual growth rate of four to five percent over the whole period 1980-2003 for all regions and relations, with the exception of the commuting from the nearby counties to Oslo, which has grown significantly less. The balance ratio between in- and out-commuting to the Oslo region has changed from 10:1 in 1980 to less than 5:1 in 2003. Another general characteristic is that commuting grew significantly less in the period 2000-03 than the average for the entire period 1980-2003.

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:

Transportøkonomisk institutt, biblioteket,

Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo

Telefon 22 57 38 00 - Telefax 22 57 02 90

Pris kr 200

The report can be ordered from:

Institute of Transport Economics, the library,

PO Box 6110 Etterstad, N-0602 Oslo, Norway

Telephone +47 22 57 38 00 Telefax +47 22 57 02 90

Price NOK 200

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2005

Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 1961

Ved gjengivelse av materiale fra publikasjonen, må fullstendig kilde oppgis

Forord

Innenfor regional planlegging og regionalpolitikk rettes stadig mer oppmerksomhet mot utvikling av byregioner og vekstkraftige regioner. Med bakgrunn i mål knyttet til utvikling av flerkjernestrukturer og redusert hovedstadsdominans, samt de senere årenes infrastrukturensatsinger, har Statens vegvesen Region Øst ønsket å få en oversikt over hva slags regionale interaksjonsmønstre som avspeiles i reiseaktiviteten.

Med arbeidsreiser, eller pendling, som hovedindikator på interaksjon, har vi for perioden 1980-2003 kartlagt inter- og intraregionale kontaktmønstre på Østlandet (innenfor Region Øst), med spesielt fokus på i hvilken grad vi finner fungerende flerkjerneregioner og på hvordan pendlingsområdet rundt hovedstadsregionen har endret seg i denne perioden.

Oppdragsgivers kontaktperson har vært seniorrådgiver Trygve Elvsaa. Samfunnsgeograf Øystein Engebretsen har vært TØIs prosjektleder og har skrevet kapittel 5. De øvrige kapitlene er skrevet av samfunnsgeograf Sverre Strand. Kvalitetsansvarlig har vært forskningsleder Randi Hjorthol. Tove Ekstrøm har hatt ansvaret for den avsluttende tekstbehandlingen.

Oslo, mai 2005
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Jan Vidar Haukeland
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1 Bakgrunn og hensikt.....	1
2 Grenseløse Østfold?	2
2.1 Haldenregionen	5
2.2 Nedre Glommaregionen.....	7
2.3 Mosseregionen	9
2.4 Indre Østfoldregionen	11
2.5 Sarpsborg – Fredrikstad – Halden – Moss – Oslo	12
2.6 Oppsummering Østfold.....	13
3 Oslo og Osloregionen	15
3.1 Pendlingen mellom Osloregionens 'sentrum' og Akershus	17
3.2 Pendlingen mellom Osloregionens 'sentrum' og Hedmark/Oppland.....	21
3.3 Pendlingen mellom Osloregionen og Region Øst 1980-2003	22
3.4 Pendlingen til og fra Osloregionen 1980-2003: Oppsummering.....	25
4 Mjøsregionen og Mjøsbyene	27
4.1 Hamar og Lillehammer i fokus	27
4.2 Gjøvik i fokus	30
4.3 Oppsummering Mjøsregionen	31
5 Den regionale interaksjonen ivaretas av pendling og hytteturer	34
5.1 Daglige reiser.....	34
5.2 Lange reiser.....	36
5.3 Oppsummering.....	36
6 Oppsummering og konklusjoner	37

Sammendrag:

Pendling og regional interaksjon på Østlandet

Fylkeskommunene på Østlandet har laget en felles regionalpolitisk plattform og et felles handlingsprogram for å fremme ønsket utvikling – Østlandssamarbeidet. Det ene hovedmålet er å sikre en balansert og bærekraftig utvikling innenfor regionen gjennom utvikling av flerkjernestrukturer, det andre å minske presset på selve hovedstadsområdet. Transportinfrastrukturens betydning både for daglig aktivitet som pendling og bruk av servicetilbud og for næringslivets kontaktmønstre genererer primært interaksjon oppover og på tvers i senterhierarkiet. Transportinfrastrukturen har imidlertid fått økende betydning også for transport *til* distriktene *fra* byområdene.

Hovedoppmerksomheten i dette prosjektet har vært rettet mot de største byregionene, dvs Nedre Glomma med Sarpsborg og Fredrikstad, Oslo og Mjøsbyene, og hvor vi har sett på utviklingen i pendlingsmønstret mellom regionene, internt mellom sentrum og omland, og mellom kommuner innen hver region

Gjennomgangen av den enkelte region kan kort oppsummeres slik:

Folketallet i *Østfold* økte med gjennomsnittlig 0,4 prosent pr år i perioden 1980-2003, samtidig som pendlingen ut av fylket økte med over fem prosent pr år. Veksten var aller sterkest for Haldenregionen, minst for Indre Østfold, men alle med vekstrater som er 10-20 ganger høyere enn veksten i folketall. I perioden 2000-03 flatet gjennomsnittsveksten ut i alle regionene, og tydeligst i Indre Østfold.

Oslopendlingen er hovedrelasjonen ut av fylket, men i omfang også større enn de aller fleste interne østfoldrelasjonene. Veksten har imidlertid stoppet helt opp i perioden 2000-03. Samtidig har pendlingen fra Osloregionen økt med åtte prosent, slik at den store ubalansen er blitt redusert. Internt i fylket er pendlingen mellom Sarpsborg og Fredrikstad den klart viktigste.

Folketallet i *Akershus* vokste med i gjennomsnitt 1,2 prosent pr år i hele perioden 1980-2003. Pendlingen til Oslo fra Akershusregionene økte i samme periode med i gjennomsnitt 1,6 prosent. Forholdet mellom befolknings- og pendlingsvekst er altså ikke på langt nær så dramatisk som i Østfold, noe som også forteller at Akershus-Oslopendlingen var relativt mer etablert allerede i 1980. Som for Østfold sank pendlingen fra Akershus til Oslo i perioden 2000-03.

Kombinasjonen av høy vekst i utpendling og lav vekst i innpendling er én indikator på en toveis regional integrasjon i Oslo-Akershus som er vesentlig større i dag enn for 25 år siden. I hvilken retning utviklingen vil gå i lys av den

absolutte nedgangen i innpendling vi observerer i de siste årene, i perioden 2000-03, er vanskelig å si uten å gå nærmere inn i årsaksforholdene.

Oversiktsbildet er at i gjennomsnitt vokste pendlingen fra Region Øst med ca tre prosent årlig i hele perioden 1980-2003. Alle regionene erfarte vekst i langtidsperspektivet. Trenden er like entydig i korttidsperspektivet 2000-03, men da med motsatt fortegn. Pendlingen *fra* Osloregionen viser en noe annen utvikling, slik at ubalansen mellom inn- og utpendling er vesentlig mindre enn for 25 år siden. Balanseforholdet var i 1980 for hele Region Øst ca 10:1, og sank til under 5:1 i 2003.

Folketallet i *Hedmark og Oppland* er nær det samme i dag som i 1980. Alle pendlingsrelasjoner både innen og mellom regioner er karakterisert av helt andre og større vekstrater, for de fleste fem-seks prosent i gjennomsnittlig årlig vekst.

Dette gjelder også pendlingen til Osloregionen. Men det karakteristiske er også her at den har sunket i absolutt og relativt omfang de senere år, samtidig som den fortsatt er stor i forhold til de aller fleste andre relasjoner.

Det har i hele perioden 1980-2003 vært høy veksttakt i pendlingen mellom de tre Mjøsregionene, også de senere år. Men omfanget er fortsatt relativt lite målt i forhold til den totale yrkesbefolkningen og i de fleste tilfellene også i forhold til oslopendlingen.

Sammenligner vi likheter og forskjeller mellom regionene, finner vi at

- Pendlingsaktiviteten har vokst absolutt og relativt meget sterkt i alle deler av Region Øst, det handler om en gjennomsnittlig årsvekst for hele perioden 1980-2003 på fem-ti prosent for alle regioner og relasjoner unntatt for akershuspendlingen til Oslo. Dette er vekstrater av en helt annen størrelsesorden enn for folketallsveksten, som for perioden varierer fra nær nullvekst i Hedmark og Oppland til 1,2 prosent for Akershus, og med et gjennomsnitt for hele regionen på 0,6 prosent.
- Akershuspendlingen til Oslo er et unntak fra hovedtendensen. Også den har økt, men i vesentlig lavere veksttakt enn ellers. Samtidig har pendlingen til Akershus økt med vel fem prosent, slik at ubalansen er halvert siden 1980, til i dag ca 3:1.
- Pendlingen *fra* Osloregionen viser en annen og motsatt utvikling, med det resultat at ubalansen mellom inn- og utpendling er vesentlig mindre enn for 25 år siden, også i løpet av de senere årene fordi pendlingen til Oslo har sunket og utpendlingen økt. Balanseforholdet var i 1980 for hele Region Øst ca 10:1, og sank til under 5:1 i 2003.
- En annet helt gjennomgående karakteristikk er at veksten i pendlingen i perioden 2000-03 er mindre, ofte vesentlig mindre, enn gjennomsnittet for hele perioden 1980-2003. Det er til og med slik at vi finner en lang rekke eksempler på negativ vekst i denne siste perioden, og særlig mot Osloregionen. Vi kan ikke si når i perioden langtrenden ble brutt og i hvilken retning utviklingen vil gå, uten å gå nærmere inn i årsaksforholdene, dvs om vi her ser en ny trend eller et tids- og konjunkturbestemt korttidsfenomen.

1 Bakgrunn og hensikt

Regionalpolitikken og regional planlegging retter stadig mer oppmerksomhet mot utviklingen av byregioner, både funksjonelle regioner rundt de største byene og regioner med flere mindre byer, polysentriske byregioner.

Transportinfrastrukturen blir ofte utpekt som et sentralt virkemiddel for å kunne realisere en ønsket regional utvikling, altså både i forhold til transport mellom byregionene og innen hver region. Som utgangspunkt for å kunne drøfte årsaks-virkningssammenhenger mellom transporttilbud og regional integrasjon på forskjellige nivå, fokuserer vi i dette prosjektet på pendling som mål på integrasjon, og på hvordan dette mønstret har endret seg etter 1980, en periode med gjennomføring av mange store samferdselstiltak som kan ha hatt betydning for regional integrasjon. Dette gjelder både investeringer med utvidelse av motorveinettet, oppgraderinger til firefelts vei, jernbaneinvesteringer med nye dobbeltsporstrekninger, høyhastighetslinjer, bedre kryssningsspor, bedre materiell og bedre rutetilbud. Også det 'nye' transportmiddel ekspressbussen mellom byområdene på Østlandet har etter hvert fått en viktig transportfunksjon.

Vi har fokusert på en systematisk gjennomgang av Østfold, Osloregionen og Mjøsregionen. Mellom disse er det både likheter og forskjeller, i størrelse og i region- og bystruktur, slik at vi til sammen får et representativt oversiktsbilde.

Det er da viktig å presisere at den geografiske avgrensningen for kartleggingen er Region Øst, slik at f eks Buskerud og Vestfold ikke er med, noe som særlig påvirker pendlingsmønstret i forhold til Oslo.

Vi har spesielt drøftet 2000-03 som referanse for utviklingen de siste årene, og har funnet flere i hvert fall tilsynelatende trendbrudd som karakteristisk for denne perioden. Men her må vi bare reservere oss for at vi egentlig ikke vet *når* i perioden 1980-2003 trender ble brutt. Det har uansett gitt seg store utslag i vekstratene slik at langtrenden for hele perioden 1980-2003 på indikatoren årlig gjennomsnittsvekst ofte er vesensforskjellig fra den tilsvarende vekstraten for kortperioden 2000-03.

I motsetning til i 1980, ble det i forbindelse med folke- og boligtellingsen 2001 ikke samlet inn egne data om arbeidsreiser. Vårt datagrunnlag er derfor basert på en sammenkobling av Statistisk Sentralbyrås opplysninger om bosteds- og arbeidsstedsadresse. I denne statistikken omfatter pendlingsbegrepet ikke bare daglige arbeidsreiser, men også ukependling og deltidspendling og uten at vi kan skille mellom dem i vår kartlegging. Vi har vurdert databasen i 1980 versus 2000/2003 og konkludert med at de er godt sammenlignbare, slik at beskrivelsen av utvikling over tid ikke påvirkes av definisjonsforskjeller.

I tillegg har vi anvendt resultater fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen RVU 2001, der den har vært relevant og detaljert nok til å kunne belyse problemstillinger i dette prosjektet.

2 Grenseløse Østfold?

Fylkesplanen 2004-07, med overskrift Grenseløse Østfold, behandler de viktigste utfordringene for felles politikk, og påpeker bl a at

”regionaliseringen internasjonalt og nasjonalt påvirker samfunnsutviklingen i fylket i stadig økende grad. Regionbegrepet er dynamisk, og i takt med den økte mobiliteten i samfunnet er det en klar tendens til at regionene stadig *forstørres*. Dette betyr at viktige forhold av betydning for regional utvikling flyttes ut på de interkommunale og interregionale arenaene på tvers av dagens kommune- og fylkesgrenser og til dels også på tvers av landegrensene ... særlig 3 trekk som er iøynefallende blant de framtidige utfordringene for Østfold: *Det første* er Hovedstadsområdets vekst og stadig sterkere påvirkning for Østfold ... *Det andre* er knyttet til næringslivet og behovet for omstilling og fornyelse. *Den tredje faktoren* er utviklingen i befolkningens sammensetning.”

Av relevans for denne utredningen heter det bl a om de forskjellige regionene:

Mosseregionen består av kommunene Moss, Rygge, Råde og Våler. En grunnleggende utfordring for Mosseregionen er å opprettholde en tilstrekkelig grad av selvstendig næringsliv, kulturtilbud og identitet i konkurranse med hovedstadsregionen. Oslos nærhet gir imidlertid også store muligheter som arbeidsmarked ... Høykompetent arbeidskraft som i dag pendler til Oslo er også et potensial for nyetableringer i Mosseregionen.

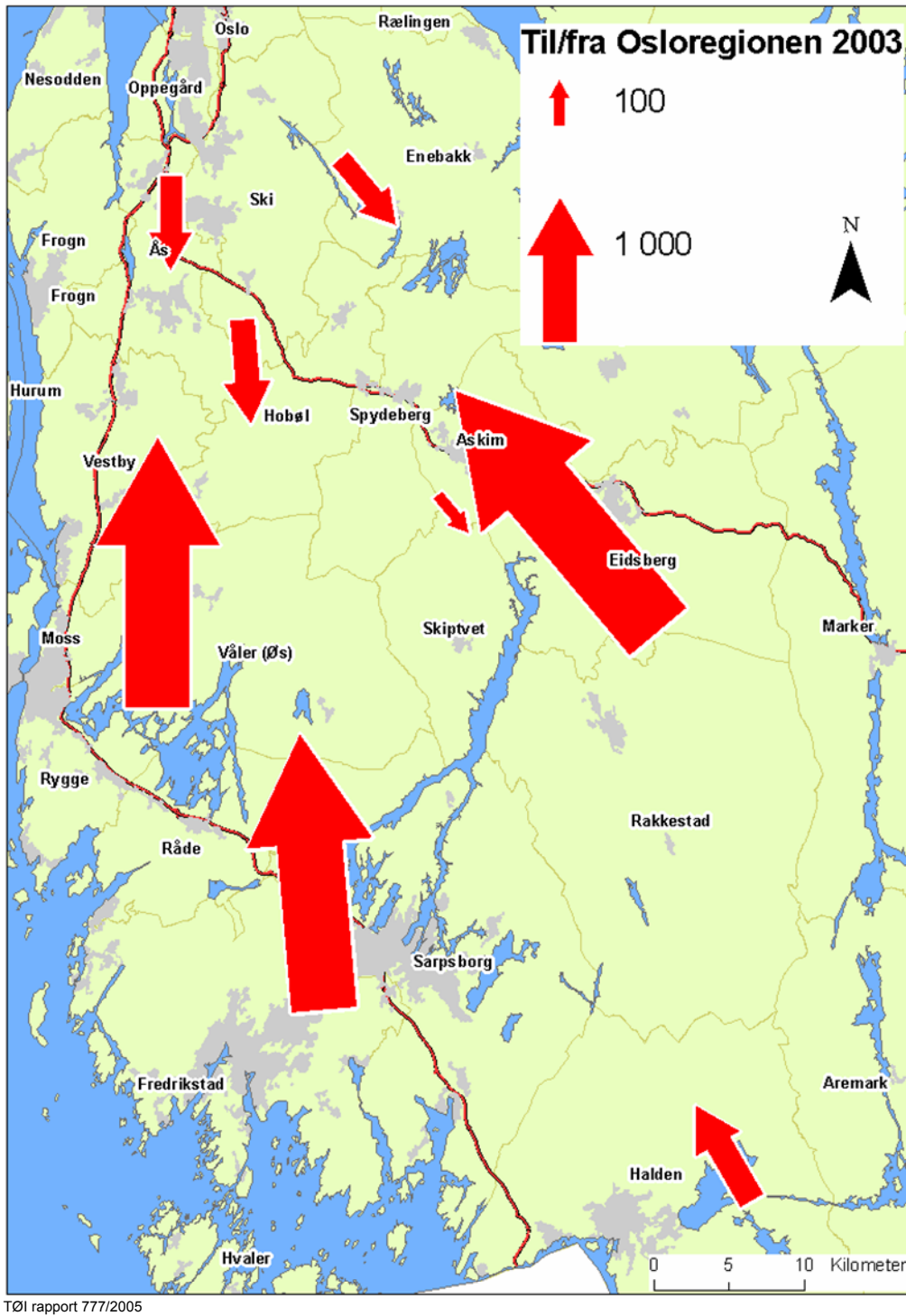
Nedre Glomma-regionen består av kommunene Fredrikstad, Sarpsborg og Hvaler. Som økonomisk/funksjonell region regnes også Rakkestad med i Nedre Glomma, men politisk/administrativt deltar Rakkestad i Indre Østfold Regionråd. Ca. halvparten av fylkets befolkning er bosatt i Nedre Glomma ... innenfor et sammenhengende storbyområde. I utviklingen av Østfold vil Nedre Glomma spille en viktig rolle, både som tyngdepunkt for nyskaping og innovasjon og som identitetsbærer. En forutsetning for at dette skal skje er at de to byene videreutvikler samarbeidet slik at man får *en* fungerende storbyregion i Nedre Glomma.

Regionen Indre Østfold består av 10 kommuner: Hobøl, Trøgstad, Spydeberg, Skiptvet, Rakkestad, Rømskog, Marker, Aremark, Askim og Eidsberg. Utfordringene i ulike deler av Indre Østfold varierer sterkt, fra press-områdene nær E18/Akershus til bygdene langs svenskegrensa. Hele Indre Østfold er imidlertid sterkt påvirket av Hovedstadsregionen med sitt arbeidsmarked.

Som økonomisk/funksjonell region består *Haldenregionen* av kommunene Halden og Aremark. I politisk/administrativ sammenheng deltar imidlertid Aremark i Indre Østfold ... Haldenregionen er den mest selvstendige byregionen i fylket, og mindre påvirket av Hovedstadsområdet enn de andre regionene. Hovedutfordringen er å skape grunnlag for bosetting og næringsutvikling i stor grad med egne krefter.”

I følgende strukturbeskrivelse av pendlingen til og fra Østfold har vi fokusert på tre typer relasjoner – pendling internt i regionen, pendling mellom østfoldregionene og pendlingen i retning Oslo. Tidsperspektivet er 1980-2003, og hvor vi spesielt ser på utviklingen de siste tre årene fram mot 2003.

Osloregionen betyr her Oslo handelsfelt, dvs kommunene Oslo, Asker, Bærum, Oppegård, Nesodden, Lørenskog og Nittedal. Årsaken er at dette er minste geografiske enhet for pendlingsdata i 1980.



TØI rapport 777/2005

Figur 2.1: Pendling mellom regionene i Østfold og Osloregionen 2003.

Tabell 2.1.1: Pendling til og fra Haldenregionen 1980-2003.

Haldenregionen ↔	1980	2000	2003	Andel 1980 (%)	Andel 2003 (%)
<i>Pendling fra Haldenregionen:</i>					
→ Nedre Glomma	239	1 329	1 486	56	61
→ Mosseregionen	11	101	103	2	4
→ Indre Østfold	49	170	267	12	11
→ Østfold i alt	299	1 600	1 856	70	76
→ Osloregionen	125	621	586	30	24
Sum Haldenregionen →	424	2 221	2 442	100	100
<i>Pendling til Haldenregionen:</i>					
Nedre Glomma →	301	892	1 070	63	71
Mosseregionen →	18	91	110	4	7
Indre Østfold →	140	177	213	29	15
Østfold i alt →	459	1 160	1 393	96	93
Osloregionen →	22	118	112	4	7
Sum → Haldenregionen	481	1 278	1 505	100	100

TØI rapport 777/2005

Tabell 2.1.2: Vekstrater i pendling til og fra Haldenregionen 2000-03

Haldenregionen ↔	Årlig vekst 1980-2003 (%)	Årlig vekst 2000-03 (%)
<i>Pendling fra Haldenregionen:</i>		
→ Nedre Glomma	8,3	3,8
→ Østfold i alt	8,3	5,2
→ Osloregionen	6,9	(- 2,0)
Sum Haldenregionen →	7,9	3,4
<i>Pendling til Haldenregionen:</i>		
Nedre Glomma →	5,6	6,4
Østfold i alt →	4,9	6,4
Osloregionen →	7,3	(-2)
Sum → Haldenregionen	5,1	5,6

TØI rapport 777/2005

2.1 Haldenregionen

Haldenregionen er definert som kommunene Halden og Aremark. I omtalen er den generelle referansen tabell 2.1.1 og 2.1.2. Vekstprosenten i parentes betyr at den tilsvarende relasjonen har relativt få pendlere, slik at relativt små 'naturlige' variasjoner fra år til år kan påvirke vekstprosenten betydelig.

Pendlingen i forhold til Osloregionen omfatter i dag fire-fem ganger så mange arbeidstakere som i 1980. Samtidig er de seneste årene karakterisert av nullvekst og til dels en viss nedgang. Vi finner også pendling fra Oslo til Halden, men denne motstrømmen er vesentlig mindre.

Videre er pendlingen klart karakterisert av sentrum til sentrum, fra Halden til Oslo. Vel 80 prosent har arbeidssted i Oslo kommune.

Pendlingen i forhold til Nedre Glomma, dvs Sarpsborg/Fredrikstadregionen, er betydelig og voksende. Det er viktig å påpeke at pendlingen har gått og går 'begge veier'. I 1980 var det nær retningsbalanse, mens det i dag er vesentlig større utpendling fra Haldenregionen enn innpendling. Vi finner mao en tydelig økende regional arbeidsmarkedsintegrasjon i dette området, at det fortsatt er betydelig pendling til og fra, men også slik at utviklingen går i retning av en større ubalanse i Haldenregionens disfavør. Denne utviklingen mot regional sentralisering gjelder for perioden 1980-2003 som helhet, og – i motsetning til mot Oslo – også de seneste årene.

Pendlingen internt i regionen, f eks fra Aremark til Halden har økt med vel 50 prosent siden 1980, og er av samme omfang som antall arbeidsreiser internt i Aremark. Befolkningsveksten i Aremark har i hele samme periode vært bare 3 prosent. Pendlingen i motsatt retning er vesentlig mindre, og understreker utviklingen mot lokal sentralisering.

Oppsummering

- Pendlingen ut fra Haldenregionen er økt til det sekسدobbelte i perioden. Andelen Oslopendling er sunket, mens den er økt tilsvarende mot andre Østfoldområder, og særlig til Fredrikstad.
- Samtidig er det betydelig innpendling til regionen, men som på langt nær kompensere for utpendlingen. I 1980 var ut- og innpendlingen omtrent i balanse, mens utpendlingen i 2003 dominerte i forholdet 1,6:1.
- Pendlingen til andre områder enn Østfold og Osloregionen er sporadisk.
- Pendlingsomfanget settes i perspektiv når sekسدoblingen i pendlingen vurderes i forhold til en folketallsutvikling med tilnærmet nullvekst, dvs snaue tre prosent for hele perioden 1980-2003. Et annet perspektiv er at i 2003 hadde ca 20 prosent av yrkesbefolkningen i Halden og Aremark sin arbeidsplass utenfor egen region.

Tabell 2.2.1: Pendling til og fra Nedre Glomma 1980-2003.

Nedre Glomma ↔	1980	2000	2003	Andel 1980 (%)	Andel 2003 (%)
<i>Pendling fra Nedre Glomma:</i>					
→ Haldenregionen	301	892	1 070	16	14
→ Mossregionen	591	2 007	2 189	33	30
→ Indre Østfold		615	640	8	8
→ Østfold i alt	1 046	3 514	3 889	57	52
→ Osloregionen	787	3 667	3 668	43	48
Sum Nedre Glomma →	1 833	7 181	7 567	100	100
<i>Pendling til Nedre Glomma:</i>					
Haldenregionen →	239	1 329	1 486	23	30
Mossregionen →	477	1 956	2 057	45	40
Indre Østfold →	263	1 084	1 035	25	20
Østfold i alt →	980	4 369	4 586	93	90
Osloregionen →	82	561	517	7	10
Sum → Nedre Glomma	1 061	4 930	5 095	100	100

TØI rapport 777/2005

Tabell 2.2.2: Vekstrater i pendling til og fra Nedre Glomma 2000-03

Nedre Glomma ↔	Årlig vekst 1980-2003 (%)	Årlig vekst 2000-03 (%)
<i>Pendling fra Nedre Glomma:</i>		
→ Mossregionen	5,8	3,0
→ Østfold i alt	5,8	3,6
→ Osloregionen	6,9	0
Sum Nedre Glomma →	6,4	1,6
<i>Pendling til Nedre Glomma:</i>		
Mossregionen →	6,6	1,6
Østfold i alt →	6,9	1,6
Osloregionen →	8,4	- 2,7
Sum → Nedre Glomma	7,1	1,0

TØI rapport 777/2005

2.2 Nedre Glommaregionen

Nedre Glommaregionen er definert som kommunene Sarpsborg, Fredrikstad og Hvaler. Omtalen refererer generelt til tabell 2.2.1 og 2.2.2.

Utviklingen i *pendlingen i forhold til Osloregionen* har vært omtrent som for Haldenregionen, dvs med en fire-femdobling i hele perioden 1980-2003 og med nullvekst de siste år, og likt også når det gjelder ubalansen i omfanget av inn- og utpendling. Utviklingen for Sarpsborg og Fredrikstad har vært nær identisk, og pendlingsomfanget i forhold til forskjellen i folketall er også det samme.

I enda større grad enn for Halden er pendlingen karakterisert av sentrum til sentrum, idet ca 85 prosent av pendlerne har arbeidssted i Oslo kommune.

Pendlingen internt i Østfold er dominert av pendlingen mellom Sarpsborg og Fredrikstad. F eks drar to tredjedeler av østfoldpendlerne i Sarpsborg til Fredrikstad, mens den siste tredjedelen er fordelt på de øvrige Østfoldregionene, med Moss som den viktigste. Den tilsvarende pendlingen for Fredrikstad er relativt likt, selv om Mossregionen er noe viktigere enn for Sarpsborg.

Pendlingen internt i Østfold er fire-femdoblet i perioden, men det relative forholdet mellom pendlingsretningene har ikke endret seg vesentlig.

Det er bra balanse i *pendlingen internt i Nedre Glommaregionen*, men med et noe større både absolutt og relativt omfang i retning Fredrikstad. Dette understrekes av utviklingen de seneste årene. Pendlingen fra Hvaler mot Fredrikstad er enda et eksempel på lokal sentralisering. Folketallet har riktignok økt med så mye som ca 45 prosent, men pendlingen er nesten seksdoblet siden 1980.

Oppsummering

- Pendlingen ut fra Nedre Glommaregionen er økt til det firedobbelte i perioden. Andelen Oslopendling er økt noe, slik at den nå tilsvarende pendlingen til Østfold for øvrig.
- Også innpendlingen er betydelig, selv om den heller ikke her på langt nær kompenserer for utpendlingen. I motsetning til for Haldenregionen har ut- og innpendlingen i hele perioden vært omtrent i samme ubalanse. Men forholdstallet er omtrent det samme for de to regionene, ca 1,6:1.
- Også her er pendlingen til utenfor Østfold og Oslo sporadisk.
- Økningen i pendlingsomfang settes i perspektiv når f eks firedoblingen i utpendling settes opp mot en folketalløkning på ca ti prosent for hele perioden 1980-2003. Et annet perspektiv er at ca 15 prosent av yrkesbefolkningen i Nedre Glommaregionen i 2003 hadde sin arbeidsplass utenfor sin egen region. Situasjon og utvikling i pendling er m a o ikke fullt så spesiell som i Haldenregionen.

Tabell 2.3.1: Pendling til og fra Mossregionen 1980-2003.

Mossregionen ↔	1980	2000	2003	Andel 1980 (%)	Andel 2003 (%)
Pendling fra Mossregionen:					
→ Haldenregionen	18	91	110	1	2
→ Nedre Glomma	477	1 956	2 057	32	35
→ Indre Østfold	62	211	232	4	4
→ Østfold i alt	557	2 258	2 399	37	41
→ Osloregionen	938	3 475	3 487	63	59
Sum Mossregionen →	1 495	5 733	5 886	100	100
Pendling til Mossregionen:					
Haldenregionen →	11	101	103	1	3
Nedre Glomma →	591	2 007	2 189	70	70
Indre Østfold →	164	434	410	19	13
Østfold i alt →	767	2 542	2 769	90	86
Osloregionen →	88	328	425	10	14
Sum → Mossregionen	855	2 870	3 194	100	100

TØI rapport 777/2005

Tabell 2.3.2: Vekstrater i pendling til og fra Mossregionen 2000-03

Mossregionen ↔	Årlig vekst 1980-2003 (%)	Årlig vekst 2000-03 (%)
Pendling fra Mossregionen:		
→ Nedre Glomma	6,6	1,6
→ Østfold i alt	6,6	2,0
→ Osloregionen	5,8	0
Sum Mossregionen →	6,1	1,0
Pendling til Mossregionen:		
Nedre Glomma→	5,8	3,0
Østfold i alt →	5,8	3,0
Osloregionen →	7,1	9,2
Sum → Mossregionen	5,8	3,6

TØI rapport 777/2005

2.3 Mosseregionen

Mosseregionen er definert som kommunene Moss, Rygge, Råde og Våler. Omtalen refererer generelt til tabell 2.3.1 og 2.3.2.

Utviklingen i *pendlingen i forhold til Osloregionen* har vært omtrent som for Nedre Glomma- og Haldenregionen, med en firedobling i hele perioden 1980-2003 og med nullvekst de siste år. Som ellers i Østfold er det meget stor ubalanse mellom inn- og utpendling. Som for Nedre Glommaregionen har ca 85 prosent av pendlerne arbeidssted i Oslo kommune.

Pendlingen internt i Østfold er dominert av pendlingen til og fra Nedre Glomma. Ca 85% av østfoldpendlerne i Mosseregionen arbeider i Nedre Glomma, og det tilsvarende tallet for innpendling er ca 80%, noe som også viser at det er god balanse mellom inn- og utpendling mellom disse to regionene.

Det totale pendlingsomfanget i den interne østfoldpendlingen er firedoblet i perioden, og forholdet mellom pendlingsretningene har endret seg noe, i retning av relativt mindre ubalanse.

Det er stor ubalanse i *pendlingen internt i Mosseregionen*. Forholdstallet mellom pendling til og fra Moss fra omegnskommunene er ca 2,5:1. Dette er ikke spesielt uvanlig. Derimot er utviklingen i pendlingsomfang til Moss uvanlig i den forstand at pendlingsvolumet i 2003 ikke er vesensforskjellig fra i 1980, bare 10 prosent større. Samtidig har pendlingen fra Moss (kommune) til Rygge økt vesentlig, slik at pendlingen fra Moss er tredoblet i perioden. Mange forhold kan forklare denne utviklingen, bl a det at Moss tettsted nå omfatter større deler av Rygge. Vi finner altså ikke samme lokale sentraliserings-tendens som i Halden- og Nedre Glommaregionen, noe som heller ikke er uventet i forhold til forskjellene i geografisk struktur og regiondefinisjon.

Oppsummering

- Pendlingen ut fra Mosseregionen er økt til det firedobbelte i perioden. Andelen Oslopendling har sunket litt, men er fortsatt ca 60 prosent. Innen Østfold er Fredrikstad den viktigste destinasjonen, med omtrent dobbelt så mange pendlere fra Mosseregionen som Sarpsborg.
- Også innpendlingen er betydelig, selv om den i enda mindre grad enn for Nedre Glommaregionen kompenseres for utpendlingen. Men i likhet med for den har ubalansen vært omtrent lik over tid.
- Også her er pendlingen til utenfor Østfold og Oslo sporadisk.
- Økningen i pendlingsomfang settes i samme perspektiv som ellers i Østfold når f eks firedoblingen i utpendling settes opp mot en folketalløkning på ca 10 prosent for hele perioden 1980-2003. Et annet perspektiv er at over 20 prosent av yrkesbefolkningen, som i Halden, i 2003 hadde sin arbeidsplass utenfor sin egen region.

Tabell 2.4.1: Pendling til og fra Indre Østfold 1980-2003.

Indre Østfold ↔	1980	2000	2003	Andel 1980 (%)	Andel 2003 (%)
Pendling fra Indre Østfold:					
→ Haldenregionen	140	177	213	3	3
→ Mosseregionen	164	434	410	6	6
→ Nedre Glomma	263	1 084	1 035	16	16
→ Østfold i alt	567	1 695	1 658	25	25
→ Osloregionen	2 171	5 028	4 723	75	75
Sum Indre Østfold →	2 738	6 723	6 381	100	100
Pendling til Indre Østfold:					
Haldenregionen →	49	170	267	13	18
Mosseregionen →	62	211	232	16	15
Nedre Glomma →	154	615	640	47	43
Østfold i alt →	265	996	1 139	76	76
Osloregionen →	63	310	372	24	24
Sum → Indre Østfold	328	1 306	1 511	100	100

TØI rapport 777/2005

Tabell 2.4.2: Vekstrater i pendling til og fra Indre Østfold 2000-03

Indre Østfold ↔	Årlig vekst 1980-2003 (%)	Årlig vekst 2000-03 (%)
Pendling fra Indre Østfold:		
→ Nedre Glomma	6,1	- 1,6
→ Østfold i alt	4,8	- 0,6
→ Osloregionen	3,4	- 2,0
Sum Indre Østfold →	3,8	- 1,6
Pendling til Indre Østfold:		
Nedre Glomma →	6,4	1,4
Østfold i alt →	6,6	4,6
Osloregionen →	8,0	6,4
Sum → Indre Østfold	6,9	5,2

TØI rapport 777/2005

2.4 Indre Østfoldregionen

Indre Østfoldregionen er definert som kommunene Askim, Eidsberg, Rakkestad, Trøgstad, Marker, Skiptvet, Hobøl, Spydeberg og Rømskog. Omtalen refererer generelt til tabell 2.4.1 og 2.4.2.

Veksttakten i *pendlingen i forhold til Osloregionen* er vesentlig svakere enn for de øvrige østfoldregionene, med 'bare' vel en fordobling i hele perioden 1980-2003 og med nullvekst og nedgang de siste år. Ubalansen i omfanget av inn- og utpendling er like stor som i de andre regionene. Det samme gjelder Oslo kommunes dominerende rolle som arbeidsplass, med som ellers 80-85 prosent av pendlere med arbeidssted i Oslo kommune.

Pendlingen internt i Østfold er dominert, men ikke fullstendig, av pendlingen til og fra Nedre Glomma. Snaue 65 prosent østfoldpendlerne i Indre Østfold arbeider i Nedre Glomma, en litt mindre andel i motsatt retning, slik at det er relativt god balanse mellom inn- og utpendling mellom disse to regionene.

Det totale pendlingsomfanget i den interne østfoldpendlingen er tredoblet i perioden, og forholdet mellom pendlingsretningene har i likhet med i Nedre Glomma endret seg noe i retning av relativt mindre ubalanse.

Pendlingen internt i Indre Østfold, en region med flere sentra, men ingen helt dominerende, er i enda større grad enn ellers karakterisert av en rekke strømmer og motstrømmer. Askim er den sentrale innpendlingskommunen, med ca 1700 innpendlere fra ellers i Indre Østfold. Samtidig er pendlingen ut fra Askim mot Osloregionen av samme størrelsesorden. Den gjensidige kontakten mellom sentra kan illustreres av at ca 500 pendler fra Askim til Eidsberg (Mysen), mens en strøm av samme størrelsesorden, ca 650, pendler i motsatt retning.

Oppsummering

- Pendlingen ut fra Indre Østfoldregionen er økt med vel det dobbelte i perioden 1980-2003. Andelen Oslopendling er høy og konstant over tid, med ca 75 prosent. For pendling internt i regionen er Askim den viktigste destinasjonen, mens f.eks. Rakkestad er klart viktigst som mottager for pendlere fra Nedre Glomma.
- Utpendlingen kompenseres i liten grad med innpendling. Selv om balanseforholdet er noe bedre enn i 1980, så er fortsatt forholdet mellom ut- og innpendling så skjevt som 4,2:1.
- Også her er pendlingen til utenfor Østfold og Oslo sporadisk.
- Økningen i pendlingsomfang settes i samme tydelige perspektiv som ellers i Østfold når selv en relativt sett beskjeden vekst i pendling helt overgår vekst i folketall og yrkesbefolkning. For også i Indre Østfold vokste folketallet med bare ca 10 prosent i hele perioden 1980-2003. Et like tydelig perspektiv er at nær 25 prosent av yrkesbefolkningen i 2003 hadde sin arbeidsplass utenfor sin egen region.

2.5 Sarpsborg – Fredrikstad – Halden – Moss – Oslo

Som et supplement til gjennomgangen på regionnivå gir pendlingen i 2003 mellom regionsentra, her definert som den sentrale bykommunen, et oversikts- og øyeblikksbilde av flerkjernestrukturen i Østfold, hvilket pendlingshierarki den definerer og av forholdet mellom den interne og eksterne interaksjonen. Som et mål på pendlingsintensitet forteller tallene i parentes hvilken andel av yrkesbefolkningen i startstedet for den enkelte relasjon som pendler til bestemmelsesstedet:

• Sarpsborg → Fredrikstad	3 891	(17%)
• Fredrikstad → Sarpsborg	3 075	(9%)
• Sarpsborg → Halden	616	(3%)
• Halden → Sarpsborg	739	(6%)
• Sarpsborg → Moss	448	
• Moss → Sarpsborg	245	
• Fredrikstad → Moss	652	
• Moss → Fredrikstad	401	(3%)
• Fredrikstad → Halden	436	
• Halden → Fredrikstad	711	(6%)
• Halden → Moss	101	
• Moss → Halden	48	
• Moss → Oslo	1 882	(14%)
• Sarpsborg → Oslo	1 161	(5%)
• Fredrikstad → Oslo	1 849	(6%)
• Halden → Oslo	452	(4%)

Pendlingen mellom Sarpsborg og Fredrikstad er den desidert viktigste relasjonen og av samme størrelsesorden begge veier. Ellers er oslopendlingen med unntak for Halden størst. Men selv herfra er pendlingen til Oslo 60-65 prosent av pendlingen til Fredrikstad eller Sarpsborg. Men mellom alle andre bypar er altså den interne østfoldpendlingen vesentlig mindre enn pendlingen ut av fylket.

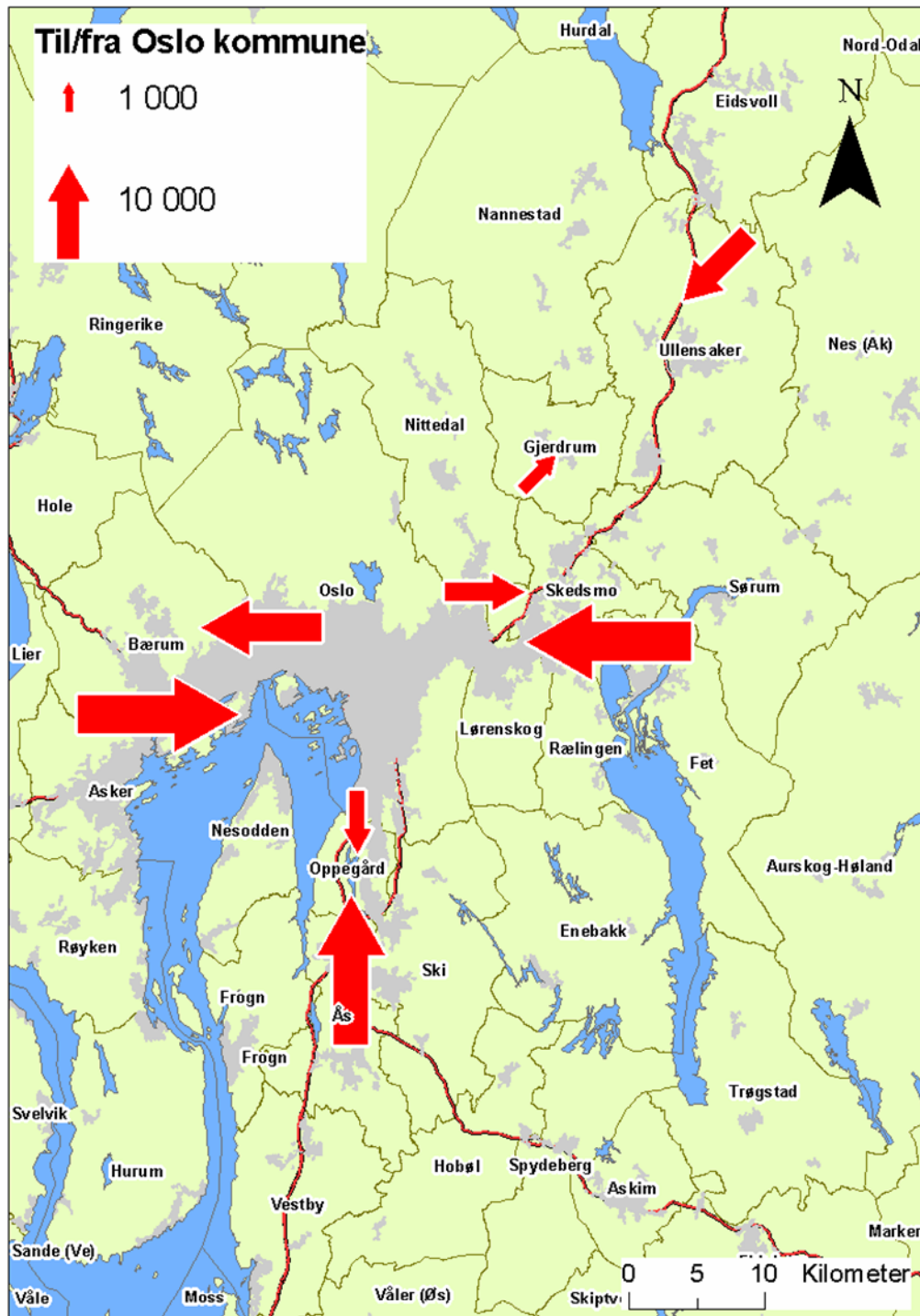
2.6 Oppsummering Østfold

- Folketallet i Østfold økte med snaue 10 prosent i perioden 1980-2003, dvs ca 0,4 prosent pr år. Pendlingen ut av fylket økte til det tre-firedobbelte i samme periode. Størst vekst finner vi i Haldenregionen med en vekstfaktor på seks, minst i Indre Østfold med en fordobling. Både i Mosseregionen og Nedre Glomma ble utpendlingen firedoblet.
- I gjennomsnitt for perioden 1980-2003 vokste utpendlingen fra Østfold med vel fem prosent pr år, mest for Haldenregionen, minst for Indre Østfold, men alle med vekstrater som er 10-20 ganger høyere enn veksten i f eks folketall. Vi vet ikke når i perioden denne trenden ble brutt, men det har i hvert fall gitt seg stort utslag i vekstratene de seneste år. I perioden 2000-03 har gjennomsnittsvæksten helt flatet ut, til snaue én prosent pr år. Denne utviklingen finner vi i alle regionene, og tydeligst i Indre Østfold.
- Pendlingen til fylket er og har vært vesentlig mindre enn utpendlingen, selv om ubalansen er noe mindre idag. Forholdstallet mellom ut- og innpendling i 2003 var i gjennomsnitt ca 2:1, mot 2,4:1 i 1980. Klart størst er ubalansen i Indre Østfold, ca 4,2:1, mens den er av samme størrelsesorden 1,5-1,8:1 i de tre øvrige regionene.
- I alle regionene er pendlingen ut av regionen i forhold til yrkesbefolkningen 20-25 prosent i alle regionene unntatt i Nedre Glomma, der andelen er ca 15 prosent.
- Oslopendlingen er en hovedrelasjon, og den helt dominerende ut av fylket. Om vi inkluderer andre kommuner i Oslo og Akershus enn dem som inngår i Oslo handelsfelt, blir andelen enda større enn dem vi opererer med her, dvs ca 25 prosent for Haldenregionen, ca 50 prosent for Nedre Glomma, ca 60 prosent for Mosseregionen og ca 75 prosent for Indre Østfold, i gjennomsnitt ca 55 prosent.

Disse andelene forteller også at pendlingen mellom regionene i Østfold varierer tilsvarende, fra en andel på 25 prosent i Indre Østfold til 75 prosent i Haldenområdet.

Disse store variasjonene østfoldregionene imellom gjenspeiler mange strukturelle forhold, men også avstand. Men selv med en reisetid på 2-2,5 timer dør-til-dør, som fra Halden, er altså pendlingen omfattende.

- Denne oversikten refererer seg bare til pendling innen Østfold og mot Oslo kommune og noen omegnskommuner. Det betyr at de totale pendlingstallene er større, men ikke betydelig større. Pendlingen til andre områder er sporadisk og heller ikke i sum så store at de er utslagsgivende for strukturbeskrivelsen.



TØI rapport 777/2005

Figur 3.1: Pendling mellom regionene i Akershus og Oslo kommune 2003.

3 Oslo og Osloregionen

Oslo er det store fokus i Region Øst, og vi registrerer pendling til Oslo og Osloregionen fra nær sagt alle kommuner i Østfold, Akershus, Hedmark og Oppland. Men vi finner også motstrømmer til et flertall av kommunene, om enn i vesentlig mindre omfang.

Vi ser først på pendlingen innen Oslo/Akershus for hele perioden 1980-2003, med fokus på regionens sentrum, her definert som Oslo kommune. Den geografiske referansen er både regionene og de enkelte kommuner i Akershus fylke. Vi legger særlig vekt på pendlingen *til* Oslo, fordi den er klart størst. Men også utpendlingen er interessant, bl a fordi historien for perioden 2000-03 avviker sterkt fra langtrenden.

Deretter utvides det geografiske perspektivet til å ta inn Hedmark og Oppland, igjen med fokus mot sentrum, men av datagrunder bare for årene 2000-03.

For å få et oversiktsbilde over tid oppsummerer vi avslutningsvis for hele perioden 2000-03 pendlingen mellom Osloregionen og de øvrige regioner og fylker i Region Øst.

Vi refererer til følgende regioninndelinger etter kommuner, med generell referanse til den respektive fylkesplan:

Østfold: *Haldenregionen:* Halden og Aremark, *Nedre Glommaregionen:* Sarpsborg, Fredrikstad og Hvaler, *Mosseregionen:* Moss, Råde, Rygge og Våler, og *Indre Østfold:* Askim, Eidsberg, Rakkestad, Trøgstad, Marker, Skiptvet, Hobøl, Spydeberg og Rømskog.

Akershus: *Vestregionen:* Asker og Bærum, *Follo:* Enebakk, Frogn, Nesodden, Oppegård, Ski, Vestby og Ås, *Øvre Romerike:* Eidsvoll, Gjerdrum, Hurdal, Nannestad, Nes og Ullensaker, og *Nedre Romerike:* Aurskog-Høland, Fet, Lørenskog, Nittedal, Rælingen, Skedsmo og Sørumsund.

Hedmark: *Nord-Østerdal:* Os, Tolga, Tynset, Alvdal, Folldal og Rendalen, *Sør-Østerdal:* Engerdal, Storelvdal, Trysil, Åmot og Elverum, *Hamarregionen:* Hamar, Stange, Løten og Ringsaker, og *Glåmdalsregionen:* Nord-Odal, Sør-Odal, Eidskog, Kongsvinger, Grue, Åsnes og Våler.

Oppland: *Nord-Gudbrandsdal:* Dovre, Lesja, Lom, Sel, Vågå og Skjåk, *Midt-Gudbrandsdal:* Nord-Fron, Sør-Fron og Ringebu, *Valdres:* Etnedal, Nord-Aurdal, Sør-Aurdal, Vestre Slidre, Øystre Slidre og Vang, *Lillehammerregionen:* Lillehammer, Gausdal og Øyer, *Gjøvikregionen:* Gjøvik, Søndre Land, Nordre Land, Vestre Toten og Østre Toten, og *Hadeland:* Gran, Lunner og Jevnaker.

Osloregionen er her som ellers, og som begrunnet tidligere, definert som Oslo handelsdistrikt, dvs Oslo, Asker, Bærum, Nesodden, Lørenskog og Nittedal kommuner.

Tabell 3.1.1: Pendlingen til Oslo kommune fra Akershusregionene 1980-2003.

Pendling til Oslo kommune fra -	1980	2000	2003	Årlig vekst 1980-2003 (%)	Årlig vekst 2000-03 (%)
Vestregionen	22 671	30 914	29 113	1,1	- 2,0
Follo	16 177	26 034	24 539	1,8	- 2,0
Øvre Romerike	5 173	9 563	9 557	2,7	0
Nedre Romerike	21 343	32 398	30 472	1,6	- 2,0
Sum Akershus	65 364	98 909	93 501	1,6	- 1,9

TØI rapport 777/2005

Tabell 3.1.2: Pendlingen fra Oslo kommune til Akershusregionene 1980-2003.

Pendling fra Oslo kommune til-	1980	2000	2003	Årlig vekst 1980-2003 (%)	Årlig vekst 2000-03 (%)
Vestregionen	5 824	12 949	16 421	4,6	8,2
Follo	1 139	3 984	4 368	6,0	3,1
Øvre Romerike	215	2 684	2 733	11,8	0,6
Nedre Romerike	2 349	6 899	7 181	5,0	1,4
Sum Akershus	9 527	26 516	30 703	5,2	5,0

TØI rapport 777/2005

3.1 Pendlingen mellom Osloregionens 'sentrum' og Akershus

Osloregionens 'sentrum' betyr her Oslo kommune. Med henvisning til tabell 3.1.1 og 3.1.2 beskriver vi først utviklingen på regionnivå, og til tabell 3.1.3 og 3.1.4 for en mer detaljert beskrivelse av utviklingen for de kommunene som er viktigst i pendlingssammenheng.

3.1.1 Pendlingen mellom Oslo og Akershusregionene

Pendling til Oslo

For *Vestregionen* er pendlingen til Oslo vokst omtrent som i samme takt som folketallsutviklingen i Asker og Bærum, vel én prosent pr år i gjennomsnitt for perioden 1980-2003, og i perioden 2000-03 var veksten negativ.

Også fra *Folloregionen* er pendlingen gjennomgående gått noe ned i samme periode, og i samme takt som for *Vestregionen*. Ås er en av de meget få kommunene som har opplevd en liten økning. Langtidsveksten er noe høyere enn for *Vestregionen*, men folketallet i Follo økte i nesten tilsvarende takt, slik at forholdet mellom utpendling og befolkningsvekst ikke er vesensforskjellig i de to regionene.

For *Nedre Romerike* har pendlingen til Oslo i siste periode gått ned i samme takt som fra *Vestregionen* og Follo. Her er det karakteristisk at de største kommune også relativt sett har erfart størst nedgang. I langtidsperspektivet er det her noe større ubalanse mellom pendling og befolkningsutvikling. Folketallet økte med i gjennomsnitt med vel én prosent årlig i perioden 1980-2003, pendlingen til Oslo med 1,6 prosent årlig.

Pendlingen til Oslo fra *Øvre Romerike* har i gjennomsnitt vært konstant i perioden 2000-03. Fra de fleste av kommunene har det vært en liten nedgang, men som i sum er blitt utjevnet ved at Ullensaker som den eneste kommunen i Akershus har økt sin utpendling til Oslo. Langtidstrenden er imidlertid vesentlig kraftigere enn for de andre regionene i Akershus, i gjennomsnitt 2,7 prosent pr år, samtidig som folketallet bare har økt med vel én prosent, som f eks i *Vestregionen*. Ullensaker drar gjennomsnittet opp til dette nivået, de øvrige kommunene i regionen har svakere vekst. Forhold mellom utpendling og befolkningsvekst er altså mye skjevare enn i de andre regionene i fylket.

Innpendingen til Oslo fra Akershus de senere år tegner altså et meget konsistent bilde, med helt generell nedgang, og med meget få unntak. Ås og Hurdal økte med 20-30 personer, slik at det egentlig bare er Ullensaker som er det eneste reelle unntaket.

Folketallet i Akershus vokste med i gjennomsnitt 1,2 prosent pr år i hele perioden 1980-2003. Pendlingen til Oslo fra Akershusregionene økte i samme periode med i gjennomsnitt 1,6 prosent. Dette forteller bl a at pendlingen til Oslo var vel etablert allerede i 1980. Pendlingen fra *Øvre Romerike* vokste vesentlig mer enn dette gjennomsnittet, og *Vestregionen* vesentlig mindre. I korttidsperspektivet er de regionale forskjellene vesentlig mindre. Pendlingen fra Akershus til Oslo sank

Tabell 3.1.3: Pendlingen til Oslo kommune fra Akershuskommuner 1980-2003.

Pendling til Oslo kommune fra -	1980	2000	2003	Årlig vekst 1980-2003 (%)	Årlig vekst 2000-03 (%)
Asker	5 461	8 487	7 836	1,6	- 2,6
Bærum	17 210	22 427	21 277	0,9	- 1,8
Lørenskog	5 696	8 368	7 769	1,4	- 2,4
Skedsmo	5 996	9 185	8 795	1,6	- 1,4
Oppegård	4 475	6 792	6 342	1,5	- 2,2
Ullensaker	1 852	3 292	3 472	2,8	1,8
Ski	4 167	6 303	5 911	1,5	- 2,2
Nittedal	3 775	5 908	5 422	1,6	- 2,8
Nesodden	2 502	3 990	3 649	1,6	- 3,0
Sum	51 134	74 752	70 473	1,5	- 2,0

TØI rapport 777/2005

Tabell 3.1.4: Pendlingen fra Oslo kommune til Akershuskommuner 1980-2003.

Pendling fra Oslo kommune til -	1980	2000	2003	Årlig vekst 1980-2003 (%)	Årlig vekst 2000-03 (%)
Asker	867	2 454	2 812	5,2	4,6
Bærum	4 957	10 495	13 609	4,5	9,1
Lørenskog	1 044	2 791	2 813	4,4	0,3
Skedsmo	989	2 424	2 706	4,5	3,6
Oppegård	568	1 925	2 112	5,8	3,1
Ullensaker	152	2 399	2 416	12,5	0,2
Ski	274	974	1 039	5,9	2,2
Nittedal	178	1 117	1 067	8,1	- 1,5
Nesodden	70	214	223	5,2	1,4
Sum	9 099	24 793	28 797	5,1	5,2

TØI rapport 777/2005

med ca 5 000 personer i perioden 2000-03, en nedgang på fem prosent, og med små forskjeller både kommuner og regioner imellom.

Balansen mellom inn- og utpendling

Også pendlingen fra Oslo til naboregionene er betydelig. Den er allikevel vesentlig mindre, selv om veksttakten i utpendling har vært og er større i hele perioden 1980-2003.

Vestregionen er det desidert viktigste arbeidsmarkedet for osloutpendlerne, også relativt sett, dvs med ca 30 prosent av befolkningen i Akershus, men over halvparten av pendlerne fra Oslo. Og veksttakten er fortsatt høy. Men også pendlingen til Follo og Nedre Romerike er betydelig, og vokser i omfang.

Forholdstallet mellom inn- og utpendling var i 1980 ca 6,6:1, i 2003 var ubalansen over halvert til forholdstallet ca 3,0:1. Denne kombinasjonen av høy vekst i utpendling og lav vekst i innpendling er én indikator på en toveis regional integrasjon i Oslo-Akershus som er vesentlig større i dag enn for 25 år siden.

3.1.2 Pendlingen til og fra enkelte kommuner

Tabell 3.1.3 og 3.1.4 viser pendlingen mellom Oslo og noen enkeltkommuner.

Både fra *Asker* og *Bærum* ble det færre pendlere til Oslo i løpet av perioden 2000-03, mens økningen motsatt vei var betydelig. Det innebærer at ubalansen mellom pendlingen til og fra Oslo fra Bærum nå er som 1,6:1, og fra Asker som 2,8:1. For begge kommunene representerer pendlingen til Oslo 35-40 prosent av yrkesbefolkningen. Selv om pendlingen ut fra Oslo øker, så er det allikevel bare seks prosent av yrkesbefolkningen det dreier seg om.

Langtidstrenden er at ubalansen mellom ut- og innpendling mellom Vestregionen og Oslo var mindre enn for andre områder også i 1980, men at den allikevel fortsatt minker. Gjennomsnittsveksten i hele perioden er som for de øvrige kommunene i Akershus bortsett fra Ullensaker. Pendlingsmønstret har altså vært godt etablert lenge.

I pendlingen fra *Lørenskog* mot Oslo har det vært jevn nedgang i perioden 2000-03, og med tilnærmet nullvekst motsatt vei, slik at ubalansen mellom ut- og innpendling for Lørenskog er som 2,8:1. 45-50 prosent av yrkesbefolkningen i Lørenskog arbeider nå i Oslo, mens én prosent av yrkesbefolkningen i Oslo arbeider i Lørenskog.

Også i Lørenskog viser veksttakten i hele perioden etter 1980 at pendlingen mot Oslo lenge har vært omfattende, men også at den de senere år har sunket i absolutt omfang. Ubalansen mellom ut- og innpendling er blitt halvert i perioden.

Også i *Skedsmo* har det vært jevn nedgang i utpendlingen de senere år, samtidig som innpendlingen fra Oslo har økt noe. Ubalansen er nede i ca 3,3:1, men fortsatt skjevere enn for f eks Lørenskog. Det er en noe lavere andel av yrkesbefolkningen i Skedsmo enn i Lørenskog som arbeider i Oslo, ca 40 prosent, mens det er samme andel av yrkesbefolkningen i Oslo som pendler til Skedsmo som til Lørenskog.

Langtrenden er også omtrent som for Lørenskog (og andre). Pendlingen mot Oslo har vært etablert på høyt nivå lenge, slik at veksttakten etter 1980 har vært lav, om enn noe høyere enn folketallsutviklingen, her som ellers.

Korttidskarakteristikken av *Oppegård* er omtrent som for gjennomsnittet: Økt innpendling fra Oslo og mindre utpendling som til sammen skaper mindre ubalanse. Den er i 2003 ca 3,0:1, dvs på nivå med Lørenskog, men mindre skjev enn for Skedsmo, og skjevere enn Asker og særlig Bærum. Også hit er det ca én prosent av yrkesbefolkningen i Oslo som pendler, mens vel 50 prosent av yrkesbefolkningen i Oppegård pendler til Oslo.

I 1980 var ubalansen mellom ut- og innpendlingen meget stor, nær 8:1. Selv om utpendlingen har vokst ganske svakt, med samme langtrend som de andre kommunene bortsett fra Bærum (svakere) og Ullensaker (sterkere), så har innpendlingen til kommunen vokst så mye mer at ubalansen nå er vesentlig mindre enn for 25 år siden.

Ullensaker skiller seg altså ut med økning i begge pendlingsretninger de senere år, og med relativt større utpendlingsvekst. Dette har gitt som resultat at ubalansen 1,4:1 er mindre enn for alle andre. Dette innebærer videre at andelen av yrkespendlingen som pendler til Oslo også her er høy, snaue 30 prosent, men vesentlig lavere enn for alle akershuskommunene ellers. Andelen av Oslos yrkesbefolkning som pendler til Ullensaker er den samme som vi stort sett finner, ca én prosent.

I 1980 fant vi her den aller største ubalansen, ca 11,4:1, mens den i dag er minst, en utvikling som helt sikkert er delvis avhengig av omlokaliseringen av hovedflyplass, en enkeltimpuls av tyngde Ullensaker er alene om å bli påvirket av. Det illustreres også av det paradoks (?) at Ullensaker er den eneste kommunen som har erfart økt pendling til Oslo de senere år.

Også *Ski* og *Nesodden* er store pendlerkommuner som har hatt absolutt nedgang i pendlingsvolumet til Oslo de senere år. Samtidig har denne utviklingen ikke vært sterkere enn at begge i 2003 har helt atypisk ubalanse mellom ut- og innpendling, Ski med 5,6:1 og Nesodden med hele 24:1. Andelen av yrkesbefolkningen er for begge kommunenes vedkommende 40-45 prosent, dvs på linje med flere andre kommuner i Akershus.

Nittedal kommune, der vi finner den høyeste andel av yrkesbefolkningen som pendler til Oslo med over 50 prosent, skiller seg samtidig ut som den eneste med absolutt nedgang både i inn- og utpendling.

Disse eksemplene på kommunenivå bekrefter gjennom relativt beskjedne vekstrater i forhold til befolkningsveksten at pendlingen fra Akershus til Oslo allerede i 1980 var på et høyt nivå, samtidig som den høye andelen av yrkesbefolkningen som pendler forteller at det relative nivået fortsatt er høyt og høyere enn før. Pendlingen fra Akershuskommunene økte tross alt med mer enn 40 prosent i perioden 1980-2003, mens folketallet i Akershus økte med vel 30 prosent. Andelen av yrkesbefolkningen i Akershus som pendler til Oslo er i 2003 i gjennomsnitt vel 35 prosent og med enkeltteksempler som Nittedal og Oppegård med en andel på over 50 prosent.

I samme periode har pendlingen fra Oslo til Akershus med en gjennomsnittlig årlig vekst på vel fem prosent økt vesentlig sterkere enn en tilsvarende

innpendlingsvekst på ca 1,5 prosent. Dette innebærer at den gjennomsnittlige ubalansen mellom pendling til og fra Oslo er sunket fra nesten 7:1 til 3:1.

Konklusjonen er at interaksjonen mellom Oslo og akershuskommunene bare øker. I hvilken retning utviklingen vil gå i lys av den absolutte nedgangen i innpendling vi observerer i de siste årene, i perioden 2000-03, er vanskelig å si uten å gå nærmere inn i årsaksforholdene, dvs om vi her ser en ny trend eller et tids- og konjunkturbestemt korttidsfenomen.

3.2 Pendlingen mellom Osloregionens 'sentrum' og Hedmark/Oppland

Fordi statistikken ikke er finmasket nok i 1980, beskriver vi her situasjonen bare i perioden 2000-03. Pendlingen fra Oslo er såpass liten og sporadisk at vi heller ikke ser nærmere på den, men konstaterer at det i alt dreier seg om vel 500 personer både til Hedmark og Oppland, hvorav ca 150 til Hamar og ca 100 både til Gjøvik, Lillehammer og Ringsaker. Dessuten har den i motsetning til pendlingen *til* Oslo økt med ca 10 prosent i perioden.

Tabell 3.2.1: Pendlingen til Oslo kommune fra Hedmark og Oppland 2000-03.

Pendling til Oslo kommune fra -	2000	2003	Endring 2000-03 (%)
Nord-Østerdal	328	321	(- 2)
Sør-Østerdal	915	779	- 15
Hamarregionen	2 414	2 168	- 10
Glåmdal	2 696	2 316	- 15
Sum Hedmark	6 353	5 584	- 12
Nord-Gudbrandsdal	372	340	(- 9)
Midt-Gudbrandsdal	398	375	(- 7)
Valdres	399	316	(- 22)
Lillehammerregionen	1 061	794	(- 25)
Gjøvikregionen	1 455	1 376	- 5
Hadeland	3 069	2 708	- 12
Sum Oppland	6 754	5 909	- 13

TØI rapport 777/2005

Tabell 3.2.1 viser at pendlingen fra Hedmark er av samme størrelsesorden som for f eks Indre Østfold, og ca 45 prosent av den totale pendlingen fra Østfold mot Oslo.

Tabellen viser også at det er en klar sammenheng mellom pendlingsomfang og avstand til Oslo. Videre registreres det i alle regioner, og også i de aller fleste kommunene, en absolutt nedgang i pendlingsomfanget i perioden.

Fra *Nord-Østerdal* er omfanget lite og sannsynligvis mest ukependling. Tynset og Alvdal har naturlig nok de fleste pendlerne, til sammen snau 200. Fra *Sør-Østerdal* er pendlertallet vesentlig større, og særlig fra Elverum med ca 50 prosent av alle, men allikevel med bare fem prosent av yrkesbefolkningen. *Hamar- og Glåmdalsregionen* har omtrent like mange pendlere. Men i forhold til yrkesbefolkningen er omfanget mye større i Glåmdal, med 10 prosent av yrkesbefolkningen mot fem prosent i Hamarregionen. Videre er ubalansen mellom ut- og innpendling vesentlig mindre for Hamarregionen, med et forholdstall lik 8:1, mot 15:1 for Glåmdal.

Tabell 3.2.1 viser videre at pendlingen fra Oppland er av samme størrelsesorden som for Hedmark, også i forhold til folketallet fordi disse to fylkene har nær samme innbyggertall. Også ellers er det generelle bildet svært likt, med en klar sammenheng mellom pendlingsomfang og avstand til Oslo og at det i alle regioner og i de aller fleste kommunene, har vært en absolutt nedgang i pendlingsomfanget i perioden.

Både fra *Nord-Gudbrandsdal*, *Midt-Gudbrandsdal* og *Valdres* er pendlingsomfanget lite, omtrent som for *Nord-Østerdal*. Ingen enkeltkommuner har vesentlig mer enn 100 pendlere. *Lillehammerregionen* hadde i 2000 over 1 000 pendlere, men snau 800 i 2003, noe som særlig kunne tilskrives stor nedgang i Lillehammer det siste året. Lillehammer hadde før hatt en oslopendling på nivå med f eks Hamar. *Gjøvikregionen* har vesentlig mer pendling enn *Lillehammerregionen*, men ikke i forhold til folketallsforskjell og yrkesbefolkning. F eks pendler ca fire prosent av yrkesbefolkningen i *Gjøvikregionen* til Oslo, mens andelen for *Lillehammerregionen* har variert mellom fem og syv prosent i perioden. *Hadeland* er den viktigste utpendlingsregionen med opp mot halvparten av alle opplandspendlerne til Oslo. Også i forhold til yrkesbefolkningen er *Hadeland* helt spesiell, med nær 20 prosent av yrkesbefolkningen som oslopendlere.

Pendlingen fra Oslo til Oppland er som til Hedmark, slik at balansen mellom til og fra i oslopendlingen er omtrent den samme for begge fylkene, og i gjennomsnitt ca 10:1.

3.3 Pendlingen mellom Osloregionen og Region Øst 1980-2003

Tabell 3.3.1 viser at innpendlingen til Osloregionen i dag er dominert av kommunene i Akershus som ikke inngår i Oslo handelsfelt. De har til sammen to tredjedeler av innpendlingen. Indre Østfold har en andel på ca seks prosent, Nedre Glomma- og Mossregionen har hver en andel på fire-fem prosent og Haldenregionen under én prosent, slik at Østfold til sammen står for ca 16

Tabell 3.3.1: Pendling til Osloregionen fra Region Øst 1980-2003

Pendling til Osloregionen fra -	1980	2000	2003	Årlig vekst 1980-2003 (%)	Årlig vekst 2000-03 (%)
Haldenregionen	125	621	586	(7,2)	(-1,9)
Nedre Glomma	787	3 667	3 668	6,9	0
Mosseregionen	938	3 475	3 487	5,8	0
Indre Østfold	2 171	5 028	4 723	3,4	- 2,0
<i>Sum Østfold</i>	<i>4 021</i>	<i>12 791</i>	<i>12 464</i>	<i>5,0</i>	<i>- 1,0</i>
<i>Akershus (rest)</i>	<i>29 616</i>	<i>53 427</i>	<i>52 509</i>	<i>2,5</i>	<i>- 0,6</i>
Glåmdalsregionen	1 674	3 200	2 777	2,2	- 4,4
Hamarregionen	725	2 828	2 556	5,4	- 3,4
Hedmark rest	614	1 459	1 311	3,4	- 3,4
<i>Sum Hedmark</i>	<i>3 013</i>	<i>7 487</i>	<i>6 644</i>	<i>3,5</i>	<i>- 3,6</i>
Hadeland	2 014	3 609	3 277	2,2	- 3,0
Oppland rest	1 744	4 336	3 793	3,4	- 4,4
<i>Sum Oppland</i>	<i>3 758</i>	<i>7 945</i>	<i>7 070</i>	<i>2,8</i>	<i>- 3,6</i>
<i>Sum Region Øst</i>	<i>40 408</i>	<i>81 650</i>	<i>78 687</i>	<i>3,0</i>	<i>-1,2</i>

TØI rapport 777/2005

Tabell 3.3.2: Pendling fra Osloregionen til Region Øst 1980-2003

Pendling fra Osloregionen til -	1980	2000	2003	Årlig vekst 1980-2003 (%)	Årlig vekst 2000-03 (%)
Haldenregionen	22	118	112	(7,3)	(- 1,3)
Nedre Glomma	82	561	517	(8,3)	(- 2,0)
Mossereregionen	88	328	425	(7,1)	(9,0)
Indre Østfold	63	310	372	(8,0)	(6,4)
<i>Sum Østfold</i>	<i>255</i>	<i>1 317</i>	<i>1 426</i>	<i>8,0</i>	<i>2,6</i>
<i>Akershus (rest)</i>	<i>3 531</i>	<i>13 427</i>	<i>14 162</i>	<i>6,2</i>	<i>1,7</i>
Glåmdalsregionen	43	190	214	(7,2)	(4,2)
Hamarregionen	45	361	399	(9,9)	(3,4)
Hedmark rest	31	142	139	(6,7)	(- 0,6)
<i>Sum Hedmark</i>	<i>119</i>	<i>693</i>	<i>752</i>	<i>8,4</i>	<i>2,6</i>
Hadeland	36	156	246	(8,7)	(16,0)
Oppland rest	98	507	578	(8,0)	(4,6)
<i>Sum Oppland</i>	<i>134</i>	<i>665</i>	<i>824</i>	<i>8,2</i>	<i>7,6</i>
<i>Sum Region Øst</i>	<i>4 039</i>	<i>16 102</i>	<i>17 164</i>	<i>6,5</i>	<i>2,1</i>

TØI rapport 777/2005

prosent av innpendlingen til Osloregionen. Hedmark og Oppland har hver seg en andel på snau 10 prosent.

I gjennomsnitt vokste pendlingen fra Region Øst med ca tre prosent årlig i hele perioden 1980-2003. Østfoldpendlingen har vokst vesentlig sterkere enn gjennomsnittet, og Nedre Glomma og Haldenregionen mest. Veksttakten for de øvrige regionene med unntak for Hamarregionen ligger innenfor +/- ett prosentpoengs avvik fra gjennomsnittet. Alle regionene vokste altså i langtidsperspektivet, og trenden er like entydig i korttidsperspektivet 2000-03, men da med motsatt fortegn. Bare Østfold og Akershus har nær nullvekst, men også der har utviklingen vært negativ i den forstand at pendlingen har gått ned i absolutte tall.

Tabell 3.3.2 over pendlingen fra Osloregionen viser en noe annen utvikling, og med det resultat at ubalansen mellom inn- og utpendling er vesentlig mindre enn for 25 år siden, også i løpet av de senere årene fordi pendlingen til Oslo har sunket og utpendlingen økt. Balanseforholdet var i 1980 for hele Region Øst ca 10:1, og sank til under 5:1 i 2003. Tilsvarende store endringer finner vi for alle regionene. I dag har Akershus rest minst ubalanse, under 4:1, mens både Østfold, Hedmark og Oppland har et forholdstall på ca 9:1.

Dette oversiktsbildet bekrefter de entydige situasjons- og utviklingsbeskrivelsene fra de foregående kapitlene.

3.4 Pendlingen til og fra Osloregionen 1980-2003: Oppsummering

Osloregionen i denne sammenhengen er altså definert som Oslo handelsfelt, dvs Oslo kommune og akershuskommunene Bærum, Asker, Nesodden, Oppegård, Lørenskog og Nittedal. Videre betyr 'Oslo' her, som sentrum i denne regionen, Oslo kommune.

- Folketallet i Østfold økte med snau 10 prosent i perioden 1980-2003, dvs ca 0,4 prosent pr år. Pendlingen ut av fylket økte til det tre-firedobbelte i samme periode, dvs med ca fem prosent som årlig gjennomsnitt. I perioden 2000-03 flatet veksten helt ut, til snau én prosent pr år. Denne utviklingen finner vi i alle regionene. I alle regionene er pendlingen ut av regionen i forhold til yrkesbefolkningen 20-25 prosent i alle regionene unntatt i Nedre Glomma, der andelen er ca 15 prosent.

Pendlingen til Osloregionen er en hovedrelasjon, og den helt dominerende ut av fylket. Det er store regionale variasjoner, fra en andel på ca 25 prosent for Haldenregionen til ca 75 prosent for Indre Østfold. Disse store variasjonene østfoldregionene imellom gjenspeiler mange strukturelle forhold, men også avstand. Men selv med en reisetid på 2-2,5 timer dør-til-dør, som fra Halden, er altså pendlingen omfattende.

Pendlingen til fylket er og har vært vesentlig mindre enn utpendlingen, selv om ubalansen er noe mindre i dag. I forhold til Osloregionen er balanseforholdet nå som ca 9:1.

- Folketallet i Akershus vokste med i gjennomsnitt 1,2 prosent pr år i hele perioden 1980-2003. Pendlingen til Oslo fra Akershusregionene økte i samme periode med i gjennomsnitt 1,6 prosent. De regionale forskjellene er betydelige, men ikke i korttidsperspektivet 2000-03 da pendlingen fra Akershus til Oslo sank med ca 5 000 personer, en nedgang på fem prosent.

Også pendlingen fra Oslo til naboregionene er betydelig. Den er allikevel vesentlig mindre, selv om veksttakten i utpendling har vært og er større i hele perioden 1980-2003.

Vestregionen er det desidert viktigste arbeidsmarkedet for osloutpendlerne, med over halvparten av pendlerne fra Oslo. Men også pendlingen til Follo og Nedre Romerike er betydelig, og voksende.

Eksempler på kommunenivå bekrefter gjennom relativt beskjedne vekstrater i forhold til befolkningsveksten at pendlingen fra Akershus til Oslo allerede i 1980 var på et høyt nivå, samtidig som den høye andelen av yrkesbefolkningen som pendler forteller at det relative nivået fortsatt er høyt og høyere enn før. Kombinasjonen av høy vekst i utpendling og lav vekst i innpendling er én indikator på en toveis regional integrasjon i Oslo-Akershus som er vesentlig større i dag enn for 25 år siden.

Konklusjonen er at interaksjonen mellom Oslo og akershuskommunene bare øker. I hvilken retning utviklingen vil gå i lys av den absolutte nedgangen i innpendling vi observerer i de siste årene, i perioden 2000-03, er vanskelig å si uten å gå nærmere inn i årsaksforholdene, dvs om vi her ser en ny trend eller et tids- og konjunkturbestemt korttidsfenomen.

- Hedmark og Oppland har omtrent samme innbyggertall, og omtrent samme pendlingsomfang i forhold til Oslo. Også ellers er det generelle bildet svært likt, med en klar sammenheng mellom pendlingsomfang og avstand til Oslo, og slik at det i alle regioner og i de aller fleste kommunene har vært en absolutt nedgang i pendlingsomfanget i perioden 2000-03.

Oversiktsbildet er at i gjennomsnitt vokste pendlingen fra Region Øst med ca tre prosent årlig i hele perioden 1980-2003. Østfoldpendlingen har vokst vesentlig sterkere enn gjennomsnittet. Med unntak for Hamarregionen lå veksttakten for de øvrige regionene innenfor ett prosentpoengs avvik fra gjennomsnittet. Alle regionene vokste i langtidsperspektivet, og trenden er like entydig i korttidsperspektivet 2000-03, men da med motsatt fortegn.

Pendlingen fra Osloregionen viser en noe annen utvikling, og med det resultat at ubalansen mellom inn- og utpendling er vesentlig mindre enn for 25 år siden. Balanseforholdet var i 1980 for hele Region Øst ca 10:1, og sank til under 5:1 i 2003. Tilsvarende store endringer finner vi for alle regionene.

4 Mjøsregionen og Mjøsbyene

I fylkesplanen 'Mulighetenes Oppland' er målformuleringen om Mjøsregionen som bo- og arbeidsregion at den skal "fokuseres som attraktiv og dynamisk region med gode etablerings-, bo- og livskvaliteter, og forsterke sin betydning som kraftsenter for samfunnsutviklingen i Innlandet."

Vi har ikke her kunnet trenge inn i årsaksanalyser av sammenhenger mellom disse og avledede utviklingsmål og regional integrasjon. Men slike formuleringer definerer allikevel også vårt begrensede perspektiv ved at vi beskriver utviklingen i pendling internt i Mjøsregionen både mellom og innen de tre byregionene, og mellom Mjøsregionen og Osloregionen.

I 1980 må vi for pendling over fylkesgrenser begrense oss til handelsdistrikter. For å kunne sammenligne over tid har dette også styrt regioninndelingen i 2000 og 2003. Hamar handelsdistrikt er Hamar (og Vang kommune i 1980, men som nå er i Hamar), Stange og Ringsaker kommuner, og Lillehammer handelsdistrikt Lillehammer, Øyer og Gausdal. Disse Hamar- og Lillehammerregionene er mer eller mindre enn regionene med samme navn i dagens fylkesplaner. Gjøvikregionen definerer vi her som Gjøvik og Østre og Vestre Toten.

Mjøsregionen definerer vi da i dette kapitlet som disse Hamar-, Lillehammer- og Gjøvikregionene.

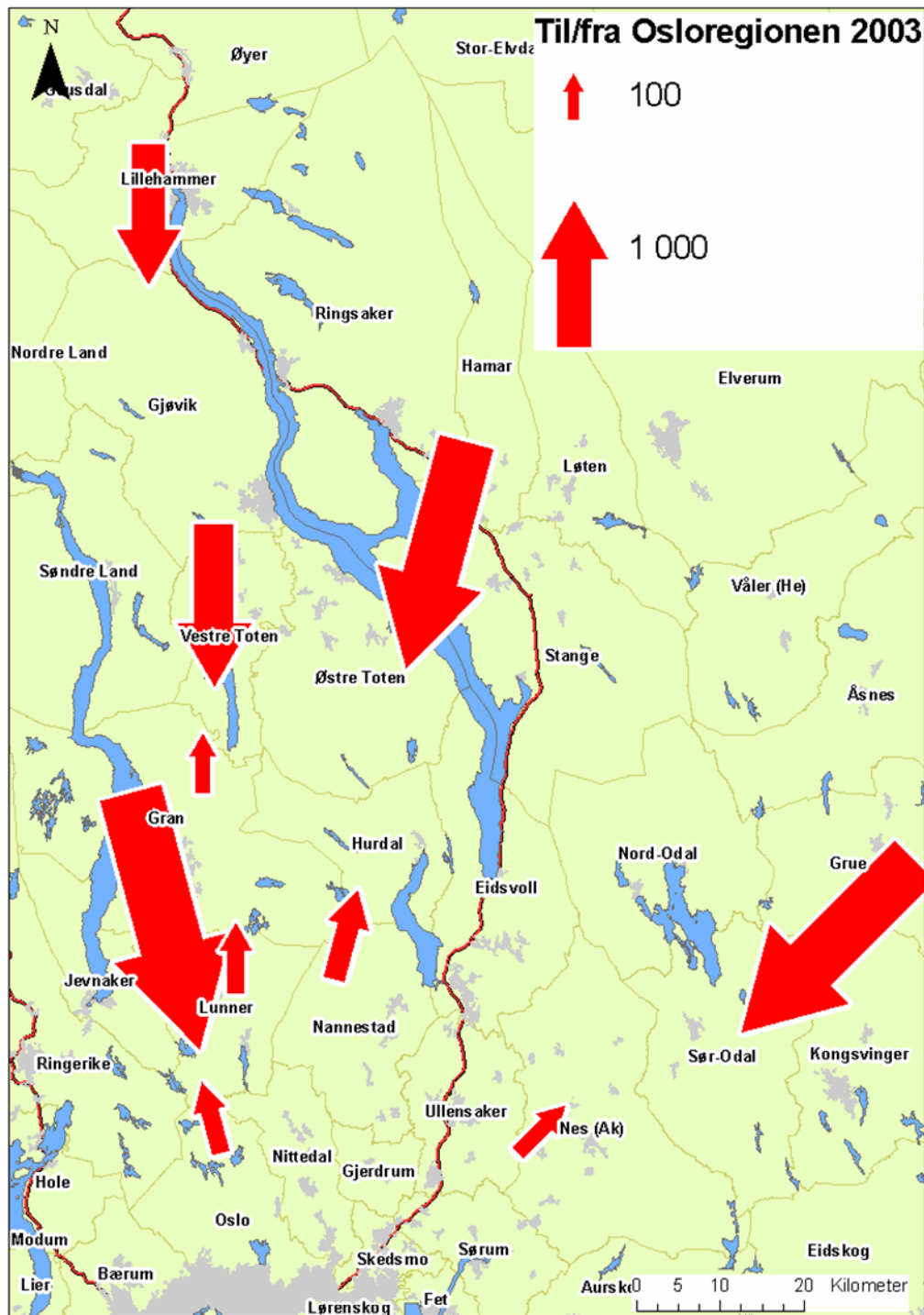
4.1 Hamar og Lillehammer i fokus

I perioden 1980-2003 utviklet pendlingen mellom Hamar- og Lillehammerregionen seg slik:

- Hamarregionen → Lillehammerregionen 477 1 201
- Lillehammerregionen → Hamarregionen 144 709

I 2003 hadde Ringsaker over 80 prosent av Hamarregionens pendlere til Lillehammerregionen, noe mindre enn i 1980, men fortsatt helt dominerende både absolutt og relativt. Mellom Lillehammer og Hamar både var og er det relativt liten pendling, av størrelsesorden 150-200 pendlere og like mange i begge retninger.

Gjennomsnittlig veksttakt i pendlingen fra Hamarregionen i perioden 1980-2003 var ca fire prosent årlig, mot en tilsvarende folketallsvekst på 0,25 prosent. Det relative pendlingsomfanget har altså økt kraftig i hele perioden. Utviklingen mellom 2000 og 2003 er omtrent som for hele perioden under ett. Det viser at veksten ikke har flatet ut eller stagnert, som er den generelle trenden i andre regioner vi har sett på.



TØI rapport 777/2005

Figur 4.1: Pendling mellom regionene i Hedmark/Oppland og Osloregionen 2003.

Men samtidig må vi karakterisere pendlingen mellom Hamarregionen og Lillehammerregionen som relativt beskjedent. I Ringsaker pendler vel seks prosent av yrkesbefolkningen til Lillehammerregionen, vel én prosent i Hamar og vel tre prosent i gjennomsnitt for Hamarregionen. Dette er lave andeler i forhold til det vi finner i andre regioner, men altså allikevel en økning år for år.

I 1980 var det over tre ganger så mange pendlere fra Hamarregionen til Lillehammerregionen som i motsatt retning. I 2003 var ubalansen nær halvert.

Pendlingsinteraksjonen mellom Hamar- og Lillehammerregionen, som i hovedsak er pendling mellom Ringsaker og Lillehammer, er m a o fortsatt beskjedent, men økende.

Styrkeforholdet mellom Hamar og Lillehammer i forhold til den store mellomliggende kommunen Ringsaker synes ikke å ha forandret seg særlig i perioden 1980-2003. Vi finner bare en forholdsvis svak tendens mot relativt mer pendling mot Lillehammer, – i 1980 var pendlingen mot Hamar tre ganger større enn mot Lillehammer, i 2000-03 var forholdstallet stabilt 2,5.

• Ringsaker → Hamar	1 362	2 416
• Ringsaker →Lillehammer	447	956

Omfanget av pendlingen internt i de to regionene i 1980 og 2003 viser at det her vi finner de tyngste pendlingsstrømmene:

• Hamar → Ringsaker	399	1 139
• Ringsaker → Hamar	1 362	2 416
• Hamar → Stange	674	1 145
• Stange → Hamar	2 071	2 703
• Lillehammer → Øyer og Gausdal	133	244
• Øyer og Gausdal → Lillehammer	972	1 578

Ringsaker hadde ca 30 300 innbyggere i 1980, Stange ca 17 800, i dag omtrent det samme, henholdsvis ca 31 700 og 18 300. Disse tallene viser at samspillet mellom Hamar og Stange både absolutt og særlig relativt sett var sterkere enn Hamar i forhold til Ringsaker.

Hamar (og Vang) hadde til sammen ca 24 800 innbyggere i 1980, Lillehammer ca 21 900, Øyer og Gausdal til sammen ca 11 200 innbyggere. Det innebærer at interaksjonen målt som en pendlingsfrekvens fra omland til sentrum er av tilnærmet samme intensitet som mellom Ringsaker/Stange og Hamar som mellom Øyer/Gausdal og Lillehammer. Ubalansen mellom ut- og innpendling internt i regionen er imidlertid vesentlig større for Øyer og Gausdal med ca 7:1, mot Stange der utpendlingen 'bare' er ca 2,6 større enn innpendlingen.

4.2 Gjøvik i fokus

I perioden 1980-2003 utviklet pendlingen mellom sentrums kommunene Gjøvik, Lillehammer og Hamar seg slik:

• Gjøvik → Lillehammer	223	606
• Lillehammer → Gjøvik	91	310
• Gjøvik → Hamar	15	219
• Hamar → Gjøvik	7	140

Pendlingen mellom Lillehammer og Gjøvik er vesentlig større enn mellom Gjøvik og Hamar. I 1980 var pendlingen mellom Gjøvik og Hamar helt minimal, men har økt sterkt. Pendlingen fra Gjøvik til Lillehammer er tross det fortsatt tre ganger så stor som til Hamar.

Utvider vi perspektivet til regionnivå, blir bildet et annet. På dette nivå har utviklingen vært at interaksjonen mellom Gjøvik- og Hamarregionen nå er av samme omfang som mellom Gjøvik- og Lillehammerregionen, og vesentlig mer balansert. Det er nå like mange pendlere begge veier over Mjøsa:

• Gjøvikregionen → Lillehammerregionen	251	771
• Lillehammerregionen → Gjøvikregionen	113	426
• Gjøvikregionen → Hamarregionen	59	754
• Hamarregionen → Gjøvikregionen	(90)	713

Årsaken til at sentrum-til-sentrum og region-til-regionbildet er så forskjellig, skyldes selvsagt Ringsaker, som var og er den tunge pendlerkommunen.

Ubalansen i pendlingen til/fra mellom (regionene) Lillehammer, Gjøvik og Hamar er altså minst mellom Gjøvik og Hamar der den nå er i balanse, mens den er omtrent like stor mellom Gjøvik og Lillehammer og Hamar og Lillehammer, med et forholdstall på 1,7- 1,8, og for begge relasjonene i 'favør' av Lillehammer.

Gjennomsnittlig veksttakt i pendlingen fra Gjøvikregionen mot Lillehammerregionen i perioden 1980-2003 var ca fem prosent årlig, litt sterkere enn mellom Hamar og Lillehammer. Veksten i pendlingen fra Gjøvik til Hamar (og motsatt) har vært ulike mye kraftigere i perioden som helhet, slik at pendlingen der nå er like omfattende som mot Lillehammer, mens den altså i 1980 bare var en brøkdel av denne. Utviklingen de siste årene, i perioden 2000-03, har vært karakterisert av jevnere vekst enn langtrenden, slik at bildet i 2000 og 2003 ikke er vesensforskjellig. Men uansett hvilken periode vi studerer, så har pendlingsomfanget sammenlignet med folketallsveksten økt meget sterkt, som i alle andre regioner og kommuner i Region Øst.

Samtidig må vi også her karakterisere pendlingen mellom regionene som relativt beskjedne i forhold til i områdene nærmere Oslo. Selv om pendlingen øker, så er den f eks i Gjøvikregionen fortsatt ikke mer omfattende enn at ca seks prosent av yrkesbefolkningen pendler til Hamar og Lillehammer i sum.

Mens ubalansen i Hamarpendlingen nå er utjevnet, er den altså fortsatt betydelig i de andre regionrelasjonene i Mjøsregionen. Men den er blitt mindre over tid, slik at Lillehammer ikke lenger har samme sentrumsfunksjon relativt sett.

Pendlingsinteraksjonen mellom Gjøvik- og de andre regionene er m a o fortsatt relativt beskjeden, men økende særlig i forhold til Hamar.

Som i forhold til Lillehammer ligger Ringsaker geografisk også mellom Gjøvik og Hamar. Selv om det er betydelig pendling mot Lillehammer, så er Hamarpendlingen dominerende, og i enda større grad i forhold til Gjøvik, slik tallene for 2003 viser:

• Ringsaker → Hamar	2 416
• Ringsaker → Lillehammer	956
• Ringsaker → Gjøvik	408

Pendlingen internt i Gjøvikregionen viser at det også her er mellom sentrum og omland i regionen tyngden av pendlingen skjer, som illustrert ved 2003-tallene:

• Østre og Vestre Toten → Hamarregionen	190
• Østre og Vestre Toten → Lillehammerregionen	151
• Østre og Vestre Toten → Gjøvik	2 886
• Østre og Vestre Toten ↔ Østre og Vestre Toten	1 206

4.3 Oppsummering Mjøsregionen

Folketallet i Hedmark og Oppland er nær det samme i dag som i 1980, dvs praktisk talt nullvekst. Alle pendlingsrelasjoner vi har sett på, både innen og mellom regioner, kan oppvise helt andre og større vekstrater. Mens pendlingen mellom Mjøsbyene målt ved indikatoren pendling for 25 år siden måtte karakteriseres som meget beskjeden, finner vi for de fleste relasjoner fem-seks prosent i gjennomsnittlig årlig vekst for perioden 1980-2003.

Tabell 4.1 viser at dette også gjelder pendlingen til Osloregionen. Men det karakteristiske her er at mens den interne pendlingen i Mjøsregionen har vokst relativt betydelig også de senere år, har oslopendlingen sunket i absolutt omfang. Pendlingen f eks fra Lillehammerregionen ble redusert med 25 prosent i perioden 2000-03 etter jevn nedgang hvert år.

Det forteller at den regionale integrasjonen målt ved indikatoren pendling, har økt absolutt og relativt, mens det tilsvarende samspillet med Oslo i sum har blitt mindre.

Men samtidig som det tegner seg et utpreget vekstmønster må vi slå fast at oslopendlingen, særlig fra Hamar- og Gjøvikregionen, fortsatt er stor i forhold til de aller fleste andre relasjoner bortsett fra nærrelasjonen mellom omland og regionsentrum.

Mjøsbrua ble bygd i denne perioden vi her behandler. Vi registrerer at pendlingen mellom Hamar- og Gjøvikregionen har økt sterkere enn på mange andre relasjoner. Hvilken rolle kan Mjøsbrua ha spilt? Det har vi ikke kunne undersøke direkte, men tidsbruk og kostnader kan være ett utgangspunkt for analyse av dette. Da finner vi at tidsbruken f eks i 1980 mellom Gjøvik og Hamar med bilferga Gjøvik-Mengshol var ca 45 minutter, dvs som med bil i dag, og med 45 minutter mellom avgangene. Den rene fergekostnaden var 17 kroner. Avhengig av hvordan man kalkulerer bilkostnader, vil også kostnadene i før- og ettersituasjon være av samme størrelsesorden. Det vil kunne innebære at tilgjengeligheten mellom Hamar og Gjøvik kan sies å være noe – men ikke nødvendigvis mye – forbedret i og med brua for denne typen reiser i lys av den fleksibiliteten bilen representerer.

Helt annerledes vil forholdet være om vi ser på en relasjon som Biri-Brumunddal. Her er tilgjengelighetsforbedringen dramatisk, fra ca 80 minutters reisetid i førsituasjon til ca 20 minutter med brua.

I konklusjon: Det har i hele perioden 1980-2003 vært høy veksttakt i pendlingen mellom de tre Mjøsregionene, også de senere år. Men pendlingen var i utgangspunktet liten, til dels minimal, slik at omfanget fortsatt er relativt lite målt i forhold til den totale yrkesbefolkningen og i de fleste tilfellene også i forhold til oslopendlingen. Selv om integrasjonen i lang tid har vokst og fortsatt vokser sterkt, så bor og arbeider de fleste, som regel de langt fleste, i egen kommune eller i regionens sentrumskommune.

Tabell 4.1: Pendling til, fra og innen Mjøsregionen 1980-2003 (.Gjøvikregionen: Gjøvik, Østre og Vestre Toten; Lillehammerregionen: Lillehammer, Gausdal og Øyer; Hamarregionen: Hamar, Ringsaker og Stange)

Pendling til, fra og innen Mjøsregionen	1980	2000	2003	Årlig vekst 1980-2003 (%)	Årlig vekst 2000-03 (%)
Hamarregionen → Lillehammerregionen	477	1 030	1 201	4,1	5,4
Lillehammerregionen → Hamarregionen	144	656	709	7,2	2,6
Hamarregionen → Gjøvikregionen	(90)	595	713	(9,4)	6,4
Gjøvikregionen → Hamarregionen	59	697	754	(11,7)	2,6
Gjøvikregionen → Lillehammerregionen	251	659	771	5,0	5,4
Lillehammerregionen → Gjøvikregionen	113	378	426	5,8	4,2
Hamarregionen → Osloregionen	585	2 414	2 168	5,8	- 3,2
Lillehammerregionen → Osloregionen	214	1 061	794	5,8	- 9,0
Gjøvikregionen → Osloregionen	474	1 455	1 376	4,8	- 1,6

TØI rapport 777/2005

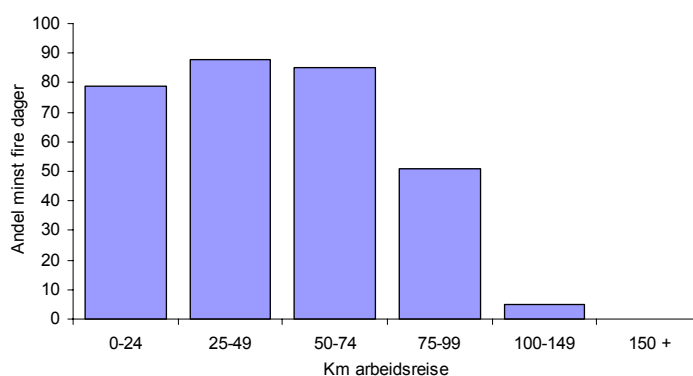
5 Den regionale interaksjonen ivaretas av pendling og hytteturer

5.1 Daglige reiser

Resultatene foran viser at pendling over relativt lange avstander har økt betydelig etter 1980. Dette er et klart uttrykk for økende regional interaksjon på Østlandet (innenfor Region øst). Spørsmålet er om dette også avspeiles i annen kontakt mellom regionene. Dersom den økte pendlingsaktiviteten er et uttrykk for større grad av regional integrasjon, bør den interregionale kontakten også komme til uttrykk gjennom andre typer personreiser.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) 2001 gjør det mulig å analysere daglige reiser etter formål. Tallet på intervjuer er imidlertid for lavt til en detaljert analyse av reiseaktiviteten mellom regionene som er omtalt foran. Vi har isteden foretatt en generell analyse av reiser på minst 50 km innenfor fylkene som omfattes av Region øst. Utvalget har skjedd på grunnlag av delreiser. En reise på minst 50 km vil vanligvis gå fra én region til en annen, dvs en interregional reise.

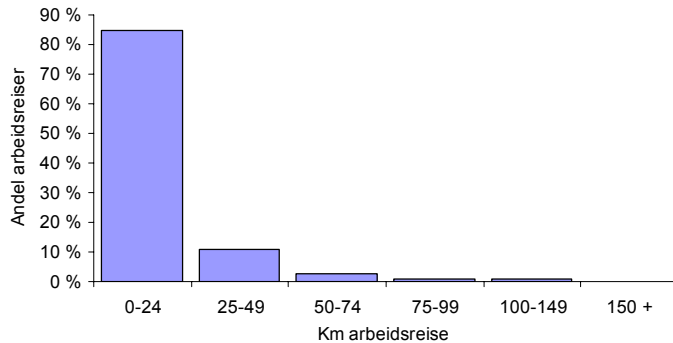
I analyse av daglige reiser må vi huske at mye av pendlingen på de lengste avstandene skjer som ukependling eller reiser noen få dager i uka. Figur 5.1 viser at andelen som reiser minst fire dager i uka faller raskt når pendlingsavstanden nærmer seg 10 mil (tall fra Folke- og bolig tellingen 1990). Deltidsarbeid, sykdom, avspasering/ferie etc medfører at andelen med minst fire reisedager aldri når opp i 100 prosent, selv på korte avstander.



TØI rapport 777/2005

Figur 5.1: Andel yrkesaktive med minst fire arbeidsreiser i tellingsuka under Folke- og bolig tellingen november 1990 etter arbeidsreisens lengde (km). Omfatter yrkesaktive med bosted og fast frammetested innenfor Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark og Oppland. Prosent. Kilde: SSB, Folke- og bolig tellingen 1990.

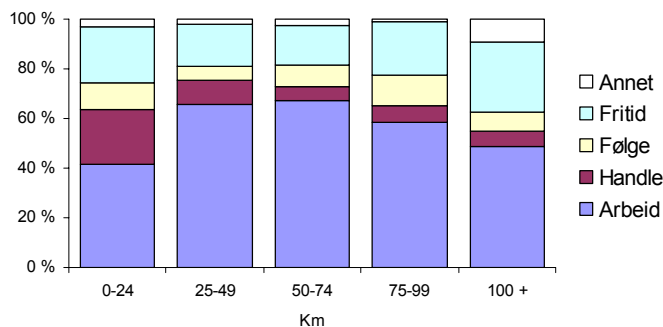
Det store innslaget av pendlere med få reisedager per uke på lange avstander, medfører at antall daglige arbeidsreiser blir relativt få på disse avstandene. I følge RVU er mindre enn fem prosent av de daglige arbeidsreisene over 5 mil (gjelder yrkesaktive med bosted og arbeid innenfor Region øst – figur 5.2).



TØI rapport 777/2005

Figur 5.2: Arbeidsreiser etter arbeidsreisenes lengde (km). Omfatter yrkesaktive med bosted og arbeid innenfor Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark og Oppland. Prosent. Kilde: RVU 2001.

Til tross for den lave andelen daglige arbeidsreiser på mer enn fem mil, viser RVU at arbeidsreiser utgjør en vesentlig andel av de daglige reisene også på de lengre strekningene. Dette er vist i figur 5.3 som omfatter daglige reiser utenom helgene innenfor Region øst. På korte reiser er det et stort innslag av reiser for innkjøp og ærend, reiser for følge av barn (og andre) og reiser knyttet til ulike fritidsaktiviteter¹. Lengre reiser (over 25 km) foretar man først og fremst for å komme på arbeid.



TØI rapport 777/2005

Figur 5.3: Reiseformål etter reiselengde (km) mandag - fredag. Daglige reiser. Omfatter personer over 12 år med reise innenfor Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark og Oppland. Prosent. Kilde: RVU 2001.

¹ **Arbeidsreiser** omfatter reiser til arbeid, reiser til studiested/skole og tjenestereiser. Reiser innom barnehage eller butikk til eller fra jobb er også klassifisert som arbeidsreiser. **Handlereiser** omfatter reiser for innkjøp og ærend (inkl medisinske tjenester) som ikke skjer på vei til eller fra jobb. **Følgereiser** omfatter følge av barn til/fra barnehage etc som ikke skjer på vei til eller fra jobb, samt andre typer følgereiser. **Fritidsreiser** omfatter private besøk, reiser til kultur- eller idrettsarrangementer, joggeturer, gangturer og sykkelturet uten annet formål (som f eks arbeidsreise), tur med hunden etc og annen uspesifisert fritidsaktivitet og rekreasjon.

På strekninger på omtrent 10 mil eller mer, inntreffer det en relativt klar endring. Innslaget av daglige arbeidsreiser avtar og fritidsreisene blir stadig viktigere. Dersom vi regner med reiser lørdag og søndag, utgjør fritidsreiser omtrent halvparten på en gjennomsnittsdag for strekninger på 10 mil eller mer.

5.2 Lange reiser

Vi kan se litt nærmere på de lengste reisene ved hjelp av RVUs informasjon om reiser på minst 10 mil foretatt siste måned (lange reiser). Blant de lange reisene innenfor Region øst, utgjør fritidsreisene hele 70 prosent (gjelder alle ukedager en hel måned). Vi har da tatt for oss reiser fra bosted til besøkssted.

Over 60 prosent av fritidsreisene gjelder hytteturer eller overnattingsturer til slekt eller venner, med ca halvparten på hver. 30 prosent av alle lange reiser innenfor Region øst, er fritidsreiser fra Oslo/Akershus til Hedmark eller Oppland. Blant disse utgjør hytteturer og besøk med overnatting hos slekt eller venner hele 75 prosent. Andelen som drar til hytta er noe større enn andelen som reiser på besøk.

5.3 Oppsummering

Samlet sett viser RVU at pendling og fritidsreiser er de viktigste komponentene i den regionale interaksjonen innenfor Region øst. Arbeidsreisene har stor betydning til tross for et betydelig innslag av ukependling (eller andre varianter med få reisedager per uke). Det betyr at den detaljerte gjennomgangen av pendlingen i de foregående kapitlene, gir et godt bilde av utviklingen av interregionale personreiser.

Som vi har sett, utgjør hytteturer og besøksturer med overnatting en vesentlig del av fritidsreisene. Det er på dette grunnlaget vi kan hevde at den regionale interaksjonen innenfor Region øst i hovedsak ivaretas av pendling, hytteturer og besøk hos slekt og venner.

6 Oppsummering og konklusjoner

Fylkeskommunene på Østlandet har laget en felles regionalpolitisk plattform og et felles handlingsprogram for å fremme ønsket utvikling – Østlandssamarbeidet. Det ene hovedmålet er å sikre en balansert og bærekraftig utvikling innenfor regionen gjennom utvikling av flerkjernestrukturer, det andre å minske presset på selve hovedstadsområdet.

Transportinfrastrukturens betydning både for daglig aktivitet som pendling og bruk av servicetilbud og for næringslivets kontaktmønstre genererer primært interaksjon oppover og på tvers i senterhierarkiet. Transportinfrastrukturen har imidlertid fått økende betydning også for transport *til* distriktene *fra* byområdene. Dette gjelder ikke bare fritidsreiser i helgene, men også for arbeidsreiser.

Hovedoppmerksomheten i dette prosjektet har vært rettet mot de største by-regionene, dvs Nedre Glomma med Sarpsborg og Fredrikstad, Oslo og Mjøsbyene, hvor vi har sett på utviklingen i pendlingsmønstret mellom regionene, internt mellom sentrum og omland, og mellom kommuner innen hver region. I disse regionene finner vi jo også flerkjernestrukturer basert på 2-3 bykjerner med tilnærmet samme befolkningsmengde.

Gjennomgangen av den enkelte region kan kort oppsummeres slik:

Folketallet i *Østfold* økte med gjennomsnittlig 0,4 prosent pr år i perioden 1980-2003, samtidig som pendlingen ut av fylket økte med over fem prosent pr år. Veksten var aller sterkest for Haldenregionen, minst for Indre Østfold, men alle med vekstrater som er 10-20 ganger høyere enn veksten i folketall. I perioden 2000-03 flatet gjennomsnittsveksten ut i alle regionene, og tydeligst i Indre Østfold.

Oslopendlingen er hovedrelasjonen ut av fylket, men i omfang også større enn de aller fleste interne østfoldrelasjonene. Veksten har imidlertid stoppet helt opp i perioden 2000-03, og omfanget redusert med tre prosent. Samtidig har pendlingen fra Osloregionen økt med åtte prosent, slik at den store ubalansen er blitt redusert.

Internt i fylket er pendlingen mellom Sarpsborg og Fredrikstad den klart viktigste. Retningsbalansen er også god, og omfanget kan sammenlignes med den pendlingen fra Nedre Glomma eller Mosseregionen mot Oslo.

Folketallet i *Akershus* vokste med i gjennomsnitt 1,2 prosent pr år i hele perioden 1980-2003. Pendlingen til Oslo fra Akershusregionene økte i samme periode med i gjennomsnitt 1,6 prosent. Forholdet mellom befolknings- og pendlingsvekst er altså ikke på langt nær så dramatisk som i Østfold, noe som også forteller at Akershus-Oslopendlingen var relativt mer etablert allerede i 1980. Som for Østfold sank pendlingen fra Akershus til Oslo i perioden 2000-03, her med en nedgang på fem prosent.

Kombinasjonen av høy vekst i utpendling og lav vekst i innpendling er én indikator på en toveis regional integrasjon i Oslo-Akershus som er vesentlig større

i dag enn for 25 år siden. I hvilken retning utviklingen vil gå i lys av den absolutte nedgangen i innpendling vi observerer i de siste årene, i perioden 2000-03, er vanskelig å si uten å gå nærmere inn i årsaksforholdene.

Oversiktsbildet er at i gjennomsnitt vokste pendlingen fra Region Øst med ca tre prosent årlig i hele perioden 1980-2003. Alle regionene erfarte vekst i langtidsperspektivet. Trenden er like entydig i korttidsperspektivet 2000-03, men da med motsatt fortegn.

Pendlingen fra Osloregionen viser en noe annen utvikling, slik at ubalansen mellom inn- og utpendling er vesentlig mindre enn for 25 år siden.

Balanseforholdet var i 1980 for hele Region Øst ca 10:1, og sank til under 5:1 i 2003.

Folketallet i Hedmark og Oppland er nær det samme i dag som i 1980. Alle pendlingsrelasjoner både innen og mellom regioner er karakterisert av helt andre og større vekstrater, for de fleste fem-seks prosent i gjennomsnittlig årlig vekst for perioden 1980-2003.

Dette gjelder også pendlingen til Osloregionen. Men det karakteristiske er også her at den har sunket i absolutt og relativt omfang de senere år, samtidig som den fortsatt er stor i forhold til de aller fleste andre relasjoner bortsett fra nærrelasjonen mellom omland og regionsentrum.

Det har i hele perioden 1980-2003 vært høy veksttakt i pendlingen mellom de tre Mjøsregionene, også de senere år. Men omfanget er fortsatt relativt lite målt i forhold til den totale yrkesbefolkningen og i de fleste tilfellene også i forhold til oslopendlingen. Selv om integrasjonen i lang tid har vokst og fortsatt vokser sterkt, så bor og arbeider de fleste i egen kommune eller i regionens sentrumskommune.

Sammenligner vi likheter og forskjeller mellom regionene, finner vi at

- Pendlingsaktiviteten har vokst absolutt og relativt meget sterkt i alle deler av Region Øst, det handler om en gjennomsnittlig årsvekst for hele perioden 1980-2003 på fem-ti prosent for alle regioner og relasjoner unntatt for akershuspendlingen til Oslo. Dette er vekstrater som står i skarp kontrast til folketallsveksten. Den varierer for samme periode fra nær nullvekst i Hedmark og Oppland via 0,4 prosent for Østfold, 0,6 prosent for Oslo til 1,2 prosent for Akershus, som i gjennomsnitt for hele regionen gir 0,6 prosent.

Til sammen gir dette er et klart og utvetydig uttrykk for økende regional integrasjon på Østlandet.

Denne konklusjonen forsterkes av strukturen i fritids- og besøksreisemønstret.

- Akershuspendlingen til Oslo er et unntak fra hovedtendensen. Også den har økt, men i vesentlig lavere veksttakt enn ellers, med ca 1,5 prosent i årlig gjennomsnitt. Samtidig har pendlingen til Akershus økt med vel fem prosent, slik at ubalansen er halvert siden 1980, til i dag ca 3:1.

For å få et riktig perspektiv på vekst, må vi her presisere at selv lave rater gir stort utslag i et 25-årsperspektiv. F eks gir fem prosent pr år en

tre-dobling av pendlingen i utgangspunktet, og selv 1,5 prosent gir en samlet vekst på 45 prosent.

- Pendlingen *fra* Osloregionen viser en annen og motsatt utvikling, med det resultat at ubalansen mellom inn- og utpendling er vesentlig mindre enn for 25 år siden, også i løpet av de senere årene fordi pendlingen til Oslo har sunket og utpendlingen økt. Balanseforholdet var i 1980 for hele Region Øst ca 10:1, og sank til under 5:1 i 2003.

Dette er et helt generelt bilde, som vi med variasjoner finner igjen i alle regionene.

- En annet helt gjennomgående karakteristikk er at veksten i pendlingen i perioden 2000-03 er mindre, ofte vesentlig mindre, enn gjennomsnittet for hele perioden 1980-2003. Det er til og med slik at vi finner en lang rekke eksempler på negativ vekst i denne siste perioden, og særlig mot Osloregionen. Vi kan ikke si når i perioden langtrenden ble brutt og i hvilken retning utviklingen vil gå, uten å gå nærmere inn i årsaksforholdene, dvs om vi her ser en ny trend eller et tids- og konjunkturbestemt korttidsfenomen.



Transportøkonomisk institutt

Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse
- samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter

Transportøkonomisk institutt

Stiftelsen Norsk senter
for samferdselsforskning
P.b. 6110 Etterstad
0602 Oslo

Telefon 22 57 38 00

www.toi.no