

Vedlegg 4 til rapport om internasjonale forbindelser

Arbeidsdokument 50668

Oslo 26.09.2014

4096 Avrop 15 NTP - grensependling

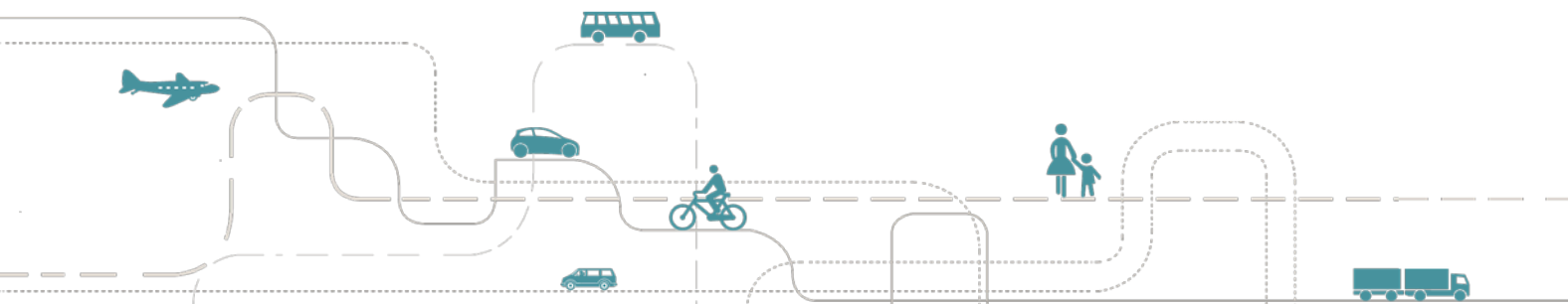
Petter Dybedal

Hvordan kan den grensekryssende transportinfrastrukturen mellom Sverige og Norge utvikles for å styrke integreringen av arbeidsmarkedet mellom Sverige og Norge?

Innhold

Innholdsfortegnelse

Sammendrag.....	3
1 Innledning	4
2 Hovedtrekk i dagens pendlingsstrømmer.....	5
2.1 Datagrunnlag og definisjoner.....	5
2.2 Dagpendling Østfold.....	5
2.2.1...Svinesund (E6).....	5
2.2.2...Utvikling over tid	8
2.2.3...Pendling over Rv 22 og Rv 101 mot Halden.....	9
2.2.4...Ørje (E18)	10
2.3 Pendling til Hedmark.....	11
2.3.1...Kongsvingerområdet	11
2.3.2...Trysil (Rv 25)	14



2.4	Trondheim – Østersund (E14)	14
2.5	Sammenfatning.....	16
2.5.1	...Hovedresultater dagpendling.....	16
3	Transporttiltak dagpendling	17
3.1	Potensial for økt integrering i form av dagpendling	17
3.1.1	...Aktuelle områder/regioner.....	17
3.1.2	...Reisetid og regionforstørring.....	17
3.1.3	...Strømstad – Østfold	18
3.1.4	...Årjäng – indre Østfold	18
3.1.5	...Eda – Kongsvinger/Eidskog	19
3.2	Avstander	20
4	Langpendling og arbeidsmarkeder	21
4.1	Bakgrunnsvariable.....	21
4.1.1	...Omfang av lokal pendling og langpendling.....	21
4.1.2	...Geografisk pendlingsmønster	21
4.1.3	...Utvikling over tid	22
4.1.4	...Hva jobber pendlerne med?	23
4.2	Integrering av arbeidsmarkeder	24
4.2.1	...Aktuelle områder.....	24
4.2.2	...Aksen Oslo - Göteborg.....	24
4.3	Aksene Karlstad – Oslo / Romerike.....	25
5	Nordmenn som arbeider i Sverige	27
5.1	Strømstad	27
5.2	Årjäng.....	28
5.3	Eda	28

Sammendrag

Gjennomgangen av grenseoverskridende pendlingsdata fra 2009 viser at det er svært lite pendling fra Norge til Sverige. Et lite unntak er drøyt 200 pendlere fra Østfold til Strømstad (hovedsakelig fra Halden), de aller fleste av disse arbeider i Nordbysenteret (handel).

Pendlingen fra Sverige omfatter kun om lag 1 350 dagpendlere, vesentlig fra Strømstad (til Østfoldbyene), Årjäng (til Askim/Mysen) og Eda (Eidsberg/Kongsvinger. Nordmenn bosatt i Sverige utgjør ca 45 prosent av pendlerne fra Strømstad og fra Eda, og ca 31 prosent av pendlerne fra Årjäng.

Selv om dagpendlingen fra enkelte svenske kommuner utgjør opp mot 7-8 prosent av arbeidsstyrken i kommunen, kan vi i liten grad snakke om integrering av arbeidsmarkeder. Antallet arbeidstakere i kommunene er relativt lavt på svensk side, og de svenske pendlerne utgjør en marginal del av den sysselsatte arbeidskraften i de norske grensekommunene. Videre er det er for tynt befolket til videre innover på svensk side til at samferdselstiltak vil kunne utløse noe potensiale i form av regionforstørrelse.

Det var om lag 26 800 langpendlere fra Sverige i Norge og om lag 23 500 svenske statsborger med bosted og arbeidssted i Norge i 2009. Fra 2009 til 2011 stoppet den årlige økningen i pendlingen fra Sverige opp, og den var totalt sett mindre i 2011 enn i 2009.

Drøyt 60 prosent av langpendlerne arbeider i Oslo (40 prosent), Akershus (16 prosent) eller Østfold (6 prosent). 25 prosent av disse kommer fra Gøteborgsområdet og 18 prosent fra Värmland.

Avstandene fra befolkningskonsentrasjonene i Västra Götaland (Gøteborg, Uddevallaområdet) og Värmland (Karlstadsområdet) til Osloområdet er såpass stor – og biltrafikken inn mot byene såpass stor at det kun er raske togforbindelser som kan tenkes å utløse dagpendling. For øvrig slik man ser det på enkelte intercitylinjer i Norge i dag.

1 Innledning

Integrering av arbeidsmarkeder mellom regioner er beslektet med tankegangen om å utvikle større bo- og arbeidsmarkedsregioner (BA-regioner), for eksempel gjennom regionforstørring.

Regionforstørring finner sted når reisetiden reduseres, slik at større områder kommer innenfor en akseptabel reisetid til regionsentret, eller at flere områder knyttes sammen. Dette øker tilgjengeligheten og derigjennom muligheten til å reise. Dette bidrar til økt pendling ved at arbeidstakere får tilgang til flere jobber, og foretak får tilgang til flere arbeidstakere.

Enkelt sagt kan en BA-region bestå av et senter (senterkommune) og omkringliggende kommuner med en innpendling til senterkommunen som er høyere enn 10 prosent av arbeidsstyrken, og der reiseavstanden til senterkommunen ikke er over 75 minutter (Gundersen og Aarhaug 2014).

Kriteriene for BA-regioner er et greit utgangspunkt for å vurdere grensependlingen og potensialet for økt integrasjon i arbeidsmarkedene.

2 Hovedtrekk i dagens pendlingsstrømmer

2.1 Datagrunnlag og definisjoner

Databasen StatNord viser pendlingsstrømmer over grensen på kommunenivå for årene 2005-2009. StatNord er et nordisk samarbeidsprosjekt finansiert av Nordisk Ministerråd. Tall for grenseoverskridende pendling foreligger per dato kun fram til og med 2009. Det gis data for inn- og utpendling etter bostedskommune og arbeidsstedskommune (2006-2009), samt for henholdsvis inn- og utpendling etter alder, kjønn, næringsgren osv.

For å beskrive det relative omfanget av pendlingen er det to typer arbeidsmarkedsbegreper pendlingen relateres til:

1. Arbeidsstyrken i den kommunen det pendles ut fra
2. Antall arbeidsplasser i innpendlingskommunen.

Arbeidsstyrken kan beregnes som antall personer som bor og jobber i kommunen pluss personer som pendler til andre kommuner nasjonalt pluss personer som pendler til utlandet. I StatNords tall kan det imidlertid forekomme dobbelttelling ved at noen personer er registrert med arbeid både i Norge og i Sverige. Vi har likevel valgt å bruke sysselsatte i Sverige pluss pendlere til Norge som måltall for arbeidsstyrken i hver kommune i Sverige, og tilsvarende for norske kommuner. Når det gjelder antall arbeidsplasser i kommunen er dette beregnet som antall personer som bor og jobber i kommunen pluss personer som pendler inn fra andre kommuner nasjonalt pluss personer som pendler fra utlandet.

Data for antall sysselsatte i kommunen og inn- og utpendling innenlands er hentet fra de nasjonale registerbaserte sysselsettingsstatistikkene (SSB og SCB), som for øvrig også utgjør en viktig del av datagrunnlaget i StatNord.

Henvendelser til SSB og SCB (Sveriges Statistik) bekrefter at det per dato er slik at data for utpendling finnes kun i begrenset omfang for årene etter 2009, og kun for Västra Götaland (utpendling til Norge etter kommune i länet 2010-2011). Oppdatering av StatNord-basen (med grenseoverskridende pendling fra/til kommuner) er under arbeid, men vil ikke foreligge ved avslutningen av dette prosjektet.

2.2 Dagpendling Østfold

2.2.1 Svinesund (E6)

Pendling fra Sverige

Kommunene Strømstad og Tanum utgjør det svenske pendlingsområdet for Østfold når det gjelder dagpendling via E6 over Svinesund. Pendling til Norge utgjør ca 13 prosent av arbeidsstyrken i Strømstad, men bare 4,5 prosent av arbeidsstyrken i Tanum (tabell 2.1).

Tabell 2.1 Antall pendlere fra Strømstad og Tanum kommuner til Norge 2009. Andel av kommunens arbeidskraft i prosent.

	Strømstad		Tanum	
	antall	andel	antall	andel
Halden	173	2,8	34	0,6
Sarpsborg	165	2,7	21	0,4
Fredrikstad	127	2,1	30	0,5
Sum Halden, Sarpsborg, Fredrikstad	465	7,6	85	1,4
Øvrige Østfold	70	1,1	22	0,4
Norge ellers	255	4,2	158	2,7
Pendlere til Norge totalt	790	13,0	265	4,5

Om lag 60 prosent av pendlerne fra Strømstad arbeider i Halden, Sarpsborg eller Fredrikstad. Til sammen utgjorde dette i 2009 465 personer. En tredel av pendlerne fra Tanum kommune pendler til disse byene, de fleste av de 265 pendlerne pendlet i 2009 til Oslo.

Et interessant moment i pendlertallene for Strømstad og Tanum, er at en stor del av pendlerne er norskfødte bosatte i de to kommunene. I følge «Statistikdatabas for Västra Götaland og dess delar» var i 2009 46 % av pendlerne fra Strømstad til Norge (ikke spesifisert på kommuner) personer som var norske statsborgere. Tilsvarende tall for Tanum var 22 prosent.

Pendling fra Norge

Til sammen 226 personer pendlet i 2009 fra Norge til Strømstad, herav 197 fra Halden og 20 fra øvrige Østfoldkommuner. Det var ikke registrert norske pendlere i Tanum kommune.

Reiseavstand/tilgjengelighet

Fra Strømstad by er dagens reisetid med bil stipulert til mellom 30 (Halden) og 45 minutter (Fredrikstad). Dette er akseptabel reiseavstand/reisetid (tabell 2.2). Fra Tanum (Tanumshede) er reisetidene henholdsvis 54, 60 og 71 minutter. Dette er også innen definert terskelverdi for reiseavstand (75 minutter) innen BA-regioner (Gundersen og Juvkam 2013).

Ser man på snitthastighet, er det på lenkene E6-Halden og E-6-Fredrikstad det i teorien er rom for forbedring av veistandard.

Tabell 2.2 Avstand i km, stipulert reisetid med bil og snitthastighet mellom Strømstad og Tanum og Halden, Sarpsborg, Fredrikstad.

	Strømstad			Tanum		
	km	minutter	km/time	km	minutter	km/time
Halden	32	29	66	71	54	79
Sarpsborg	47	34	83	86	60	86
Fredrikstad	53	46	69	91	71	77

Arbeidsmarkedet

Arbeidsmarkedet i Strømstad og Tanum er relativt lite i forhold til i østfoldbyene (tabell 2.3). Ser man de tre bykommune i Østfold og de to svenske kommunene under ett, finnes om lag 86 prosent av arbeidsplassene i østfoldbyene, og også 86 prosent av bosatte arbeidstakere.

Tabell 2.3 Antall arbeidsplasser og antall bosatte arbeidstakere etter kommune 2009 og 2013.

	Arbeidsplasser i kommunen/regionen		Arbeidstakere bosatt i kommunen/regionen	
	2009	2013	2009	2013
Halden	12 436	12 631	13 347	13 726
Sarpsborg	22 693	23 388	24 593	24 857
Fredrikstad	34 344	35 494	34 975	36 563
Sum Halden, Sarpsborg, Fredrikstad	69 473	73 526	72 915	75 146
Strømstad	6 327	n.a.	6 096	5 642
Tanum	4 793	n.a.	5 881	6 005
Sum Strømstad, Tanum	11 120		11 977	11647

De 540 pendlerne fra Strømstad og Tanum i 2009 dekket 0,8 prosent av arbeidsplassene i Halden Sarpsborg og Fredrikstad. Pendlere fra de tre østfoldbyene (utenom Moss) dekker på sin side 3,3 prosent av arbeidsplassene i Strømstad kommune. For Halden utgjorde de ca 200 pendlerne til Strømstad kommune om lag 1,5 prosent av antall sysselsatte arbeidstakere bosatt i kommunen.

BA-Region Halden – Strømstad?

Avstand og reisetid mellom Halden og Strømstad skiller seg ikke mye ut fra avstand/reisetid mellom Halden og Sarpsborg. Arbeidsmarkedet i Halden (ca 13 000) er omtrent dobbelt så stort som i Strømstad (kommune).

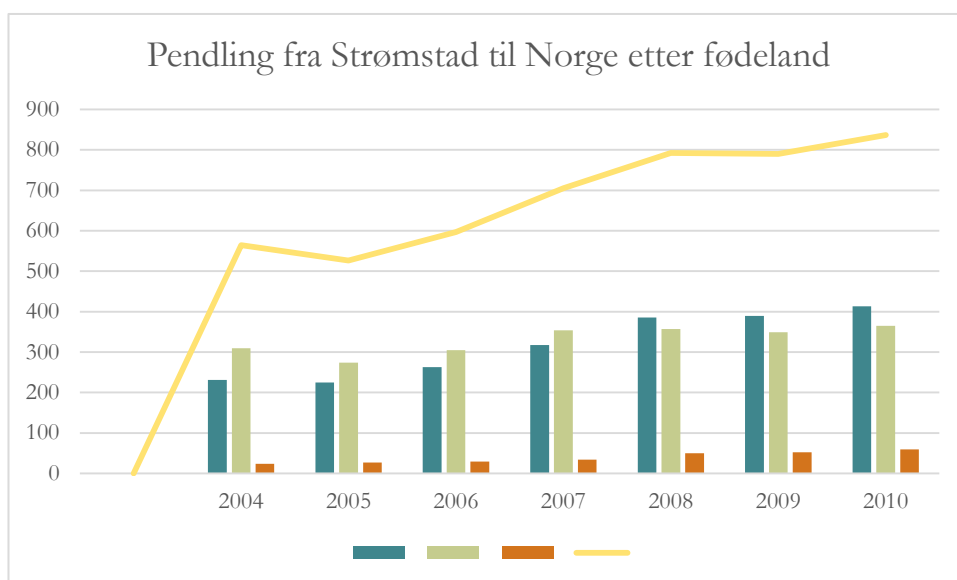
Av Haldens om lag 13 500 sysselsatte pendler ca 840 til Sarpsborg (6,3 prosent) og 790 til Fredrikstad (5,9 prosent), og som nevnt 1,5 prosent til Strømstad. Av

Strømstads arbeidstakere pendler 2,8 prosent til Halden og til sammen 4,8 prosent til Fredrikstad og Sarpsborg.

Det er altså per i dag ikke noen tilstrekkelig sterk integrasjon med hensyn til arbeidspendling mellom Strømstad og Halden – verken ut fra pendlingsomfang mellom kommunene isolert sett eller i forhold til Haldens pendling til Sarpsborg og Fredrikstad – til at vi kan betrakte det som en mulig BA-region. Det er snarere slik at Strømstad er en satellitt til regionen bestående av Halden, Sarpsborg og Fredrikstad. På den annen side er det langt større innslag av pendling fra Sarpsborg til Fredrikstad (17,7 prosent) og fra Fredrikstad til Sarpsborg (10,4 prosent) enn det er mellom Halden og disse byene, men Halden er likevel mye mer en del av denne regionen enn av en Halden/Strømstad-region.

2.2.2 Utvikling over tid

Tidsseriedata for utpendling fra Strømstad til Norge finnes for perioden 2004-2011 (Statistikdatabas Västra Götaland). Materialet er brutt ned på kommunenivå i Norge kun for perioden 2006-2009 (StatNord-basen).



Figur 2.1 Utvikling i pendling fra Strømstad til Norge, etter fødeland. Antall.

Antallet pendlere fra Strømstad til Norge har økt fra drøyt 500 i 2005 til ca 900 i 2011. Antallet norskfødte pendlere har stabilisert seg på i underkant av 400, mens antall svensker er fordoblet fra 2005 (225) til 2011 (460). Pendlere fra Tanum til Norge har i samme periode økt fra ca 160 til ca 270.

Tallene fra StatNordbasen viser at det var omtrent samme utviklingstakt fra 2006 til 2009 for pendling fra Strømstad til Østfoldbyene (32 prosent vekst) som for pendling til Norge totalt (36 prosent vekst).

Oppsummering

Strømstad og Tanum ligger innenfor det vi kan definere som en BA-region ut fra reiseavstander. Regionen er likvel ikke en BA-region etter de kriteriene som normalt anvendes. Østfoldbyene (ekskl. Moss) utgjør sammen et øverste nivå i senterhierarkiet, mens omkringliggende kommuner må ha en utpendling på minst 10 prosent av arbeidsstyrken for å regnes med innenfor en BA-region med Østfoldbyene (unntatt Moss). I underkant av åtte prosent av arbeidsstyrken i Strømstad pendler til Halden, Sarpsborg eller Fredrikstad, og bare 1,4 prosent av arbeidsstyrken i Tanum kommune. Dersom antallet pendlere fra Strømstad til Østfoldbyene har økt i samme takt som pendlingen til Norge fra 2009 til 2011, nærmer imidlertid pendlingsandelen fra Strømstad til de tre Østfoldbyene 10 prosent (8,7 i 2011).

Sett fra Norge: Samlet arbeidskraft i Halden, Fredriksstad og Sarpsborg er seks ganger høyere enn i Strømstad og Tanum, og pendlerne fra Sverige utgjorde i 2009 mindre enn en prosent av sysselsettingen i de tre østfoldbyene. Det er altså ikke noen omfattende integrering av arbeidsmarkedene over grensen, Det er heller ikke antatt å være særlig mye å hente ut i form av regionforstørring gjennom økt tilgjengelighet mellom Strømstad og østfoldbyene, gitt dagens standard på E6 over Svinesund.

2.2.3 Pendling over Rv 22 og Rv 101 mot Halden

Det er en viss pendling fra kommunene Dals-Ed og Bengtsfors mot Østfold via Halden, men klart mindre enn fra Strømstad. Samlet utgjør denne pendlingen kun 1,2 promille av sysselsettingen i Halden, Sarpsborg og Fredriksstad.

Tabell 2.4 Antall pendlere fra Dals-Ed og Bengtsfors kommuner til Norge 2009. Andel av kommunens arbeidskraft i prosent.

	Dals-Ed		Bengtsfors	
	antall	andel	antall	andel
Halden	48	2,1	36	0,6
Sarpsborg	12	0,5	5	0,4
Fredrikstad	25	1,1	9	0,5
Sum Halden, Sarpsborg, Fredrikstad	85	3,8	50	1,4
Øvrige Østfold	31	1,4	31	0,4
Norge ellers	96	4,3	102	2,7
Pendlere til Norge totalt	212	9,4	183	4,5

Avstandene er dessuten relativt store, beregnet reisetid fra kommunesenteret Ed i Dals-Ed er ca 57 minutter til Halden og 79 minutter til Sarpsborg, ut fra en stipulert snitthastighet på litt i overkant av 60 km pr time. Antall arbeidstakere (sysselsatte) i de to kommunene utgjorde i 2009 ca 6 400 personer.

2.2.4 Ørje (E18)

Pendling fra Sverige

Pendling til Østfoldkommuner fra kommuner i Värmland skjer i hovedsak fra Årjäng kommune. Fra øvrige värmländske kommuner langs E-18 skjer pendlingen i hovedsak mot Oslo-området (tabell 2.5).

Tabell 2.5 Antall pendlere fra utvalgte kommuner i Värmland til Norge 2009. Andel av kommunens arbeidskraft i prosent (Årjäng).

	Årjäng		Karlstad	Arvika	Säffle
	antall	andel av arbeidsstyrke	antall	antall	antall
Eidsberg, Marker, Askim	346	7,3	35	3	15
Halden, Sarpsborg, Fredrikstad	19	0,4	25	6	17
Øvrige Østfold	74	1,6	18	7	12
Øvrige Norge	393	8,2	1036	513	243
Totalt	832	17,4	1114	529	287

Nær hver femte arbeidstaker bosatt i Årjäng pendler til Norge. Om lag 40 prosent av pendlingen er dagpendling til kommunene Eidsberg, Askim og Marker langs E18. Av disse 346 var det i 2009 243 som pendlet til Eidsberg.

Pendlingen fra Årjäng økte fra 226 personer til 346 fra 2006 til 2009, en økning på noe over 50 prosent. Det meste av økningen kom i Eidsberg.

Pendling fra østfoldkommuner til kommuner langs E18 i Värmland er omtrent ikke eksisterende. Derimot er en stor del av pendlerne fra Årjäng til Norge (31 prosent) norske statsborgere.

Reiseavstand/tilgjengelighet

Reisetid fra Årjäng (by) til Eidsberg (Mysen) er ca 50 minutter med bil ut fra en snitthastighet på i underkant av 70 km/time. Reisetiden til Askim er en knapp time, og det er ca en halv time fra Årjäng til riksgrensen.

Tabell 2.6 Avstand i km, stipulert reisetid med bil og snitthastighet.

Til	Fra Årjäng		
	km	minutter	km/time
Eidsberg/Mysen	59	51	69
Askim	70	58	72
Ørje	37	34	65

Arbeidsmarked

Det er omtrent tre ganger så mange arbeidsplasser og ca tre ganger så mange arbeidstakere i Eidsberg/Marker/Askim som i Årjäng kommune (tabell 2.7). Pendlerne fra Årjäng dekker i underkant av fem prosent av arbeidsplassene i Eidsberg og i Marker, men under en prosent av arbeidstakerne i Askim.

Tabell 2.7 Antall arbeidsplasser og antall bosatte arbeidstakere etter kommune 2009 og 2013.

	Arbeidsplasser i kommunen/regionen		Arbeidstakere bosatt i kommunen/regionen	
	2009	2013	2009	2013
Eidsberg	5004	4863	5293	5436
Marker	1179	1214	1672	1706
Askim	5780	5851	7154	7316
Eidsberg, Marker, Askim	11963	11 928	14119	14 458
Årjäng	3 975	4 456	4768	4 277

Dersom man kun ser på reisetid, kan Årjäng og de tre nevnte norske kommunene langs E18 utgjøre en BA-region. Imidlertid er pendlingsandelen noe for lav fra Årjäng. Selv om andelen utpendlingen fra Årjäng skulle passere 10 prosent, vil vi stå overfor en enveis pendling, det vil si at Årjäng fungerer som en satellitt til østfoldkommunene som leverandør av arbeidskraft og ikke mottaker.

Man kunne tenke seg at Årjäng i større grad ville henge sammen med Karlstadregionen, men det er faktisk færre som pendler til andre kommuner i Värmland enn til Østfold. I 2009 pendlet 269 personer (5,6 prosent) til Värmlandskommuner, herav 141 til nabokommunene Eda, Arvika og Säffle og 114 til Karlstad. Noe av forklaringen ligger i at avstanden fra Årjäng til Karlstad er nær 100 km, 30 km lenger enn til Askim, og bare et kvarters kortere kjøretur enn til Oslo.

2.3 Pendling til Hedmark

2.3.1 Kongsvingerområdet

Det er to grenseoverganger som er aktuelle for pendling til Kongsvingerområdet fra Sverige:

- Rv2 Kongsvinger sørover Magnor mot Eda, Arvika og Karlstad
- E16 Kongsvinger vestover mot Torsby (Värmland) og Malung-Sälen/Mora (Dalarna), med forgreining E45 sørover mot Sunne og Karlstad.

Pendlingen går bare en vei, det er praktisk talt ingen pendling fra Kongsvingerområdet mot Värmland på noen av overgangene. Et lite unntak er 20 pendlere fra Eidskog til Eda (2009).

Pendling fra Sverige over Rv2

Pendling til Kongsvingerområdet skjer først og fremst fra nabokommunen Eda. 6,4 prosent av arbeidsstyrken (sysselsatte personer bosatte i Eda) pendlet i 2009 til Kongsvinger og Eidskog kommuner. Eda har en stor utpendling til Norge (17,5 prosent), men det er flere til Oslo og Akershus (8,2 prosent enn til Kongsvingerområdet.

Tabell 2.8 Antall pendlere fra Eda og Arvika til kommuner/regioner i Norge 2009. Andel av kommunens arbeidskraft i prosent.

	Eda		Arvika	
	antall	andel av arbeidsstyrke	antall	andel av arbeidsstyrke
Kongsvinger, Eidskog	246	6,4	94	0,8
Åsnes, Grue	8	0,2	7	0,1
Øvrige Hedmark	13	0,3	20	0,2
Sum Hedmark	267	6,9	121	1,0
Romerike	113	2,9	83	0,7
Oslo/Akershus ellers	205	5,3	228	2,0
Norge ellers	92	2,4	97	0,8
Norge totalt	677	17,5	529	4,6

Hele 44 prosent av pendlere til Norge bosatt i Eda er personer som er født i Norge.

Det er relativt lite pendling fra Arvika til Kongsvingerområdet (mindre enn en prosent). Mer enn halvparten av pendlingen til Norge retter seg mot Oslo og Akershus.

Pendling fra Torsby over E16

Pendlingen fra Torsby til Kongsvingerområdet er også beskjeden, ca 2 prosent av arbeidsstyrken bosatt i Torsby når vi regner med pendling til Åsnes og Grue (tabell 2.9). Om lag halvparten av pendlingen til Norge på 8,5 prosent av arbeidsstyrken retter seg mot Oslo og Akershus. Om lag 10 prosent av pendlerne til Norge fra Torsby er personer født i Norge.

Det er ingen pendling fra Malung/Mora over E17 til Kongsvingerområdet.

Tabell 2.9 Antall pendlere fra Torsby til kommuner/regioner i Norge 2009. Andel av kommunens arbeidskraft i prosent.

	Torsby	
	antall	andel av arbeidsstyrke
Kongsvinger, Eidskog	64	1,1
Åsnes, Grue	57	1,0
Øvrige Hedmark	31	0,6
Sum Hedmark	152	2,7
Romerike	96	1,7
Oslo/Akershus ellers	143	2,5
Norge ellers	87	1,5
Norge totalt	478	8,5

Reiseavstand/tilgjengelighet

Avstanden fra Charlottenberg i Eda til Kongsvinger er 45 km, med en stipulert reisetid på 40 minutter. Til Eidskog (Skotterud) er for øvrig avstanden fra Charlottenberg kun 18 km. Avstanden fra tettstedet lenger sør i Eda, Åmotsfors, er til Kongsvinger 59 km (50 minutter, og til Eidskog (Skotterud) 33 km/30 minutter.

Tabell 2.10 Avstand i km, stipulert reisetid med bil og snitthastighet.

	Eda (Charlottenberg)			Torsby			Arvika		
	km	minutter	km/time	km	minutter	km/time	km	minutter	km/time
Kongsvinger	45	40	68	80	68	71	80	68	71
Gardermoen	118	98	72	152	126	72	152	126	72
Oslo	119	111	64	171	145	71	161	135	72

Avstandene fra Eda, Arvika og Torsby til Oslo og til Gardermoområdet er generelt for lang til dagpendling. Reisetiden med bil fra Charlottenberg til Gardermoen kan komme ned mot 1,5 timer, mens den fra Arvika og Torsby vil være på over 2 timer.

Arbeidsmarked og pendlingsgrad

Størrelsen på arbeidsmarkedene, målt ved både arbeidsstyrke (sysselsatte bosatt i kommunen) og arbeidsplasser (inkludert innpendling) i de respektive kommunene er mer jevnbyrdig enn i grenseområdene i Østfold.

Tabell 2.11 Antall arbeidsplasser og antall bosatte arbeidstakere etter kommune 2009 og 2013.

	Arbeidsplasser i kommunen		Arbeidstakere bosatt i kommunen	
	2009	2013	2009	2013
Kongsvinger	8390	8214	8068	7836
Eidskog	1919	1938	2824	2821
Kongsvinger, Eidskog	10309	10152	10892	10657
Eda	3253	3572	3867	3354
Torsby	5235	5739	5616	5549
Arvika	10443	11009	11596	11710

Det er 50 prosent flere bosatte arbeidstakere i Eda, Arvika og Torsby enn det er i Kongsvinger og Eidskog, likevel dekket pendlingen fra disse svenske kommunene i 2009 kun 3,9 prosent av arbeidsplassene i Kongsvinger/Eidskog (herav 2,4 prosent fra Eda).

Selv om kommunesentrene i alle de tre svenske kommunene ligger innenfor avstandskriteriet for BA-regioner, er ikke arbeidsmarkedene på langt nær nok integrert til at man kan snakke om BA-regioner. Det er større grad av pendling internt i Värmland. I 2009 pendlet 513 personer (13,3 prosent av arbeidsstyrken) fra Eda til Arvika, og 680 personer (5,9 prosent) fra Arvika til Eda.

2.3.2 Trysil (Rv 25)

Pendlingen fra kommuner i Dalarna til Trysil og andre kommuner i Hedmark er svært liten. Det er kun fra Malung/Sälen det er noen pendling å snakke om, til sammen 39 personer pendlet til Trysil i 2009. Dette utgjør 0,8 prosent av en arbeidsstyrke på ca 4700 personer i Malung, og kun 0,7 prosent av arbeidsplassene i Trysil.

Avstandene er store i disse områdene. Nærmest ligger Sälen i Malung kommune, med en avstand på 68 km og en reisetid på en knapp time. Fra kommunesentret i Malung til Trysil er det 113 km, og en stipulert reisetid på 1 time og 40 minutter. Fra Mora er det 155 km og en reisetid med bil på 2 timer og 12 minutter.

Avstandene og det tynne befolkningsgrunnlaget innebærer at spesifikke transport- og/eller infrastrukturtiltak ikke vil ha særlig effekt i form av større integrering av arbeidsmarkedene på hver side av grensen.

2.4 Trondheim – Østersund (E14)

Det var liten pendling mellom Trøndelagskommunene og Åre eller Østersund ifølge tallmateriale for 2009 (tabell 2.12).

Tabell 2.12 Antall pendlere fra kommuner i Jämtland til Trondheim, Stjørdal og Meråker 2009.

	Trondheim	Stjørdal	Meråker
Östersund	56	10	3
Åre	19	12	8
Øvrige kommuner i Jämtland	29	7	0
Sum	104	29	11

Det er kun mellom Åre og Meråker man finner akseptabel avstand for dagspendling. Ellers er det relativt store avstander, for eksempel er det ca 260 km og en stipulert reise tid på ca 3,5 timer fra Östersund til Trondheim (tabell 2.13).

Tabell 2.13 Avstand i km, stipulert reisetid med bil og snitthastighet.

	km		minutter		km/time	
	Åre	Östersund	Åre	Östersund	Åre	Östersund
Trondheim	165	263	139	214	71	74
Stjørdal	131	230	108	183	73	75
Meråker	88	186	74	149	71	75

2.5 Sammenfatning

2.5.1 Hovedresultater dagpendling

Resultatene fra analysen foran kan sammenfattes i følgende tabell:

Tabell 2.14 Antall pendlere fra et utvalg svenske kommuner til Norge. Ulike andeler i prosent. 2009

Fra kommune	Til kommune/region	Antall pendlere	Andel av arbeidsstyrken i bokommunen	Andel av arbeidsplasser i arbeidskommunen	Totalt antall pendlere til Norge	Andel pendlere som er norske statsborgere
Strømstad	Halden, Sarpsb, Fr.stad	465	7,6	0,7	790	45,9
Dals-Ed, Bengtsfors	Halden, Sarpsb, Fr.stad	85	3,8	0,1	212	26,7
Årjäng	Eidsberg, Marker, Askim	346	7,3	2,9	832	31,1
Eda	Kongsvinger, Eidskog	246	6,4	2,4	677	44,7
Arvika	Kongsvinger, Eidskog	94	0,8	0,9	529	13,8
Torsby	Kongsvinger, Eidskog	64	1,1	0,6	478	10,6
Malung	Trysil	39	0,8	0,7	203	6,6
Åre	Meråker	8	-	-	144	-

Det er kun kommunene Strømstad, Årjäng og Eda som har et pendlingsomfang som overstiger 6 prosent av egen arbeidsstyrke. Arbeidsmarkedene (i Norge) det dagpendles til er vesentlig større enn i hjemkommunene, slik at de svenske kommunenes andel av sysselsatte arbeidstakere i de norske nærområdene blir relativt beskjeden.

Ut fra resultatene vist i tabellen velger vi å konsentrere drøfting av tiltak for nærpendling og regionforstørring om grenseområdene langs E6, E18 og Rv 2.

Det generelle bildet av arbeidsmarkedene i grenseområdene er altså at

- De svenske kommunene langs grensen har lave befolkningstall, og selv om mange pendler til Norge, representerer de i de fleste områdene en relativt marginal ressurs for norske foretak.
- Nærmeste store befolkningskonsentrasjoner «bakom» grensekommunene (Karlstad, Uddevalla, Mora/Falun, Østersund) ligger for langt unna Norge til at dagpendling er aktuelt uansett veistandard.
- Den svenske lokale arbeidskraften betyr relativt sett mest i små kommuner i Norge – Eidskog kommune (Hedmark) og Eidsberg kommune (Østfold).
- Det er omtrent ingen pendling fra Norge mot Sverige (bortsett fra 200 personer Halden – Strømstad. Tvert imot utgjør utflyttede nordmenn en ganske stor del av pendlingen til Norge, spesielt i Strømstad, Eda og Årjäng.

3 Transporttiltak dagpendling

3.1 Potensial for økt integrering i form av dagpendling

3.1.1 Aktuelle områder/regioner

Ut fra tall for pendling, arbeidsmarkedsstørrelse og reisetider, konkluderte vi i avsnitt 2.5 med at det er tre områder hvor man kan se for seg et potensial for økt arbeidsmarkedsintegrering av en viss størrelse. Det vil si grenseområder hvor man kan være i nærheten av å utvikle funksjonelle bo- og arbeidsregioner, etter kriterier for avstander og pendlingsomfang. Dette er:

- E6: Strømstad og Halden/Sarpsborg/Fredrikstad
- E18: Årjäng og Marker/Eidskog/Askim
- Rv2: Eda og Eidskog/Kongsvinger

Når det gjelder områdene ellers, Dals-Ed/Halden, Torsby/Kongsvinger, Trysil/Malung og Åre/Østersund/Trøndelag, mener vi at pendlingen i utgangspunktet er for liten, avstandene er for store og at befolkningsgrunnlaget i tilstøtende områder i Sverige er for lite til at samferdselstiltak kan bidra til å annet en helt marginal integrering av de respektive arbeidsmarkedene i Sverige og Norge.

Økt pendling kan generelt være en konsekvens av økt arbeidsledighet i ett område og økt etterspørsel i et annet. Arbeidsledigheten er for eksempel generelt høyere i Sverige enn i Norge, også om vi sammenlikner de kommunene som inngår i denne analysen. Denne typen drivkrefter anses her imidlertid uavhengig av kvalitet på transport mht reisetid osv. Det vil si at vi ikke tar i betraktning at det foreligger et ledighetsrelatert pendlingspotensial som kan utløses av samferdselstiltak.

3.1.2 Reisetid og regionforstørring

Regionforstørring er et begrep som henspiller på at tilgang på arbeidsplasser og tilgang på arbeidskraft øker dersom transport- og infrastrukturtiltak korter ned reisetiden mellom ulike områder. Det betyr enkelt sagt at en arbeidstaker får – innenfor en akseptabel reisetid – flere arbeidsplasser å velge mellom, og en bedrift får et større marked av arbeidstakere som lokal rekrutteringsbase.

Kortere reisetid betyr imidlertid også internt pendlingsmønster innenfor et område kan endres, ved at avstandsmessige konkurransefortrinn innen området endres.

Strukturene i arbeidsreiser innen en region påvirkes av en rekke andre faktorer enn transport, for eksempel sammensetningen av arbeidskraften og næringsstrukturen i de enkelte delene av regionen. Dette er for eksempel utførlig behandlet av Gundersen og Aarhaug (2014, NTP-avrop 7).

I de tre områdene vi skal se på, varierer forutsetningene for at samferdselsmessige forbedringer skal kunne gi økt arbeidsmarkedsintegrasjon ganske mye.

3.1.3 Strømstad – Østfold

Mens stipulert snitthastighet er 83 km/time mellom Strømstad og Sarpsborg, reduseres hastigheten til Halden (66 km/time) og til Fredrikstad (69 km/time) på grunn av hastighetsbegrensningene på tilførselsveiene fra E6. Reisetidene er imidlertid likevel korte; med dagens infrastruktur (E6) nås Halden, Sarpsborg og Fredrikstad innen en reisetid med bil på mellom 30 og 45 minutter.

Antallet arbeidstakere bosatt i Strømstad kommune er ca 6 000, mens det er 75 000 i Halden, Fredrikstad og Sarpsborg. Selv om 7,6 prosent av arbeidstakerne i Strømstad kommune pendler til de tre nevnte Østfoldbyene, utgjør dette bare 0,7 av sysselsettingen i disse byene. Selv en fordobling av pendlingen fra Strømstad ville gi i liten grad gi noen større integrasjon av arbeidsmarkedene i Østfold.

Man skal her også være oppmerksom på at nær halvparten av pendlerne fra Strømstad er nordmenn bosatt i kommunen. En dobling av pendlerantallet vil dermed innebære en firedobling av antall svenske pendlere – dersom ikke pendlertallet øker som følge av at flere nordmenn emigrerer.

Det er på sikt lite aktuelt å forestille seg økt pendling gjennom infrastrukturtiltak, gitt dagens høye standard på E6. Imidlertid vil et bedre ekspressbusstilbud kunne bidra til økt pendling. Det går i dag timesruter mellom Oslo bussterminal og Strømstad. Reisetiden fra Sarpsborg til Strømstad er i dag en knapp time, mot stipulert 34 minutter med bil.

Med nær ferdigstilt sammenhengende firefeltsvei på E-6 mellom Oslo og Göteborg vil det videre være lite potensial for ytterligere regionforstørring. Nabokommunen Tanum har for øvrig omtrent like mange arbeidstakere som Strømstad, og ligger 39 km lenger sør (tettstedet Tanumshede). Det er først når man beveger seg ned mot området Uddevalla (110 km fra Svinesund) og Trollhättan/Vänersborg (140 km) at man støter på store arbeidsmarkeder, men da snakker vi ikke lenger om reell regionforstørring basert på veitrafikk. I så fall måtte man operert med en tillatt hastighet på E6 på 140 – 150 km per time, for at reisetiden skulle ha mulighet til å kunne være akseptabel for dagpendling med bil.

3.1.4 Årjäng – indre Østfold

Årjäng ligger ca 30 minutters kjøring med bil fra riksgrensen og ca 70 km (58 minutter) fra Askim. Dagens snitthastighet er beregnet til omtrent 65 km per time på svensk side og ca 80 km per time på norsk side. Pendlingen foregår ensidig fra Årjäng til Østfold, og det pendles mindre fra Årjäng til nabokommuner og til Karlstad enn til Østfold.

Antall arbeidstakere i Årjäng er ca 4 800, hvorav 830 har arbeid i Norge. Det viktigste pendlingsområdet på norsk side i Østfold er de nærmeste kommunene langs E18, Marker, Eidsberg og Askim. Samlet sysselsetting i disse tre kommunene er ca 12 000 (arbeidsplasser). Pendlingen fra Årjäng dekker om lag 5 prosent av arbeidsplassene i Marker og Eidsberg, men under en prosent i Askim. Pendlingen til de tre kommunene utgjør ca 41 prosent av pendlingen til Norge, og vel 47 prosent går til Osloområdet. Det er relativt lite pendling fra Årjäng til nabokommuner i Värmland. Det er altså et visst potensial for økt pendling fra Årjäng langs E-18 vestover.

Raskere framkomst fra Årjäng til grensen (f eks snitthastighet på 80 km) vil redusere reisetiden fra Årjäng til de tre kommunene med ca 7-8 minutter. Noen omfattende integrasjon er det likevel ikke snakk om, tatt i betraktning den begrensede arbeidsstyrken i Årjäng. Pendlingen antas å fortsette å være ensidig – fra Sverige til Norge.

Potensialet for regionforstørring i retning østover er lite – det er ca 60 km til sentrum i nabokommunen Säffle (med ca 6 800 arbeidstakere), og det er ca 100 km til Karlstad fra Årjäng.

3.1.5 Eda – Kongsvinger/Eidskog

Eda kommune har hele 17,5 prosent utpendling til Norge (knappt 700 arbeidstakere), herav 6,4 prosent til Eidskog og Kongsvinger og 8,2 prosent til Oslo og Akershuskommunene. Nær halvparten av disse (45 prosent) er norske statsborgere bosatt i Eda.

Reiseavstandene til Skotterud (Eidskog) og Kongsvinger er relativt korte, både fra Charlottenberg og Åmotsfors, men det er nesten ingen pendling til Eda fra norsk side.

Eda har knapt 4 000 arbeidstakere og ca 3 200 arbeidsplasser. Det er noe innpendling fra Värmlandskommuner, men en relativt stor utpendling til Arvika (13,2 prosent), og ellers ca 5 prosent utpendling til Karstadsområdet. Antallet arbeidsplasser i Kongsvinger og Eidskog er til sammen drøyt 10 000, og pendlere fra Eda dekker 2,5 prosent av disse.

Potensial for økt integrasjon i arbeidsmarkedene ser også i dette området ut til å være nokså ensidig knyttet opp mot svensk sysselsetting i Norge. Eda er for øvrig pendlingsmessig knyttet mer opp mot Arvika enn mot Kongsvinger/Eidskog. Økte hastigheter på vei og dermed kortere arbeidsreise antas å slå lite ut for pendlingen fra Eda mot Eidskog og Kongsvinger, fordi reisetiden er relativt kort i dag.

Derimot kan det være et regionforstørringspotensial mot Arvika, som har om lag 11.500 arbeidstakere bosatt i kommunen. Arvika har en stor utpendling mot andre Värmlandskommuner (14 prosent), spesielt mot Eda og Karlstad. Nær tre prosent av arbeidsstyrken pendler til Oslo og Akershus, mens det er relativt lite pendling til Kongsvingerområdet – ca 100 personer i 2009.

Reisetiden fra Arvika er i dag ca 70 minutter til Kongsvinger (ca 70 km per time), den kan komme ned mot en time med hastighet på ca 80 km/time. Avstanden til Skotterud i Eidskog er ca 54 km (knappt 50 minutters reisetid).

Per i dag er Eda og Arvika mer lik en BA-region enn f eks Eda og Eidskog/Kongsvinger mht utveksling av arbeidskraft, med Arvika som regionsentrum. En rask veiforbindelse kan utløse en utvikling mot større integrasjon og muligens danne en BA-region med Kongsvinger og Arvika som sentra.

Hvorvidt man på sikt vil oppleve at pendlingsretningen dermed vil opphøre å gå ensidig fra Sverige til Norge, er imidlertid et åpent spørsmål. Økt integrasjon i arbeidsmarkedene forutsetter minimum at den ene siden har arbeidsplassoverskudd (Kongsvinger) og at den andre (Eda/Arvika) har arbeidskraft som er villig til å

pendle, eller helst at begge har balanse i arbeidsmarkedet og er nær nok hverandre til å fungere som ett marked.

3.2 Avstander

Tabellen nedenfor viser aktuelle avstander med tanke på pendling og regionforstørring.

Tabell 3.1 Avstander i km mellom steder/ kommunesentra i Norge og Sverige. Kilometer.

	Strømstad	Tanum	Uddevalla
Halden	32	71	118
Sarpsborg	47	86	133
Fredrikstad	53	91	139

	Årjäng	Karlstad
Askim	70	168
Mysen	59	157
Karlstad	98	

	Eda	Arvika	Karlstad
Kongsvinger	45	80	149
Eidskog	19	54	123
Gardermoen	118	152	224

4 Langpendling og arbeidsmarkeder

4.1 Bakgrunnsvariable

4.1.1 Omfang av lokal pendling og langpendling

De kommunene som er med i tabell 2.14 hadde i 2009 i underkant av 3 900 pendlere til Norge. De som pendlet til de nærmeste kommunene på norsk side som (antatte) dagpendlere, utgjorde ca 1 350 personer (en tredel). De øvrige to tredelene pendler i hovedsak til Oslo og Akershus.

I alt ca 28 150 personer bosatt i Sverige var i 2009 registrert som arbeidstakere i Norge, herav ca 24 500 svenske statsborgere og ca 2 900 norske statsborgere. Det vil si at det var ca 26 800 langpendlere¹ inkludert både svensker og andre lands statsborgere bosatt i Sverige.

Det er omtrent 23 500 svenske statsborgere som er registrert som arbeidstakere og bosatte i Norge (2009).

4.1.2 Geografisk pendlingsmønster

Drøyt 60 prosent av de svenske pendlerne arbeider i Oslo (40 prosent), Akershus (16 prosent) og Østfold (6 prosent).

Av de 26 800 langpendlerne kommer ca 6 600 (25 %) fra Västra Götaland, 4 700 (18 %) fra Värmland og 1 300 (5 %) fra Dalarna.

Det er altså snaut halvparten (48 prosent) av langpendlerne fra Sverige som kommer fra de länene som grenser mot Østfold, Akershus og Hedmark. Den siste drøye halvparten fordeler seg over hele Sverige – Det nordlige Sverige (utenom Dalarna) har 14 prosent, det sydlige Sverige 17 prosent og midtre Sverige (områdene mellom Stockholm og Örebro) 21 prosent.

Tabell 4.1 Antall langpendlere etter bostedslän og arbeidsstedsfylke, aggregert, 2009.

	Västra Götaland	Värmland	Midt-Sverige	Sør-Sverige	Nord-Sverige	Sum	Andel
Østfold	745	453	138	126	87	1549	5,8
Akershus	949	1304	835	614	516	4218	15,7
Oslo	2614	1741	2582	1994	1727	10658	39,7
Øvrige Østland	980	800	634	602	653	3669	13,7
Sør- og Vest-Norge	816	261	864	766	729	3436	12,8
Tr.lag og Nordnorge	502	213	610	526	1487	3338	12,4
Sum	6606	4772	5663	4628	5199	26868	100,0
Andel	24,6	17,8	21,1	17,2	19,4	100,0	

¹ Dagpendlere finnes også i andre grensekommuner enn de som er med i tabell 2.14, men det er nokså marginalt omfang.

Av langpendlerne til Østfold kommer nesten halvparten fra Västra Götaland og ytterligere 29 prosent fra Värmland (tabell 4.2).

Tabell 4.2. *Andel langpendlere etter bosted i Sverige til Østfold, Akershus og Oslo. Prosent 2009.*

	Västra Götaland	Värmland	Midt-Sverige	Sør-Sverige	Nord-Sverige	Sum
Østfold	48	29	9	8	6	100
Akershus	22	31	20	15	12	100
Oslo	25	16	24	19	16	100

Litt over halvparten av langpendlerne til Akershus kommer fra Västra Götaland og Värmland, mens 20 prosent kommer fra midt-Sverige.

4.1.3 Utvikling over tid

Tall for svensk pendling til Norge etter region i Norge og næringsgren finnes fram til og med 2011 i Västra Götalandsregions statistikkbas. Det er også publisert en artikkel av SCB² som belyser hovedtrekk i utviklingen fram til 2011 for pendling til Danmark og Norge.

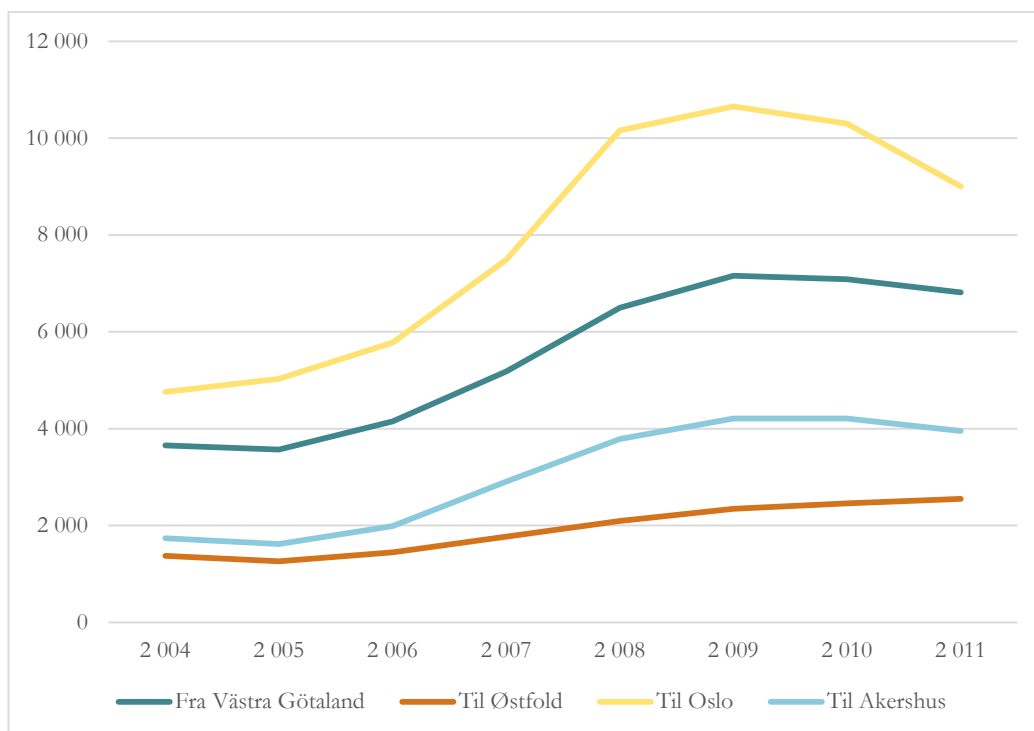
Fram til 2009 vokste pendlingen til Norge ganske raskt, fra 13 200 til 28 100. fra 2009 til 2011 sank imidlertid antall pendlere til ca 26 300. Siden vi ikke har nyere data enn fra 2009 for antall svensker som bor og arbeider i Norge, kan vi ikke si noe om nedgangen er reell eller at den for eksempel kan skyldes at flere av pendlerne velger å melde flytting til Norge.

Figur 4.1 viser at nedgangen fra 2009 til 2011 har gjort seg gjeldende også for Västra Götaland. Nedgangen er imidlertid svakere relativt sett enn for Sverige totalt.

Figuren viser også at antall pendlere til Oslo har gått ganske markant ned, mens pendlerantallet til Akershus viser en utvikling som mer har karakter av utflating. Antallet bosatte i Sverige som pendler til Østfold (inkludert dagpendlere) har fortsatt å øke etter 2009.

Det er ikke, verken fra SSB eller SCB, til nå publisert nyere data. Det vil si at vi ikke vet noe sikkert om utviklingen etter 2011.

² Carl-Gunnar Hanaeus, Frida Wahlström: Många svenska ungdomar pedlar till Norge. Artikkel publisert på SCBs nettsider 10. februar 2014.



Figur 4.1 Antall pendlere (inkludert dagpendling) fra Västra Götaland til Norge og fra (hele) Sverige til Østfold, Oslo og Akershus 2004 til 2011.

4.1.4 Hva jobber pendlerne med?

Tabell 4.3 viser at pendlerne til Østfold fra Sverige i hovedsak arbeider innen industriproduksjon, bygg og anlegg og offentlig sektor.

Tabell 4.3 Fordeling av pendlere til Østfold, Oslo og Akershus etter næringstype 2011. Prosent.

	Østfold	Oslo	Akershus
Industriproduksjon	24,1	2,0	4,7
Bygg- og anleggsvirksomhet	20,0	16,4	21,5
Transport og lager	7,5	3,6	17,6
Varehandel	9,0	10,0	14,1
Hotell og restaurant	3,3	10,3	9,4
Helse og sosialtjenester, annen offentlig virksomhet	22,9	10,2	12,0
Virksomhet knyttet til eiendom, renhold, andre støttetjenester	5,9	37,1	13,2
Annen privat eller offentlig virksomhet	7,3	10,4	7,4
	100	100	100
Antall totalt	2547	9002	3953

Pendlerne til Oslo og Akershus har en helt annen fordeling på næringer. I Oslo er tjenester knyttet til eiendom og kjøpsel av eiendom (noe overraskende) den klart største næringssektoren, mens det også er en relativt stor andel innen bygg og anlegg.

Det er omtrent like store andeler i Oslo (10 prosent) innen varehandel, hotell- og restaurantvirksomhet, offentlig sektor og diverse privat og offentlig virksomhet. Det er få sysselsatte innen industriproduksjon.

I Akershus er pendlerne nokså spredt på de ulike hovednæringene, med bygg og anlegg og transport og lagring som viktigste områder.

4.2 Integrering av arbeidsmarkeder

4.2.1 Aktuelle områder

Noen områder peker seg ut fra avstander og størrelse på arbeidsmarkedene som mulige fjernpendlingsområder. Dette gjelder i hovedsak områder langs akse Oslo – Göteborg, men det kan tenkes at også Karlstadområdet kan inngå i et integrert arbeidsmarked med f.eks. Oslo eller områder i Akershus og Østfold. Vi snakker da om langpendling (for eksempel) ukependling, eventuelt dagpendling på sikt.

Integrering av arbeidsmarkedene avhenger av en rekke parametere – tilbud av og etterspørsel etter arbeidskraft innen ulike næringer i ulike områder, lønnsforhold, reisekostnader, osv. Det vi kan se på innenfor rammen av dette prosjektet, er arbeidsmarkedenes størrelse (både tilgang på arbeidsplasser og tilgang på arbeidskraft, reiseavstand og dagens omfang av pendling.

4.2.2 Aksen Oslo - Göteborg

Avstanden mellom Oslo og Göteborg er ca 300 kilometer, med en teoretisk reisetid på om lag tre timer. Mellom Oslo og Göteborg er det to konsentrasjoner av befolkning og arbeidsplasser, Østfoldbyene Fredrikstad/Sarpsborg/Halden og området Uddevalla/Vänersborg/Trollhättan.

Tabell 4.4 Antall sysselsatte etter bostedsregion og arbeidsregion 2009.

	Sysselsatte personer bosatt i regionen	Sysselsatte personer med arbeidssted i regionen	Pendling til Østfold	Pendling til Oslo/Akershus
Gøteborgsområdet ¹	349561	381946	131	1334
Uddevallaområdet ²	63349	65254	95	476
Halden/Sarpsborg/Fredrikstad	72915	69473		
Oslo	314847	423244		
Akershus ³	230996	215448		

¹ Göteborg og nabokommunene Mölndal, Kungälv, Härryda, Ale, Lerum og Partille. ² Uddevalla, Vänersborg og Trollhättan. ³ Follo, Nedre Romerike, Asker og Bærum

Østfoldbyene og Uddevallaområdet er relativt jevnstore mht til arbeidsstyrke og arbeidsplasser, (tabell 4.4). Det er lite integrering i dagens arbeidsmarkeder (2009), pendlingen fra Uddevallaområdet til Østfoldbyene er helt marginal i forhold til arbeidsstyrken, og det er omtrent ingen pendling andre veien.

Oslo og Göteborg er også sammenliknbare mht til størrelse, medregnet Akershus er Osloområdet betydelig større mht arbeidstakere og arbeidsplasser. Det er også her relativt marginal pendling

Avstandene fra Göteborg til Østfoldbyene er henholdsvis 190 km/2 timer (Halden), 204 km/drøyt 2 timer (Sarpsborg) og 209 km/2 timer 15 minutter (Fredrikstad). Mellom Uddevalla og Halden er det 118 km/en time 20 minutter. Uddevalla ligger 87 km fra Göteborg, reisetid ca 55 minutter.

Avstandene tilsier at det ikke vil være normalt med dagpendling fra Uddevallaområdet eller fra Göteborg til Østfoldbyene eller Norge basert på veitransport. Det vil kun være høyhastighetstog som kan utløse eventuell dagpendling, med f eks reisetid på 1 time og 20 minutter fra Göteborg til Sarpsborg og 50 minutter fra Uddevallaområdet til Sarpsborg.

Her vil det imidlertid være flere forhold som spiller inn. Høyhastighetstog mellom Øresundsregionen og Oslo vil først og fremst bygges med tanke på å være alternativ til flytrafikk Oslo-Øresundsregionen, og vil sannsynligvis måtte ha et meget begrenset antall stopp, for eksempel i Göteborg, Trollhättan/Vänersborg og Sarpsborg. Spørsmålet er i hvilken grad intercity-tog med flere stopp vil kunne operere i det samme nettet.

Det er også et spørsmål om hvorvidt det blir en reell integrering mellom Uddevallaområdet og f eks Østfoldbyene, eller om en høyhastighetsbane først og fremst vil styrke integreringen mellom Østfoldbyene og Oslo og mellom Uddevallaområdet og Göteborg.

4.3 Aksene Karlstad – Oslo / Romerike

Karlstad er regionsenteret i Värmland, med omlag 54 000 arbeidsplasser, inkludert Hammarö kommune (2012). Andre bysentra i Värmland er Arvika (11 000 arbeidsplasser) og Kristinehamn (9 000 arbeidsplasser).

Det er om lag 2 timer og 45 minutters reisetid på vei fra Karlstad til Osloområdet raskeste vei (E18 over Ørje), og nær tre timer til Gardermoen (over Kongsvinger/Kløfta (tabell 4.5). I 2009 pendlet om lag 850 personer fra Karlstad til Oslo og Akershus og bare 40 personer fra Karlstad til Eidsberg, Askim og Marker. Det er omtrent ingen pendling fra Oslo, Akershus eller Østfold til Karlstadområdet.

Det er relativt store arbeidsmarkeder østover i retning Stockholm, som ligger nærmere enn Osloområdet. Örebro (71 000 arbeidsplasser) ligger ca 1 time og 20 minutter unna, og Västerås (69 000) og Eskilstuna. Det er imidlertid svært lite pendling fra Karlstad til disse områdene i dag (2009) – 160 personer til Örebro og et 50-talls personer til Västerås/Eskilstuna.

Avstanden til Stockholm fra Karlstad er for øvrig drøyt 300 km, med en stipulert reisetid på 3 timer og 15 minutter.

Tabell 4.5 Avstander fra Karlstad mot Norge og mot Stockholm.

	Km	Reisetid bil	Km / time
Oslo over Ørje	221	2 t 44min	81
Oslo over Arvika/Aurskog	212	3 t 06 min	68
Oslo over Kongsvinger	242	3 t 12 min	76
Kongsvinger	149	1 t 55 min	78
Gardermoen	224	2 t 55 min	77
Ørebro	112	1 t 18 min	86
Västerås/Eskilstuna	206	2 t 11 min	94

Eventuell langpendling av noe omfang mot Norge vil kreve en form for høyhastighetsbane for å kunne komme ned på en reisetid som er akseptabel for langpendling. Som på aksene Oslo-Gøteborg – Øresundsregionen vil det å være alternativ til flytrafikken (Oslo-Stockholm) hovedmålet med en slik bane. Linjen ville da sannsynligvis ikke gå om Kongsvinger.

Dersom man tenker seg en intercitylinje mellom Oslo og Karlstad, vil man måtte ned mot en reisetid på maksimalt en og en halv time Karlstad – Oslo dersom det skal kunne gi en bevegelse i retning av mer integrerte arbeidsmarkeder. Det vil da være få stopp, f.eks. Karlstad, Arvika, Lillestrøm (eventuelt Kongsvinger, dersom banen skal fortsette å gå langs denne traseen).

Dersom arbeidsmarkedet i Sverige skulle bedre seg framover, er det mer naturlig å tenke en integrering av arbeidsmarkedet i Karlstad med områder langs aksene Örebro – Västerås i framtiden. Det er kortere avstander her og muligheter for høyere toghastigheter på dagens nett enn det er på dagens linje over Kongsvingerbanen.

Korteste reisetid i dag med SJ snabbtåg mellom Stockholm og Karlstad er i dag 2 timer 35 minutter. Til sammenlikning er korteste reisetid med tog fra Karlstad til Oslo i overkant av tre timer.

5 Nordmenn som arbeider i Sverige

Et av spørsmålene dette dokumentet skal belyse, er sysselsetting av nordmenn på svensk side, spesielt innen grensehandel. Det finnes et visst grunnlag for dette i StatNord-basen, idet det følgende data (fram til og med 2009):

- Antall nordmenn som pendler til svenske kommuner, etter hjemkommune og arbeidskommune (ikke fordelt på type næring).
- Antall nordmenn som er bosatt i Sverige og er sysselsatte i Sverige, etter sysselsettingskommune og hovednæringsgren.

Vi har her sett på de tre kommunene Strømstad, Årjäng og Eda

5.1 Strømstad

Pendling fra Østfold til Strømstad omfattet i 2009 216 personer, de aller fleste fra Halden (197), ellers 13 fra Fredrikstad og Sarpsborg, de siste seks fra Rakkestad og Marker.

Det er i alt registrert (2009) 319 nordmenn bosatte i Sverige med arbeidskommune Strømstad (tabell 5.1).

Tabell 5.1 Norske statsborgere bosatte i Sverige og sysselsatte i Strømstad kommune, etter hovedtype av næring, 2009

	Antall	Andel %
Primærnæringer	8	2,5
Vareproduksjon	28	8,8
Privat tjenesteyting	55	17,2
Varehandel og restaurant	143	44,8
Helse- og sosialsektor	42	13,2
Annen privat og offentlig tjenesteyting	24	7,5
Utdanning	19	6,0
Sum	319	100,0
Andel av sysselsetting i Strømstad	5,0	1,6

Kilde: StatNord

Om lag 45 prosent er sysselsatt innen varehandel og restaurantdrift, dette henger sannsynligvis sammen med grensehandelen. Om lag 17 prosent er sysselsatt innen privat kommersiell tjenesteyting mens 27 prosent er sysselsatt innen offentlig sektor (iblandet litt «annen» privat tjenesteyting). 11 prosent er sysselsatte innen primær- og sekundærnæringer.

Databasen StatNord omfatter ikke fordeling etter næring på kommunenivå for pendlere over riksgrensen. Nordbysenteret i Strømstad kommune opplyser at 25-30 prosent av i alt ca 1 000 ansatte er pendlere fra Norge, av disse er 80 prosent fra Halden og 15 prosent fra Sarpsborgområdet. Det vil si at anslagsvis 250 personer i

2014 pendlet fra disse to byene. Ut fra tallene for 2009 må vi dermed anta at nær alle pendlerne fra Østfold til Strømstad har arbeidsplasser relatert til grenshandelen.

5.2 Årjäng

Pendling fra Norge til Årjäng er omtrent ikke-eksisterende (4 personer fra Marker i 2009), men det er om lag 230 norske statsborgere som er bosatte i Sverige og arbeider i Årjäng kommune.

Tabell 5.2 Norske statsborgere bosatte i Sverige og sysselsatte i Årjäng kommune, etter hovedtype av næring, 2009.

	Antall	Andel %
Primærnæringer	13	5,7
Vareproduksjon	36	15,8
Varehandel og restaurant	56	24,6
Privat tjenesteyting	41	18,0
Utdanning	23	10,1
Helse- og sosialsektor	33	14,5
Annen privat og offentlig tjenesteyting	26	11,4
Sum	228	100,0
Andel av sysselsetting i Årjäng	5,7	

Om lag en firedel – drøyt 50 personer – er sysselsatt innen varehandel og restaurantdrift. Om lag 36 prosent arbeider innenfor offentlig sektor, mens 22 prosent arbeider i primær- og sekundærnæringer og 18 prosent innen privat tjenesteyting utenom varehandel og restaurant.

5.3 Eda

Pendlingen fra Norge er også her svært liten i 2009 pendlet 20 personer fra Eidskog til Eda, seks personer fra Kongsvinger og Eidskog til Arvika, og ingen til Torsby. Også her er det slik at norske statsborgere som arbeider i Sverige også stort sett har bosatt seg i Sverige (tabell 5.3).

Tabell 5.3 Norske statsborgere bosatte i Sverige og sysselsatte i Eda kommune, etter næring, 2009.

	Antall	Andel %
Primærnæringer	11	4,4
Vareproduksjon	44	17,5
Varehandel og restaurant	79	31,3
Privat tjenesteyting	27	10,7
Utdanning	22	8,7
Helse- og sosialsektor	47	18,7
Annen privat og offentlig tjenesteyting	22	8,7
Sum	252	100,0
Andel av arbeidsplasser i Eda	7,7	

Varehandel og restaurant sysselsetter en knapp tredel (31 prosent), mens det – som i Årjäng, er en drøy tredel (36 prosent) som arbeider innenfor offentlig sektor (helse, utdanning, offentlig tjenesteyting).

Det var for øvrig i 2009 ca 200 norske statsborgere bosatt i Sverige som arbeidet i Arvika og ca 100 i Torsby.

Referanser

Engebretsen, Øystein og Anne Gjerdåker 2012: *Potensial for regionforstørring*. TØI rapport 1208/2012

Gundersen, Frants og Jørgen Aarhaug 2014: *Regionforstørring som vegen til bærekraftige regioner*. NTP 2018-2027 - Avrop nr. 7. Rapport Transportøkonomisk institutt.

Gundersen, F. og Juvkam, D. (2013). *Inndelinger i senterstruktur, sentralitet og BA-regioner*. NIBR-rapport 2013:1

WSP Sverige 2013: Pilotprosjekt - *Den felande gränslänken Kongsvinger - Torsby på E16 Bergen – Gävle*.