



**forskningsrapport nr. 125/2005**  
**research report no. 125/2005**

# **Askim og Mysen** **Søskenbyer i suburbia**

**Tor Selstad**

**Høgskolen i Lillehammer**

**Kr. 110,-**

**ISSN 0807-2647**  
**ISBN 82-7184-317-6**

*Alle synspunkter står for forfatterens regning. De må ikke tolkes som uttrykk for oppfatninger som kan tillegges Høgskolen i Lillehammer. Denne artikkel kan ikke reproduseres - helt eller delvis - ved trykking, fotokopiering eller på annen måte uten med tillatelse fra forfatteren.*

*Any views expressed in this article are those of the author. They should not be interpreted as reflecting the views of Lillehammer University College. This article may not be reprinted in part or in full without the permission of the author.*

## Forord

Denne rapporten avslutter prosjektet ”Søskenbyene Askim og Mysen”. Det er initiert av kommunene Askim og Eidsberg, og er støttet av Fylkesmannen og Fylkeskommunen i Østfold. Oppdragsgiverne har gitt meg frie tøyler i prosjektet, og jeg takker for tilliten.

Mange spør meg hva jeg finner interessant med ”kjedelige” byer som Askim og Mysen. Slik jeg ser det er det faktisk ganske spennende å konfrontere idealiserte teorier med den virkelige verden, og da er Askim/Mysen-regionen faktisk et interessant tilfelle. I tillegg ga prosjektet meg en anledning til å følge opp diskusjonen om Østfold, som jeg har vært involvert i (Selstad 1999, 2003). De mindre byenes betydning som regionale sentra burde også ha en allmenn interesse. I en tid som legger vekt på byenes rolle som ”motorer” i sine regioner, er det påfallende hvor lite vi vet om de mindre byenes ressurser til å fylle en slik rolle. Storbyen får all oppmerksomhet.

Det fins også et rom mellom storbyene og landsbygda som er lite fokusert i forskningen. Jeg tenker her på alle former for *suburbanitet*, eller det som nå også omtales som *eksurbanitet*. Det suburbane landet er forstedene, mens det eksurbane rommet ligger bortenfor. Det aller heteste feltet i USA for tiden er de såkalte *edge cities*. Intet av denne forskningen på ”mellomlandet” ser ut til å fatter interesse i Norge, hvor byforskningen har gravd seg ned i storbyens bydeler.

Rapporten skulle være framtidsrettet, skissere mulige utviklingsbaner, og derfor er del II skrevet som scenarier. Men tro mot min generelle tilnærming betyr ikke det at historien kan neglisjeres. Tvert om er det gjennom studier av nåtid og fortid vi kan ane de lange linjene som muligens kan føres inn i framtida. Del I er derfor et empirisk grunnlag for framtidfortellingene.

Jeg har vært i tvil om hvordan disse framtidfortellingene skulle skrives. Skulle det satses på lesbarheten, at scenariene er gode fortellinger i seg selv, men kanskje lite forskningsbaserte? Eller skulle jeg omvendt holde meg til det forskningen har belyst, og risikere at det hele ble litt belærende? Jeg valgte det siste. Strengt tatt har vi få holdepunkter for å si hvordan det vil gå med Askim og Mysen – hver for seg eller i kompaniskap som søsken. Jeg valgte en løsning som innebærer at scenariene konstrueres rundt forskningsbasert viten – empirisk og teoretisk. Tross alt er det beste grunnlaget for å utsi noe sikkert om framtida kunnskap og innsikt. Leserne må derfor tåle noen faguttrykk som kan virke fremmedartede, men noen ganger kan det være slik at man bare må anstrenge seg litt.

Til slutt en liten leseveiledning: Etter ønske fra oppdragsgiver ble rapporten utstyrt med et mye lengre sammendrag enn det som er vanlig - både på norsk og engelsk. Forhåpentligvis kan disse sammendragene virke som appetittvekkere, slik at leseren tør å gi seg i kast med de komplette versjonene av scenariene. Jeg har imidlertid konsentrert sammendragene om scenariene (del II), og utelatt alle analyser av historie og samtid, som er første del av rapporten (del I).

Det er viktig å huske at formålet med scenarier er å styrke lesernes forestillingsevne om hva framtida kan bringe, og forkortinger kan virke mot denne hensikten. Den som har dårlig tid, f.eks. travle beslutningsfattere, må gjerne lese sammendraget, og bare det. Og den som ikke trenger noen appetittvekker kan gjerne gå rett på hovedmålet, altså selve rapporten.

Forfatteren er mottakelig for alle slags reaksjoner ([tor.selstad@hil.no](mailto:tor.selstad@hil.no)).

God lesning!

Lillehammer 20. november 2005.

Tor Selstad



## **Innhold**

Forord, s.3

Sammendrag på norsk, s. 6

English summary, s. 13

### **Del I:**

**Fakta og fortellinger, s.21**

1. Flertydige regionale begrep, s. 22
2. Byene, s. 27
3. Kommunene, s. 35
4. Regionen, s. 49

### **Del II**

**Scenarier 2020, s. 63**

5. Scenariene konstrueres, s. 64
6. Det første scenariet: Forstedene og de nye fabrikkene, s. 72
7. Det andre scenariet: Landsbyens fabrikker fortrenses av butikker, s. 80
8. Det tredje scenariet: Kunnskapsfabrikker i ytterkanten, s. 86
9. Hva er strategien for Askim og Mysen? s. 91

Referanser, s. 99

Vedlegg: Sysselsetting etter næringer, 2004, s. 101

# Askim og Mysen – søskenbyer i suburbia

## HiL forskningsrapport nr 125/2005

### I stedet for et *kort sammendrag*

#### En framtidorientert studie

Dette er ikke et “executive summary” for beslutningsfattere, rett og slett fordi det ikke er noe å iverksette. Hensikten med denne studien har ikke vært å foreslå nye tiltak eller strategier, men å lage en allsidig analyse av de to småbyene Askim og Mysen som de kan lære av. Analysen omfatter disse byenes fortid, nåtid og framtid, og det har vært spesielt viktig å frambringe *ideer* om hva som kan bli nye utviklingsretninger. Så får det være opp til Askim og Eidsberg å utarbeide planer og sette i verk tiltak – forhåpentligvis slik at ”søskenbyene” da mer opptrer som bror og søster enn som rivaler.

Dette sammendraget konsentrerer seg om framtidsutsiktene for de to byene, utskrevet som scenarier. Scenarier er framtidfortellinger, forestillinger om framtida konstruert noen ideer om hvordan historien kan bli. Nå er det lett å forstå at ulike hendinger eller handlinger kan påvirke historiens gang, og i scenariosjangeren tenker vi gjerne framtid i flertall - *framtider*. Scenariene opptrer ikke alene, men i kontrast til andre scenarier skrevet med andre forutsetninger. Her har vi valgt tre scenarier.

Scenariene er skrevet med et dobbelt tematisk perspektiv. I *det næringsøkonomiske perspektivet* diskuterer vi den økonomiske basisen for regionen i avindustrialiseringens tidsalder. Det postindustrielle perspektivet handler om et framtid-samfunn praktisk talt uten industri, et samfunn hvor de fleste menn og kvinner arbeider i ulike servicenæringer. Det andre perspektivet er *det demografiske bosettingsperspektivet*, der vi undersøker betydningen av folk og steder. Nye næringer og arbeidsplasser vil trolig bli lokalisert der de kan rekruttere ansatte – ufaglært arbeidskraft så vel som kvalifisert personell. Men næringsutviklingen har igjen stor betydning for befolkningsutviklingen, og slik danner årsakskjeden en sirkel – i beste fall en *god* sirkel, men en *ond* sirkel er også fullt mulig. La oss se nærmere på disse to perspektivene.

#### Det næringsøkonomiske perspektivet

Den store utfordringen i den postindustrielle tidsalderen er selvfølgelig hva som kommer etter industrien. Ideen om et postindustrielt samfunn blir ofte misforstått som en ny verden med bare immateriell produksjon, mens all vareproduksjon er oppgitt eller flyttet til andre verdensdeler. Noen samfunn er faktisk helt avindustrialiserte,

men i de fleste tilfeller er industrien bare *svekket*, ikke fullstendig borte. Gjennom avindustrialiseringen har Norge mistet om lag 150.000 arbeidsplasser, men fremdeles arbeider om lag 150 00 i det som snevert kalles industri.

Det er imidlertid grunn til å gi begrepet industri en utvidet betydning. Etter hvert som vareproduksjonen blir mer global blir den også mer avhengig av transport og logistikk. Det nye industribegrepet må følgelig dekke alle funksjoner fra produksjon, input og output av råvarer og ferdigvarer, sirkulasjon av varer med lastebiler, båter og lagerhold.

I dette perspektivet kunne utviklingen av primærsektoren fortolkes som en form for industrialisering. Transformasjonen av fiske og landbruk ligner det industrien har erfart – i sin lange utvikling fra småprodusenter til storskala produksjon. Det er et tema vi ikke kan følge opp her. Det som imidlertid er viktig er at mange regioner som nå beveger seg gjennom den postindustrielle tunnelen vil forstå at lyset i enden nødvendigvis er slutten på industrien, men kanskje mer av den.

Vårt første scenario er valgt for å identifisere utviklingsmuligheter for regioner som opplever nye investeringsrunder i industri – vidt fortolket. Vi har lært fra historien at ”industrialisering” ikke er en lang, ubrutt prosess, men tvert om karakteriseres av epoker med opp- og nedturer. Noen regioner har forutsetningene for å delta i neste oppsving, og vi må spørre oss om våre to småbyer er blant dem. Vil den postindustrielle epoken paradoksalt nok fornye *sekundærsektoren* i Askim og Mysen?

Vår andre opsjon om framtidens sysselsetting har et mer konvensjonelt postindustrielt perspektiv. Folk i urbane regioner vil i liten grad hente sitt levebrød i ”blåsnippykker”, men heller fra forskjellige ”hvitsnippykker” i servicesektoren. Og der det bor mange mennesker og befolkningen fortsatt vokser, der er det også voksende etterspørsel etter et stadig bredere spekter av materielle og immaterielle tjenester. Noen byer og regioner, blant dem kanskje Askim og Mysen, vil produsere personrelaterte tjenester ikke bare til egen region, men også til omverdenen. Dette scenariet handler om det framvoksende servicesamfunnet, et samfunn med sterk vekst i *tertiærsektoren*.

Endelig ser vi konturene av en helt ny næringsgruppe, der det produseres tjenester for andre produksjonssektorer som industri, privat og offentlig tjenesteyting. Det er i dag en klar tendens at foretakene konsentrerer sin virksomhet om noen kjernekompetanser, og kjøper inn alle varer og tjenester fra eksterne produsenter. Begrepet ”produsenttjenester” kan dekke ulike materielle tjenester som transport, lager og engros, men skal i denne sammenhengen først og fremst forstås som kompetanseintensiv, forretningsmessig tjenesteyting (forkortet KIFT). Denne sektoren dekker følgelig forskning og utvikling og avansert rådgiving av ulik type,

i sum *kvartærsektoren*. Er det denne som er Askim og Mysens framtid?

### **Folk og steder**

Siden vi her ser bort fra primærsektoren, er de tre scenariene konstruert med vektlegging av enten sekundær-, tertiær- eller kvartærsektoren. De mulighetene som kan øynes for næringsutvikling i ulike retninger må imidlertid krysspeiles mot muligheter for å skape befolkningsvekst i et egnet bosettingsmønster. Her har vi strukturert scenariene rundt tre nye opsjoner, konkret tre bosettingstyper som kan være aktuelle i et geografisk rom mellom den Norges hovedstad – landets største by – og den svenske periferien.

I det første scenariet legger vi vekt på forstadsdannelse og suburbanisering. Denne prosessen merkes først i de delene av Askim/Mysen-regionen som ligger nærmest Oslo – de tilhører faktisk allerede Stor-Oslos pendlingsfelt ved århundreskiftet. Dette pendlingsfeltet brer seg stadig utover, og mellom Oslo og småbyene Askim og Mysen danner det seg en kampsone. I det lange løp vil Oslo vinne og erobre en stadig større del av Askim/Mysen regionen. Denne prosessen skaper noen trusler for Indre Østfold, men også noen muligheter! Nye boligfelt spretter opp langs E 18 og skaper en korridor med begynnelse i Ski og Ås, som ender i Mysen. Denne prosessen preges av utflytting fra storbyen til grøntbeltet utenfor storbyregionen – en prosess som smøres av stadige infrastrukturforbedring er. Prosessen omfatter ikke bare befolkningen, for etter folkene kommer næringene. Dette er det *suburbane* scenariet.

I det andre scenariet legger vi vekt på at mange av utflytterne ikke etterspør nye boligfelt, men sann urbanitet. De velger derfor å flytte til allerede eksisterende småbyer. Sammenlignet med storbyen framstår av småbyene som rene ”landsbyer” – egentlig en bosettingstype vi knapt har i Norge. Det som er viktig er at transformasjonen av Askim og Mysen gjør dem mer attraktive som småskalige sentra, de dekker faktisk de fleste behov man måtte ha i hverdagen. Begrepet landsby har ingen negativ klang i den nye tids urbanisme, faktisk hører vi ofte om dannelsen av ”den urbane landsbyen” midt i storbyene – en hybrid i skjæringsflaten mellom tradisjonelle bymiljø og byfornyelse med påfølgende *gentrifisering*. Gentrifisering betyr sosial oppgradering, som språklig er avledet av *gentry* – den britiske overklassen. I dette tilfellet er det den nye profesjonelle klassen – de som er sysselsatt i KIFT-næringene – som overtar boligene til den skrumpende arbeiderklassen. Men noen vil også ha ”the real thing” – landsbyen i sin opprinnelige kontekst – på landsbygda – men likevel moderne urbane funksjoner. Dette er scenario der hagebyideen er skrevet om for vår tid, det virkelige *småbyscenariet*.

Det tredje scenariet har som drivkraft at utflyttingen av den nye gentryen – høytlynte mennesker i skapende jobber – skapte ny dynamikk i næringene og

deres lokalisering. Da den kreative klassen flyttet ut ble det aktuelt å flytte jobbene etter. Firmaer på flyttefot skyr gjerne tett befolkede områder. Det de flytter vekk fra er trange lokaliteter med dårlige trafikkløsninger og få muligheter til ekspansjon. I det rurale omlandet finner de jomfruelig land som kan være byggegrunn for nye komplekser med hovedkvarterer, banker, forretningstjenester, forskning og utvikling. De nye konsentrasjonene lokaliseres utenfor storbyer og småbyer, men nær motorveier og jernbaner, hvor pendlere lett kan nå de nye jobbmulighetene. Dette er *edge city* scenariet, kan det tenkes langs E 18 korridoren?

Vi har skrevet tre næringsøkonomiske scenarier og tilsvarende tre bosettingsmønstre i Askim/Mysen regionen. I prinsippet kunne vi nå kombinere tre mot tre, som i alt ville gi ni scenarier. Det ville i seg selv være en avbildning av en ganske kompleks framtid, som det er vanskelig å sammenfatte. Scenarioteknikken er på sitt beste når vi skriver et begrenset antall scenarier. Her skaper vi tre alternativet, er der ett av næringsscenariene er kombinert med et bestemt bosettingsmønster.

### **Det første scenariet: Forstedene og de nye fabrikkene**

Dette scenariet beskriver den suburbaniseringen som allerede finner sted både når det gjelder nærings- og befolkningsutvikling. Næringsutvikling forstås her i tråd med et utvidet industribegrep. Langs den travle E 18 vil vi se mange tegn på ny vekst i sekundærnæringene.

Industrialiseringen startet i bygninger sentralt lokalisert i storbyene, der et stigende antall av arbeidere ble konsentrert under samme tak. Arbeidernes boliger ble bygd innen gangavstand fra fabrikkene. Dårlige miljøforhold og moderne byplanlegging brøt opp denne enheten mellom fabrikk og bolig. Hagebybevegelsen i Storbritannia inspirerte planleggere til å bygge ”new towns” – nybyer – i en viss avstand fra det industrielle og kommersielle senteret. I USA ble bilen drivkraften bak suburbaniseringen, mens kollektivtransporten har spilt en mye viktigere rolle i Europa. Norge ligger et sted midt i mellom.

Det industrielle forfallet i Oslo startet på syttitallet. Gamle fabrikker langs Akerselva ble stengt og transformert til lokaler for de framvoksende næringene i media, rådgiving, programvare – kort sagt kvartærsektoren. Den nye klassen overtok tradisjonelle arbeiderboligene og presset restene av den gamle arbeiderklassen ut. Grünerløkka ble et område med sterk gentrifisering.

Mange trodde at vareproduserende industri ville forsvinne fullstendig fra Oslo og andre byer. Det skjedde ikke. Det som skjedde var fortsettelsen av en dypere trend, nemlig utflytting av plasskrevende bedrifter, en prosess som i etterkrigstida hadde skapt det spesielle ”gaffeltrucklandskapet” i Groruddalen. Dette landskapet var en blanding av industri- og transportfunksjoner, logistikk og engroshandel – etter hvert

også med store innslag av kjøpesentra i flere bransjer. Dette næringslandskapet ble omgitt av boligområder for arbeidsfolk, Oslos ”satellitt-byer”, perverterte utgaver av det man opprinnelig mente med ”new towns”.

Proessen lot seg ikke stoppe der. Ved slutten av det 20. århundret hadde suburbaniseringen skapt et mye større pendlingsfelt rundt Oslo. Tradisjonelt selvstendige småbyer ble nå en del av Oslo-regionen. I det første og andre tiåret i det nye århundret innhentet denne utviklingen Moss og Indre Østfold – først Askim, senere Mysen. Forbedringer i infrastrukturen gjorde det klart at ved utløpet av tjueårene ville store deler av Østfold mer eller mindre bli en del av Oslos pendlingsfelt. En meget stor andel av den nye befolkningen bodde i nye småtettsteder som spratt opp for å møte den sterke etterspørselen. Det hadde svak urban karakter. Befolkningen dekte sin etterspørsel etter varer og tjenester ved kjøpesentra lokalisert langs motorveien.

Etter befolkningens innrykking i det suburbane landskapet fulgte næringene. Indre Østfold befant seg i en perfekt situasjon ved E 18, hovedveien mellom hovedstedene i Norge og Sverige. Høy utpendling og et sterkt underskudd på sysselsettingsbudsjettet gjorde det relativt enkelt for nye firmaer å rekruttere ledere og arbeidstakere ellers. Heller ikke hadde de store problemer med å finne nye næringstomter. Kommunene i Oslo-regionen tilbød billige tomter på jomfruelig mark, men med alle infrastrukturen tilgjengelig. Svær ofte vant E 18 og E 6 korridoren i konkurranse med korridorene nord og vest om Oslo. Det avgjørende argumentet var nærheten til grensa og den korteste veien til kontinentet.

### **Det andre scenariet: Landsbyens fabrikker fortrent av butikker**

Den sterke utlokaliseringen av industri, engrossalg, transport, turisme, varehandel og fritid skuffet lokale og regionale myndigheter. Planleggernes drøm var en revitalisering av de gamle småbyene, inklusive de små ”landsbyene”, men det som kom i stedet var en form for “urbanisme” som mer var en parodi på byliv. Askim og Mysen satte inn motangrepet. De små byene var grunnlagt på handel og kommers og nå søkte de tilbake til sin opprinnelige avhengighet av *tertiærsektoren*.

Befolkningspresset fra Oslo ble nå ledet vekk fra boligfeltene uten servicefunksjoner og i stedet kanalisert inn i småbyene. Hensikten var å gjøre småbyene mer robuste. Fra mange undersøkelser visste planleggerne at ”den urbane landsbyen” framsto som et ideal, oppgaven var å transformere dem til noe attraktivt – noe som lignet Grünerløkka i Oslo – den urbane landsbyen inne i storbyen. Og hva var vel bedre enn den ekte landsbyen, i moderne fasong?

Transformasjonen lot seg lettest gjennomføre i lille Mysen, som aldri hadde oppgitt sin karakter som rural landsby. Den sterke fysiske strukturen rundt

butikkene, servicefunksjonene og transporten var en perfekt kjerne å bygge videre på. Denne bykjernen virket spesielt tiltrekkende for dem som søkte et stille liv med alle tjenestene tilgjengelig isenteret. Dette ble den norske versjonen av de amerikanske “gated communities” – med den store forskjellen at i indre Østfold var det ikke nødvendig å bygge en ny bymur rundt lokalsamfunnet for å gi innbyggerne sikkerhet og velvære. Det er ingen overraskelse at mange *eldre* velger seg en ny leilighet i sentrale Mysen. Det brede servicetilbudet har et umiskjennelig preg av å være tilpasset de eldre.

I motsetning til Mysens myke overgang til servicesamfunnet, har Askim fulgt en mer kronglete vei. Askims historie var å være ”den *industrielle* landsbyen”, og de sentrale institusjonene var ikke butikkene, men fabrikkene. I første fase av transformasjonen ble industrilandsbyens fabrikker ganske enkelt gjenbrukt som butikker – med Askim Viking som det fremste eksemplet. Men gummivarefabrikkens gjenbruk var i seg selv ikke nok til å transformere Askim til et vitalt servicesenter. Det var også en klar tendens til eksternalisering av varehandelen i Askim, dvs. at nye tilbydere fant seg tomter utenfor bykjernen. Det var derfor ikke rart at kompakte Mysen beholdt sin ledende posisjon som handelssenter i Indre Østfold.

Askim måtte lage en mer komplett plan for byfornyelse for å restrukturere sitt senter. Målet var å skape et byimage med en med en svært allsidig servicesektor, der butikken var en del av et tradisjonelt sentrumsområde. Faktisk var Mysen en sterk inspirasjon. De nye bygningene i Askim fulgte dels den gamle gateplanen, dels den nye som ble lagt etter at E 18 ble ført utenfor bykjernen. Langs gateplan var sentrum preget av varehandel og andre servicetilbydere, mens andre etasje, og i noen tilfeller en tredje etasje, innholdt boliger.

Mens Mysen ble byen for eldre folk, ble Askim byen for de yngre. Askim ble et ”hot” senter for yngre arbeidsfolk som arbeidet i Oslo, men som (ennå) ikke hadde råd til å betale hovedstadens høye husleier. Det var imidlertid ikke interessert i det kjedelige livet i villaene og rekkehusene i de nye husklyngene som det var blitt så mange av. De ville ha et virkelig urbant liv. Det fant de delvis i Oslo, der de arbeidet, men delvis også i Askim –der de bodde. Kommunen utviklet en ungdomsrettet *image*, og brukte bevisst den noe kaotiske stilen i Askim til å lage en flerkulturell smeltedigel. Innvanderne satte utvilsomt sitt preg på byen med sine mange etniske restauranter og butikker. Smeltedigelen Askim fikk ry for sin kreativitet, ikke minst når det gjaldt tjenester av ulikt slag. Dette mangfoldet var noe Mysen bare kunne misunne Askim, for i Mysen var man på et vis innelåst av eldre folk og deres preferanser: Et tradisjonelt og sikkert vare- og tjenestetilbud. Noen av de eldre foretrakk åpenbart kjøpesentret utenfor byen på grunn av de



praktiske parkeringsplassene.

### **Det tredje scenariet: Kunnskapsfabrikker i “edge cities”.**

Den nye profesjonelle klassen kom i stigende grad til Askim og Mysen som innbyggere, men de tok fortsatt den kjedelige pendlingsturen til Oslo nesten hver dag. De utgjorde etter hvert en betydelig pool av velutdannet, kunnskapsrik og kreativ arbeidskraft, men hadde til å begynne med få alternativer til Oslos sterke etterspørsel etter profesjonell arbeidskraft. Men ting skulle forandre seg.

Kolonialiseringen av de gamle industriområdene i bykjernen nådde nå sin metning etter hvert som alle ledige tomter var (gjen)brukt. Nok en gang måtte aktører i byen se seg om etter jomfruelige arealer utenfor byen, spesielt for å møte ekspansjonen i den framvoksende *kvartærsektoren*. Etter en periode med sentrumslokalisering begynte faktisk kunnskapssektoren å grunnlegge sine egne byer. I USA ble de kalt “edge cities” på grunn av sin beliggenhet i sonen mellom byregionen og baklandet – der det ”eksurbane” landet begynte. Plutselig befant Askim og Mysen seg nettopp der.

Det er selvfølgelig meningsløst å sammenligne det som skjedde i småbyene Askim og Mysen med de storslåtte amerikanske eksemplene. Likevel er de skapt på omtrent samme måte, som storskala eiendomsutvikling i jomfruelig terreng i nærheten av steder med en viss befolkning. Askim, og Mysen hadde en voksende befolkning, riktignok liten i en internasjonal kontekst, men ikke i en norsk sammenheng. Og nok en gang var det lokalisering nær E 18 som ble utslagsgivende.

For å nå sine ambisiøse mål måtte Askim og Mysen by fram sitt mest attraktive areal – og også sitt viktigste symbol – Morenen! Morenen var navnet på et typisk eksternt kjøpesenter fra åttitallet, men også en voksende næringspark som var moden for mer avanserte tjenester enn varehandel. Morenen var også et voksende turismeprodukt med flott utsikt over et ellers flatt østfoldlandskap. Her vokste det fram en norsk variant av den amerikanske *edge city*: Et næringscenter, et konferansesenter, et underholdningscenter.

Hva mer finner vi? Først og fremst forskjellige produsenttjenester, spesielt innen IKT, regnskap, næringsstrategi osv. Noen få norske hovedkvarter er lokalisert hit, av dem et par med større lagerhus for varer. Også mindre internasjonale firma har valgt Morenen som sin skandinaviske base. I sum dreier det seg om et par tusen nye arbeidsplasser i den norske ”kantbyen”, nok til å redusere utpendlingen fra Askim/Mysen substansielt. Det som har skjedd er faktisk en voksende innpendling fra Oslo og Sarpsborg/Fredrikstad. En viktig grunn har vært det nye høyhastighetstoget som går på Østfoldbanens indre linje. Ringen er igjen sluttet: Banen som skapte byene har gjort det igjen!



## **Askim and Mysen – the siblings in suburbia**

**HiL research report no. 125/2005**

### **In stead of a *short* summary**

#### **A future-oriented study.**

This is not an executive summary, because there is nothing to execute. The aim of the project was not to suggest new actions or strategies, but to make a comprehensive analysis of the small towns Askim and Mysen, their past, present and future. It has especially been important to produce new ideas about what could possibly constitute a new direction of development. On this basis, the municipalities Askim and Eidsberg hopefully would be able to make plans and carry out measures where the towns of siblings acted like brother and sister instead of rivals.

This summary is concentrated on the future prospects of the two cities, formulated as three scenarios. Scenarios are narratives about the future - imagined futures constructed around ideas about where future history will move. It is easily understood that different incidents and actions have strong impact on the course of history, accordingly the scenario method use the concept of the future in plural - *futures*. Scenarios do not perform alone, but in contrast with other scenarios written with different conditions. In this project we choose three scenarios.

The scenarios are written in a double perspective. In one perspective, we have to discuss what the economic basis is for the region and its centres in the age of deindustrialisation. The post-industrial prospect is a future society without manufacturing industries, a society where most men and women work in different service industries. This is the industrial-economic perspective. In the other perspective, we must examine the importance of people and places. The new industries and jobs probably will be located where they can recruit employees, unskilled workers as well as qualified personnel. This is the demographic settlement perspective. Where industries will locate is probably very important for population growth, but contrary population growth will also generate economic development. The causation forms a circle, in best cases a good circle, but a vicious circle is also possible.

#### **The industrial perspective.**

The great challenge in the post-industrial age is of course what comes after the manufacturing industry. The idea of a post-industrial society is often misunderstood as a new world of non-material production, while goods production is abandoned

or moved to other continents. Certainly, some regions are really almost completely deindustrialised; however, in most cases the manufacturing basis is weakened but not completely removed. Deindustrialisation of Norway has eliminated some 150 000 jobs in manufacturing industries, but still at least 250 000 work in what is narrowly labelled “manufacturing industries”.

What is more important is that the concept of manufacturing has to be broadened to cover all aspects of modern industries. As manufacturing becomes more global it also becomes more dependent on transport and logistics. The new concept of the manufacturing industry accordingly has to cover every function from production, input and output of raw material and goods, goods in circulation in trucks and warehouses.

In this perspective the development in the *primary sector* could be interpreted as an “industrialisation”. The transformation of fisheries, forestry and agriculture all resembles what manufacturing industries have gone through from isolated small producers to large-scale production systems embracing different inputs and outputs. We leave that to another occasion. However, what is important is that many towns and regions going through the post-industrial tunnel will discover that the light at the end is a not the end of manufacturing, but more of it.

Our first scenario option is to encircle the regions with this possibility of a new round of investment in industries. From history we have learned that industrialisation is not a long unbroken process, on the contrary it is characterised by different epochs with ups and downs. Some regions are prepared to participate in the next upswing, and we have to ask whether our two small towns are among them. Will the post-industrial epoch paradoxically renew the *secondary sector* in Askim or Mysen?

Our second option for future employment is more conventionally post-industrial: People in urban regions will not get their livelihood from blue-collar work, but from different kinds of white-collar occupations in the service sector. And where many people live and population is increasing, there is a growing demand for a constantly broadening spectre of material and non-material services. Some regions and towns, among them perhaps Askim and Mysen, will produce person-related services to people outside the region. This scenario is about the emerging “service society”, a society with growth in the *tertiary sector*.

Finally, a completely new group of services is arising, the services produced for demand from other production sectors, manufacturing, private and public services. Today, the dominating concept of the firms is to concentrate the production around some basic competencies, and buy other goods and services from external producers. The concept of “producer services” may cover material services like transport and

groceries, but in this connection it is understood as advanced, knowledge-intensive business services (abbreviated KIBS). Accordingly, this sector covers research and development, as well as advanced consultancy services of different kinds, in sum the *quaternary sector*. Is this the future for Askim and Mysen, and the surrounding region?

### **People and places**

If ignoring the agricultural sector, our three scenarios are constructed around a new emphasis on either the secondary, tertiary or quaternary sector. However, these opportunities have to be triangulated against our options regarding population growth and the settlement pattern the new population will create. This gives rise to three new options, and we then have to remember that our regions cover a space from the Norwegian capital region to the Swedish periphery.

Near the Oslo region, the region of Askim/Mysen belongs to the Oslo commuting field. This commuting field is steadily growing, creating a battlefield between the city of Oslo and the small towns of Askim/Mysen. In the long run Oslo is winning, conquering a larger and larger parts of the Askim/Mysen region. This creates some new threats to the inner Østfold region, but also some new opportunities. New hamlets are popping up along E 18, creating a corridor beginning with Ski and Ås, ending in Mysen. This is the process of out-moving of people from larger cities to a green belt outside the central city, facilitated by infrastructural improvements. But this process is not restricted to people, for after the people come the industries. This is the *suburban* scenario.

The strong growth in the cities creates new forms of urbanism, and paradoxically the traditional urbanism seems watered down. The inner city quarters are transformed into “the urban village”, a hybrid of traditional city environments, threatened by urban renewal some decades ago, but now the playground of an urban, professional class. But upgrading also takes place in the old small towns, transforming the rural villages with a new kind of urbanism. The new gentry is back in the countryside, anyway the process is conceptualised as *gentrification*. Even if out-migration from the city creates new housing projects, many in-migrants demand more urbanity and move to already existing small towns. Compared to the city the small towns appear as “villages” – a rural settlement type which in reality is almost non-existent in Norway. However, the transformation of industrial Askim and agricultural Mysen makes them attractive as small-scale centres covering most of the needs of everyday life. This is the garden city scenario of today, the real *small town* scenario.

An additional process is the out-migration of firms and jobs, which creates another new urban form in rural surroundings. Out-migrated firms normally avoid populated areas. What they are moving from is the crowded central business district, with bad transport conditions and few possibilities for expansion. In the rural hinterland they find virgin land, making the building ground for new complexes of headquarters, banking, consultancy, research and development. The new concentrations are situated outside cities and towns, but near highways and railroads, where commuters easily can reach the new job opportunities. This is the *edge city* scenario, could it be built alongside the E 18 corridor?

We have discussed three economic development perspectives and three possible settlement patterns in the Askim/Mysen region. In principle all settlement scenarios could be combined with all economic scenarios, making altogether nine alternatives. That would be a rather complex future, difficult to grasp. Contrary to this multitude of alternatives, scenario techniques are best when used on a restricted number of alternatives. Here we create three alternatives around three possible combinations:

**The first scenario: The factory in the suburb.**

This scenario describes an ongoing suburbanisation of both population and industry, the latter understood with an extended concept of manufacturing . Alongside the busy E 18 several signs of new growth in *the secondary sector* are observed.

Industrialisation started in centrally located buildings with several stores, concentrating a growing numbers of workers under one roof. The workers' dwellings were built in the vicinity within walking distance of the factory. Bad environmental conditions and modern planning broke up this locational unity. Partly inspired by the garden city movement in England, the new ideal was to build the new towns at a certain distance from the industrial and commercial centre. USA became a suburban nation with the automobile as the driving force, while public transport played a more important role in Europe. Norway became something in between.

The industrial decline started in Oslo during the seventies. The old factories alongside the Aker river (Akerselva) closed down and were transformed to the new centre of the rising professional class in media, consultancies, software – in short the quaternary sector. The new professional class forced out the traditional working class from the nearby dwellings, making Grünerløkka an area of strong gentrification.

Many believed that manufacturing would disappear completely from Oslo and other cities. It did not. What happened was the continuation of a deeper trend, namely

the out-migration of space-requiring firms, a process that created the landscape of Groruddalen in the post-war period. The inner city-located manufacturing firms from the early industrialisation left their original sites and formed a new space in the *landscape of the forklift truck*, as Groruddalen is called. This landscape is a mixture of manufacturing and transport functions, logistics and groceries, now even containing retailing from large scale multi-branch shopping centres. This new industrial landscape was surrounded by the new dwellings for working people, the satellite towns of Oslo, quite perverted versions of new towns.

However, the process did not stop there. At the end of the 20<sup>th</sup> century the process of suburbanisation incorporated a larger area into the commuting field of Oslo, making traditionally independent towns a part of the Oslo region. During the first and second decade in the new century this process also reached Moss and Inner Østfold, first Askim, later Mysen. Improvements in infrastructure made it clear that by the end of the twenties the whole of Østfold would more or less be a part of this strong commuting field. The new population mainly lived in small hamlets built to meet the growing demands from a growing population, and none of these hamlets had urban character. The population satisfied its demand for services mainly from shopping centres located alongside the motorway.

After the population followed the industries. Inner Østfold had a perfect situation with E 18 as the main road between the capitals in Norway and Sweden. High out-commuting and a strong deficit on the employment budget made it easy for firms seeking new locations to recruit workers and leaders. Neither did they have any problems finding new industrial sites in the suburban area of Oslo. The municipalities in the greater Oslo region offered cheap industrial sites developed in virgin areas with all infrastructural resources available. The E 18 and E 6 corridor in Østfold very often won in competition with the corridors north and west of Oslo. The deciding argument was the nearness to the border, the shortest way to the continent.

### **The second scenario: Shopping mall replaces factory hall.**

The urban decline followed by the strong externalisation of manufacturing, wholesale, transport, tourism, retail and leisure disappointed local and regional authorities. The planners' dream was the revitalisation of old cities and small towns, but what happened was a form of "urbanism" which was a parody of urban life. Askim and Mysen set in their counter attack. The small towns were founded on trade and commerce, and now they sought back to their original dependence on *the tertiary sector*.

The population pressure from Oslo would not be channelled to new hamlets with no service functions, but be led to the centre of the small towns, making them grow more robust. From several polls the planners knew that “the urban village” was an ideal, the task was to transform the small towns to something resembling Grünerløkka in Oslo – the urban village *within* the city.

The task was perhaps more easily done in small Mysen, which had never abandoned its character as a rural village. Its strong *physical* structure around the shops, service functions and transport was a perfect nucleus for the building of an identity as a new urban village for those wanting a quiet life with all services available in the centre. This became the Norwegian version of the American “gated communities” – with the great difference that in inner Østfold it is not necessary to build a new city wall around the community to guarantee the inhabitants’ security and well-being. It is no surprise that many elderly people look for new apartments in central Mysen. The broad service supply has an unmistakable “old style” in Mysen.

Contrary to the smooth entering of the new service society in Mysen, Askim followed a more winding road. Askim’s history was as an industrial village, and the central institutions were not the shops but the factories. In the first place, the factories were changed to shops, especially the large one – Askim Viking – the rubber goods factory. But this was alone not enough to transform Askim into a more vital service centre. The new retailers found their new sites outside the small centre, and a clear tendency towards an externalisation was noticed. Still, small Mysen held its leading position as a service provider.

Askim had to make a more complete renewal plan to restructure its centre. The goal was to make a city image with a strongly diversified service sector, where the shops were a part of a traditional central business district. In fact, Mysen became an inspiration. The new buildings in Askim followed the old and new street plan, partly changed after E 18 was led outside the town. The ground floor was dominated by shops and service bidders; the first floor, and in some cases the second floor, by flats.

While Mysen became the town for elderly people, Askim became for young people. Askim became the hot centre for young people working in Oslo, but who could still not afford the high rents on flats. They were, however, not interested in the boring suburban life in the new hamlets, where a detached or semi-detached house was in reach. They wanted a more urban life, partly found in Oslo, but partly also in Askim! The municipality developed a young image, and consciously used Askim’s somewhat chaotic impression to make a multicultural melting pot. The immigrants made their strong mark on the town with “ethnic” restaurants and retailing. Askim



got a reputation as a creative melting pot, at least regarding services of a different kind. This diversity was envied in Mysen, which in a way was “locked in” by elderly people, who wanted a traditional and safe service offer, not the risky ethnic products and services. Some of the elderly people preferred obviously the external shopping malls with their practical parking lots.

### **The third scenario: Knowledge workshops in edge cities.**

In the long run the new professional class located in suburban towns, but still commuting to central Oslo, found their life as commuters boring. They represented a large pool of highly educated people, but had initially no alternative to Oslo’s broad and strong demand for professionals. But things would change.

The colonisation of the old industrialised areas in the core of the city had to come to an end as all sites became occupied. Once again the city had to look for virgin areas outside the city, especially to meet the demands for new expansion in *the quaternary sector*. After a period with inner city location, the expanding knowledge sector founded its own cities. In USA they were called “edge cities” because of their location in the zone between the real city and the hinterland. Suddenly Askim and Mysen were there.

Of course it is meaningless to compare what has happened in the small towns of Askim with the large American examples. Still, they are modelled on the same principles, which is real estate development of virgin areas located near to settlements with a certain population. Askim, Mysen and their surrounding region had a growing population, small in a European context, but not in a Norwegian. And once again the location near to E 18 was the conclusive argument.

To achieve their ambitious goals, Askim and Mysen had to lend out their most attractive land – and also their most important symbol – Morenen! Morenen was the name of a typical external shopping centre of the eighties, but also a growing industrial site, ready for more advanced services than retailing. Morenen was also a potential tourism product with an excellent view over the normally flat Østfold landscape. The business and conference centre was of course a part of the new edge city.

What else do we find? First and foremost different kinds of business services, especially in ICT, accounting, business strategy etc. Some few Norwegian headquarters are located at Morenen, some with large warehouses for goods. Even some smaller international firms have chosen Morenen as the Scandinavian base for headquarters. In sum some thousand new jobs have been created in this small Norwegian version of the edge city, enough to reduce the commuting out of Askim

to Mysen substantially. What has happened is in fact a new in-commuting from Oslo and Sarpsborg/Fredrikstad. An important reason for this is the new high-speed train running on the inner Østfold track. The ring is complete : The railway that once created towns has done it again.



**Del I:**

**Fakta og fortellinger**

## 1. Flertydige regionale begrep

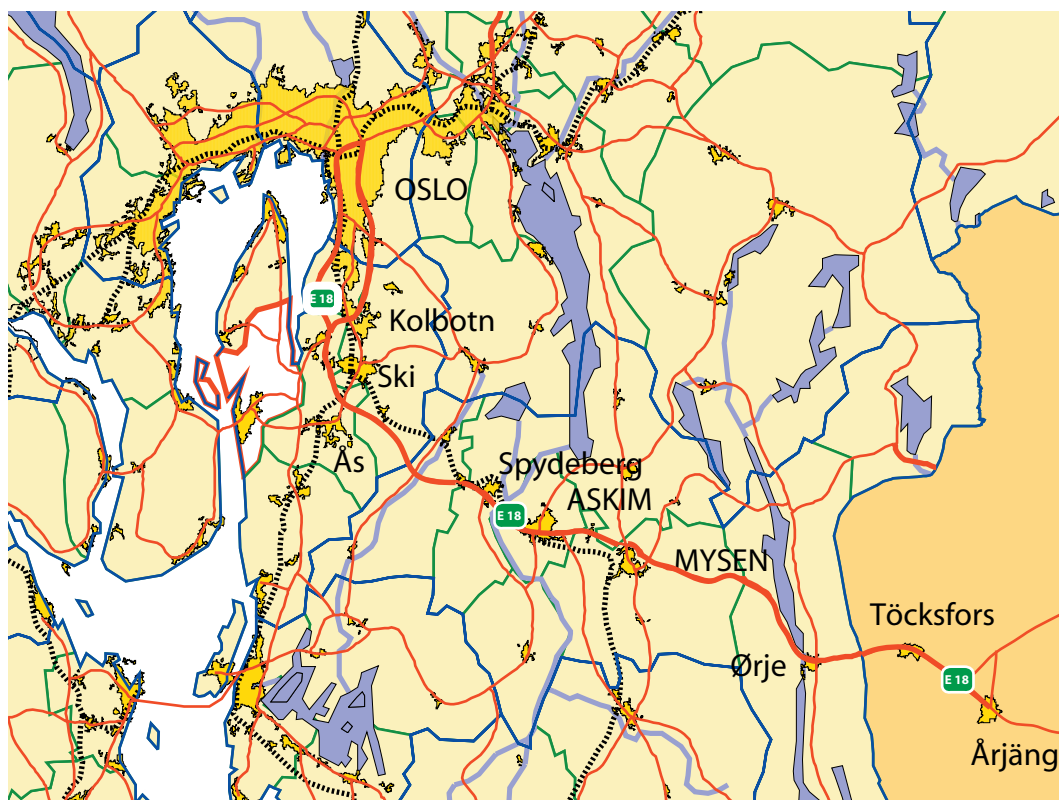
*Midtveis mellom hovedstaden og svenskegrensa – som også er EU-grensa – ligger søskenbyene Askim og Mysen. I unionsoppløsningens jubileumsår kan vi ikke unnlate å minne om indre Østfolds sameksistens med naboen i øst. Når vi feirer vår uavhengighet glemmer vi lett at Norge gjennom den nye unionen – den europeiske – har en tettere union med Sverige enn vi hadde i den norsk-svenske unionens dager. Vi lever i et mer åpent landskap enn noensinne.*

### **Vi trives best i åpne landskap – i globaliseringens tidsalder.**

Askim og Mysen er steder på en akse der Oslo er det ene ytterpunktet, småbyene i Sverige er det andre. Selv om fellesriket er oppløst, er vi gjennom nærhet tett koblet sammen økonomisk og kulturelt. Norge og Sverige utgjør for eksempel hverandres største eksportmarkeder. Og det felles arbeidsmarkedet er ingen steder mer intens enn langs svenskegrensa, der kelnere på norsk side snakker svensk og kassadamene på svensk side snakker norsk. Ikke bare forstår vi hverandres språk, vi finner også behag i hverandres kultur – som langt på vei er en felleskultur. Når vi kommer ut i den store verden skjønner man knapt hvorfor dette må være to nasjonalstater.

Nå er det neppe gjennom en ny union med Sverige at nasjonsgrensa rives. Noen ser imidlertid for seg en utvikling der nasjonalstatene svekkes, og selv om vi av kulturelle og sentimentale grunner opprettholder dem får de i realiteten liten betydning. I globaliseringens tidsalder vil vi operere i et åpent rom der folk, penger, varer, tjenester og kunnskap vil flyte fritt. Men det er vanskelig å føle seg hjemme i en slik verden, og derfor vil vi i tillegg dyrke det lokale og det regionale. Å delta på en global arena betinger så å si at man har sterke røtter til en region. Dette er ”glokalisme” som teori – og ideologi. Den har intuitivt mye for seg.

Vi skal ikke trekke forhastede slutninger om nasjonalstatens forvitring og død. I det nye Europa er nasjonalstatene fortsatt viktige byggesteiner, ja, antakelig viktigere etter utvidelsen. EU kan ikke være en ny superstat når medlemstallet passerer tretti. Og når nasjonalstatene består, består også hovedstedene. I et stadig mer åpent europeisk eller globalt rom skulle det være mindre plass til hovedstedene, som jo hviler på nasjonens eksistens. Det er jo i Oslo, København og Stockholm de nasjonale byråkратиene er samlet, enten de tilhører den offentlige forvaltningen eller storforetakene. Likevel: Om hovedstadsfunksjonene skulle bli svekket, er disse nordiske storbyene gitt vekstimpulser fra epoken med nasjonalstatene som de tar med seg videre i en tid med åpnere grenser.



Figur 1: Askim og Mysen – mellom Oslo og EU

Hvis E 18 er ”hovedgata” i den regionen vi skal beskrive, er derfor Oslo billedlig det ene ”fond” i aksen. Det arkitekter kaller en fond er en bygning som avslutter et gateløp, liksom Slottet og Sentralbanestasjonen avslutter Karl Johans gate. Oslo kan nok med sin vekstkraft virke som en utilbørlig kolonisor i det østnorske landskapet, men vi skal ikke glemme at alle strukturer – også bystrukturer – har en dobbelt funksjon: De bergenser visse handlinger, men de muliggjør også andre. For Askim og Mysen må vi ha dette dobbeltperspektivet, for mulighetene er avgjort til stede.

Og så kan vi undre oss over hvilket fond vi finner i den andre enden av den aksens søskenbyene ligger på: Er det Brussel, Hamburg, eller Ørestaden? Kraftfeltet fra de nordeuropeiske storbyene kan kanskje anes i det indre Østfold, men påvirkningen er svak. Antakelig er det bokstavelig talt mer nærliggende å diskutere betydningen av mindre steder som Töcksfors og Årjäng. De er ikke akkurat spektakulære byer, men viktige nok i det åpne landskapet vi skal beskrive. Og så får mer visjonære politikere og planleggere holde ved like visjonene om større transregioner som omfatter Bohuslän, Västra Götaland – ja, hele Västskysten og Ørestaden med.

### **Regionene, kommunene, byene.**

Hvis vi skal presentere Askim og Mysen for en større verden, trenger vi et felles språk som beskriver småbyene i gjenkjennelige termer. Vi griper da til eurokratens språk, som når det gjelder regionene bærer forkortelsen NUTS: *Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques*, eller på godt norsk: Klassifikasjonsprinsipper for territorielle statistiske enheter.

Med ”eurotale” kan vi langt på vei beskrive Askim og Mysen i termer som man vil nikke gjenkjennende til i alle deler av EU-området. Alle problemer blir imidlertid ikke løst, for ord som by, kommune og region er sterkt innvedt i det enkelte lands kultur, og har slik sett en *mening* som ikke kan forstås uten den nasjonale sammenhengen (konteksten) de inngår i. Og som kjent er vi heller ikke blitt fulle medlemmer i EU, men på en rekke områder har vi prøvd å tilpasse oss. Som ikke-medlem får vi ikke lov til å benevne vår hjemlige klassifikasjon NUTS, derfor kalles den ”NUTS-analog”. Statistisk Sentralbyrås standard for regioninndeling, forkortet REGIN, er imidlertid sammenfallende med NUTS og brukes bl.a. for innrapportering til Eurostat – det europeiske statistikkbyrået.

Etter den norske terminologien er REGIN 1 (svarer til NUTS 1) *hele landet*, mens REGIN 2 er *landsdelene* (NUTS 2). Landsdelene er ennå ikke politiske-administrative regioner i Norge, men det er tilgjengelig *fylkene*, REGIN 3 (NUTS 3). Under dette nivået opereres det med to typer lokale enheter. REGIN 4 er grupper av kommuner, som svarer til lokale arbeidsmarkeder (NUTS 4). I mange land er dette et viktig felt for samarbeid, og i Norden gjelder dette spesielt Finland. Både i Finland og Norge kalles dette økonomiske regioner. I de fleste land skjer det omfattende interkommunalt samarbeide rundt byene, ikke minst definerer storbyene *metropolområder*, der svært mange kommuner deltar. På det laveste nivået finner vi altså kommunene, som er REGIN 5 (NUTS 5).

Etter disse prinsippene finner vi Askim og Mysen på *tre* nivåer i norsk statistikk. For det første definerer de en felles *region*, som SSB navnsetter etter senteret. Siden vi her snakker om en region med to sentra, kalles den Askim/Mysen-regionen. Askim er dessuten *kommunenavn*, mens Mysens kommune heter Eidsberg. Men det de fleste vil assosiere med navnene Askim og Mysen er verken regioner eller kommuner, men *steder*.

Askim og Mysen er navn på det vi i Norden kaller *tettsteder*. Både i Danmark og Sverige (særlig i syd) finner vi mange eksempler på den lokale bebyggelsesformen som er mest vanlig i Europa, nemlig landsbyer (*village, dorf*). Dette er typiske trekk ved det tidligere føydale Europa, men Norge og store deler av Sverige tilhører ikke dette området. Vår bosetting ble preget av frie bønder som har bodd forholdsvis spredt (vi ser her bort fra tendensen til å danne *klyngetun*, særlig på Vestlandet). Når

vi i nyere tid, egentlig de siste hundre årene, fikk framveksten av mindre bygdebyer på landsbygda passet ikke uten videre landsbybetegnelsen. Som et fellesbegrep bruker vi derfor i statistikken *tettsteder*. Disse omfatter da byene og de mindre tettstedene. Før lot ”de ordentlige byene” seg skille ut ved at de hadde byrettigheter, og norsk urbanisering ble helt fram til sekstitallet målt med andelen av befolkningen i såkalte ”administrative byer”. I dagens bybegrep må vi dessuten ta med et antall tettsteder, men hvor langt ned i byhierarkiet vi skal gå for å definere *det urbane* er et tema som er mye diskutert. Mange tettsteder har ervervet seg ny bystatus, etter at byrettighetene er avskaffet. Askim og Mysen er tettsteder i statistikken, men de er også gitt status som byer etter de nye reglene. I kapittel 2 skal vi analysere dem nettopp som sådanne, både kvalitativt og med statistikk.

Dernest er det viktig å fokusere på kommunene. Kommunene er vårt lokale fellesskap der vi ikke bare har en enhetlig politisk ledelse, men også et samfunn med evne til å mobilisere markedsaktører eller borgere i sivilsamfunnet. I kjernen av dette systemet finner vi også organiserte fellesskap for arbeidsgivere og arbeidstakere, politiske partier og en lang rekke ideelle organisasjoner.

Det er ikke mulig å komme inn på alle disse aktørene, men i den statistiske analysen må vi i det minste gi en beskrivelse av befolkningen, dens yrkesdeltakelse i et lokalt og regionalt næringsliv, og dermed også pendling. Fram til 1961 var Mysen og Askim navn på både kommune og senter. Etter Schei-komiteen gikk Mysen inn i en større enhet som tok navnet Eidsberg, som opprinnelig var et lite tettsted. Kommunene er tema for kapittel 3.

Når det gjelder Askims og Mysens plass i et større regionalt system er det verken tettsted eller kommune som gjelder, det er den større *regionen*. Askim og Mysen danner et felles arbeidsmarked som også omfatter omegnskommunene. Uansett hvor mye kommunene rivaliserer, så vil de nyte godt av den samlede tyngden de har som region. Da er det naturlig at vi til sist tester ut Askim/Mysen-regionens samlede styrke i forhold til andre tilsvarende regioner i Norge. Det gjør vi i kapittel 4.

Når vi har kommet dit har vi også fått en plattform til å skue framover fra. Vi gjør dette i tre scenarier, som alle inneholder fortellinger om bosettinger og næringsutvikling. Stikkordene kan være ”forstad” og ”postindustriell”. Rent geografisk må vårt utgangspunkt være at Askim og Mysen ligger – eller kommer til å ligge – i et suburbant omland til storbyen. Utnyttelsen av de mulighetene dette utvilsomt gir blir farget av den postindustrielle omdanning, som kommer til å prege de neste tiårene. Slutten på den industrielle livsformen gjør at vi ser slutten på fabrikken, den utvilsomt viktigste institusjonen gjennom de to siste hundreårene. Men hva kommer i stedet for fabrikkene? I kapittel 5 samler vi i tre scenarier:

Det første scenariet er paradoksalt, nemlig en framtid med *postindustriell reindustrialisering*. Selv om vi lever i en tid med generell avindustrialisering, vil det enkelte steder være forutsetninger for å etablere nye *sekundærnæringer*. Er Askim/Mysen et slikt sted der fabrikkene vil gjenoppstå, eventuelt i ny form? Det drøfter vi i kapittel 6.

Eller er det slik at det er tjenestene som vil dominere framtidssamfunnet? ”Vi går mot et tjenestesamfunn” sier vi ofte, men vi glemmer egentlig at da byene ble grunnlagt var det på tjenester, ikke industri. En forsterket vekst i tjenestene kan like mye forstås som en tilbakevending til byens opprinnelige funksjon: Et samlingssted for tjenestetilbud, åndelige og kulturelle institusjoner. *Postindustriell back to basics* er stikkordet for kapittel 7, der det altså er *tertiærnæringene* som kommer styrket tilbake. Men den moderne formen for tjenesteyting kan i seg selv minne påfallende om fabrikkdrift.

Men det framtidsbildet som etter hvert er blitt det mest konvensjonelle er ideen om en mer servicebetont økonomi, men da ikke med generelle tjenester rettet mot personer og hushold. Det vi først og fremst tenker på er framveksten av kunnskapstjenester som er rettet mot bedriftene. I dette perspektivet er det registrert ekspansjon ved universiteter og høyskoler (UoH), og sterk vekst i alt som har med forskning og utvikling (FoU) å gjøre. Scenariet i kapittel 8 forlenger *kvartærnæringenes* trender inn i framtida, og hva slags ”kunnskapsfabrikker” finner vi i en slik framtid?

I det avsluttende kapittel 9 må vi gjøre noen reservasjoner. Selv om vi lager flere framtidsbilder kan de aldri gi en utfyllende beskrivelse av de mulighetene vi har foran oss. I prinsippet kan vi tegne uendelig mange alternativer, dette er bare tre. Virkelige beslutningsfattere vil antakelig kombinere trekk fra flere scenarier, og antakelig også lage sine egne framtidfortellinger. De framlagte scenariene er ment som stimulans til slik tenking.

Scenariene utgir seg ikke for å være eksakte prognoser av framtida. De er skrevet for å skape forestillinger om hvordan tingene kan bli. Det er også åpenbart for politikere og planleggere at hvor vi ender også er et resultat av de valg vi gjør (eller ikke gjør). Det avsluttende kapitlet minner også om at handlinger og aktørskap spiller en avgjørende rolle, og de strategiene som omdanner scenarier til handling er på ingen måte skrevet her.

Selv har jeg forsøkt å forholde meg nøytral i forhold til de tre fortellingene, og så langt det er mulig bruke empirisk kunnskap om Askim og Mysen som basis, og ellers teoretisk innsikt om samfunnsendring. Det er det beste en har forsker har å bringe til togs.

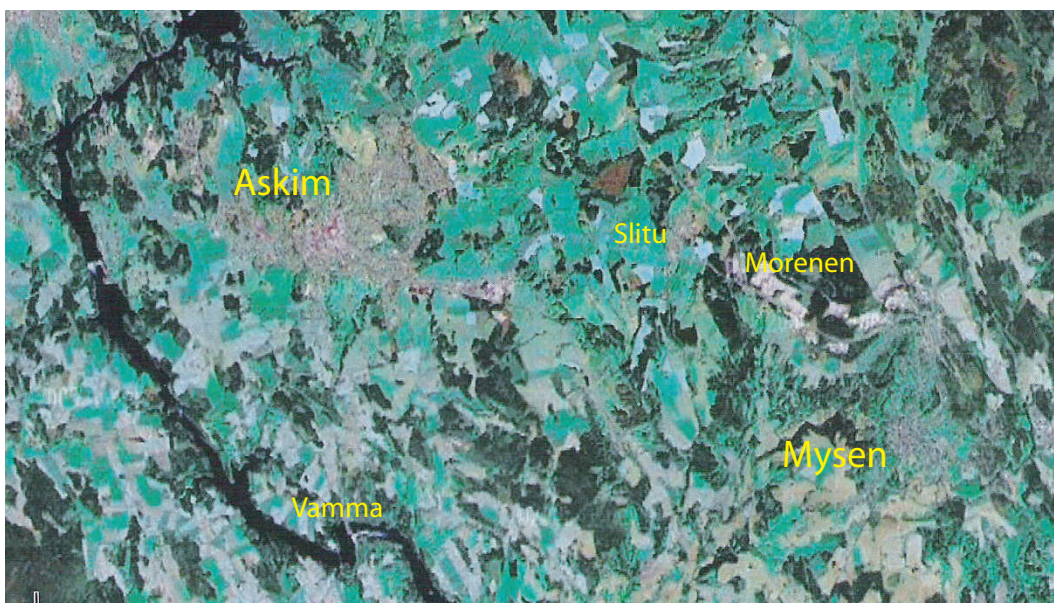


## 2. Byene

*I Googles kartfunksjon kan man drømme seg bort i reiser til fremmede land. Fra stor høyde kan vi navigere jorda rundt, og gjøre tilfeldige dykk ned mot landskapet om noe fanger interesse. Når vi glider inn mot indre Østfolds landskap er det ikke mye som minner om byer og urbanitet. Landskapets tydeligste element er Glomma, og like østenfor avtegner Askim seg som en grå flekk i de grønne landbruksomgivelsene. Mot øst kan vi se det andre dominerende landskapstrekket, nemlig endemorenen Mona - i Mysen bare kalt Morenen. Der ser vi store grustak og områder for industri og handel. I den sørøstvendte hellinga aner vi en annen tettbebyggelse – Mysen.*

### **Askim og Mysen – historikk og statistikk**

Tilsynelatende er Mysen tettere og mindre enn det utflytende Askim, men statistikken sier noe annet. Askim har pr. 1. januar 2005 12.482 innbyggere, og dekker et areal på 7,5 km<sup>2</sup>. Mysen er mindre med sine 5.516 innbyggere, og tettstedarealet er her 4.5 km<sup>2</sup>. Det betyr at det bor 1674 mennesker pr km<sup>2</sup> i Askim, men bare 1213 i Mysen. I begge stedene er det eneboligene som dominerer, men med noen flere blokker og rekkehus i Askim. Og midt imellom ligger lille Slitu med om lag 500 innbyggere. En beskjeden bebyggelse vil man si, omtrent så stor som Askim og Mysen var hundre år tidligere. Og det er nettopp ved å gå tilbake til grunnleggelsen og oppveksten vi får tak i hva som har vært – og ofte er – byenes *karakter*.



Figur 2: Indre Østfold i fugleperspektiv. Kilde: Google

Verken Askim eller Mysen var født som byer. Fram til midten av 1800-tallet ble byer anlagt etter kongens bestemmelse (etter 1814 av Stortinget) og de fikk eksklusive byrettigheter. Men med industrivekst og jernbanebygging begynte det å gro fram bruksbyer og stasjonsbyer mange steder, og flere av disse ble raskt større enn de minste byene. Askim og Mysen steg fram under ”den nye arbeidsdagen” rundt århundreskiftet. Første gang de opptrer i folketellingene er i 1900; Askim med 445 innbyggere, Mysen med 676. De er begge omtalt som industristeder, men kan også i høyeste grad kalles stasjonsbyer. Den grunnleggende faktoren var utvilsomt østre linje på jernbanen gjennom Østfold, åpnet i 1882.

I utgangspunktet var de heller ikke så forskjellige med tanke på sine funksjoner. De var lokalsentra for bygdene rundt stasjonen, der varer og tjenester ble omsatt. Bøndernes uttransport av landbruksvarer, ble vekslet inn i andre forbruksvarer og driftsmidler. Som produksjonssteder hadde de også et nokså ensartet preg. Det var møbel- og trevareproduksjonen som dominerte. Både Askim og Mysen var sentrum i ”håndverksbygder” med høy snekkertetthet.. Om intet annet hadde skjedd ville de antakelig ha utviklet seg videre som relativt små bygdebyer med mange snekkerverksteder. I Mysen skal det ha vært så mange som 20-30 av dem, 12 i Askim (Svendsen 2004). Veien mot småbyen startet altså mest positivt for Mysen. Men midtveis i århundret hadde Askim ettertrykkelig passert Mysen. Ved folketellingene i 1950 hadde Askim by 6000 innbyggere, Mysen bare 3300. Hva hadde skjedd?

På mange måter var utviklingen paradoksal, for den store veksten kom i kriseårene etter 1920. Det er ”vekst gjennom krise” vi snakker om her, tiltakslyst som blomstrer i nødsår. De økonomiske historikerne mener at dette er trekk ved alle brytninger mellom gamle og nye produksjonssystemer. Det som trengte seg fram i mellomkrigstida var industri rettet mot det økende personlige forbruket. Gårdagens industri framstilte råvarer og halvfabrikat, for eksempel treforedlingsindustrien som presset papir av tremasse. Den nye industrien lagde forbruksgjenstander av bl.a. tre, som i Askim og Mysen. Tilsvarende endring mot masseproduksjon av forbruksvarer skjedde også i andre bransjer. Selv om mellomkrigstida var kriseår, var det også nyskapingstider – og fra midten av trettitallet begynte også forbruket å stige merkbart.

Industrier og byer blir ikke til bare av seg selv, som en mekanisk konsekvens av beliggenhet, ressurser, kommunikasjoner etc. I tillegg trengs det *entreprenører*, et begrep vi helst bruker om igangsettere av økonomiske virksomheter – butikker og fabrikker. Noen av dem framtrer også som *samfunnsentreprenører*; de bygger institusjoner og skaper samfunn. I noen tilfeller er det også bedriftsentreprenørene



som er samfunnsbyggerne, og Askim og Mysen er eksempler på det. Indre Østfolds entreprenører trer fram i de første årene etter første verdenskrig.

Den virkelig storstilte industrialiseringen av Indre Østfold – etableringen av Viking Gummivarefabrikk i Askim – lar seg ikke beskrive uten å nevne Peter M. Røwde. Grosserer Røwde kom utenfra, han var kalosjeprodusent med base i Asker. Men da fabrikkens brant ned i 1913 måtte han se seg om etter et nytt lokaliseringssted. Han ville ha en tomt ikke alt for langt fra Kristiania der det fantes både jernbane og en arbeidsstokk som var vant med industri. Dessuten måtte tilgangen av elektrisk kraft være god, noe den var etter utbyggingen av kraftverkene i Glomma. I 1919 startet produksjonen.

Røwde var godt kjent med Henry Fords ideer og produksjonsbragder, og det var ingen tilfeldighet at han startet masseproduksjon av dekk fra 1930. Heretter var den sentrale institusjonen i Askim *fabrikken – ”gummi’n”* (Middelthon 1992). Den tronet i sentrum av den raskt voksende byen, og henviste handelen til en sekundær rolle – økonomisk så vel som fysisk. Askim vokste seg stor rundt fabrikkens, og Røwde viste seg som en aktiv samfunnsbygger med engasjement for lokalsamfunnet. Også på landsplan ble han kjent som en velgjører med sans for mer enn profit. Andre kunne opplagt vært nevnt, ikke minst det teknologiske geniet, Erwin Koch. Mange kilder beskriver hvordan entreprenøren og innovatøren virket sammen i oppbyggingen av Viking (Zakariassen 2004).

I Mysen var det Anton H. Mysen som var entreprenøren – også han med bakgrunn i forretningsdrift: Gårdsbruk, handel, trelast, sågar skipsfart. Byen ble grunnlagt på gården Mysens grunn, og Mysen ble den første ordføreren. Han skjenket bl.a. byen dens kirke, for etter kommunedelingen trengte Eidsberg og Mysen hver sine institusjoner. Men byen ble fort for trang og i etterkrigstiden var tanken modnet om å reversere de mange kommunedelingene vi hadde hatt fram til 1930. Da de to kommunene ble slått sammen fikk Eidsberg kommunenavnet, mens Mysen fortsatt var navnet på senteret (Wåler 1978).

Om *Viking* var det fysiske symbolet i Askim, fikk Mysen sitt dominerende symbol med *Kornsiloen*. Men om dette var et ruvende landemerke og et sterkt fysisk symbol for bygdebyen, ble *Indre Østfold Meieri* lagt mer bortgjemt på Mona. I dette tilfellet er det altså det kollektive samvirket som er entreprenør. Meieriet ble til etter en rasjonalisering i bransjen som reduserte antall anlegg i Østfold til to, men er nå nedlagt. Den virkelig store bedriften innen næringsmidler er Prior Hærland AS, etablert som privat bedrift av John Herland (1956), senere solgt til eggssamvirket. Bedriften har om lag 500 ansatte. Landbrukets foredlingsindustri ga Mysen en basissektor med en viss dynamikk, men den kunne på ingen måte måle

seg med gummivarefabrikken i Askim. Det var Askim med sitt umettelige behov for arbeidskraft som ble tilpendlingsstedet for Indre Østfold. Askim måtte sågar gå til utlandet for å skaffe seg arbeidskraft, og derfor har byen den dag i dag høy andel av innvandrere.

Den ulike utviklingen lar seg avlese i folketellingene, der vi kan følge sysselsettingen helt ned i tettstedene. I 1970, da industrien nesten hadde nådd sitt høyeste punkt, hadde Askim 3622 sysselsatte totalt, og av disse var 2143 personer sysselsatt i industrien – hele 59%! Mysen var atskillig mindre, og hadde snaut 600 i industrien, det vil si litt mindre enn 40%. Derfor ble Mysen kalt et *sentralsted*, med om lag 60% sysselsetting i tjenestenæringene. Askim ble kalt et *industrientralsted*, dvs. et industristed med visse tjenestefunksjoner. Vi kunne like gjerne kalt Askim et *ensidig* industristed, et *svært* ensidig industristed.

|               | <i>Askim</i> |          | <i>Mysen</i> |          |
|---------------|--------------|----------|--------------|----------|
|               | Absolutt     | Relativt | Absolutt     | Relativt |
| Primærnæring  | 39           | 1,1 %    | 20           | 1,3 %    |
| Industri mv.  | 2143         | 59,2 %   | 597          | 39,7 %   |
| Handel        | 539          | 14,9 %   | 306          | 20,3 %   |
| Transport     | 245          | 6,8 %    | 146          | 9,7 %    |
| Off.tjenester | 549          | 15,2 %   | 347          | 23,1 %   |
| Private tjen  | 107          | 3,0 %    | 89           | 5,9 %    |
| Totalt        | 3622         | 100,0 %  | 1505         | 100,0 %  |

Tabell 1:  
Sysselsatte  
i Askim  
og Mysen  
tettsteder, 1970.  
Kilde:  
Myklebost 1978

### Handel og sentralstedsfunksjoner

Når det gjelder handel og service sto Mysen ikke noe tilbake for industribyen, tvert om opparbeidet det mindre tettstedet ry for å være *ledende* i handel. Mysen ble særlig kjent for å ha det beste tilbudet innen klær, bøker og fotoartikler, Askim ledet i beste fall i bilbransjen (Thormodsæther 1986).

Er mytene riktige? Har byene gått hver sin vei i varehandel og service, og gjør disse forskjellene seg fortsatt gjeldende? Vidar Vanberg har forsket mye på varehandel og service, og hans analyser bekrefter langt på vei at Mysen ligger i teten (Vanberg 2001). På regionnivå var det klar underdekning for detaljhandel i grenseregionene Halden og Askim/Mysen, og regionene har en nedadgående trend mellom 1994 og 1997. Antakelig lekker Indre Østfold i alle ender, både mot Sverige og Oslo og mot de større østfoldbyene. I en nyere undersøkelse har Vanberg vist utviklingen i detaljhandelen fram til 2003 (Vanberg 2005), og situasjonen bedrer seg da igjen for søskenbyene. Det mest sammenfattende uttrykket for situasjonen innen handelen er *dekningsgraden*, som er vist for regionene i tabell 2. Alle regionene går tilbake unntatt Askim/Mysen, som riktignok har en liten underdekning fortsatt. Når vi tolker disse tallene må vi også huske at det har vært sterk vekst i varehandelen.

| <i>Region</i>  | <i>Dekningsgrad</i> |      |
|----------------|---------------------|------|
|                | 1997                | 2003 |
| Halden         | 104                 | 95   |
| Moss           | 130                 | 126  |
| Sarp./Fredrik. | 119                 | 117  |
| Askim/Mysen    | 99                  | 99   |

Tabell 2: Dekningsgrader for detaljhandel i regioner Østfold 1997 og 2003

Kilde: Vanberg 2005.

I tabell 3 er tallene vist for bykommunene, altså senterkommunene i regionene. I denne perioden er det Sarpsborg som går fram av de større byene, men størst er veksten i Eidsberg. De nye handelsområdene langs E 6 i Sarpsborg har utvilsomt fanget mange kunder, og noe tilsvarende må ha skjedd i Eidsberg. Mysen senter har antakelig styrket sin attraktivitet som bysenter samtidig som Morenen Stormarked har dratt kunder via E 18. Dette har ført til at Eidsberg faktisk er den kommunen med størst overdekning i Østfold! Men også Askim har overdekning, selv om den ikke når helt opp til Eidsbergs posisjon. På grunn av størrelsesforholdet mellom sentrene har Eidsberg i absolutte tall ligget et lite hakk bak Askim. Så sent som i 1999 var omsetningstallet for detaljhandelen 1,2 milliarder i Askim, 1,0 milliarder kroner i Eidsberg. Foreløpige tall for 2004 tyder på at de to kommunene har konvergere i omsetning med om lag 1,3 milliarder kroner i omsetning i begge kommuner.

| <i>Kommune</i> | <i>Dekningsgrad</i> |      |
|----------------|---------------------|------|
|                | 1997                | 2003 |
| Halden         | 107                 | 98   |
| Moss           | 159                 | 126  |
| Sarpsborg      | 126                 | 128  |
| Fredrikstad    | 116                 | 110  |
| Askim          | 133                 | 119  |
| Eidsberg       | 147                 | 153  |

Tabell 3: Dekningsgrader for detaljhandel i bykommuner i Østfold 1997 og 2003

Kilde: Vanberg 2005.

Som servicesentra er både Askim og Mysen mye større enn seg selv. Med dette mener jeg at sentrene ikke bare dekker behovet for varer og tjenester i senteret, men også i kommunene som helhet. Ja, en god del av innbyggerne i kommunene rundt Askim og Mysen ser åpenbart søskenbyene som sitt handels- og servicesenter. Rent beregningsmessig kan vi hevde at Askim med sin overdekning dekker ytterligere 2000 innbyggere utenfor kommunen. For Eidsberg er tallet enda større, der overdekningen svarer til 2700 innbyggere. Disse tallene må imidlertid ikke leses slik at Askim og Eidsberg ikke har lekkasjer. Servicereisene er som arbeidsreisene med store bevegelser ut og inn.

Kan vi så vite noe mer om innen hvilke former for handel de to byene skiller seg? Også dette kan belyses med Vanbergs statistikk, i det minste forholdet mellom spesialvarer og dagligvarer (tabell 4). Askim er jevnt god innen både innen

dagligvare- og spesialvarehandelen. Av de større byene har Askim bare Moss klart foran seg i dagligvarehandel, og bare Sarpsborg klart foran i spesialvarehandel. Men Eidsberg slår dem alle og er klart best i både dagligvarer og spesialvarer. Om det er en forskjell på de to kommunene, er Eidsbergs styrke først og fremst spesialvarehandelen.

| <i>Kommune</i> | <i>Dekningsgrad</i>      |                           |
|----------------|--------------------------|---------------------------|
|                | <i>Daglig-<br/>varer</i> | <i>Spesial-<br/>varer</i> |
| Halden         | 103                      | 97                        |
| Moss           | 143                      | 119                       |
| Sarpsborg      | 117                      | 132                       |
| Fredrikstad    | 112                      | 109                       |
| Askim          | 119                      | 119                       |
| Eidsberg       | 145                      | 155                       |

Tabell 4: Dekningsgrader for dagligvarer og spesialvarer i bykommuner i Østfold 2000.

Kilde: Vanberg 2005.

Konklusjonen synes derfor klar: Eidsberg med senteret Mysen er opplagt sterkt spesialisert i detaljhandel. Varehandelen er her ikke en ”avleddet” sektor som er trimmet ned i takt med nedgangen i industrien, tvert om er den en selvstendig ”eksportsektor” som selger varer og tjenester til omkringliggende kommuner. Spørsmålet er imidlertid om dette også gjelder annen service som vi ikke har fullgod statistikk for. Øystein Engebretsen har undersøkt varehandelen i en lengre periode enn Vanberg. Mellom årene 1972 og 1999 har Askim vokst sterkere enn Mysen i varehandelsomsetning, også når vi tar hensyn til at Askim har hatt sterkere befolkningsvekst. Dessuten har Askim flere sentralstedsfunksjoner enn Mysen. Mens Askim hadde 29 handels- og servicefunksjoner i 1972, hadde Eidsberg 27. I 1999 er tallene 34 i Askim, 29 i Eidsberg (Engebretsen 2001). Forskjellene øker altså noe i Askims favør, men den helt store forskjellen er vanskelig å se.

Kulturhuset er en viktig institusjon for Askim, Travbanen for Mysen – dette er institusjoner som karakteriserer de to byene. Men på kommunalt plan har de ellers et nokså likeartet tilbud, og begge har skoler til videregående nivå. Begge byene har kinoer, men ingen av dem har høyskoletilbud. Interkommunale og regionale tjenester kommer også noenlunde likt ut når Mysen har Miljørettet Helsevern, mens Askim har Indre Østfold Renovasjon; Mysen har Tingretten og Askim har Ligningskontoret. Om Mysen er kommersielt overlegent, tar Askim noe igjen med å ha Vinmonopolet og Østfoldbadet.

På det mer symbolske planet må vi anføre at Momarkedet bidrar til å gjøre Mysen kjent i hele Norge, mens Kraftfestivalen i Askim er mer et regionalt arrangement, som sikkert er en viktig markering av egen stedsidentitet ved Glomma. Kulturhistorisk har de hver sine symboler i Fortet og kraftverkene. Det savnes

heller ikke natur rundt byene, til friluftsliv. For Askim er det Åsermarka, for Mysen Trømborgfjella. Naturgeografisk er de knyttet til hvert sitt landskapssymbol, Askim til Glomma, Mysen til Morenen.

### **En fysisk evaluering**

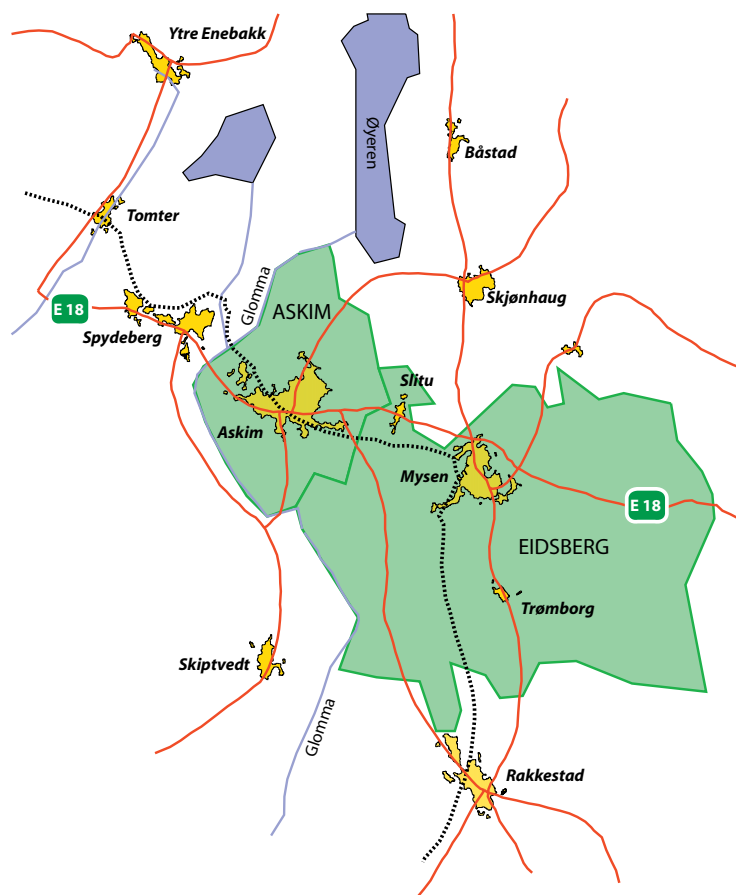
Når vi studerer de *kvantitative* transaksjonene i servicenæringene må vi tross alt utpeke Mysen og Eidsberg til den store vinneren i kampen om kundene og klientene. Så gjenstår den *kvalitative* vurderingen, bedømmelsen av tilbudet og det fysiske miljøet det framstår i. Dette miljøet er jo langt på vei skapt av handels- og serviceinstitusjonene. Hvis Askim og Mysen vil framstå som servicebyer må dette gi seg uttrykk i gatemiljøet og det samlede inntrykket butikkene etterlater seg. Selv om jeg slett ikke er fagmann i byforming, tillater jeg meg en vurdering:

Askims byplan virker selvgrodd, og kan slik sett ha potensial til en sjarmerende uryddighet. Men det er ikke slik sentrum framstår. Senteret er utviklet i skyggen av gummivarefabrikken. Etter fabrikkens nedleggelse i 1991 er deler av bygningsmassen omdannet til kjøpesenter, Askimtorget Kjøpesenter, men det må stilles spørsmålsteget ved om dette har vært helt vellykket. Den store bygningsmassen har også gitt rom til en plasskrevende svømmehall, midt i sentrum. Torget utenfor senteret er i stor grad en kampplass mellom funksjoner som møteplass, parkeringsplass og virkelig torgplass. Enkelte av de store kjedene i spesialvarehandelen finnes i senteret, mens kjedebutikkene i dagligvarehandelen hovedsakelig ligger langs Eidsbergveien østover. Her fortsetter byens ”eksternalisering” langs E 18 til et stykke utenfor bysentrum. Jernbanelinjen og E 18 har også virket til å dele byen, og har gitt en støyende gjennomfartsåre nesten inne i sentrum. Med ny E 18 er Askim åpenbart moden for en sterk fysisk oppgradering. Hvis Askim er et kraftsenter i indre Østfold, som kommunen hevder, er det vanskelig å se hva som er sentrum i senteret. Er det Askimtorget eller den trivelige gågata? Eller er det offentlige institusjoner som er sentrumsdannende: Kommunen, kulturhuset eller jernbanestasjonen?

Mysens sentrale byplan er tettere enn Askims, og butikkene følger gateløp som gir senteret en kompakt karakter. Her dominerer butikker og service første etasje, boligene andre og eventuelt høyere etasjer. Triangelet mellom Jernbanegaten, Torggaten og Storgaten framstår her som et tett, urbant preget område. Mysen har unngått å få gjennomfartsåren tvers gjennom sentrum, men det er en klar tendens til at serviceinstitusjoner ”flyter” ned mot og langs Smedgaten, som er en innfartsåre til E 18. Og selvfølgelig har Morenen Kjøpesenter fortsatt å trekke kunder ut mot ytterkanten av tettstedet. Også området rundt Momarken bidrar til stedsoppløsning av Mysen, og er lite tiltalende som landskapsrom. Det er dette bildet mange på

gjennomreise har av Mysen! De som kommer seg inn til bysentrum blir alltid positivt overrasket!

Mysen har et kommersielt overtak på Askim, og overtaket synes å være spredt på flere bransjer. Askim tar noe igjen i andre tjenester. Ideelt skulle man ønsket at Mysen hadde hatt et sentrumslokalisert kjøpesenter som kunne styrket byutviklingen, som i Askim. Morenen framstår ikke som noe ideal verken arkitektonisk eller beliggenhetsmessig. Men om Askimtorget har en riktig lokalisering, framstår det ikke som noe ideal formmessig. Det er heller ikke noen løsning for Askim å flytte varehandelen ut til byeksterne lokaliteter, slik Eidsberg har gjort. Og når det gjelder Morenen – og da tenker jeg på grusryggen, og ikke kjøpesenteret – burde den antakelig være søskenbyenes fellesressurs. Den fortjener som sådan noe langt bedre enn å huse forrige generasjons kjøpesenter og en dårlig opparbeidet utsikt- og rasteplass.



Figur 3: Tettstedene og kommunene

### 3. Kommunene

*Så langt har vi fokusert på laveste territorielle enhet – det er jo byene som er vårt studieobjekt – og det er noe annet enn kommuner. Men kommunene er tross alt den offentlige enheten rundt byene, og dermed må vi vie også dem oppmerksomhet. En svært viktig grunn er at det snart ikke publiseres statistikk om byer og tettsteder lenger, bortsett fra data om folketall og areal.*

#### **By og land i ulik kombinasjon**

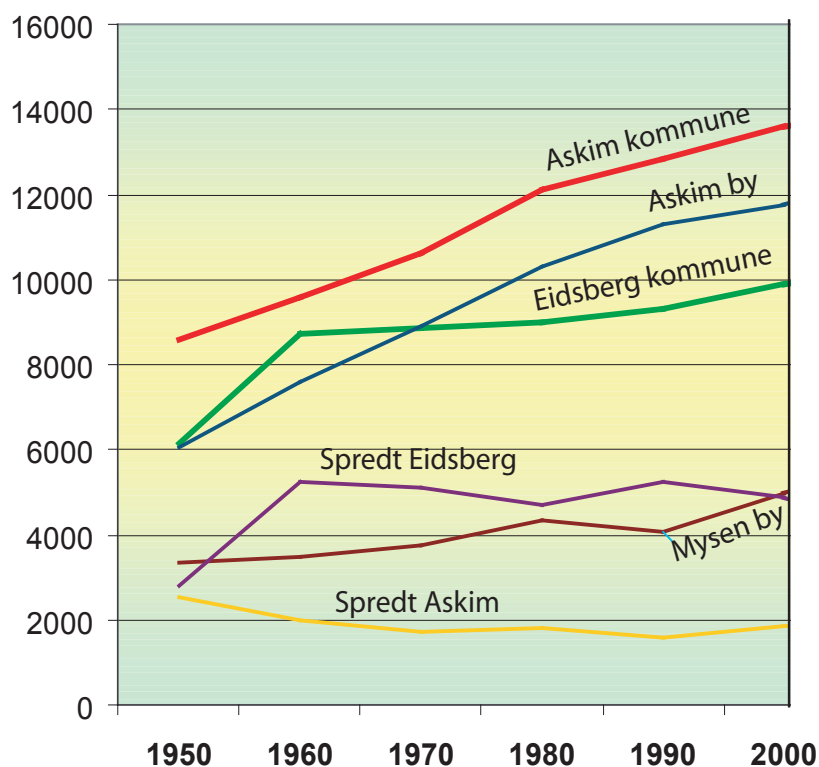
Etterkrigstidens byforskere (Myklebost 1960; Hansen 1966) brukte data om *kretser*, og kunne dermed presentere næringsprofiler for det enkelte sted (slik vi gjorde i tabell 1 foran). Femti- og sekstitallet var jo fortsatt en tid da byene var ”fotgjengerbyer”. Stort sett var det slik i de fleste industristedene at arbeiderne gikk eller syklet til jobben, og dermed fikk vi kompakte byer som Askim.

At kommune og by ikke er identiske størrelser ser vi umiddelbart av figur 3 og 4. Begge kommunene har store grønne områder rundt sine tettsteder. I Askim fyller byen mer av kommunen enn Mysen gjør i tilfellet Eidsberg. Eidsberg har dessuten noen satellitter i form av mindre boligfelt utenfor byen, nemlig Slitu og Trømborg (tidligere var også gamle Eidsberg et lite tettsted, men det er gått ut av statistikken). Skillet mellom utflytende ”tettsteder” og konsentrert ”spredt” bosetting kan ofte være uklar. Mange steder ser vi en tendens til at virksomheter og bosetting spres ut i det rurale landskapet og gjør det halvurbant. Noen slike tendenser kan vi nok ane rundt Askim og Mysen også, men generelt er tettstedene relativt godt samlet.

I 1978 skrev journalisten Hans Waler en kommentar til utbyggingen av Morenen Kjøpesenter, med Østfoldmeieriet og Edwin Ruuds sykehus som nære naboer: Her er ”antydning til en ny tettbebyggelse som kanskje en gang, langt, langt ut i framtiden vil kunne bli sentrum i ’indre Østfold-Byen’ ” (Waler 1978). Har det gått slik, og bør det gå slik?

For det første må vi fastslå at vi i 2005 ikke er kommet til denne fjerne framtiden. Selv om det kan se ut som næringsområdene i Askim strekker seg østover og Mysen i nord strekker seg vestover, er det fortsatt et stort gap å fylle. Slitu er omtrent det samme lille stedet som på syttitallet og næringsområdet Brennemoen er relativt lite utviklet siden den gang. Askim og Eidsberg mangler foreløpig vekstkraft til å gro sammen. Men fortsatt kan det tenkes at de en dag blir ”tvillingbyer”, her forstått som sammenvokste siamesiske tvillinger.





Figur 4: Befolkningsutviklingen Askim og Eidsberg, 1950-2000.

Kilder: SSB, Folketallet i kommunene og Myklebost 1978.

Hvilke krav rettes så mot ”søskenbyene” i dag? Bør de minske avstanden seg i mellom ved å vokse mot hverandre? Det er i seg selv ikke galt. Men man skal være oppmerksom på at slik byspredning, selv om den her vil skje i liten skala, sjelden frambringer den steds karakteren som ekte byer har. Vi får fabrikkpregede bygninger som legges på åpne arealer med store parkeringsplasser rundt. Skilt og plakater henvender seg på en skrikende måte til veifarende for å trekke dem til seg som kunder og klienter. I en slik pregløs byspredning kan også viktige natur- og kulturlandskaper gå tapt. I rommet mellom søskenbyene har vi et slikt område, nemlig morenen.

Det vil også være slik at vekst i byenes eksterne omland ikke bare er genuint ny vekst, men framstår som en omlokalisering i forhold til sentrum. Det er grunn til å tro at store kjøpesenteretableringer (eks. Morenen) svekker tilbudet i småbyer som Mysen og Askim, selv om de også fanger opp veifarende. I valget mellom sentrum og omland bør ikke kommunene være i tvil om at hovedstrategien må være rettet mot sentrum. For Mysen har dette alt gitt suksess. Det er bedre å understøtte fellesorganisasjonen ”Mysenbyen AS” og gjøre Mysen til et stort kjøpesenter, enn å flytte sentrumshandelen ut i større og mindre eksterne sentra. Her må sentrumsutviklingen i Eidsberg være et forbilde for Askim.



Hva bør så landskapet mellom byene brukes til? *Morenen* kjøpesenter har skjønt symbolikken med navnevalget, men det er tvilsomt om de lever opp til det som hevdes på hjemmesidene: ”Velkommen til Indre Østfolds opplevelsessenter” (<http://www.bysiden.no/nliv/info>). Nærmere spesifisert er opplevelsenes innhold disse: ”Alt på en flate. Du kan trille fra alle forretningene rett ut i bilen”. Hvis søskenbyene skulle bruke sin fellesressurs på en symbolsk *byggende* måte må det være å gi morenen et reelt innhold som opplevelsessenter. Foreløpig fastslår jeg at opplevelsene er større i både Mysen og Askim enn på denne herjede morenen.

### **Ulike byer, ulike næringsprofiler**

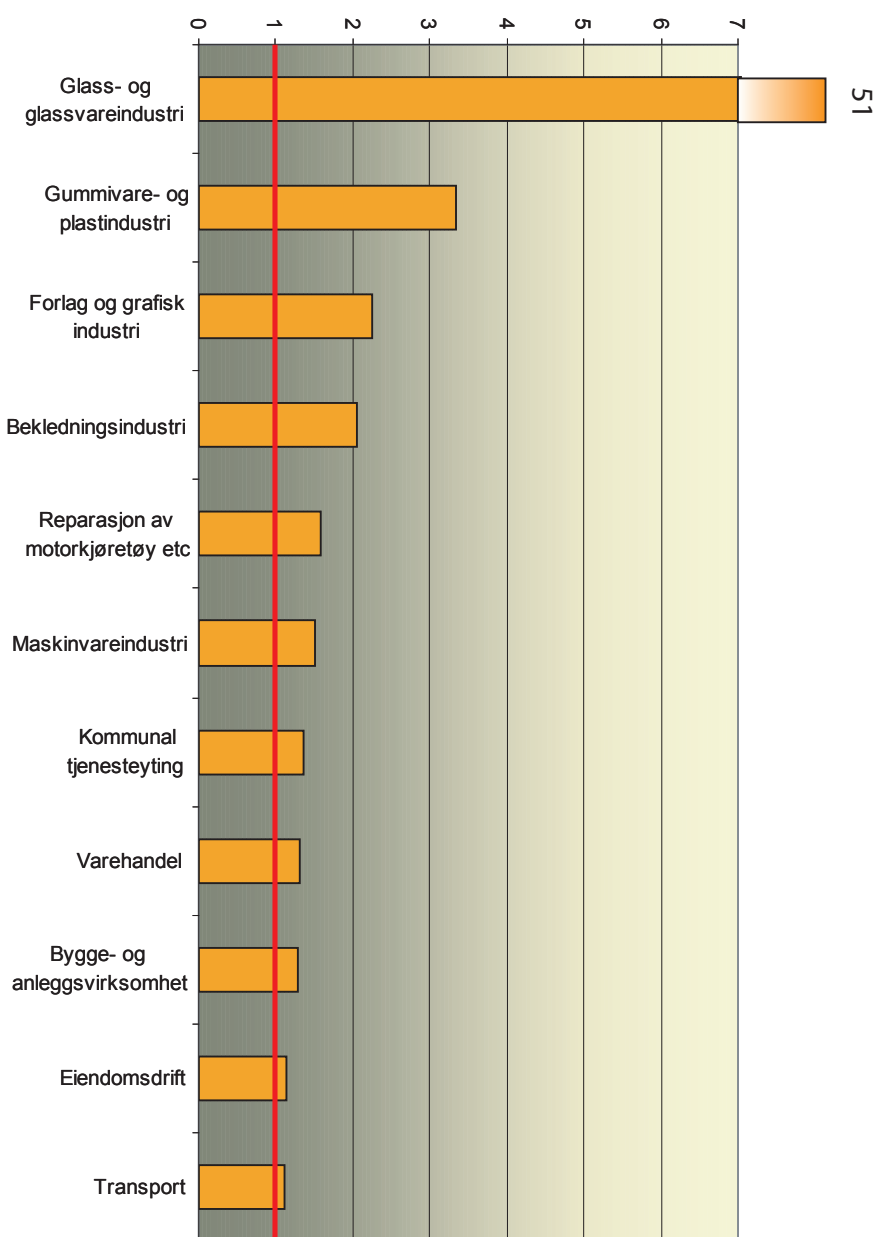
Befolkningsutviklingen tett og spredt er vist i figur 4. Askim har vokst fra 8.600 innbyggere i 1950 til nesten 14.100 i 2004. I denne perioden har selve byen vokst fra 6.100 til 12.500. I dag er differansen mellom byens innbyggertall og kommunens rundt 1600, som altså er de som bor spredt. Den spredtbodde befolkningen sank gjennom femtitallet, men har siden vært relativt stabil. I Eidsberg er det større forskjeller mellom kommune og by. Vi ser her bort fra femtitallet, da by og land var to kommuner. Men etter sekstitallet var den spredte befolkningen større enn bybefolkningen. Vi må faktisk helt fram til 2000 for at byen passerer landsbygda i folketal. I 2004 har byen 5500 innbyggere av kommunenes totalt 10200 innbyggere. Her er det altså fortsatt en stor spredt bosetting på 4700 innbyggere.

Det er nokså innlysende at dette gir ulike vilkår for å utvikle by- og bygdenæringer. I Askim er by og kommune omtrent sammenfallende størrelser. Kommunen var dessuten svært avhengig av den dominerende industriarbeidsplassen, Viking Askim, som ble gitt stort spillerom i byen. I Eidsberg må byen balanseres mot en nesten like stor landbefolkning. Næringsstrukturen er også en annen ved at landbruket har vært dominerende, også som råvareleverandør til en liten industri. Det er vanskelig å tenke seg at disse vilkårene ikke har hatt konsekvenser som man merker den dag i dag.

Sterk industrivekst og sterk urbanisering gjorde Askim sårbar. Da avindustrialiseringen kom mistet man ikke bare mange arbeidsplasser, men så også at byen var bygd opp rundt den store fabrikken. Mysen var i mer rendyrket forstand bygdebyen, der landbygdas bønder og byens borgere sto i et gjensidig avhengighetsforhold til hverandre. Håndverkstradisjonene og landbruksnæringene gjorde Mysen mer småskalapreget og mer allsidig og dermed mer robust. Vi må tro at dette har nedfelt seg i næringskulturer som skiller de sto byene: Askim har siden tyvetallet vært preget av lønnsarbeid. Lønnsarbeiderkulturen er preget av kollektiv identitet og fagforeninger, og står på mange måter fjernt fra den gründerkulturen som etterspørres i dag. Eidsbergs tradisjoner i jordbruk, bygdehåndverk og

småskalaindustri fostrer en selvstendighet som kan komme godt med når næringslivet må omstilles.

Så langt har vi først og fremst lagt vekt på industrialiseringen og kampen om det daglige brød i varehandelen. Hva er så status forbi århundreskiftet når det gjelder næringsliv og sysselsetting mer generelt? Vi skal her ikke begi oss inn i omfattende og trettende næringsanalyser der vi med stolper opp og stolper ned avleser vekst og fall i ulike næringer (De som ønsker en svært detaljert analyse henvises til Frants Gundersens ferske rapport, (Gundersen 2005). Vi skal her først og fremst prøve å avdekke det *spesielle* ved våre to kommuner, hvilke næringer de utmerker seg i.



Figur 5. Lokaliseringskvotienter for næringer i Askim med LQ over 1,0, 2004.

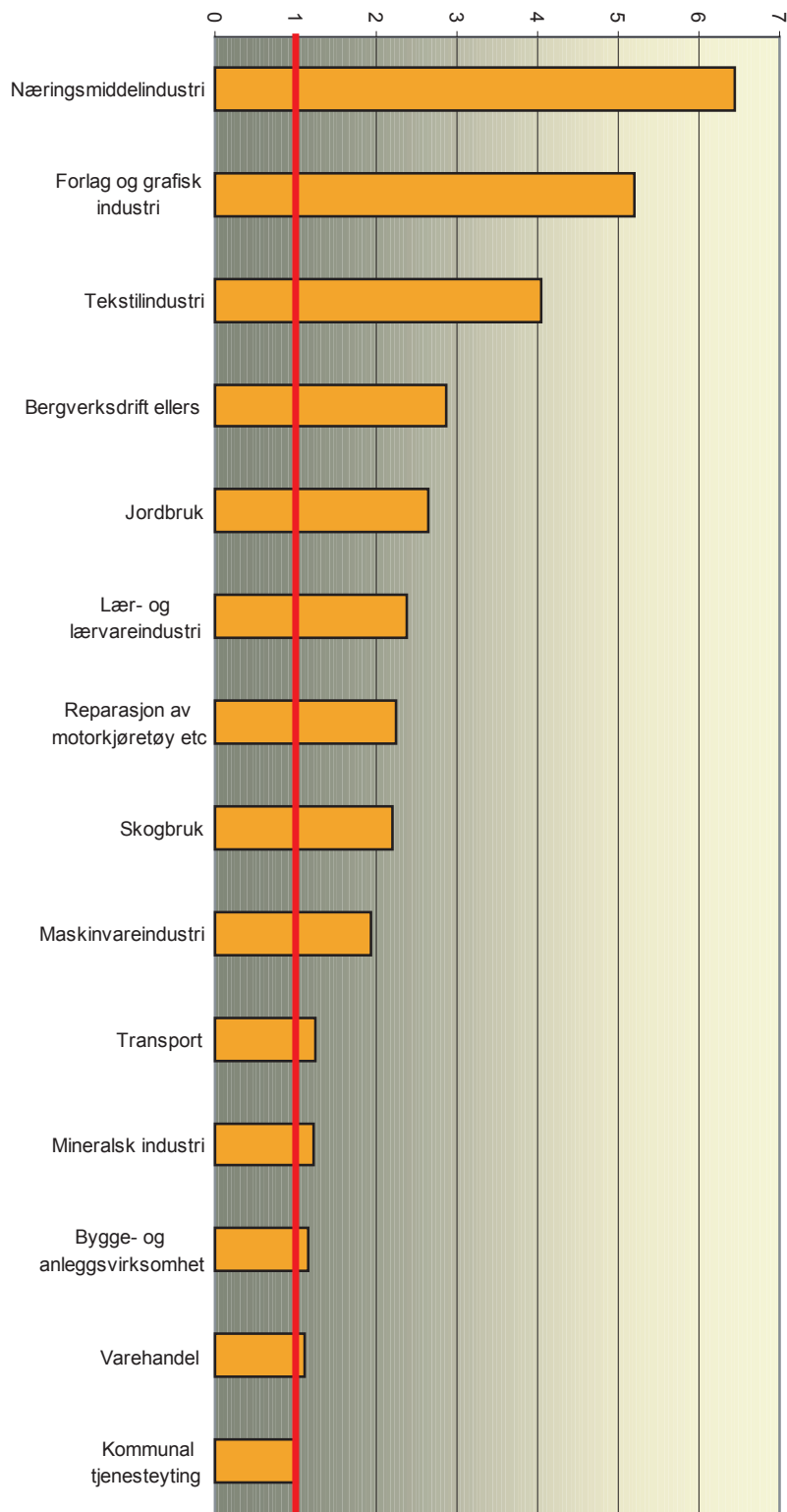
I Askim og Eidsberg finner vi i dag drygt 10 000 av Norges 2,26 millioner arbeidsplasser, altså snaut en halv prosent av landets sysselsetting. I vedlegg er det vist den detaljerte fordelingen av arbeidsplasser i Askim, Mysen og Norge. Ved hjelp av såkalte lokaliseringsfaktorer (LQ) kan vi nå lett beregne den relative styrken til næringene lokalt. Hvis en næring har LQ er lik 1 betyr det at næringen relativt sett er likt representert i kommunen som i landet. Er verdien 2 er den overrepresentert til det dobbelte. Omvendt, hvis en næring har LQ 0,5 betyr det at den er underrepresentert til det halve. Det skal vi imidlertid ikke bry oss så mye med, for i figur 5 og 6 har vi bare tatt med de næringene der henholdsvis Askim og Mysen står sterkt. Vi har også rangert næringene, slik at de mest spesialiserte kommer først.

Askim toppes fortsatt av fire industribransjer, henholdsvis glass- og glassvareindustri, gummivare- og plastindustri, forlag og grafisk industri, bekledningsindustri. Bekledningsindustrien er imidlertid blitt en nasjonal mikroindustri, og den har egentlig liten betydning i Askim. Grafisk industri, som også omfatter forlag, er en større bransje (167 sysselsatte). Gummivareindustrien er en rest etter Viking, og fordeler seg på flere mindre enheter (47 sysselsatte). Bak den første søylen skjuler det seg én enkelt bedrift, nemlig Glava. Dette er en relativt stor bedrift i en liten bransje, og dermed bli lokaliseringkvotienten ekstrem (LQ = 51), selv om antallet sysselsatte er ”bare” 237. Noe lenger bak kommer maskinvareindustrien som sysselsetter 83 personer.

Hva sier dette oss? For det første er Glava blitt en viktig hjørnestein etter at Viking ble nedlagt, dernest preges byen av et par mindre grupper av beslektede bedrifter – det vi gjerne kaller *klynger*. Av disse er grafisk industri og forlag klart den mest interessante. Endelig må vi si at industribedriftene i sum opprettholder byens industritradisjoner. Her er de mange små gummivareprodusentene dobbelt viktige, dels som sysselsettere, dels som bærere av gummi som symbol i ”gummibyen”.

Også de servicepregede bransjene i Askim er relativt preget av blåsnippykker. I denne gruppen må vi plassere reparasjonsverksteder, bygge- og anleggsvirksomhet, lagerhold og transport. På hvitsnippsiden finner vi tre grupper og de kommer alle i den nederste delen av figuren: Kommunal tjenesteyting er den største, deretter varehandel og eiendomsdrift. Alt i alt er det derfor vanskelig å si at Askim er komplett avindustrialisert og preget av servicenæringer. Riktigere vil det være å hevde at det *allsidige* i industristrukturen er blitt mer framtrædende etter at Viking forsvant.

Eidsberg skiller seg fra Askim ved at primærnæringene kommer høyt opp, både jordbruk og skogbruk, og at den viktigste industrien er landbruksbasert. I Eidsbergs industriportefølje fins det flere bransjer enn i Askim: Forlag og grafisk, tekstilindustri, bergverksdrift, lærvareindustri, maskinvareindustri – foruten transport



Figur 6. Lokaliseringskvotienter for næringer i Eidsberg med LQ over 1,0, 2004.

og bygge- og anleggsvirksomhet. I absolutte tall er næringsmiddelindustrien den klart største med nærmere 500 sysselsatte, de aller fleste på Prior Herlands slakteri, et trettital ved Meieriet i Indre-Østfold. Dernest kommer den grafiske bransjen og forlagsvirksomhet, som sysselsetter vel 300. Maskinvareindustri og metallindustri omfatter vel 100 sysselsatte. De øvrige industribransjene er mer marginale, selv om de oppnår LQ-verdier over 1. Tekstilindustrien sysselsetter 35 personer, ”bergverksdrift” vil hovedsakelig si grustak, med om lag 20 sysselsatte. Lærvareindustrien er en nasjonal mikroindustri med to sysselsatte i Eidsberg.

I sum gir disse bransjene likevel Eidsberg et klart mer industrialisert preg enn Askim. Eidsberg har 14 spesialiserte bransjer, Askim bare 11. Det er faktisk industrien som i dag gjør Eidsberg mer allsidig og totalt sett mer robust enn Askim. Til tross for at varehandelen skulle prege Mysen, kommer den nest sist i næringsrangeringen. Varehandelens betydning blir imidlertid også her bekreftet, men målt i sysselsetting er det Askim som tar stikket. I Askim er det sysselsatt 1024 i varehandel, i Eidsberg 719. Innen reparasjon av kjøretøyer er derimot Eidsberg størst med 99 arbeidsplasser mot Askims 84. Kommunesektoren i Askim er størst ikke bare i absolutte tall, men også relativt.

### **Klynger og kreative mennesker**

Gjennom disse sammenligningene har vi fått fram klare forskjeller mellom kommunene: Eidsberg er sterk i matvareproduksjonen i primær- og sekundærsektoren. Denne spesialiteten må kommunen videreutvikle, så langt den kan. Askim er sterk i mineralisk produksjon (glassvatt) og gummi (gummiering med mer). Her må Askim legge til rette for ekspansjon, hvis mulig. Men i søskenby-perspektivet er det også viktig å understreke at noen bransjer er felles for de to kommunene, og vi vil her framheve 2-3 bransjer eller ”miniklynger”.

- *Grafisk industri og forlag.* Denne bransjen må vi også se i sammenheng med to bransjer som ikke når opp i rangeringen over næringer med LQ over 1, nemlig *forretningsmessig tjenesteyting*. I denne gruppen vil vi finne alle de grafiske tjenestene som er relatert til trykkeriene og forlagene, slik at vi totalt sett snakker om en miniklynge med godt over 500 personer i de to kommunene. I dette bedriftsmiljøet er det vanskelig å sette en grense mellom de to kommunene, så her bør de utvikle seg sammen.

- *Kompetanseintensive forretningstjenester (KIFT)* kan for øvrig godt sies å være en miniklynge med omtrent samme størrelsesorden, drygt 500. Rent statistisk vil denne KIFS-gruppen langt på vei være sammenfallende med forretningsmessig tjenesteyting, men selv om vi holder grafiske rådgivere utenfor omfatter gruppen mange spesielle kompetanseområder: arkitekter og rådgivende

ingeniører, reklame og markedsføring, bedriftsrådgiving og regnskapsførere, jurister og organisasjonsutviklere; kort sagt en heterogen masse. Dette er imidlertid en vekstkraftig og framtidsrettet næring som kommunene i fellesskap bør legge til rette for.

- *Metall- og maskinindustri* er en tredje potensiell miniklynge, selv om den bare omfatter ca 230 sysselsatte. Det springende punktet er her om man klarer å utvikle produkter eller teknologier som knytter an til øvrige deler av næringslivet i Askim/Mysen.

*Miniklynger* brukes her som et litt upresist begrep om små bedriftsmiljøer, uten at det er gjort noen mer detaljerte undersøkelser av relasjonene mellom de bedriftene som inngår i gruppen. Dette er et tegn i tiden: Gjennom de siste tyve årene er det gjort store anstrengelser på å avdekke klynger av bedrifter som utvikler en ekstraordinær konkurransekraft i fellesskap. Den store inspiratoren har vært gurun over alle de siste 15-20 årene, nemlig Michael Porter (Porter 1990; Porter 1998; Porter 2000). Det er liten grunn til å tro at man skulle finne storskalige klynger i lille Askim/Mysen-regionen, så derfor setter vi *mini* foran som prefiks.

Det ser imidlertid nå ut til at Porter har fått avløsning av en ny guru, nemlig Richard Florida. Hans budskap er at det utvikler seg en ny kreativ klasse av velutdannede mennesker, og at disse i særlig grad bidrar til å utvikle næringslivet i byene (Florida 2002, 2005). I tillegg til de foran nevnte profesjonelle kunnskapsintensive tjenesteyterne framheves nå ofte kulturarbeiderne og kulturnæringene. Dermed får vi faktisk to nye typer klynger, som nok er overlappende. Den ene gruppen er ”de kreative næringene” som er næringsfremmende fordi den foster innovasjon og endring. Den andre gruppen produserer dessuten kulturtjenester, og kan passende kalles ”kulturnæringene”. Det er naturligvis ikke lett å måle slike størrelser, men Frants Gundersen har gjort et prisverdig forsøk (Gundersen 2005).

Det er store problemer med å måle disse næringenes størrelse i sysselsettingen, skille dem fra hverandre, og ikke minst bedømme deres påståtte kreative effekter. Slike eksperimentelle beregninger har likevel sin verdi. Når vi ser konturene av nye næringskonstellasjoner vil det alltid være problemer med å måle både innsats og effekter, men etter hvert som næringene modnes finner de sin plass i næringsstatistikken. Uansett vil de ca 550 kulturarbeiderne av ulike slag yte viktig bidrag til utviklingen av Askim og Eidsberg som næringslivssentra og som bosted. Foreløpig ser det ut til at Eidsberg på dette punktet må lene seg mot Askim.

### **Eidsberg og Askim i et større romlig system**

Vi har så langt diskutert status og utviklingstrekk for befolkning, bosetting, næringsspesialisering, klynger og kreativitet. For alle disse områdene er det

klart at byene ikke klarer seg alene: Askim og Mysen må utfylle hverandre som tjenesteprodusenter, kommunene Askim og Eidsberg må supplere hverandres arbeidsmarkeder. Men selv dette kan ikke være noen fullkommen enhet, selv ikke den Askim/Mysen-regionen vi kan definere sammen med nabokommunene. Askim og Mysen er byer som inngår i et større regionalt og transnasjonalt rom. Kraftfeltet ble anskueliggjort allerede med figur 1 på side 9.

Kan vi definere denne større romlige avhengigheten mer presist, kan vi for eksempel gi den et statistisk mål? De beste dataene vi da har tilgjengelig til et slikt formål er pendlingsdataene. Gjennom dem kan vi finne nettoforholdet mellom enhver kommune, og vi kan dermed definere kommunenes tilhørighet til større arbeidsmarkedsregioner.

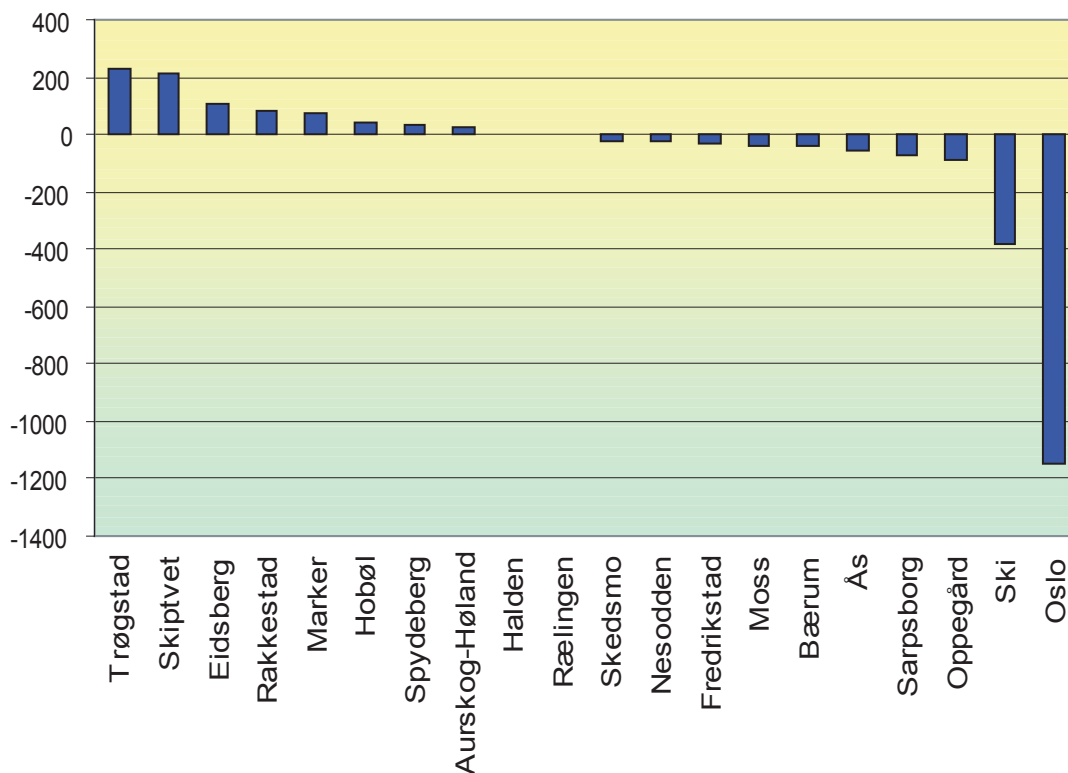
La oss starte med søskenbyene, her målt med kommunene, siden det er de som er primærenhet for pendling. Pendling er definert som kryssing av kommunegrenser på vei til jobb. Mellom Askim og Eidsberg er dette forholdet: Det er 534 som daglig pendler fra Askim til Eidsberg, mens det er 644 som pendler den andre veien, fra Eidsberg til Askim. Her har vi altså en *bruttopendling* på 1180 personer. Av de om lag 10 000 sysselsatte totalt i Askim og Eidsberg er nesten 12 % involvert i en pendlingsreise den ene eller andre veien mellom de to byene. At noen har ganske kort pendlingsreise sier seg selv, men den totale effekten er uansett at dette er ganske *integrerte* kommuner.

*Nettopendlingen* er et uttrykk for styrkeforholdet mellom Askim og Mysen. I dette tilfellet ser vi at vi får en nettopendling med positivt fortegn for Askim, og det må da være negativt for Eidsberg. Tallet gir et overskudd på 110 for Askim i 2004, altså ikke særlig høyt. Er tallet økende? Vi har ikke belegg for å si det. I 2000 var nettopendlingen fra Eidsberg til Askim nesten dobbelt så stor. Men det er i alle fall logisk at pendlingsretningen går mot den største arbeidsplasskonsentrasjonen, nemlig Askim. At nettopendlingen går ned må tas som et uttrykk for at arbeidsmarkedet relativt sett har forbedret seg.

Begge disse byene og kommunene blir likevel små satellitter i et større romlig system. For å illustrere dette snur vi oss mot det absolutte sentrum på Østlandet, nemlig Oslo. I 2004 var det 1285 personer som pendlet fra Askim til Oslo, den motsatte veien bare 140. Det gir en nettopendling på 1145 personer. Sammenlignet med tall for 2000 får vi også her en synkende tendens.

Eidsberg har en vesentlig lavere nettopendling i forhold til Oslo. Ut- og innpendlingstallene er henholdsvis 510 og 33, hvilket gir en nettoutpendling på 477. Også dette tallet er noe lavere enn i 2000. Forholdet mellom Askim og Eidsberg i forhold til Oslo kan litt enkelt forklares på to måter. For det første er det noe lenger fra Eidsberg til Oslo enn fra Askim. Økende avstand gir større kostnader i tid og





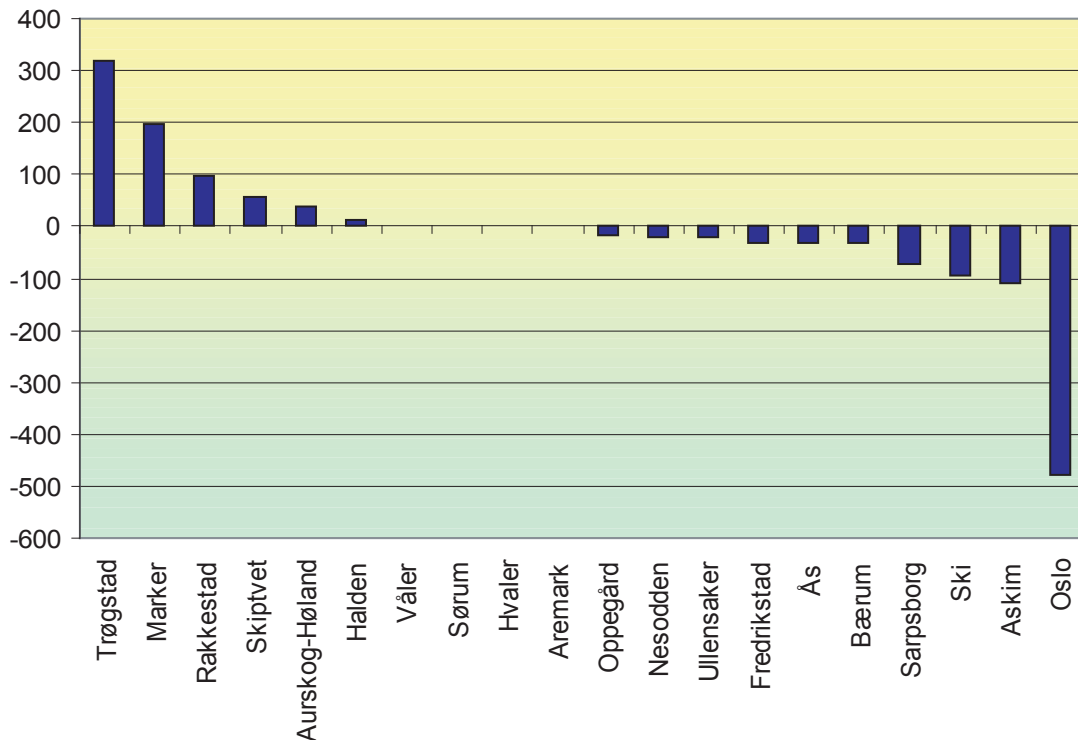
Figur 7: Nettopendling i forhold til Askim, de ti største netto inn- og utpendlingsområdene, 2004..

penget, og virker hemmende på pendling. For det andre representerer Askim for Mysen en såkalt ”mellomliggende mulighet” (*intervening opportunity*). Noe av pendlingen vil rett og slett fanges opp av alternative pendlingsmuligheter mellom Mysen og Oslo, og Askim er den første.

I et større rom vil følgelig både Askim og Mysen ha en rekke mellomliggende muligheter, de ligger på rad og rekke langs E 18 og jernbanen. Men noen vil også velge tilpendlingsmål bortenfor Oslo, eller de pendler mot byene langs kysten i Østfold. I figur 7 har vi vist de ti største utpendlingsmålene fra Askim. På veien til Oslo er de største Ski, Oppegård, Ås og Nesodden; i Østfold er de største Sarpsborg, Moss og Fredrikstad. De som pendler forbi Oslo pendler mest til Bærum, Skedsmo eller Rælingen.

Skiller dette utpendlingsmønsteret seg noe fra Eidsbergs? (figur 8) Først og fremst ved at for Eidsberg er Askim det største innpendlingsmålet etter Oslo, deretter følger på den samme akse Ski, Ås og Oppegård. I Østfold er det bare Sarpsborg og Fredrikstad som teller som pendlingsmål, og bortenfor Oslo; Bærum og Ullensaker.

Så fins det også en motpost i form av innpendling. De to kommunene har begge disse kommunene som sitt innpendlingsområde: Trøgstad, Skiptvet, Rakkestad, Marker, Aurskog-Høland og Halden. Askim trekker i tillegg pendlere fra Hobøl,



Figur 8: Nettopendling i forhold til Eidsberg, de ti største netto inn- og utpendlingsområdene, 2004.

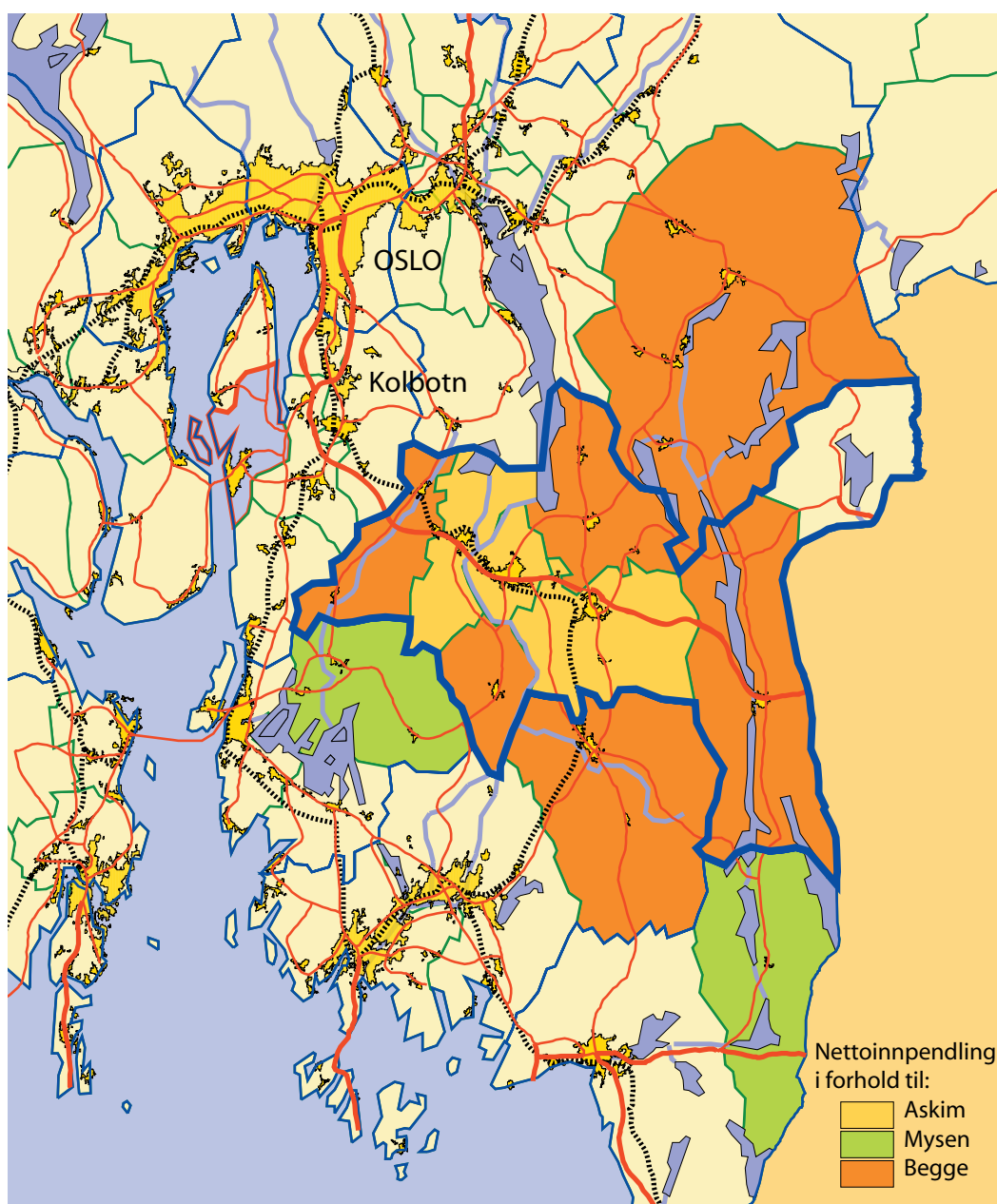
Spydeberg og Rælingen; Eidsberg fra Våler, Sørum, Hvaler og Aremark. Dette er altså en slags maksimumsregion rundt Askim/Mysen. Men når det kommer til stykket må vi gjøre noen fratreck også:

Rakkestad pendler enda mer til Sarpsborg, og grupperes derfor til storbyregionen Fredrikstad/Sarpsborg; det samme gjør Hvaler. Pendlingen fra Våler går i hovedsak mot Moss. Pendlingen fra Aremark er mindre enn kommunenes pendling til Halden, og pendlingen fra Halden til Indre Østfold er helt marginal. Tilsvarende er hovedretningen for pendlingen fra Sørum og Rælingen mot Lillestrøm, altså Skedsmo kommune; mens Ullensaker danner en egen pendlingsregion sammen med Eidsvoll på øvre Romerike. Derfor står vi igjen med kjerneregionen Askim/Mysen slik den er definert av statistisk Sentralbyrå: Marker, Rømskog, Trøgstad, Spydeberg, Askim, Eidsberg, Skiptvet og Hobøl (SSB 1999). Denne regionen er forøvrig nesten identisk med den NIBR har beregnet på grunnlag av pendlingen i 2000 (Juvkam 2002). Forskjellen er at Rømskog der er lagt under Oslo-regionen. I 2000 var faktisk pendlingen fra perifere Rømskog relativt større til Oslo enn til noen kommune i Østfold.

Ser vi pendling inn og ut i sammenheng er det Oslo som utgjør forskjellen. Askim samler nettoinnpendling fra de nevnte småkommunene i et omfang som svarer omtrent til alle utpendlingskommunene, bortsett fra Oslo. Sagt annerledes:

Askims totale nettoutpendling svarer omtrent til nettoutpendlingen til Oslo, dvs. ca 1150 daglig i minus, ellers er pendlingsregnskapet i balanse. Eidsberg er bedre stilt: I alt er nettoutpendlingen på knappe 250, mens utpendlingen til Oslo er nesten 500 i minus. Men de andre kommunene i regionen retter altså opp dette negative bildet.

Nå skal det innrømmes at bildet kan bli uoversiktlig når vi bruker kommunene som enheter, og det taler for at vi nå løfter blikket mot de større arbeidsmarkedsregionene. Her finner vi da Askim/Mysen som en blant ni regioner i Østviken. La oss først bestemme regionens egendekning av arbeidsplasser i forhold til alle regionene i Vestviken. I alt arbeider 22.620 personer bosatt i Askim/Mysen-



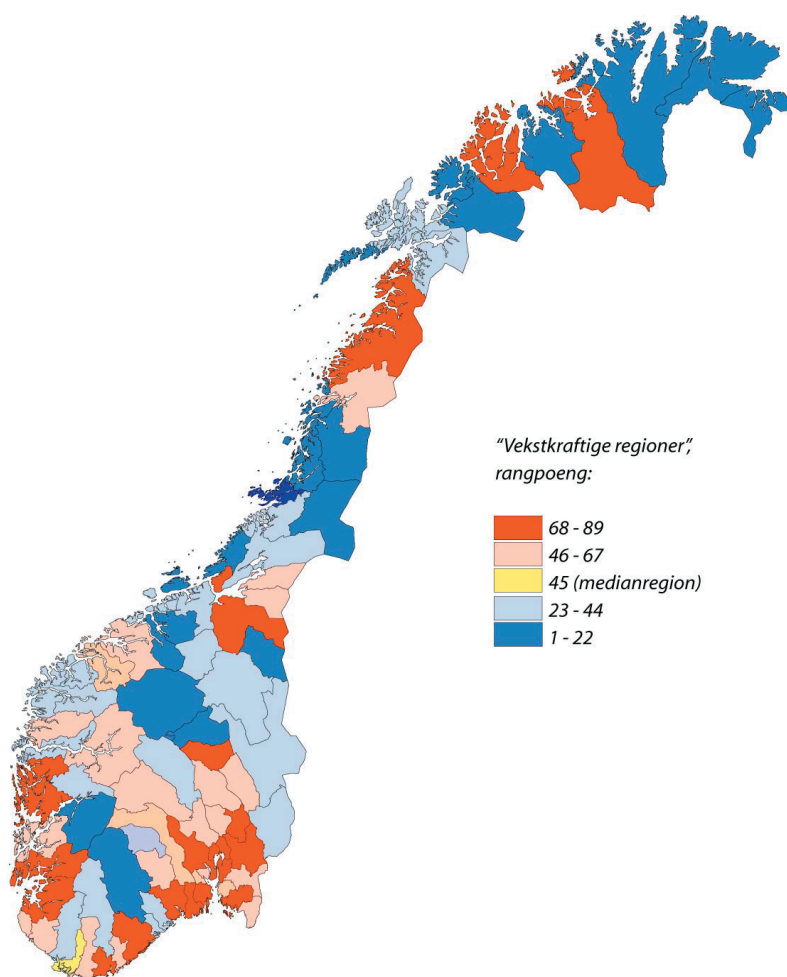
Figur 9: Kommuner med pendling til Askim, Mysen (Eidsberg) eller begge. Blå grense markerer regionen

| <i>Pendling til:</i>  |       |              |             |       |             |            |                     |       |        |             |                  |         |
|-----------------------|-------|--------------|-------------|-------|-------------|------------|---------------------|-------|--------|-------------|------------------|---------|
| Pendling fra:         | Moss  | Fredr./Sarp. | Askim/Mysen | Follo | Bærum/Asker | Lillestrøm | Ullensaker/Eidsvoll | Oslo  | Østvik | Hele landet | Resten av landet |         |
| 0191 Halden           | 10306 | 163          | 1786        | 92    | 44          | 51         | 36                  | 10    | 454    | 12942       | 13242            | 300     |
| 0192 Moss             | 92    | 17297        | 1946        | 242   | 1498        | 301        | 142                 | 125   | 2779   | 24422       | 25247            | 825     |
| 0193 Fredrikstad/Sarp | 1038  | 2311         | 51639       | 711   | 544         | 357        | 247                 | 66    | 3154   | 60067       | 61522            | 1455    |
| 0194 Askim/Mysen      | 67    | 385          | 852         | 14343 | 2015        | 245        | 613                 | 83    | 3450   | 22053       | 22620            | 567     |
| 0291 Follo            | 38    | 828          | 274         | 264   | 27101       | 1787       | 843                 | 282   | 21467  | 52884       | 54765            | 1881    |
| 0292 Bærum/Asker      | 21    | 54           | 81          | 42    | 471         | 42925      | 726                 | 946   | 28015  | 73281       | 78097            | 4816    |
| 0293 Lillestrøm       | 33    | 43           | 117         | 288   | 1053        | 2420       | 47239               | 3302  | 34184  | 88679       | 91674            | 2995    |
| 0294 Ullens./Eidsvoll | 5     | 6            | 42          | 12    | 112         | 490        | 3416                | 17476 | 6135   | 27694       | 28697            | 1003    |
| 0391 Oslo             | 103   | 308          | 407         | 286   | 4268        | 17228      | 7823                | 2587  | 224173 | 257183      | 271632           | 14449   |
| Sum valgte områder    | 11703 | 21395        | 57144       | 16280 | 37106       | 65804      | 61085               | 24877 | 323811 | 619205      | 647496           | 28291   |
| Hele landet           | 11868 | 21905        | 58427       | 16555 | 39303       | 83154      | 65511               | 28164 | 371917 | 696804      | 2274000          | 1577196 |
| Resten av landet      | 165   | 510          | 1283        | 275   | 2197        | 17350      | 4426                | 3287  | 48106  | 77599       | 1626504          | 1548905 |

Tabell 5: Pendlingsmatrise for regioner i Østvik, 2004

regionen, men bare 14.343 arbeider i egen hjemregion. Nå pendler det en del inn til regionen også, slik at det totalt sett er 16.555 arbeidsplasser i regionen. Den totale nettoutpendlingen blir da 6.065. Denne utpendlingen er størst i de kommunene som ligger nærmest mot Follo og Oslo, dvs. Hobøl og Spydeberg, og så avtar den gradvis mot Askim, Mysen og inn mot Marker.

I tabellen får vi også begrep om de totale pendlingsstrømmene regionen er involvert i: 3450 reiser daglig til Oslo, mens Oslo ikke sender tiendeparten tilbake, kun 286. Follo mottar daglig 2015 fra Askim/Mysen-regionen, men tilbake sender de bare 264. Disse to regionene forklarer altså alene hvor pendlingen fra Indre Østfold går. Det er ingen grunn til å tro at de blir mindre med årene. På den andre siden kan regionen notere seg for omlag balanse i pendlingen til de andre østfoldregionene, et lite pluss fra Halden-regionen, nesten balanse i forhold til Fredrikstad/Sarpsborg-regionen, og et noe større minus i forhold til Mossregionen. Det er nå på tide at vi begynner å se nærmere på hvor sterk Askim-Mysen regionen egentlig er.



Figur 10: Norges økonomiske regioner (REGIN 4), vekstkraft beregnet med 25 indikatorer.

## 4. Regionen

*Vi vet lite om hvordan norske kommuner og regioner ser ut i 2020. Hvis vi legger sammen alle politiske intensjoner pr i dag har vi antakelig større kommuner og større regioner. I alle fall: Når vi skal diskutere en regions konkurransekraft må vi velge hensiktsmessige enheter. Det er neppe byene, Askim og Mysen, for de er jo tross alt ganske små. Det er heller ikke kommunene Askim og Eidsberg, for de er jo egentlig ikke så mye større. Det er først og fremst som region Askim/Mysen kan måle seg med de andre regionene.*

### **Hvordan hevder regionen seg i konkurransen?**

Konkurransekraft har ofte et lokalt utgangspunkt, men vil likevel være knyttet til større enheter enn kommunen for at den skal få tyngde. Vi velger derfor å bruke Norges offisielle REGIN-inndeling (som altså er analog til EUs NUTS-system). Under fylkeskommunen finner vi da fire regioner i Østfold: Moss, Sarpsborg/Fredrikstad, Halden og Askim/Mysen. På dette nivået er Askim/Mysen en av 89 regioner i Norge.

Nå er det neppe sannsynlig at framtidens regionnivå vil være dagens fylkeskommuner, og derfor setter vi som referanseområde inn forslaget til en ny region Østviken (Selstad 2004) som svarer til dagens Oslo, Akershus og Østfold. Om det ikke blir noen slik region, er det like fullt i dette rommet mot Stor-Oslo at Askim/Mysen vil hente den konkurransekraften regionen mangler lokalt. Det forutsetter i så fall et sterkt interkommunalt samarbeide, der Oslo tar på alvor de behovene omegnskommunene har. Det er heller ingen ting i veien for at vi både får større regioner av typen Østviken, og mer interkommunalt samarbeide av den typen som nå dannes rundt Oslo.

Om Askim/Mysen blir én kommune er imidlertid mer usikkert. Hvis kommunesammenslutninger skal skje frivillig, som er dagens politikk, er det sannsynlig at det blir nedstemt i flere kommuner. Et spesielt utfall kunne være at Askim og Mysen danner sentrum i hver sin nye ”regionkommune”.

### **Benchmarking Askim/Mysen-regionen**

Inntil videre bruker vi altså Askim/Mysen-regionen som enhet når vi her skal gjennomføre det som på godt norsk kalles ”referansetesting”. Begrepet er så vanskelig at vi like godt kan bruke det engelske begrepet, *benchmarking*, for det er i hvert fall en begripelig metafor. Kanskje ville tekstilarbeiderne i det tidlige 1900-tallets Østfold kjent seg igjen i begrepsbruken.

Det hadde seg slik at i den nye skjerpede konkurransen som kom i andre halvdel av 1800-tallet, ble veverne brutalt konfrontert med produktiviteten hos utenlandske konkurrenter. De visste utmerket godt hvor mye en vever i utlandet kunne produsere i løpet av en dag. Engelske vevere begynte da å sette et merke på benken, altså vevstolen, for å markere hvor mye de måtte produsere for å være konkurransedyktige. Nådde man ikke dette merket sto bedriften i fare for å tape i konkurransen.

Siden er dette blitt en metafor i offentlig og privat virksomhet: Hvilket nivå må man nå for å være med i konkurransen? Vi skal her måle Askim/Mysen-regionen mot andre norske regioner, og spesielt se den i forhold til regionene i referanseområdet Østviken. Metoden er basert på de samme indikatorene som ble brukt i stortingsmeldingen om regionalpolitikken (St. meld.nr.25 (2004-05)), i alt femti indikatorer (Selstad et al. 2004). Vi har her redusert indikatorsettet til det halve, altså 25 indikatorer. Disse kan igjen grupperes i forhold til fem delområder, der de skal uttrykke regionens styrke i forhold til

- Regional robusthet
- Demografisk livskraft
- Økonomisk konkurranseevne
- Infrastrukturell tilgjengelighet
- Regional kompetanse

### **Regional robusthet – et spørsmål om sentralitet**

I en tid da regionalpolitikken omfatter by og land er det stigende forståelse for at det er gjennom sentrenes størrelse og deres tiltrekningskraft som tjenestesenra regionene blir *robuste*. Storbyregioner kommer bedre ut enn småbyregioner, småbyregioner bedre enn bygdebyregioner osv. Vi må akseptere at det fins et bysystem som er sterkt hierarkisk, som er vist i figur 11. Her har vi trukket byhierarkiet så langt ned at vi har fått med Askim/Mysen-regionen. Regionen er her registrert med største senter, dvs. Askim, mens altså Mysen inngår i omlandet.

Regionen blir her nummer 31 regnet fra toppen. Vi gir regionene rangpoeng slik at ledende senter får 89 poeng. Det er selvsagt Oslo-regionen. Med sin 31. plass får Askim/Mysen 58 rangpoeng, som altså er godt plassert i den øverste halvpart – slett ikke noe dårlig resultat på et nasjonalt norgeskart preget av små sentra. Og i tillegg kan kanskje Askim/Mysen låne litt tyngde av Oslo.

Selv om Askim og Mysen er små som sentra, er regionen i godt regionalt selskap med andre ”robuste” regioner. Oslos forstadsregioner klarer seg godt, og til denne gruppen kan vi snart også tilføye Moss. Men så er det naturligvis andre indikatorer som også kan ha betydning, og her har vi føyd til fire:





Figur 11. Det norske byhierarkiet til og med Askim. Figuren viser det ledende senteret i ABS-regioner ved to tidspunkt, 1990 og 2003.

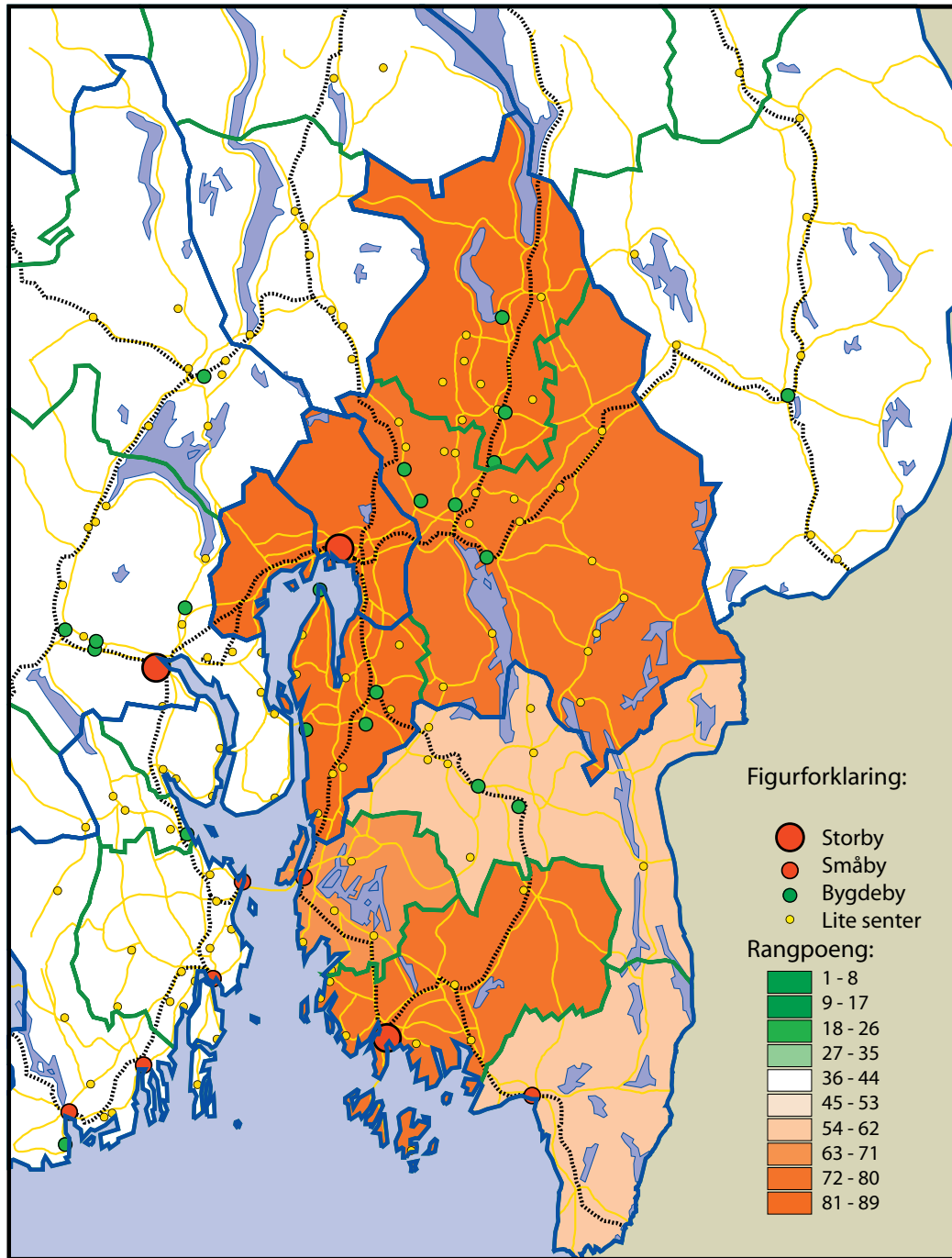
Tabell 6: Fem indikatorer for regional robusthet

| <i>Navn</i>         | <i>Senter-<br/>størrelse</i> | <i>Total<br/>befolkn.</i> | <i>LQ<br/>KIFT</i> | <i>Endring<br/>senter</i> | <i>Endring<br/>omland</i> | <i>Tot.<br/>poeng</i> |
|---------------------|------------------------------|---------------------------|--------------------|---------------------------|---------------------------|-----------------------|
| Halden              | 69                           | 52                        | 69                 | 38                        | 42                        | 57                    |
| Moss                | 73                           | 66                        | 49                 | 60                        | 60                        | 71                    |
| Fredrikstad/Sarpsb. | 82                           | 82                        | 78                 | 30                        | 77                        | 79                    |
| <b>Askim/Mysen</b>  | <b>58</b>                    | <b>64</b>                 | <b>50</b>          | <b>36</b>                 | <b>79</b>                 | <b>62</b>             |
| Follo               | 86                           | 79                        | 87                 | 59                        | 64                        | 84                    |
| Bærum/Asker         | 87                           | 83                        | 89                 | 58                        | 63                        | 86                    |
| Lillestrøm          | 88                           | 85                        | 67                 | 57                        | 62                        | 80                    |
| Ullensaker/Eidsvoll | 56                           | 67                        | 71                 | 84                        | 88                        | 82                    |
| Oslo                | 89                           | 89                        | 88                 | 56                        | 89                        | 89                    |

Regionens *totale* størrelse, senter og omland, har naturligvis betydning. Da oppnår faktisk Askim/Mysen litt høyere rang. Det som er særlig viktig i dag er sentrenes evne til å trekke til seg nye tjenester, for dermed å øke sentraliteten. Vi snakker i dag ofte om ”gammel” og ”ny” sentralitet. Den gamle sentraliteten er alle former for tjenester til regionbefolkningen, dagligvarehandel, offentlige tjenester osv. Ny sentralitet skapes av avanserte tjenester, spesielt de såkalte *kompetanseintensive forretningsmessige tjenestene*, forkortet KIFT. Her kommer Askim/Mysen dårlig ut, og ikke uventet er Oslos vestkorridor i teten.

Alle disse indikatorene uttrykker *strukturetrekk* ved Askim/Mysen-regionen, altså tilstander, et annet spørsmål er *dynamikken*. To indikatorer uttrykker endring, nemlig veksttendens i henholdsvis senteret og i omlandet. Dette kriteriet skiller faktisk regionene ganske mye: Noen regioner vokser bare i senteret, andre i omlandet. Best er det naturligvis om begge deler vokser. Tabellen viser at Askim/Mysens styrke definitivt ikke ligger i sentrene, men i omlandet. Her må vi imidlertid minne om at Mysen pr. definisjon blir en del av omlandet til det største senteret, som er Askim.. Hvis Askim og Mysen vokste sammen (som Fredrikstad/Sarpsborg) ville regionen rykke noen hakk oppover i byhierarkiet.

Ved hjelp av disse fem indikatorene lager vi et samlet uttrykk for robusthet, som er vist i kolonnen til høyre i tabell 6. Alle indikatorene veier likt. Resultatet er også vist kartografisk i figur 12. Her er resultatene gradert i ti intervaller, der middelveiden er 45. Østvikens er en region preget av sterk urbanisering, og i denne konteksten inntar Askim/Mysen-regionen nest siste plass. Halden kommer på bunnen. Men noen typiske distriktsregioner er verken Halden eller Askim/Mysen, tvert om har de en unik gunstig beliggenhet.



Figur 12: Robusthet i Østvikens regioner.

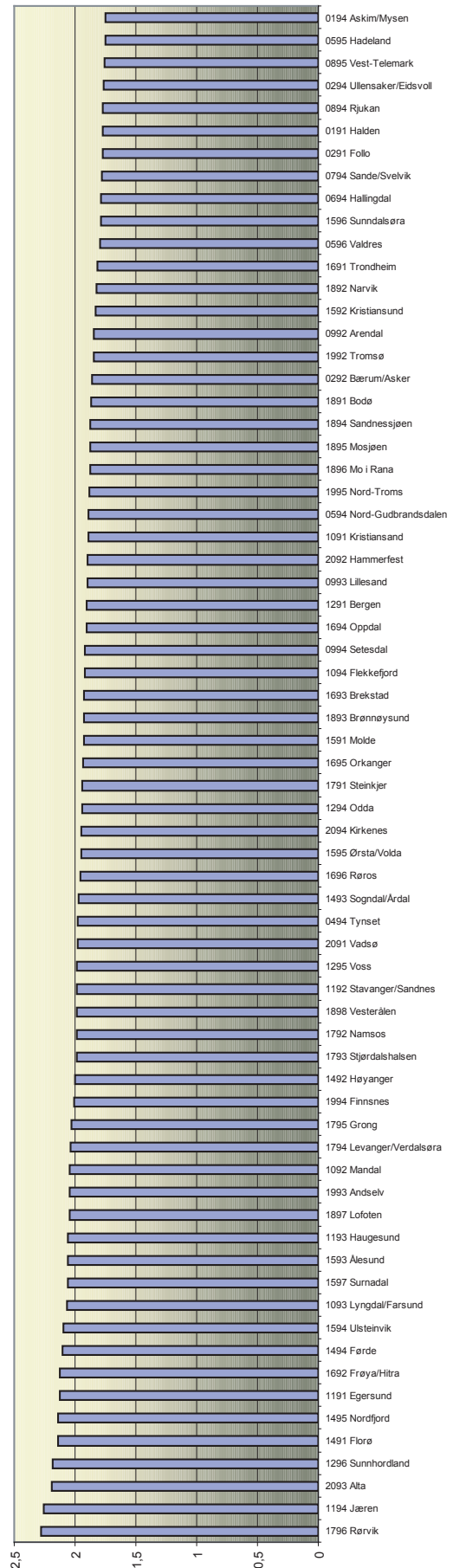
## Befolkningens livskraft

Tilsvarende har vi nå i tabell 7 vist fem indikatorer for det vi kan kalle *demografisk livskraft*, samt en total poengskåre for et uveid gjennomsnitt. De tre første er indikasjoner på demografiske *strukturer*, de to siste på *dynamikk*. Figur 13 illustrerer indikatorsettet med en dynamisk variabel, nemlig samlet fruktbarhetstall (SFT). Tallet sier ganske enkelt hvor mange barn hver kvinne i snitt føder. Skal Norge reprodusere sin befolkning, trengs en SFT-verdi på ca 2,1.

På dette feltet må Østlandet og Østvikens regioner se seg passert av det fruktbare Vestlandet og Nord-Norge. Den fallende kurven i figuren synes kanskje ikke spesielt dramatisk, men når Askim/Mysen her kommer på en 67. plass med ca 1,8 fødte barn pr kvinne, mangler regionen egentlig 10 % fødsler for å holde nivået i befolkningen. Heldigvis er regionen på plussiden når det gjelder flytting.

Den ufullstendige reproduksjonen kan også forklare noen av de uheldige strukturtrekkene vi finner i regionen, med relativt lav ungdommelighet. Kvinneandelen er imidlertid noe bedre, men slett ikke på topp. Til gjengjeld skårer regionen høyt på innvandrerandelen, som vi her velger å se på som et positivt trekk. Folketallet ville vært lavere uten innvandrerne, og antakelig kan de også tilføre regionen ressurser på sikt.

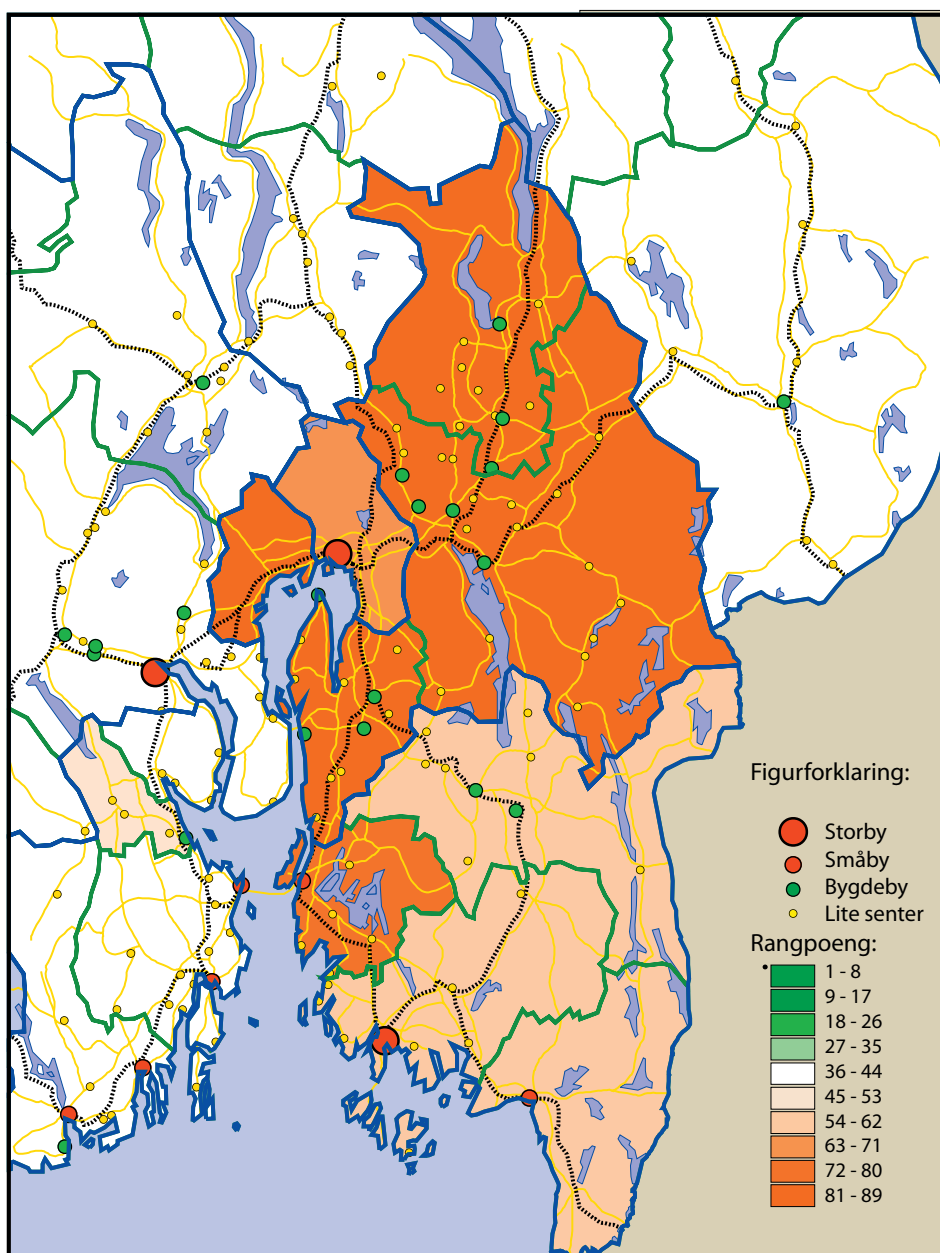
Alt i alt gir dette en total poengskåre som plasserer Asker/Bærum på toppen i Østviken (tabell 7), mens Askim/Mysen kommer i en bunntklasse, riktignok med Halden og Sarpsborg/Fredrikstad under seg. Når de nordlige delene av Østviken kommer så mye bedre ut skyldes det ikke høyere fødselstall, men jevnt god innflytting. Dermed forynges befolkningen, og det skapes kvinneoverskudd. I Østfold er det bare Mosse-regionen som får ta del i denne utviklingen.



Figur 13: Askim/Mysen-regionens plass i den nasjonale fruktbarheten (SFT)

Tabell 7: Fem indikatorer for demografisk livskraft

| Navn                  | Ungdom-<br>melighet | Kvinne-<br>andel | Innvand-<br>andel | Fruktbar-<br>het (SFT) | Netto-<br>flytting | Total<br>poeng |
|-----------------------|---------------------|------------------|-------------------|------------------------|--------------------|----------------|
| Halden                | 19                  | 41               | 79                | 27                     | 82                 | 60             |
| Moss                  | 27                  | 84               | 85                | 15                     | 84                 | 74             |
| Fredrikstad/Sarpsborg | 14                  | 68               | 76                | 11                     | 77                 | 57             |
| <b>Askim/Mysen</b>    | <b>37</b>           | <b>50</b>        | <b>77</b>         | <b>22</b>              | <b>76</b>          | <b>62</b>      |
| Follo                 | 83                  | 88               | 82                | 28                     | 86                 | 87             |
| Bærum/Asker           | 74                  | 89               | 88                | 38                     | 79                 | 88             |
| Lillestrøm            | 61                  | 86               | 81                | 20                     | 81                 | 85             |
| Ullensaker/Eidsvoll   | 50                  | 82               | 70                | 25                     | 89                 | 82             |
| Oslo                  | 1                   | 83               | 89                | 7                      | 85                 | 63             |



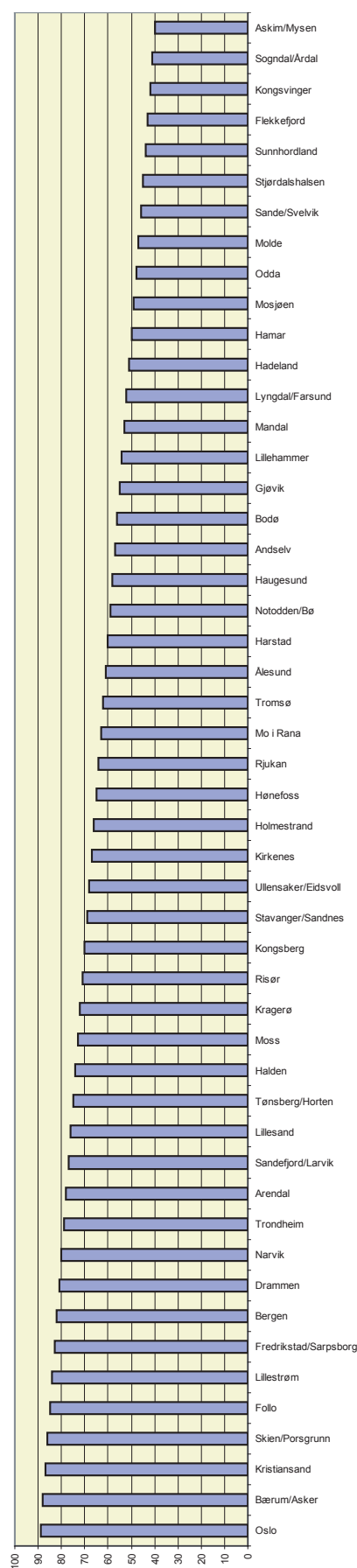
Figur 14: Demografisk vitalitet i i Østvikens regioner.

## Næringsmessig konkurransevne

Noen regioner er slik at de har mye av det som er ”soloppgangsnæringer” – næringer som for tiden er vekstkraftige, mens andre har mye av det som er ”solnedgangsnæringer” – altså næringer på hell. I våre dager er det relativt ugunstig å ha mye sysselsetting i primærnæringer, for de har stort sett gått tilbake i hele etterkrigstida. Det kan tenkes at vi nå får et ytterligere dramatisk fall pga. innføring av global frihandel (WTO).

Figur 15 viser ABS-regionenes andel av primærnæringerne, og heldigst er på et vis Oslo som kommer først. Igjen har vi konstruert figuren slik at vi får med Askim/Mysen, og da er vi på den nederste lavdelen. Med 40 rangpoeng har altså regionen 49 regioner foran seg. Askim/Mysen er en landbruksregion, som kan ha mye å tape i årene som kommer. Men det kan også tenkes at de gunstige naturgeografiske forholdene og nærheten til store markeder gjør at regionen kommer godt fra konkurranseeksponeringen. Men i utgangspunktet er dette et negativt trekk. Andel av teknologindustri er en indikator som vil veie motsatt, for dette er en næring med en viss vekstkraft. Her kommer Askim/Mysen klart etter de andre Østfold-regionene, men foran Oslo med forstadsregioner.

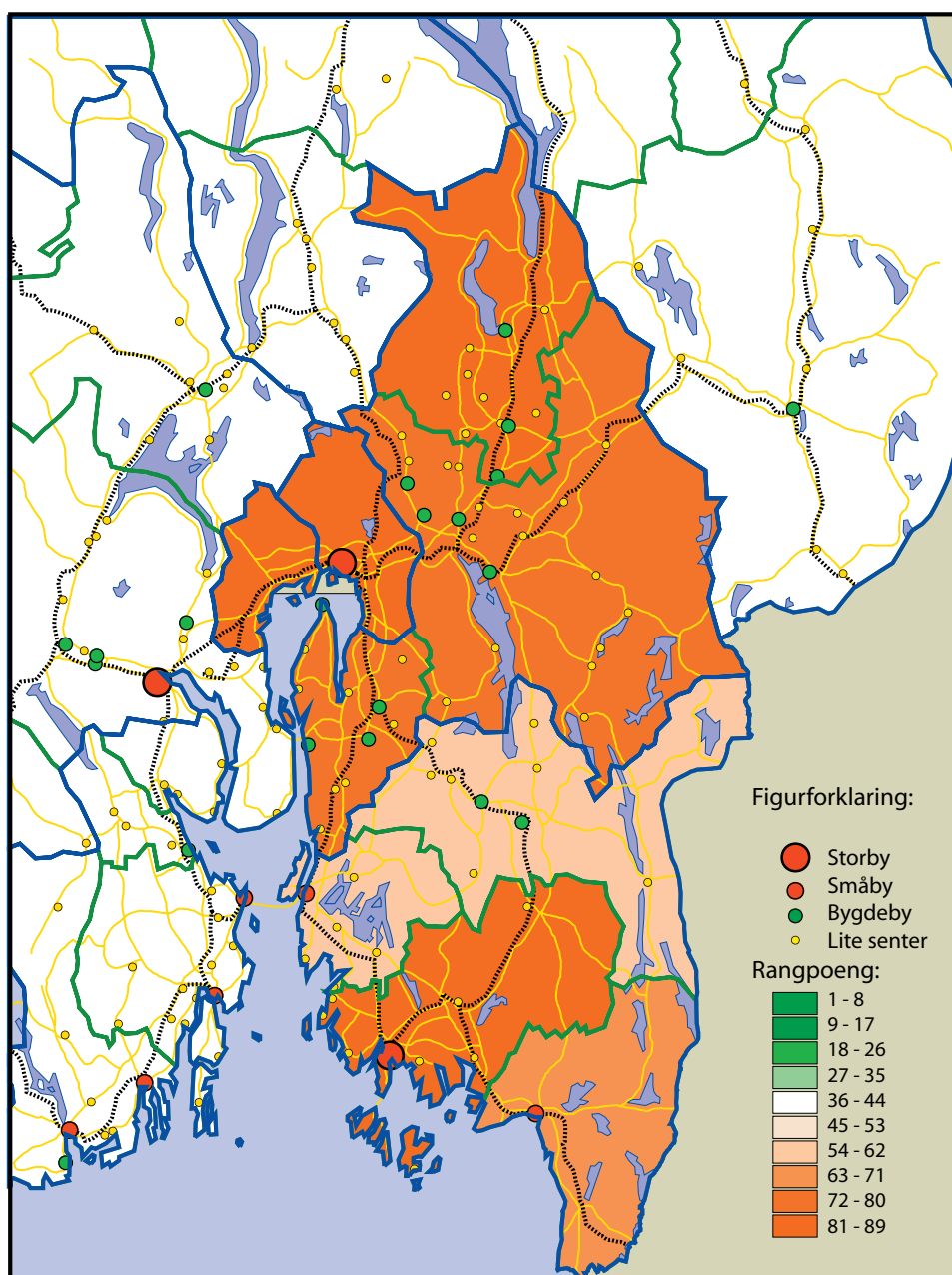
Når Oslo og omlandene klarer seg så godt uten industri og landbruk, er det fordi området har høye andeler av tjenestenæringerne. De har mye av det vi kaller soloppgangsnæringer, de vekstkraftige næringene, spesielt de virkelig vekstkraftige næringene som vi foran omtalte som KIFT-sektoren. På den andre siden må det også være slik at noen regioner har mye solnedgangsnæringer, altså næringer i nedgang. Den relative blandingen av vekst- eller nedgangsnæringer uttrykkes av en *strukturindikator*, som sier i hvilken grad regionen er på pluss- eller minussiden.



Figur 15: Primærnæringsandel i ABS-regioner

Tabell 8: Fem indikatorer for næringsmessig konkurransevne

| Navn                  | Andel primær | Andel teknol.ind. | Struktur-effekt | Syss.-endring | Konkurr.-effekt | Total-poeng |
|-----------------------|--------------|-------------------|-----------------|---------------|-----------------|-------------|
| Halden                | 74           | 74                | 55              | 46            | 35              | 67          |
| Moss                  | 73           | 69                | 70              | 51            | 25              | 69          |
| Fredrikstad/Sarpsborg | 83           | 55                | 50              | 68            | 70              | 77          |
| <b>Askim/Mysen</b>    | <b>40</b>    | <b>51</b>         | <b>38</b>       | <b>32</b>     | <b>30</b>       | <b>33</b>   |
| Follo                 | 85           | 22                | 86              | 88            | 61              | 81          |
| Bærum/Asker           | 88           | 44                | 87              | 81            | 10              | 76          |
| Lillestrøm            | 84           | 38                | 72              | 83            | 74              | 83          |
| Ullensaker/Eidsvoll   | 68           | 12                | 76              | 89            | 89              | 80          |
| Oslo                  | 89           | 10                | 89              | 85            | 14              | 68          |



Figur 16: Den økonomiske konkurransedyktighet i Østvikens regioner

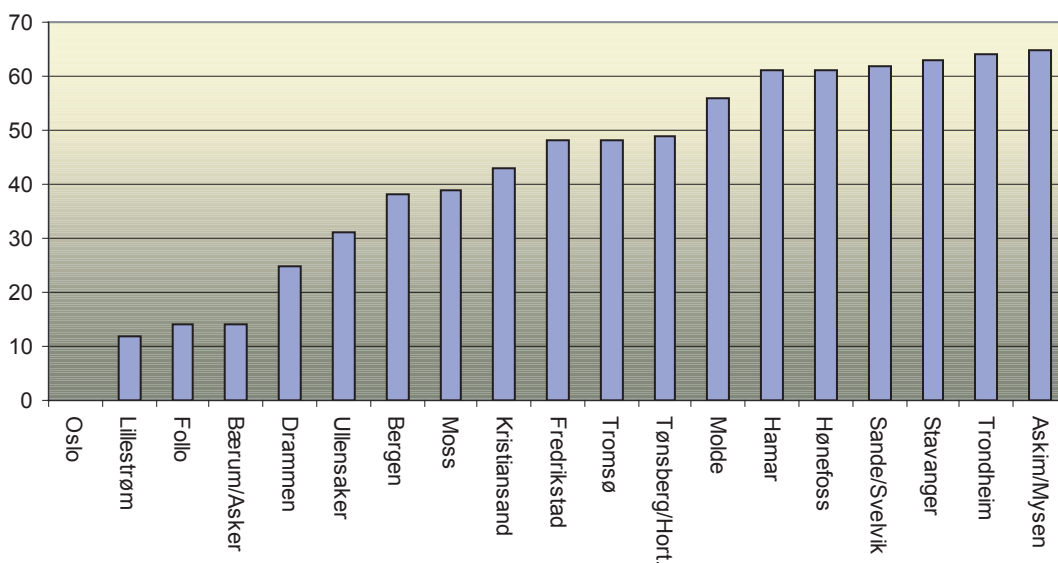


Det er naturligvis en viss sammenheng mellom den såkalte struktureffekten, og tendensen til vekst i sysselsettingen. Endring i sysselsettingen er vist med den fjerde indikatoren i tabell 8. Nå er ikke hele forklaringen gitt med strukturene – de legger føringer, men de bestemmer ikke fullt ut skjebnen til regionene. Nye bedrifter – selv i solnedgangsnæringer som landbruk – kan være nyskapende og konkurransedyktige. Det er beregnet i den såkalte *konkurransoeffekten*. Uheldigvis må vi fastslå at Askim/Mysen for tiden skaper få arbeidsplasser, og har både negativ struktur og relativt svak konkurransedyktighet.

Om vi oppsummerer dette kartografisk (figur 16) ser vi at Askim/Mysen totalt sett inntar en sisteplass ikke bare i Østfold, men også i Østviken. Som vi skal se senere svikter nyskapingsevnen. Østfold tærer på gamle strukturer, og erstatter tapet av arbeidsplasser med utpendling.

### Infrastrukturell tilgjengelighet

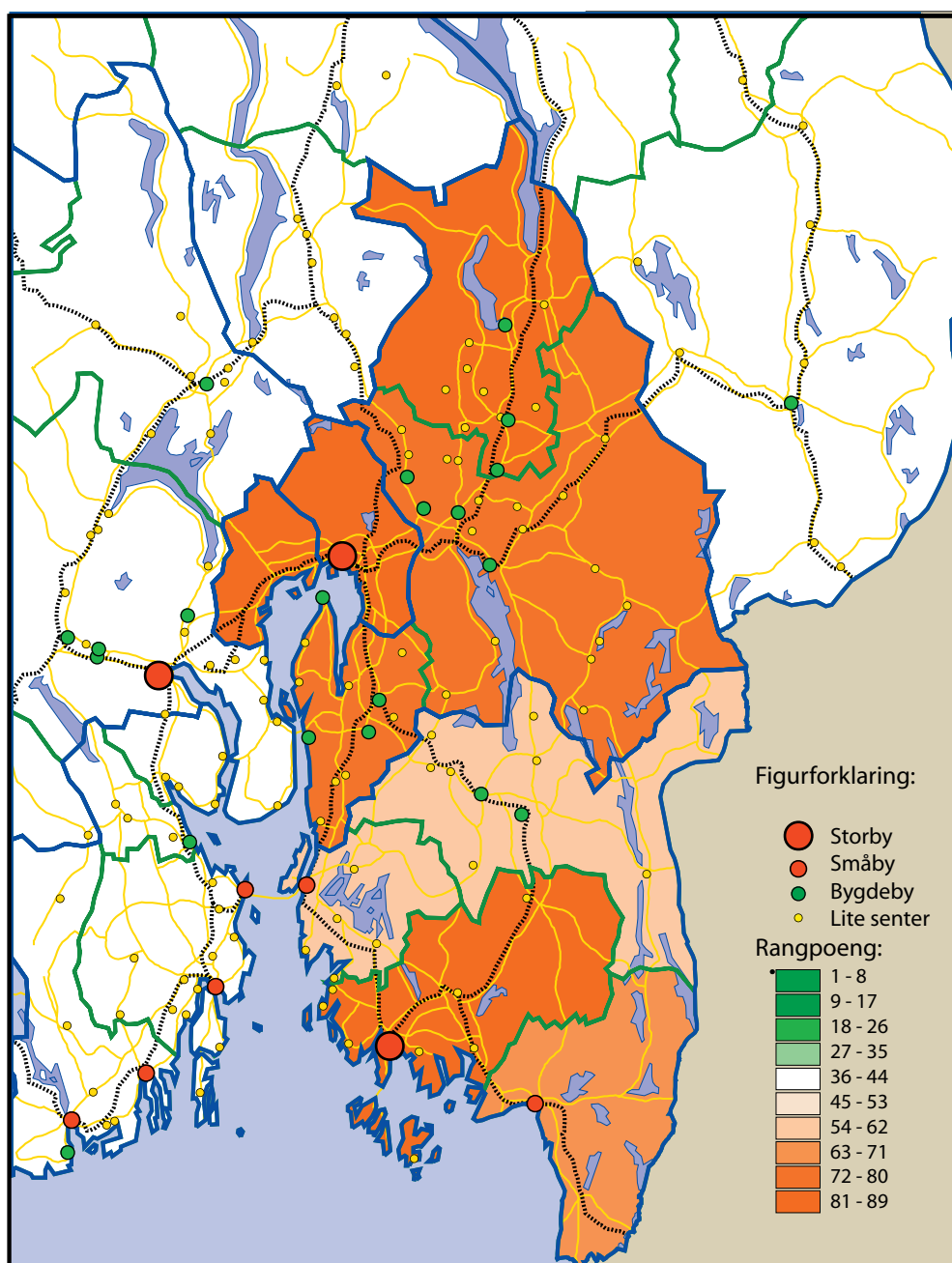
Når det går så godt som det faktisk går i Østfold er forklaringen langt på vei de gode infrastrukturene, som ikke er blitt dårligere de tiårene da det har røynt på for industrien. Veiene er blitt stadig bedre – og nye forbedringer kommer! – slik at biltilgjengeligheten på E 18 og E 6 blir upåklagelig. Men naturligvis trekker det ned at nettoppendlingen ensidig peker ut: Fra Askim/Mysen til Oslo og omegn. Gode infrastrukturer er et tveegget sverd: Bedret tilgjengelighet gir større pendlingstilbøyelighet – faktisk er dette en av de mest ekstreme utpendlingsregionene i hele Norge. Bare Lillestrøm, Hadeland, Follo og Sande/Svelvik har mer utpendling. Transportnæringene står vanligvis sterkt der infrastrukturene er gode, men her er det Oslo og Akershus som har høstet størst fordel, og i Østfold Sarpsborg/Fredrikstad. Askim/Mysen ligger nær den nasjonale bunnen.



Figur 17: Kollektiv tilgjengelighet

Tabell 9: Fem indikatorer for infrastrukturell tilgjengelighet

| Navn                | Bil til-<br>Gjengel. | Netto-<br>pendling | LQ<br>Transport | Kollektiv<br>tilgjeng. | Multimodal<br>tilgjengel. | Total-<br>poeng |
|---------------------|----------------------|--------------------|-----------------|------------------------|---------------------------|-----------------|
| Halden              | 72                   | 49                 | 19              | 72                     | 89                        | 74              |
| Moss                | 82                   | 17                 | 4               | 83                     | 88                        | 65              |
| Fredrikstad/Sarpsb. | 78                   | 70                 | 69              | 81                     | 87                        | 85              |
| <b>Askim/Mysen</b>  | <b>79</b>            | <b>5</b>           | <b>10</b>       | <b>78</b>              | <b>86</b>                 | <b>59</b>       |
| Follo               | 87                   | 2                  | 86              | 87                     | 85                        | 81              |
| Bærum/Asker         | 88                   | 88                 | 88              | 88                     | 84                        | 89              |
| Lillestrøm          | 86                   | 4                  | 83              | 86                     | 83                        | 80              |
| Ullensaker/Eidsvoll | 84                   | 79                 | 89              | 84                     | 82                        | 88              |
| Oslo                | 89                   | 89                 | 52              | 89                     | 81                        | 87              |



Figur 18: Tilgjengelighet i Østvikens regioner

Et gunstig trekk ved regionen er også at den kollektive tilgjengeligheten er god, som vi har vist i figur 17. Her er det beregnet reisetid i minutter til tre reisemål: Ett i fylket, ett i landsdelen og ett nasjonalt (Oslo). Askim/Mysen kommer her på en nasjonal 19. plass, hvilket er meget bra. Den høye bilbruken viser likevel potensialet for ytterlig vekst i kollektivtransport er til stede, som selvsagt er miljømessig fordelaktig. Det vi kaller den multimodale tilgjengeligheten – altså med raskeste reisemiddel – gir regionen 86 poeng. Bare tre regioner får bedre resultat (og to av disse ligger også i Østfold!).

Vi summerer alle disse tilgjengelighetsmålene og lager en total poengskåre. Selv om Askim/Mysen har høy generell tilgjengelighet, trekker svake punkter så mye nedover at regionen får en klar sisteplass i Østviken. Men det er grunn til å tro at fordelene med den høye tilgjengeligheten ikke er utnyttet fullt ut.

### Regional kompetanse

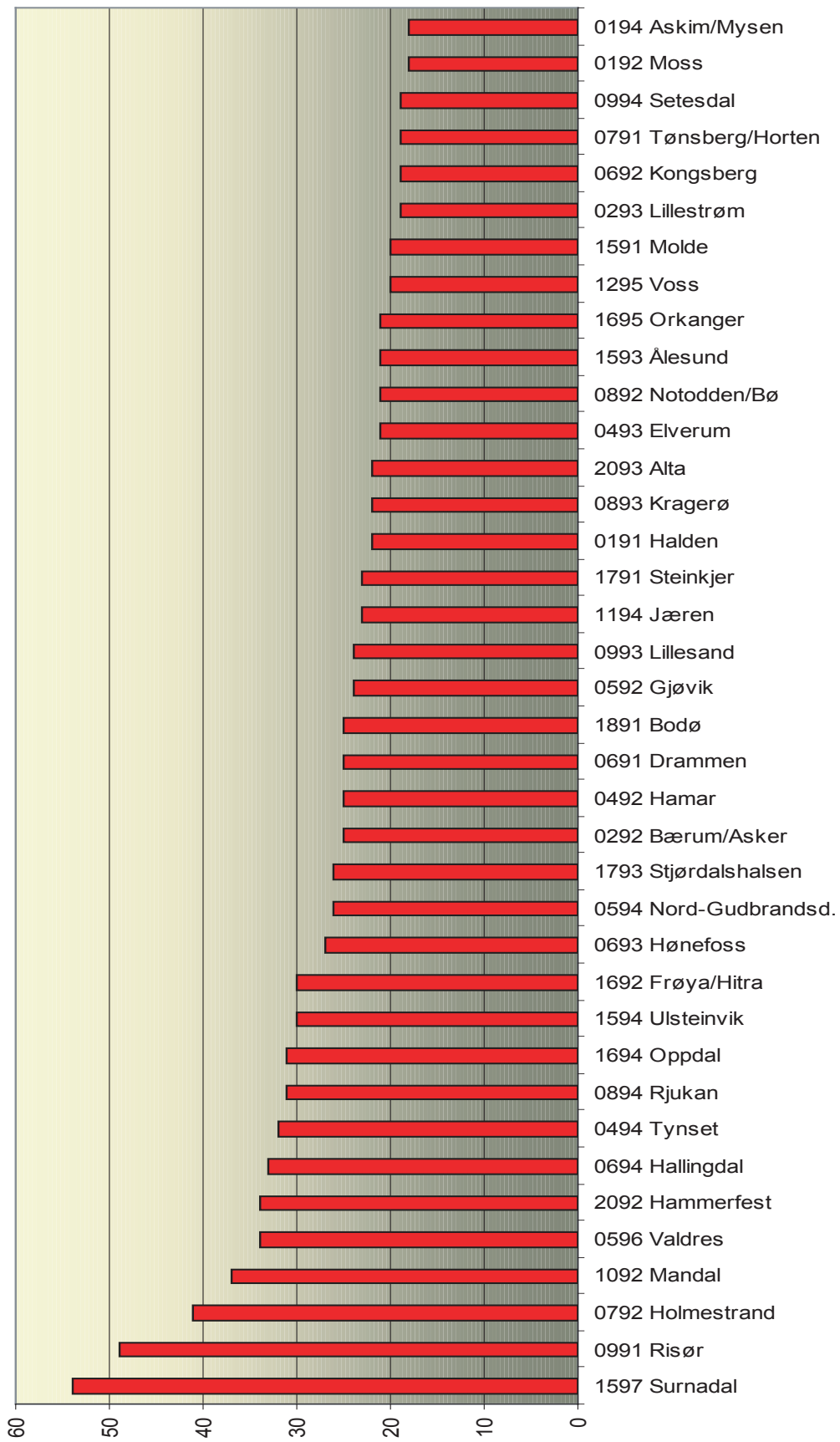
Vi kommenterte foran at næringslivet i Askim/Mysen (og Østfold generelt) preges av lite nyskaping. Dette er et forhold vi i dag tilskriver lav evne til forskning. Vårt innovasjonspolitiske credo er at forskning er den faktoren som mer enn noen fører til nye produkter og mer effektive produksjonsprosesser.

Hvis vi rangerer regionenes andel av forskende bedrifter får vi et resultat som vist i figur 19. Her gjør det seg åpenbart ikke gjeldende noen byeffekt, for de regionene som kommer først er preget av små sentra, ja, nesten fravær av sentra. Likevel er det i disse regionene et visst klima for forskning. En del byer blander seg også inn i selskapet, men stort sett småbyer. De 37 bedriftene som Askim/Mysen har foran seg er en broket skare, og her nytter det ikke å klage på at regionen er for liten, har for lite bysentrum, eller ligger for perifert.

Tabell 10 fyller ut bildet med flere indikatorer, og Askim/Mysen blir gjennomgående slått av de andre regionene på hjemmebane. Andelen med utdannelse på universitets- eller høyskolenivå er forbløffende lav, likeledes antall studenter

Tabell 10. Fem indikatorer for regional kompetanse

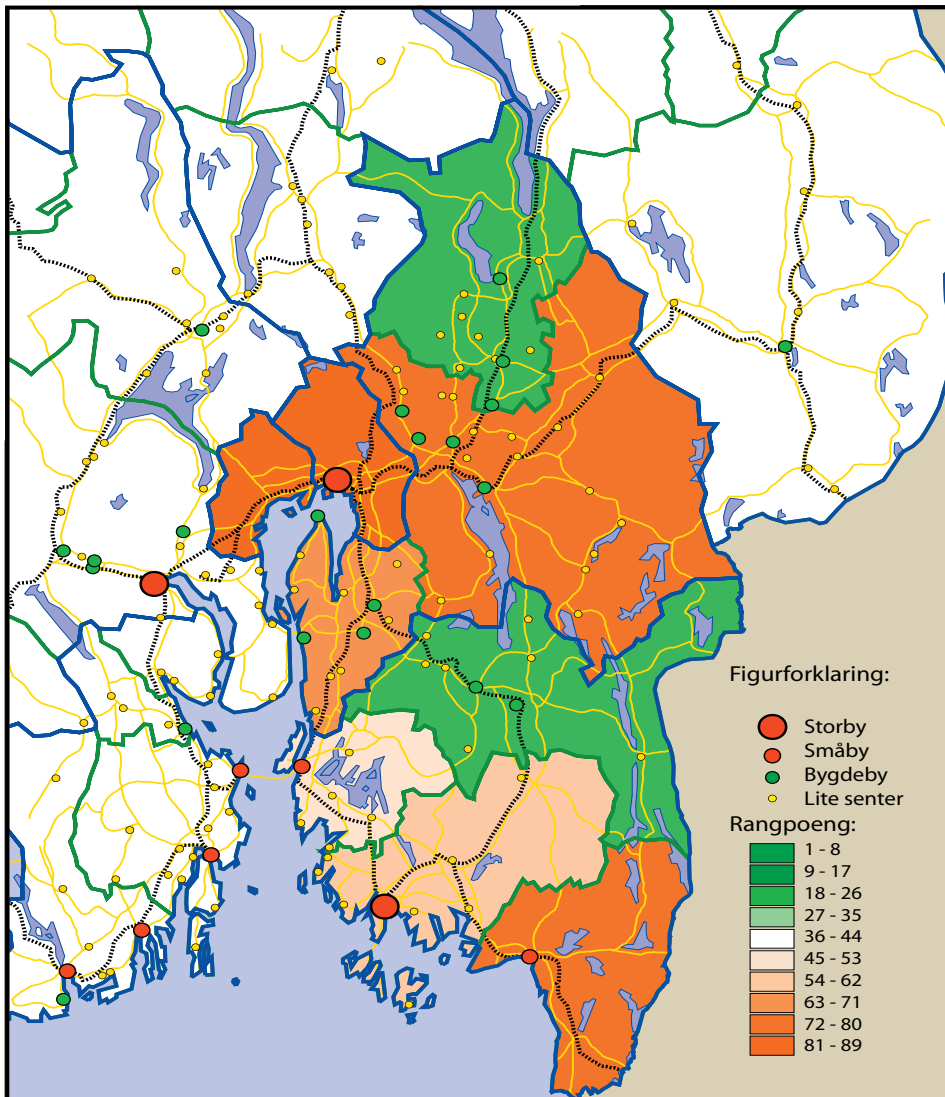
| <i>Navn</i>         | <i>Andel UoH-utd.</i> | <i>Andel studenter</i> | <i>LQ FoU-institutt</i> | <i>Andel FoU-bedrifter</i> | <i>Andel inov. bedrifter</i> | <i>Total-poeng</i> |
|---------------------|-----------------------|------------------------|-------------------------|----------------------------|------------------------------|--------------------|
| Halden              | 58                    | 84                     | 89                      | 66                         | 24                           | 80                 |
| Moss                | 74                    | 46                     | 49                      | 53                         | 31                           | 53                 |
| Fredrikstad/Sarpsb. | 51                    | 57                     | 52                      | 45                         | 55                           | 56                 |
| <b>Askim/Mysen</b>  | <b>20</b>             | <b>45</b>              | <b>41</b>               | <b>52</b>                  | <b>13</b>                    | <b>25</b>          |
| Follo               | 87                    | 62                     | 87                      | 17                         | 38                           | 65                 |
| Bærum/Asker         | 89                    | 73                     | 79                      | 74                         | 71                           | 89                 |
| Lillestrøm          | 75                    | 53                     | 86                      | 57                         | 45                           | 77                 |
| Ullensaker/Eidsvoll | 36                    | 44                     | 54                      | 8                          | 19                           | 22                 |
| Oslo                | 88                    | 85                     | 84                      | 44                         | 37                           | 85                 |



Figur 19: Andelen bedrifter med FoU.

hjemmehørende i regionen. Innslaget av forsknings- og utviklingsinstitutter er under gjennomsnittet. Den faktoren vi diskuterte foran, nemlig andelen bedrifter med FoU, er faktisk den kompetansevariabelen som framhever Askim/Mysen sterkest. Det er imidlertid vanskelig å se at dette gir seg sterke resultater i innovative bedrifter, og da er vi like langt.

Den totale poengskåren plasserer Askim/Mysen i den nederste kvartparten av det nasjonale kompetansehierarkiet, sammen med Ullensaker/Eidsvoll. Bærum/Asker kommer på topp. Her rommer altså Østviken store kontraster. Den høye andelen av høyt utdannede personer, mange studenter og forskningsinstitutter, gir bedriftene høy tilgang til forskningstjenester. Dette skulle også gi mange innovative bedrifter. Når det ikke gjør det, kan oppsummeringen ikke være annet enn at forbedringspotensialet er stort.



Figur 20: Kompetansenivået i Østvikens regioner

# **Del II**

## **Scenarier 2020**

## 5. Scenariene konstrueres

*I 2020 er det østfoldske landskapet enda mer preget av strømmer og bevegelser enn det var i 2005: Flyruter til Rygge; Trailere inn og ut langs E 6 og E 18 og en voksende strøm av pendlere med retning Oslo. Og i tillegg: en enorm, men usynlig strøm av tekster og bilder på internett. Men det er også et landskap med steder og sentra for produksjon og bosetting. I globaliseringens flytende verden kjennes det spesielt viktig for folk flest å ha tilknytning til noe fast. Faktisk opplever næringslivet noe av det samme. Det er på avgrensede lokaliteter at de finner den passe blandingen av bransjer og bedrifter som skaper gunstige næringsmiljø. Og det er i livskraftige samfunn de finner kompetente folk som lar seg rekruttere til jobbene i næringslivet*

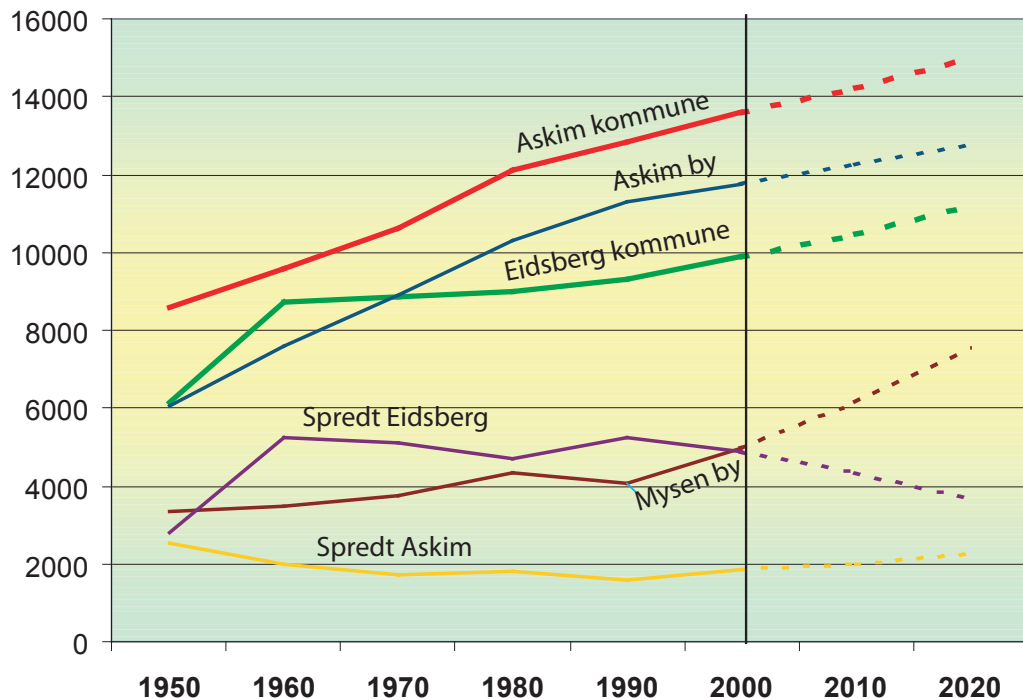
### **Et åpent landskap**

Rommet vil være åpent i alle retninger, men hvordan vil de territorielle enhetene være i 2020, har vi fortsatt kommuner og fylker? Høyst sannsynlig, ja. Høyst sannsynlig har vi også større enheter på begge de kommunale nivåene, større kommuner og større regioner. På regionalt nivå faller det for meg naturlig å se Askim/Mysen-regionen som en del av en større region kalt Østviken (Selstad 2004), men selvfølgelig kan det også tenkes andre inndelinger, avhengig av hvor store oppgaver Stortinget klarer å utstyre regionene med. Hvor mange kommuner passer så inn i denne modellen? Siden vi har valgt å satse på store regioner, er det ikke maktpåliggende å skape svært store kommuner – for deres oppgaver vil jo være tilnærmet uendret. En halvering av kommunetallet i Norge kan innebære at Indre Østfold blir to-tre kommuner. Kanskje heter de nye kommunesentrene Spydeberg, Askim og Mysen.

Hva betyr så dette for den regionale utviklingen? At Østfold er blitt en del av en regional enhet som også inkluderer Oslo betyr ikke nødvendigvis at Askim/Mysen er garantert vekst. Tvert om. Det satses mye på næringsutvikling også i de nye storbyregionene, og Oslo er en aktiv kommune. Oslo vil ikke spre alt for mye utenfor ring 3, noe som foraktelig omtales som ”distriktpolitikk”. Men Oslo må erkjenne at ikke alt lar seg fange innenfor kommunegrensene, for tendensen til spredning av folk og fabrikker lar seg egentlig ikke stanse av politikk.

På den andre siden er regiontinget i Østviken ei vaktbikkje som passer på at det er balanse i den regionale utviklingen. Regionens felles utviklingskonsept er at man satser på de regionale sentrene utenfor Oslo, som skal bidra til regionens



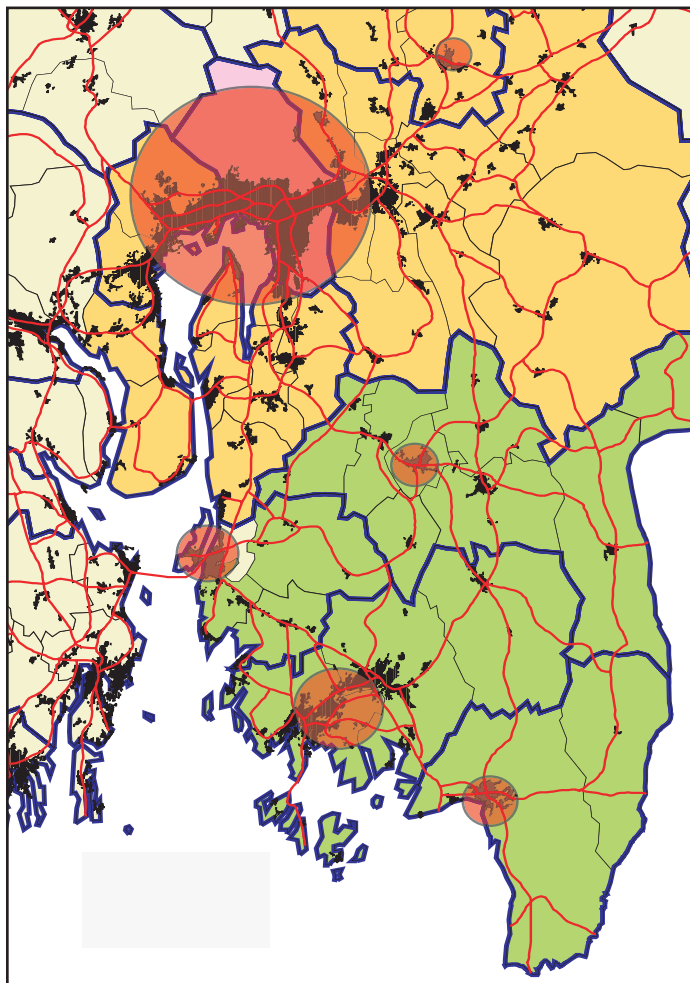


Figur 21, Befolkningsutviklingen til 2020. SSB: Framskrivning av folkemengden, alt MMMM, 2002-2020. Tettstedene og den spredte befolkningen er framskrevet med basis i trenden på nittitallet.

urbane balanse. Prinsippet kalles polysentrisk regionalutvikling, og ble først tatt i bruk av Østlandssamarbeidet. På godt norsk betyr dette flersenterutvikling. Veksten utenfor Oslo, som i stor grad er skapt i Oslo, skal primært ledes til sentrene i regionene: Ullensaker, Moss, Fredrikstad-Sarpsborg, Halden – og Askim/Mysen. Vår forståelse er altså at det kraftfeltet som går gjennom dette landskapet primært er skapt av spontane demografiske og økonomiske utviklingstrekk som knapt kjenner kommunegrenser. Det politikken og planleggingen kan gjøre er først og fremst å kanalisere disse kreftene, og i noen tilfeller forsterke kreftene gjennom offentlige innsatser.

I vår framtidsanalyse må vi da sammenholde to nokså forskjellige geografiske perspektiver: Det *territorielle*, med faste grenser mellom politiske styrte enheter, og det *romlige*, der det er avstand og tyngde som teller. I dette landskapet skal vi gjennom scenarier danne oss ulike forestillinger om hvordan landskapet blir bebodd og hvilket næringsgrunnlag det hviler på. *Bosettingsgeografien* og den *økonomiske geografien* er altså det substansielle innholdet i scenariene. Disse kan naturligvis ikke diskuteres uavhengig; tvert om er dette integrerte størrelser som må avpasses i forhold til hverandre. Vi skal kort kommentere de sentrale ideene i henholdsvis bosettingsgeografien og den økonomiske geografien.

Figur 22: Regionsentra  
i Stor-Oslos rom



### Folk og steder i urbane, suburbane og eksurbane rom

Vår sentrale målsetting med scenariene er å skape ideer som kan inspirere, og her appelleres det mer til forestillingsevnen enn fakta. Den verdenen som utelukkende beskrives med statistikk og fakta har vi forlatt med del I. Selvfølgelig kunne vi laget kvantitative prognoser som forlenget fortida inn i framtida, men slike framskrivninger har en stygg tendens til å si mer om fortida enn framtida. Vi skal derfor stort sett holde oss til det kvalitative, med ett unntak.

Scenarier skal ikke være fri diktning som hever seg over alle begrensninger i den virkelige verden. Scenarioskriving er ikke *science fiction*. Derfor er det nyttig å danne seg en viss ramme som scenariene beveger seg innenfor, og da er noen tall på sin plass – først og fremst om befolkningens størrelse. Demografien er imidlertid et felt der vi med forholdsvis stor nøyaktighet kan lage prediksjoner.

Det er i utgangspunktet urimelig å vente noen eksplosiv befolkningsvekst fram mot år 2020. Legger vi sammen middels fødselstilbøyelighet, middels levealder, middels flytting og middels innvandring får vi alternativet MMMM. For Mysen og Askim betyr dette ca 1100 innbyggere hver i år 2020, regnet fra år 2005.

Skal vi fastholde et realistisk mulighetsrom, gir denne nokså beskjedne tilveksten små frihetsgrader. Dessuten vil det skje betydelige strukturendringer innad i denne befolkningen. Vi vet at ”den gamle befolkningen” vil eldes ytterligere, og i 2020 er vi definitivt på vei inn i en eldrebølge. Hvis vi regner 67 år som pensjonsalder, vil de første etterkrigsbarna pensjonere seg fra 2012.

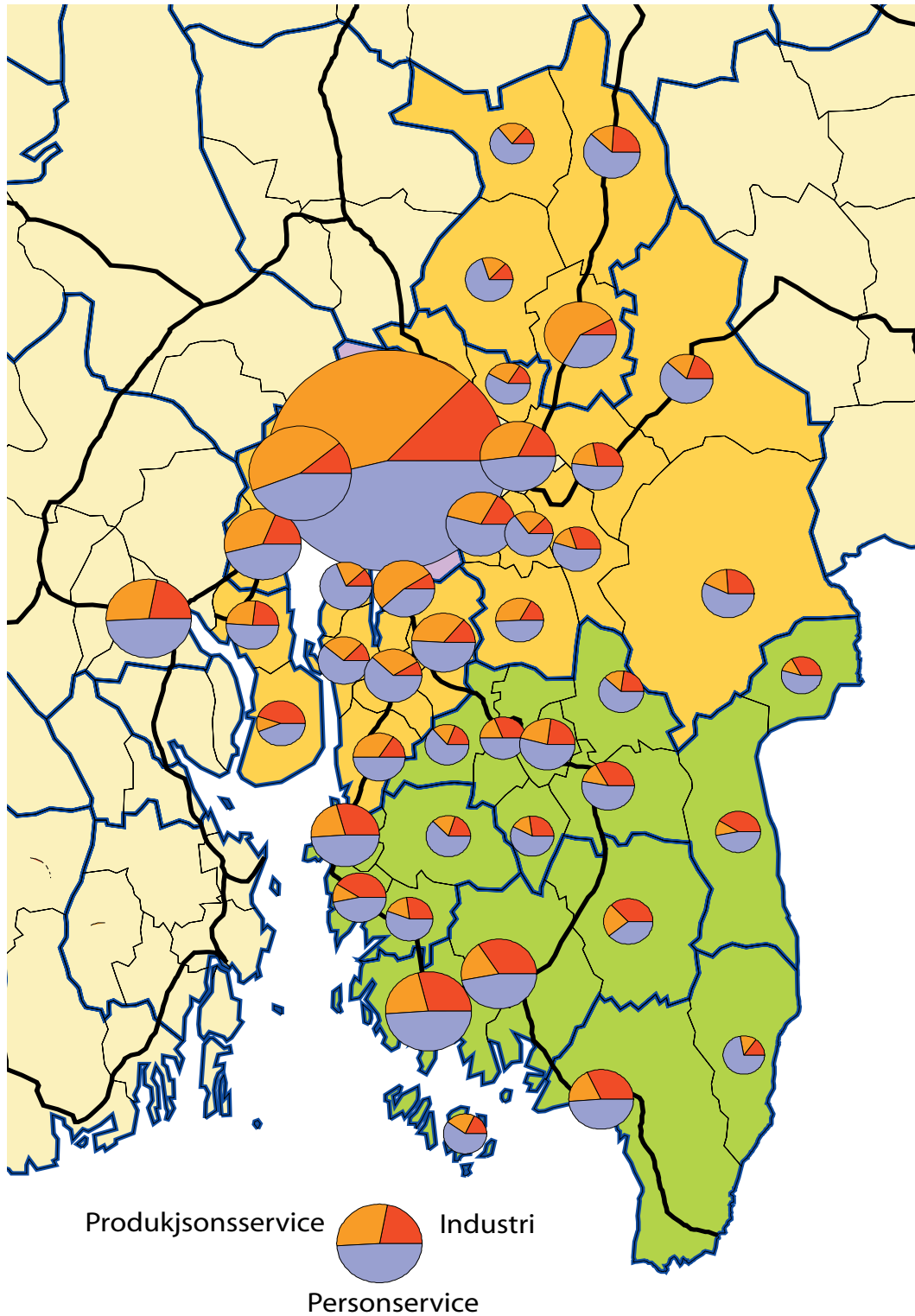
Samtidig vil imidlertid regionen motta mange unge voksne og barn gjennom tilflytting. Det forynger regionen og gir den livskraft. En annen endring er også antydning i prognosen (figur 21). Bosettingsmønsteret endres. Flere vil bo i byene, og det betyr at Askim og Mysen vokser *sterkere* enn kommunene som helhet. Askim passerer 13.000 innbyggere, Mysen 7.000 (sentrene er i figuren beregnet gjennom en trendforlengelse fra nittitallet), og da har følgelig Mysen vokst *sterkere* enn Askim. Samtidig går landsbygda mer tilbake i Eidsberg enn i Askim. Landbruket blir en ytterligere marginalisert næring i sysselsettingen i den totale sysselsettingen, men arealene holdes i hevd.

I det åpne rommet oppleves to motstridende krefter:

Den sterkeste kraften utgår fra Oslo, hvis sterke gravitasjon trekker til seg de fleste objekter som er i bevegelse. Hvis en ungdom velger å studere, trekkes hun med stor sannsynlighet mot Oslo. Om en person blir ledig etter en bedriftsnedleggelse, gjenfinnes vedkommende snart i pendlingsstrømmene til Oslo. Hvis ungdommene skal forlystes, drar de gjerne til Oslo, skal de eldre kureres for sykdom går reisen til Ullevål eller Rikshospitalet. Slike *sentripetale* krefter skaper altså større avhengighet mellom bysentrum og omland.

På den andre siden setter Stor-Oslos press folk og foretak i bevegelse på en måte som tvinger dem utover i landskapet. Folk som finner boligtilbudet i Oslo for dyrt eller for dårlig velger ofte å flytte til Østfold, men de bevarer den økonomiske avhengigheten av Oslos næringsliv. Næringslivet selv tvinges ofte ut i det ytre rom, foranlediget av utvidelser som ikke lot seg gjennomføre på trange bytomter. *Sentrifugale* krefter slynger altså folk og fabrikker utover, men avhengigheten til sentrum består.

Når avstanden fra sentrum øker, øker også muligheten for at perifere satellitter kan øve litt innflytelse i rommet gjennom sin mer beskjedne gravitasjon. Halden er beskyttet av avstand, og blir en relativt uavhengig grenseregion. Fredrikstad/Sarpsborg bygger seg opp som en betydelig ”storby” – ikke på størrelse med Oslo, naturligvis, men stor nok til å skape en urban motvekt i smålenene. På et lavere nivå vil de mindre byene (Moss, Halden, Askim, Mysen) konkurrere med Fredrikstad/Sarpsborg. Denne villigheten til konkurranse, for å oppnå en viss urban balanse, og et regionalpolitisk ønske om en viss motvekt til Oslo, skaper større selvstendighet.



Figur 23: Sysselsetting i industri, personrettet service og produksjonsrettet service i kommuner i Østvikens

Dette gir en tvetydighet i det suburbane rom sørvest om Oslo: Enten blir dette fullt ut integrert som forsteder til Oslo, en prosess som kan tenkes å dekke stadig større deler av Østfold. Eller så klarer aktører i Østfold å bygge opp en selvstendighet som i det minste skaper en ny type forstadsbebyggelse – selvstendige forsteder. I denne strategien, som tidligere er antydnet for Østfold som helhet (Selstad 2003), kan vi se en ny rolle for søskenbyene. Tre alternativer framstår:

- Det første scenariet har *suburbanisering* som stikkord. Det innebærer at søskenbyene – og den regionen de er sentrum for – forstadsgjøres – om enn med nye former av forstadsbebyggelse. Men suburbaniseringen går seinere over i eksurbanisering.

- Det andre scenariet har stikkordet *landsbyutvikling*. Som kreative sentra forvandles både industribyen Askim og bygdebyen Mysen til kultur- og servicesentra. Dette er en form for byfornyelse av småbyer, som er en reaksjon på tradisjonell suburbanisering

- Det tredje scenariet viser til helt nye urbaniseringsformer, *på kanten av byregionene*. ”Nybyene” er nye vekstpoler for næringsliv, og er verken by eller forstad.

### **Hva skal regionen leve av?**

De tre scenariene handler ikke bare om folk og steder, men også om næringer og arbeidsplasser. Næringsperspektivet i scenariene er imidlertid forenklet. Vi skal her definitivt ikke gjøre noe forsøk på å kvantifisere, som vi gjorde for befolkningen. Men for hvert av de tre scenariene tenker vi oss at Askim/Mysen-regionen selvstendigjøres.

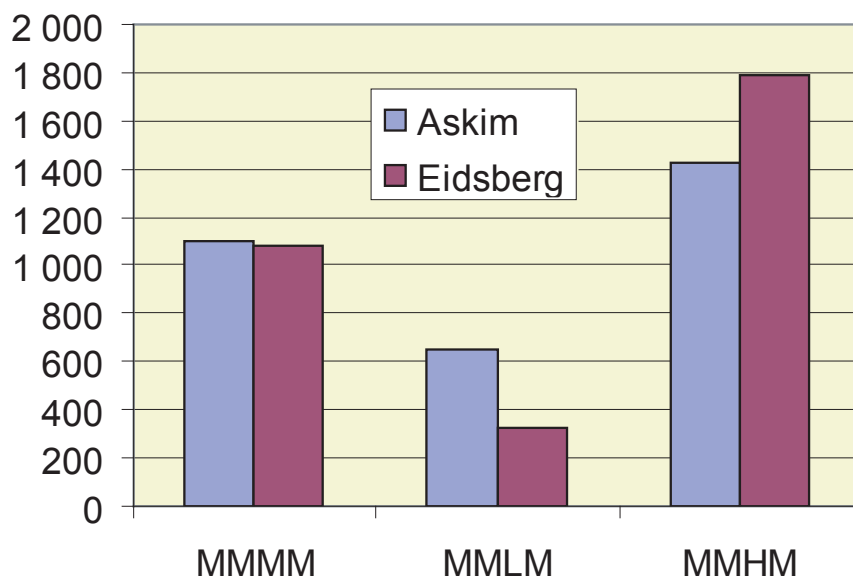
Ingen av scenariene rommer noen *agroindustriell* revolusjon. Ikke det at vi skal utelukke noe slikt, tvert om kan det tenkes at den finner sted foran øynene på oss uten at vi ser det. Men en slik industrialisering vil neppe skape vekst i sysselsettingen, heller ikke om den kombineres med et visst småskala nisjelandbruk for bymarkedene.

Den såkalt *postindustrielle* framtida som vi skal analysere innebærer nok noe annet enn landbruk og fiske, men det er ikke sikkert at det blir mindre industri i post-tilstanden. Det kan jo tenkes at også industrien framtrer i andre former. Og om industrien generelt går tilbake, er det ikke gitt at den går tilbake alle steder. Studer kartogrammet i figur 23. Her er ”kakene” konstruert av det vi kan kalle typiske bynæringer – bygdenes primærnæringer er altså ikke tatt med. Figurforklaringen viser den nasjonale fordelingen, der industrien utgjør de røde feltene, den personrettede tjenesteytingen er de blå feltene og produsenttjenester er gule.

Industrien utgjør en snau kvartpart på landsbasis, men i Østviken nord – Akershus og Oslo – er andelene stort sett mindre enn denne kvartparten, noen steder bare en tiendepart. Dette er såkalt ”avindustrialiserte” områder (men Oslo har fortsatt 27 000 industriarbeidsplasser!). Indre Østfold er et område som stort sett har *større* andeler industri enn resten av Østviken. Avindustrialiseringen har ikke vært like grundig, og nye industribransjer er kommet til. Dette er det økonomiske fundamentet i forstadsscenariet: Industrien blir ikke borte, men konsentreres til færre regioner. De regionene som har opparbeidede fortrinn som industriområder vil oppleve fortsatt vekst. Det er naturligvis et språklig paradoks at *postindustrialisme* for noen områder betyr *ny industrivekst* – i hvert fall hvis vi ikke gir industrialisme et utvidet innhold. Det er nettopp dette vi ser i ”forstadsscenariet”, der vi skal prøve å danne oss forestillinger om hvilke *sekundærnæringer* som kommer til å prege de nye industriregionene.

Det er imidlertid ikke alle forunt å være begunstiget med ny industri. For de livskraftige landsbyene er det den personrettede servicen som er hovedsaken – det er den som trekker til seg folk. Og omvendt er det den heterogene innflyttingen som bringer med seg kreative mennesker som fører til nye kulturtilbud, som gjør byene ytterligere mer attraktive. Dette er det urbane gjennombrudd for småbyen, og rent næringsmessige er det husholdsrettede servicenæringer som danner regionens basis. Når vi tredeler bynæringene er dette utvilsomt den største næringsgruppen, den utgjør omkring halvparten av den totale sysselsettingen. I ”landsbyscenariet” skal vi prøve ut hvordan gamle og nye *tertiærnæringer* kan danne en slik materiell basis for regional utvikling. De nye landsbyene ligger i rommet utenfor de tradisjonelle forstadene, et rom som gjerne blir benevnt eksurbant.

Den siste kvartparten av den totale sysselsettingen er det vi kan kalle produsenttjenester. Et viktig trekk ved nye industrier er at bedriftene konsentrerer seg om kjerneaktiviteter der de har stor kompetanse, og at de kjøper inn underleveranser fra andre bedrifter som er bedre på disse feltene. Innen vareproduksjonen hadde dette utviklet seg over lang tid. Det nye fra åttitallet var at bedriftene også kjøpte inn tjenester i stigende grad. Det dreier seg om forholdsvis elementære tjenester som renhold, catering, transport. Dette er imidlertid tjenester som også produseres industrielt, og de er gjerne i stagnasjon når det gjelder sysselsetting. På den andre siden har vi KIFT-gruppen – kompetanseintensiv, forretningsmessig tjenesteyting. Dette er den raskest voksende gruppen, for disse oppgavene lar seg ikke like lett rasjonalisere som logistikk og renhold. Denne gruppen har vokst så sterkt at den er blitt en ny hovedgruppe, klart større enn den tradisjonelle hovedgruppen var i jordbrukssamfunnet – primærnæringene. På et vis er det *kvartærnæringene* som er



Figur 24: Befolkningsendring 2005-2020, tre alternativer.

Kilde: SSB framskrivning av folkemengden 2002-2020.

den nye ”modernæring” i kunnskapssamfunnet: Den sår kunnskap og høster i form av kompetanse og innovasjon. Kunnskapen blir prosessert i en foredlingsindustri, som trives godt i nye ”kantbyer” utenfor byen – i det eksurbane rommet.

Hvis Askim og Mysen skulle lykkes med en fornyet industrisatsing kan dette i andre omgang godt virke til å øke innflyttingen, og dermed gjøre den nokså moderate MMMM-prognosen til Statistisk Sentralbyrå uaktuell. Om vi skifter fra middels til høy flytting snakker vi om en prognose som øker innflytting til storbyene. Det er også gunstig for storbyenes suburbia og eksurbia. Prognosene sier da 1400 nye innbyggere til Askim, 1800 til Mysen, regnet fra 2005. Men fortsatt var det dem som trodde på enda sterkere vekst.



## 6. Det første scenariet: Forstedene og de nye fabrikkene,

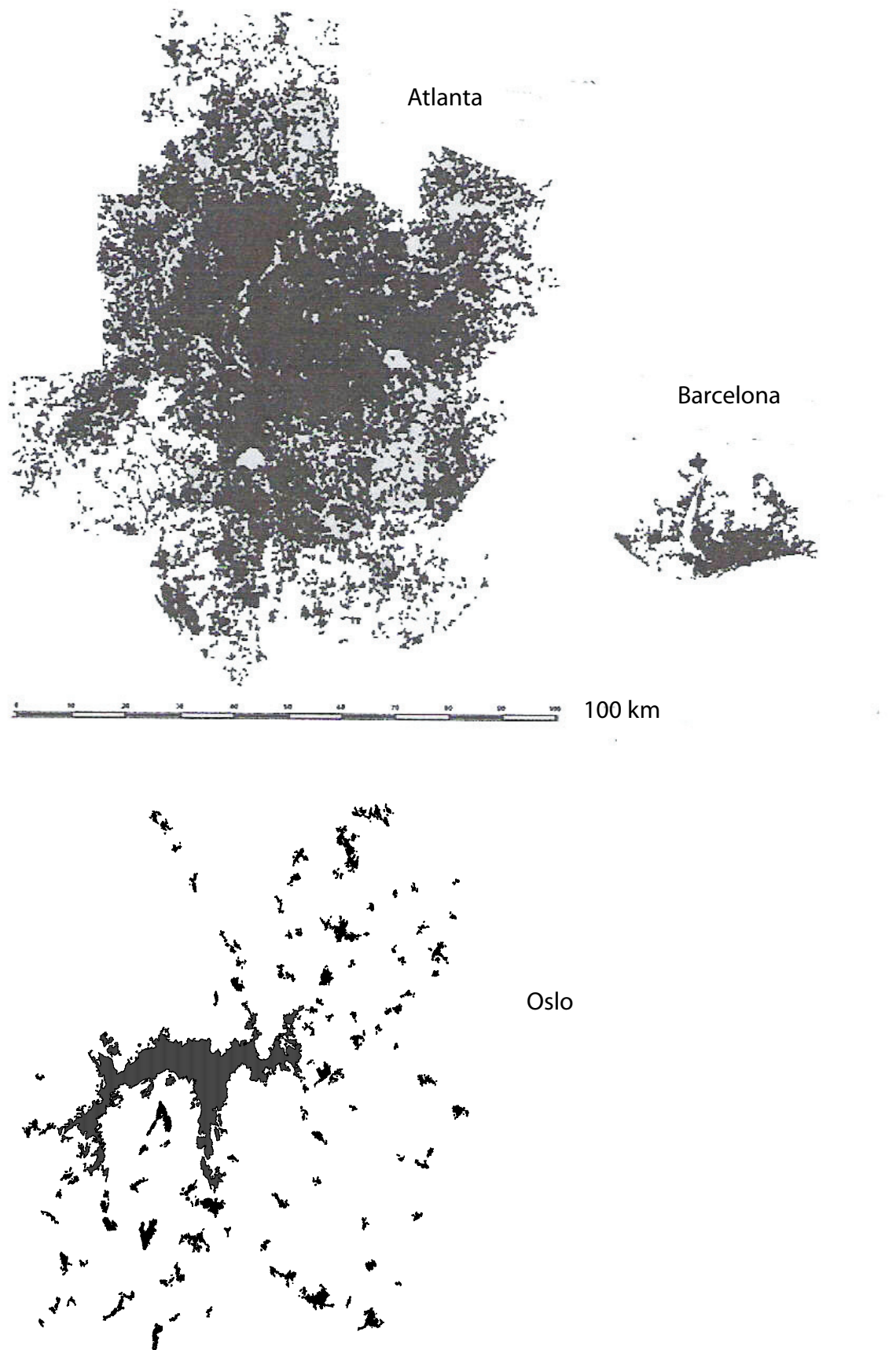
*I den postindustrielle tidsalder ønsker alle seg vekk fra gårsdagens industrinæring – de som har skapt så mye bryderi gjennom ”avindustrialiseringen” etter syttitallet. Men i det nye århundret er det også noen som får øynene opp for at industrialismens tidsalder slett ikke er forbi. Vi har aldri vært mer avhengige av industriprodukter enn i 2020. Det vi har sett er overgangen til en ny global arbeidsdeling. Den gir imidlertid plass til industri også i gamle industriregioner – som Østfold. Askim og Mysen tar del i den industrielle renessansen.*

### Suburbanisering på norsk – byspredning

Suburbanisering er et fenomen i hele den vestlige verden, eller *byspredning* (urban sprawl) som det også omtales som. Fenomenet er på ingen måte nytt. Allerede på 1800-tallet så vi de første tendensene til at handelsmennene, som tradisjonelt bodde i andre etasje over butikkene, begynte å søke ut til byenes omland. Under den sterke industrialiseringen i Storbritannia på 1800-tallet forverret miljøforholdene seg i sentrum, mens landsbygda ble symbolet på en idyll som var tapt i byene. Det ble også forbundet med status å eie jord, slik den tradisjonelle adelen – *the gentry* – gjorde. Til å begynne med skaffet handelsmennene seg sommerresidenser, senere ble de boende landlig på mer permanent basis.

Det virkelige århundret for suburbanisering ble 1900-tallet, særlig andre halvdel. Skinnegående transport gjorde det lettere å reise, og forstader med velstående villaer vokste fram. I Stor-Oslo gjaldt dette særlig Bærum og Asker, som tidlig fikk jernbaneforbindelser (Myhre 1982). Under etterkrigstidens modernisering fikk vi en ny form for suburbanisme, men nå tilpasset lønnsarbeidernes behov for bedre boliger enn det som ble tilbudt i sentrum. Det dreide seg om planlagte utbygginger av blokker og høyhus i helt nye satellitter, i Norge kalt *drabantbyer*. Mens vestsiden ble preget av villaer, ble østsiden preget av bomaskiner i funksjonalistisk stil – i beste fall rekkehus. Suburbaniseringen skjedde altså i forlengelsen av den tradisjonelle tettbebyggelsen, og i mange tilfeller ble selvstendige byer eller sentra innlemmet i den større byen (Lillestrøm, Kolbotn, Sandvika, Asker).

Selv om denne byspredningen er universell, ser vi også tydelige nasjonale særtrekk (Richardson and Bae 2004). For det første går det et klart skille mellom Nord-Amerika og Europa. I Nord-Amerika slo den fordistiske produksjonsmåten igjennom før andre verdenskrig, og bilen ble allemannseie alt på 1950-tallet. Produksjonsmåten skapte en pendlingslivsform preget av mobilitet som gjorde



Figur 25: Bebygde områder i Atlanta, Barcelona (Bertaud and Richardson 2004), sammenlignet med Oslo

at byene formelig eksploderte. Fravær av byplanbestemmelser utenfor byene frambrakte talløse eiendomsprosjekter som tilbød frittliggende villaer på stor tomt. Nå ble det også mulig for middelklassen å flykte fra bysenterets stengsel, ja også den godt betalte fagarbeideren kunne nå begi seg til suburbia. Byene vokste nå uforholdmessig mer i areal enn i folketall, arealintensiteten gikk ned.

Dette sto i skarp kontrast til det kontinentale Europa, særlig det latinske området, der en tett, velavgrenset by var et ideal. Byspredning ble stort sett oppfattet som et onde, og sterkt motarbeidet av planleggerne. Europeiske storbyer fortsatte derfor å være kompakte med høy utnyttelsesgrad. Se for eksempel forskjellen mellom Barcelona, der det bor ca 2,8 millioner innbyggere i kommunen og 33 omlandskommuner i metropolitan Barcelona – altså byen pluss forstedene. I Atlanta bor det noe færre mennesker, 2,5 millioner, men det bebygde arealet er 26 ganger så stort. Slik kunne vi fortsatt å vise forskjeller fra by til by, fra land til land. For faktum er at hvert land har sin urbane kultur, og dermed sin holdning til byspredning.

Hva så med Norge? Norge har ikke unnsloppet den generelle byspredningen, spesielt ikke hovedstadsområdet. Etter drabantbybyggingen og kolonialiseringen av Groruddalen har byspredningen fortsatt til mindre boligfelt, tettsteder og mindre byer. Her må vi påpeke et særtrekk ved utviklingen i vår norske storbyregion. Den hesteskoformen Oslo har antatt kan overfladisk betraktes som en refleks av fjorden og topografien, men ved nærmere ettertanke er forklaringen mer institusjonell. I Norge har *bymarka* svært høy rekreasjonsmessig verdi, og den er beskyttet av planinstitutter i de fleste kommunene som grenser opp til den. Det setter bom for en ”konsentrisk” utvikling som vi ser rundt de fleste større byene, altså at byen vokser som en løk – som Atlanta (kystbyer som Barcelona må nøye seg med halve sirkler). Og siden Oslo ikke kan vokse inn i marka, må utbyggingen skje langs et mindre antall smale korridorer: Sørøstover, vestover og nordover. Som utbyggingsprinsipp svarer dette til dannelsen av *båndbyer* (ribbons). Omtrent dit er vi kommet ved århundreskiftet, til dannelsen av et suburbant Norge som strekker seg ca 45 minutters reisetid langs tre bånd: Nordover til Eidsvoll, vestover til Drammen og sørøstover til Moss. Langs det båndet som strekker seg inn i Indre Østfold er det først og fremst kommunene Hobøl og Spydeberg som har fått sterk pendling til Oslo. Hva skje så videre?

En måte å beskrive den videre utviklingen på er ganske enkelt å hevde at suburbaniseringen fortsetter å spre seg videre som ringer i vannet, stadig lenger vekk fra storbyen. Det tradisjonelle suburbia ble preget av planmessig utbygging av boligfelt, og fikk nødvendigvis et visst monotont preg. Bevisst eller underbevisst inspirert av USA – de fleste villafeltene i forstadsområdene preges av omtrent

den samme typen regulering: Blindveier i myke kurver som samles i større veier, som igjen kobles til motorveiene (Duany, Plater-Zyberk et al. 2001). Mens private eiendomsutviklere har preget USA, er det de kommunale boligfeltene som er typisk norsk, i hvert fall så langt. Norsk suburbanisering er derfor mindre ensformig og mer variert enn de amerikanske forbildene.

Presset øker i Askim og Mysen. Og der presset er stort er feltutbygging virkemiddel nummer 1 for å trekke til seg nye innbyggere. Langs E 18 bidrar dette til en klar *korridoreffekt*, selv om generalplanene vet å legge nye felter i en viss avstand fra motorveiene. Andre kaller dette en båndby (*ribbon development*). Uansett er det et klart trekk at ”båndbyen” forsterkes fra Ski til Mysen, for stort lenger strekker ikke pendlingsviljen seg i første omgang. En reise på 45 minutter én vei er en øvre smerteterskel for daglige arbeidsreiser, men må man, aksepteres gjerne både 60 og 75 minutter.

### **Fabrikkenes inntog i forstedene**

Den prosessen vi har beskrevet som suburbanisering er ikke lenger begrenset til *flyttinger*, altså av mennesker. Det vi ser stadig tydeligere forbi århundreskiftet er at også industribedrifter og servicetilbydere i stigende grad følger etter. Dette er ikke noen direkte respons på utflyttingen av mennesker, men et nytt stadium i næringsutviklingen.

Storbyens sentrum var lenge et utmerket lokaliseringssted for industribedrifter. Her fantes det massevis av arbeidsvillige lønnsarbeidere, her fantes det underleverandører, og infrastrukturene var gode i flere retninger. Men etter som bedriftstettheten økte i sentrum, vokste også ulempene. Trafikken ble preget av forstoppelse, knappheten på arbeidskraft ble merkbar. Prisene på arealene steg, og mange bedrifter var uten muligheter til utvidelser. Dette er det vi kalle raggglomerasjonsulemper – opphopingskostnader. Vanligvis snakker vi bare om fordelene med å tette bysamfunn, men de har også sine ulemper. Løsningen har for mange vært å reetablere seg utenfor byen – i suburbia.

Selv om båndbyen – korridoren – var uglesett blant arkitekter, ga den helt nye muligheter for kommunale næringsutviklere. For det var jo et faktum at svært mye av innflyttingen bidro til at det oppsto en ny skjevhet mellom arbeid og bosetting. Noen hadde arbeidsplassen med seg da de etablerte seg i Askim og Mysen, andre flyttet inn for å starte et pendlerliv. Samtidig var mange av Askim/Mysen-regionens egne innbyggere tvunget til å pendle etter hvert som arbeidsplassene forsvant under årene med ”avindustrialisering”. Aller sterkest var dette følt i Askim. Mange av de proletære blåsnipparbeiderne hadde ikke kvalifikasjoner for tjenesteyrker – de

passet ikke til stort annet enn varerelatert virksomhet.

Både Askim og Mysen har derfor valgt det som for mange framstår som en paradoksal jobbskapingsstrategi i en tid det snakkes mye om avindustrialisering. Strategien er rettet mot industrisektoren, målsettingen er å vokse i industrinæringene. Det er ikke bare til fordel for oppsagte arbeidere i nedgangsindustrier, men også for ungdom som opplever at de ikke kan være med helt til topps i ”kunnskapssamfunnet”. De ønsker seg primært et fag innen et manuelt yrke. Siden nesten ingen andre satser på industrien, opplever Askim og Mysen at de arbeider i medvind som næringsutviklere. De to byene har også gått inn i seg selv og gransket sine særtrekk, og valgt en strategi i henhold til disse:

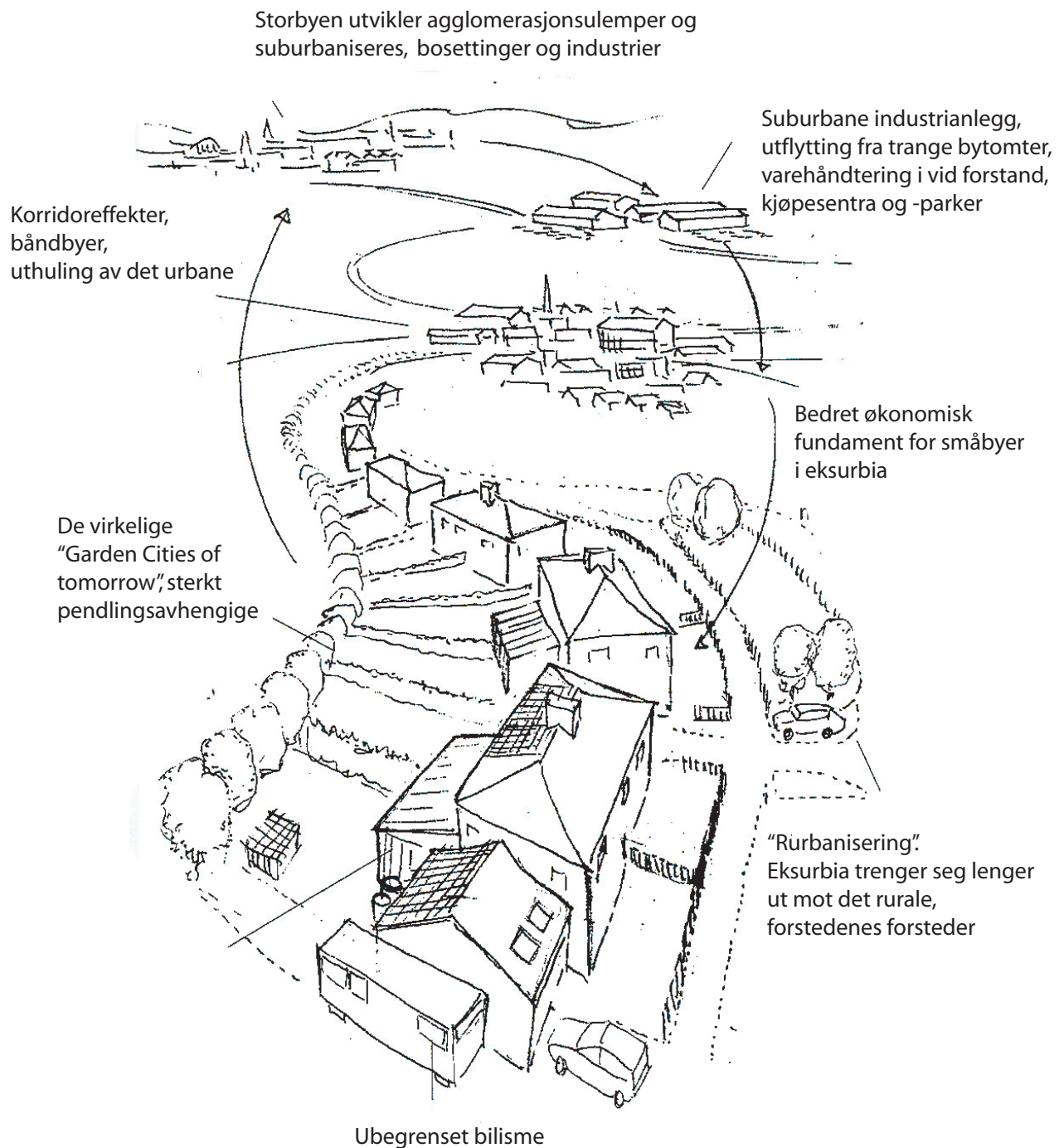
Mysen var faktisk en av de mest industrialiserte kommunene i 2005, og industriavhengigheten er ikke redusert i 2020 – tvert om!. Vi finner faktisk igjen mange av de samme bransjene som preget bildet i 2005. Aller størst er *næringsmiddelindustrien*, som ved århundreskiftet var preget av mølle, meieri og fjærkreslakteri. Målrettet akkvisisjon rettet mot næringsmiddelindustri i Oslo og Akershus har dratt noen nye bedrifter til Eidsberg, slik at sysselsettingen i matsegmentet er nær fordoblet.

Mysen har også – i felleskap med Askim – markedsført seg som Østlandets sekundære *grafiske* senter. Størst er naturligvis Oslo, og det merkes lite der at en håndfull bedrifter faktisk har flyttet til Askim eller Mysen. Men for søskenbyene gir dette en tilvekst som er substansiell nok. I markedsføringen er det viktig å kunne vise til dynamikk, for vekst gir oppmerksomhet og styringsfart. Det er ikke så lett å se at også dette faktisk er en bransje med nær tusen sysselsatte, for de er spredt på mange mindre bedrifter. ”Trykksaksbyen” Mysen er en realitet – etter hvert også akseptert av dem som trodde vi gikk mot det papirløse samfunnet!

Men industri betyr også langt mer enn *vareproduksjon*. Et tredje felt der søskenbyene har satset sterkt er innenfor logistikk, transport og lager. Store arealer langs E 18 er budt fram til arealkrevende nasjonale filialer for utenlandske foretak som importerer – eller til norske foretak som eksporterer. I flere tilfeller fører dette til framvekst av nye logistikktenester. Varehotell er en slik tjeneste. Flere av logistikkbedriftene kan også tilby komplette pakker for de som ønsker å kjøpe tjenestene eksternt. De første logistikk-konsulentene har også etablert seg. Mange sier at Askim og Mysen her ganske enkelt har imitert Vestby. Men hva gjør vel det, når strategien virker? Her i det Indre Østfold kan enhver bedrift som etablerer seg med stor sannsynlighet rekruttere folk som har kjørt en gaffeltruck før.

Den nye industrien omfatter altså transport og engroshandel. En ny grense ble overskredet da også varehandelen fant veien til båndbyen. Dette var kanskje mindre velkomment for de handlende i småbyene. Morenen Kjøpesenter er ikke





Figur 26: En visualisering av eksurbia i Indre Østfold. Etter Ravetz 2000.

lenger alene om den veiorienterte handel. Før var kommunene restriktive til kjøpesentra rundt regionsentrene, men holdningen endret seg etter opphevelse av kjøpesenterstoppen. Plan- og bygningsloven var også et dårlig redskap for å regulere handel. Noen argumenterte med skjønnhetsparagrafen, at kjøpesentrene med sine enorme parkeringsplasser, var estetisk lite tiltalende. Men de skilte seg jo ikke arkitektonisk mye fra lagerhallene og de nye fabrikkene, ja faktisk representerte de jo selv en ”industriell” omsetningsform i varehandelen. Var det da mulig å behandle dem annerledes enn lagerhusene? Det avgjørende argumentet for at kjøpesentrene skulle få etablere seg var at kommunene måtte fange opp de veifarende til og fra Sverige. Kjøpesentrene i Askim og Mysen skulle være et alternativ og supplement til Årjäng, og ikke minst Thons nye hypermarked i Töcksfors. Og dermed var en utvikling i gang, for etter kjøpesentrene kom fastfood-butikkene, bensinstasjonene, veikroene og hotellene og mye mer. Noen steder ble det anlagt badeland og andre rekreasjonstilbud.

Det er ikke riktig å si at hele E-18 båndet fra Vinterbro til Mysen er nedbygd, langt derifra. Men de nye institusjonene og boligfeltene kommer med stadig større tetthet langs europaveien, og har i sum likevel endret landskapet fundamentalt. Men det blir akseptert, for det er jo strømmene på E 18 man lever av i øvre smålenene. Denne utviklingen har jo definitivt bidratt til å bedre balansen mellom folk og jobber, og da får man tåle litt sutring fra naturvernerne. Og fra handelsstanden og de estetiserende arkitektene i byene. Slik framtrer *suburbanisering* på norsk, anno 2020.

### **Fra suburbaniseringens til eksurbanisering!**

Utviklingen av norsk byspredning er imidlertid langt mer enn det vi i femti år har kalt suburbanisering. Det vi kaller *andre* fase i byspredningen har skapt en helt ny type forsteder – spredt videre til rommet *bak* de gamle forstedene. I USA, som er landet som har ligget i front også i studiet av suburbaniseringen, blir dette kalt *eksurbanisering*. Det er på et vis suburbias suburbanisering vi er vitne til, den byspredningen som sprenger forstedenes rammer. Status ved århundreskiftet var at både storbyen og forstedene med høy innpendling var blitt en del av det bymessige. Det som føyes til nå er en tredje ring, en ytre ring. Askim og Mysen er ganske enkelt på vei inn i *eksurbia*.

La oss dvele litt ved hva suburbanisering egentlig er. Så langt har vi sett på samspillet mellom bysenter og omland, overskudd av arbeidsplasser i sentrum og tilsvarende underskudd i omlandet. Omlandet har billigere tomter og boliger, mens prisene er høye i sentrum. Et underliggende motiv for alle flytteprosesser fra det



urbane til det suburbane rom er å bytte ut høy tetthet med lav tetthet: For bedriftene er det ønsket om rommelige tomter som trekker, tomter som kan klare en ekspansjon om nødvendig. For folk flest handler det om å bytte ut den trange leiligheten med en mer romslig; den lille hageflekken ved rekkehuset med en god villatomt; byparken med ei skikkelig bymark. Det er derfor ikke vanskelig å måle at suburbanisering er mer arealkrevende enn tradisjonell urbanisering. For mange er dette et uttrykk for mindre effektiv arealbruk, og dessuten en miljøskadelig transportavhengighet. På den andre siden er god plass en av de viktigste ressursene de sentrumsnære kommunene har å tilby. Ingen skal da fortenke dem i å utnytte de muligheter som de nye trendene gir. Dette er også et uttrykk for å *seile* med vinden – i stedet for å stampe mot alle trender med ringe hell.

Det eksurbia som nå vokser fram utenfor suburbia tar alle former for urbanitet i bruk. Fortsatt finner vi boligfeltene fra den første fasen med byspredning. Men de nye innflytterne etterspør også noe mer, og slett ikke alltid det samme. Småbyene innlemmes definitivt i repertoaret, sterkt etterspurt av flere grupper: Unge voksne i etableringsfasen kommer rett og slett på grunn av boligprisene. Det er for dyrt å etablere seg i Oslo, og Askim og Mysen er attraktive steder. Men mange av utflytterne fra Oslo har forlatt det urbane liv for godt, og fnyser av tanken på å flytte inn i halvurbane etterligninger i form av bygdebyer eller landsbyer. For dem framstår de små husklyngene utenfor tettstedene som attraktive, ja, også den mer spredte bosetting. Her er det gården som er idealet, gjerne et småbruk, men i alle fall må det være stort nok til en hest. Den sporty og naturorienterte gruppen vil helt inn i skogen. For dem er Askim og Mysen steder de besøker med sin pick up kun for vareforsyning. .

Det er bredden som gir tilflyttingen volum. Mange planleggere opplevde derfor at de fort kunne legge til side befolkningsframskiving alternativ MMMM. De kunne fastslå at det som skjedde lå atskillig nærmere MMHM; alternativet med høy innflytting. Askim hadde i hvert fall fått 1400 nye innbyggere siden 2005, Mysen hele 1800.

Noe er imidlertid gått tapt. De gamle innfødte sier at verken Askim eller Mysen er til å kjenne igjen. De er blitt ”sovebyer” uten mye utvikling. Butikkene er flyttet ut til motorveiene, og der fins også de nye fabrikkene. Riktignok er det bedre balanse mellom jobber og folk (men mange pendler ennå til Oslo!), men det gir ikke mye liv i byen. Husker du da det var drift i gummifabrikken, mimrer de i kafe ”Gummi”. I Mysen sier de det samme om ”Mølla”. Liv og røre får de vente til august med, for da er det Momarkedet igjen.

## 7. Det andre scenariet: Landsbyens fabrikker fortrennes av butikker

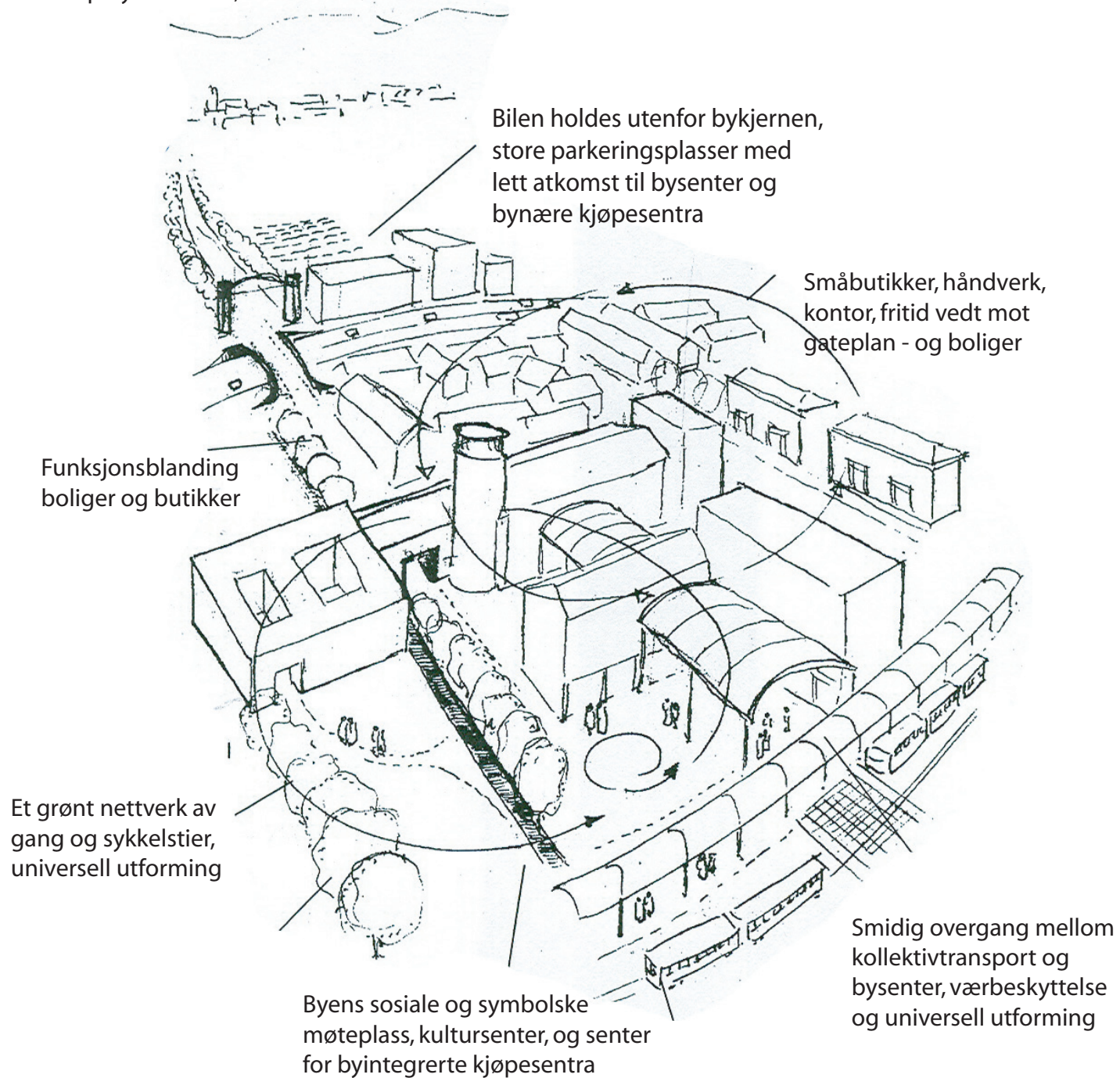
*Suburbaniseringen forvandlet tidligere selvstendige småbyer, som Moss, til rene "sovebyer". Askim og Mysen ble enda lettere offer, for de var umiskjennelige industri- og bygdebyer med svake urbane tradisjoner. Den snikende forstadsgjøringen samlet imidlertid byene til motaksjon. Søskenbyene måtte tåle at deres vekst ikke helt ut var egenskap, men langt på vei baserte seg på dynamikk lånt fra hovedstaden. Men de sterke trendene med utspring i Oslo ga en styringsfart som kunne brukes til noe mer enn å heie fram et pregløst suburbia langs motorveien. Askims og Mysens strategi ble en ny satsing på byene.*

### Byfornyelse i bygdebyer

Mange land i Europa fryktet suburbaniseringen. Motstrategien ble å demme opp mot videre byspredning (*urban containment*). Dette var en strategi med røtter tilbake til tidlig 1900-tall, da Ebenezer Howards skapte ideen om grønne hagebyer. I Storbritannia hadde drømmen vært å forlate det urbane mareritt og flytte inn i den rurale idyll. Men bare overklassen og den rike middelklassen kunne ta denne reisen – i første omgang. Etter krigen skulle imidlertid Storbritannia innføre et prinsipp om grønne belter rundt storbyene (*green belts*) som skulle begrense byspredningen. Veksten skulle fortrinnsvis skje i "nybyer" (*New Towns*), som det ble bygd flere av rundt London. Men de led fortsatt under stort underskudd av arbeidsplasser, slik at de ble avhengige av London for sysselsetting. Pendlingen var imidlertid til å leve med, for de nye byene var utstyrt med gode jernbaneforbindelser, slik at arbeidsreiser til London i stor grad kunne skje kollektivt.

Frankrike er et land som ble urbanisert mye seinere enn England. Bortsett fra Paris var byene mindre og færre, faktisk helt fram til siste krig. Frankrike var et ruralt land preget av en stor jordbruksbefolkning. De små landsbyene var sentra for landbruksbefolkningen, og over disse igjen fantes det småbyer som var landsbygdas administrative og merkantile sentra. Under moderniseringen etter krigen ble det lagt til rette for utstrakt bilisme i Frankrike, som i USA og Tyskland. Selv om planleggerne mislikte suburbanisering, ble likevel resultatet av den utstrakte bilbruken mer byspredning. Frankrike måtte derfor ved århundreskiftet kalles en relativt suburban nasjon. Franskmennene insisterer imidlertid på at dette er en byspredning som ikke er antiurbanistisk, tvert om forsterker suburbaniseringen den naturlige tilhørigheten til byen som den rurale landsbygda føler. Den blir derfor også omtalt som *rurbanisering*. (Pumain 2004).

Storbyen utvikler agglomerasjons-ulemper og suburbaniseres, eksurbaniseres med selvforsynte landsbyer, bevisst polysentrisme, "new urbanism"



Figur 27: En visualisering av den urbane landsbyens fornyelse i Indre Østfold. Etter Ravetz 2000.

Hva har så vært Norges forbilde? Hvilket land likner vår utvikling mest på, er det de franske landsbyer og rurbaniseringen, by og omland i skjønn forening? Eller er det den planmessige engelske utvikling av nye byer, for å komme vekk fra storbyen? Eller er vi ganske enkelt blitt amerikaniserte og lar våre forsteder spre seg uhemmet for å slippe unna den urbane trengsel? La oss studere problemstillingen i Askim og Mysen.

Det vi kan ha til felles med USA og UK er en viss antiurbanisme, og den retter seg særlig mot storbyen. Men i alle undersøkelser av bopreferanser viser det seg at ”småbyen” og ”tettstedet” – de norske ekvivalentene til den franske landsbyen (village) – skårer høyt. Det er i slike små sentra Ola og Kari helst vil bo, og de som bor på slike steder uttrykker også størst tilfredshet med det (Haveraaen 1992). Gradvis bygger vi også opp større fellesidentitet mellom by og land. Her ligger småbyene og bygdebyene langt foran storbyene, som er mer antagonistiske i forhold til sine rurale omgivelser.

Småbyene og bygdebyene har også lært av sine større urbane forbilder – storbyene. Noen startet *byfornyelse* (*urban regeneration*) – om man kan bruke dette begrepet i småbyer. Målsettingen var å bedre attraktiviteten i bysenteret og dempe etterspørselen etter suburbant land. Andre skjønnte at det var noe i veien med renommeet, og startet bymarkedsføring (*city branding* eller *city marketing*)

### **Stedsutvikling i Mysen og Askim**

”Byfornyelse” og ”bymarkedsføring” er kanskje sterke ord all den tid byene knapt har vært særlig urbane. La oss derfor heller si at Askim og Mysen nå endelig gjør det grunnarbeidet som gir mening til deres selvdefinerte status som byer. La oss bruke det mindre ambisiøse – og norske! – uttrykket *stedsutvikling*, og bygging av *stedsidentitet*.

I mange tilfeller betyr stedsutvikling bare nye kantsteiner langs fortauene og brolegning i sentrum, pene lyktestolper, benker etc. Når vi studerer Mysen og Askim anno 2020 må vi gi begrepet et utvidet innhold. På dette feltet hadde Mysen de beste tradisjonene. Som en ren bygdeby med sterk vekt på handel og kommunikasjon ble Mysen på en naturlig måte et velavgrenset og godt utformet senter. Vi skal imidlertid ikke undervurdere de bevisste handlingene som ligger bak en vellykket utvikling. Utbygging krever regulering, og planleggerne har her valgt fornuftige prinsipper med byggehøyde og gateløp. Nye eiendomsutviklere må akseptere stedets karakter og ikke utfordre den med bygninger som sprenger rammene. Og selv om vi ironiserer over gjennomsnittlig norsk stedsutvikling, skal vi ikke unnlate å rose Mysen for gaterommene – for finishen i valg av materialer, belysning og gatemøbler.



De samme prinsippene er kommet til anvendelse også utenfor det vellykkede triangelet fram til 2020. Her kan vi mer snakke om en total renovasjon i byrommet. Hovedprinsippet er at ledige tomter som ikke fyller park- eller fritidsformål skal bygges ut før en leder mer av veksten til Mysens ytterkanter. Smedgaten er riksvei (22), og samtidig tilførselsvei til E6, men den skal også være vei i byen. I denne delen av Mysen økte innslaget av plasskrevende service fram mot 2005, det vil si frittliggende butikker eller store institusjoner med rommelige parkeringsplasser rundt. I 2020 er Smedgaten langt på vei pakket inn i en ordinær bybebyggelse som i større grad forener bilistenes og fotgjengernes krav. At folk i Eidsberg og omegnskommunene trenger bil for å komme til senteret er opplagt, men Mysen er i seg selv et så kompakt sted at det i stor grad kan betjenes til fots.

Mest omfattende ble likevel endringene i byens trafikale knutepunkt, krysset mellom Rv. 22 og E 18, som ga de reisende det første inntrykket av Mysen by. Et mer feilaktig bilde kunne de ikke få av den vennlige handelsbyen, så her har det skjedd en total rehabilitering. Og som i området langs Smedveien har byfornyelsen skjedd etter arkitektkonkurranse (som også inkluderte landskapsarkitekter). Innslaget av handel er svekket, invitasjonen til rekreasjon er økt. Hovedideen er å trekke de veifarende inn i Mysen og ikke betjene dem langs motorveien. Det største løftet var å demontere kjøpersenteret Morenen, og gjenoppbygge det som magnet i tilknytning til Mysen senter. Kommunen hadde naturligvis ingen myndighet til å beordre en slik flytting, men i partnerskap med samvirket ble en gunstig løsning funnet. Stadig flere hadde kommet til at Morenen ikke lenger var et tidsmessig kjøpesenter, og flyttingen inn til sentrum viste seg å bli en stor suksess. Aldri har det sydet mer av liv i Mysen enn nå.

Askim hadde en lengre vei å gå. Med den nedlagte fabrikken fantes det store ledige arealer, men disse var ikke uten videre hensiktsmessige for å transformere industribyen til en serviceby. Men i 2005 fikk byen endelig en etterlengtet trafikksanering som fjernet den tunge trafikken gjennom byen, og det tilskyndet byplanleggingen.. Med den nye omkjøringsveien ble Osloveien en bygate, og kunne utnyttes som sådan. Det ble nå klart at den videre utviklingen av ikke bare kvartalet langs gammel E 18, men hele sentrumsområdet, ble deler av det samme plangrepet. Derfor gjorde man som i Mysen: lagde en komplett ny plan for hele bysentrum.

Akkurat det var for så vidt et ankepunkt mot Askim – det var umulig å vite hva som egentlig var byens sentrum. Det tok man med stor ro i Askim. Det var nemlig åpenbart at den allsidige innflyttingen hadde skapt et mangfold av grupper som ikke nødvendigvis ville ha den samme møteplassen. Innstrømmingen av individualister etter århundreskiftet pekte i den samme retningen: Hvorfor skulle

unge enslige på utkikk, og unge barnefamilier ha behov for de samme sentrene? Hvorfor skulle kultursugne voksne og treningskåte unggutter innpasses i det samme kulturhuset? Hvorfor skulle shoppegale fjortiser og modne menn finne samme typer butikker attraktive? Alle byene har en Plass med stor P for de helt store seremoniene – symbolet på det fellesskapet som byen utgjør. Men i tillegg trenger byene de mindre møtestedene, for de velinformerte, for de som søker noe spesielt. I den store byfornyingsplanen er det dette som har vært ledetråden. Det kan da også vises til mange større byer som har det samme fraværet av ett sentrum, ta for eksempel ”ungdomsbyen” Manchester. I Askim finner vi ikke ett stort sentrer for alle, men et møtested for alle grupper.

### **Landsbyens fabrikker forvandles til butikker.**

Både Askim og Mysen er unge byer, og de har relativt få bygninger av eldre dato. Det betydde at de innslagene som fantes av bygninger fra det industrielle gjennombruddet fikk stor betydning. Det ble nærmest en trend at teglsteinsbygningene fra industriepoken skulle gjenbrukes til tjenesteproduksjon. Teglsteinsbygninger fra århundreskiftet 1900 ble oppfattet som estetisk tiltalende, og de var også sterke identitetssymboler sammenlignet med de sammenskrudde hallene langs motorveien.. Så hvor det en gang har vært ei mølle, et meieri, et snekkerverksted – der kommer før eller senere serviceinstitusjonene. Og ganske riktig invaderte butikkene de gamle fabrikkene i Askim – i de gamle lokalene etter Viking. Byen må derfor få et pluss for sin sentrumsnære lokalisering av kjøpesenter, men et minus for estetikken og funksjonaliteten. Mysen får et pluss for sin sentrumsutvikling, men et minus fordi det tok så lang tid å hente kjøpesenteret tilbake fra Morenen.

”Industriby” og ”bygdeby” var ord med mange negative assosiasjoner, og derfor begynte Mysen å markedsføre seg som ”landsby”, den *urbane* landsbyen. Andre understreket poenget med å markedsføre seg som *urbane* landsbyer. Det var viktig å skape seg en byidentitet som matchet selvforståelsen til de urbane innflytterne. Vel hadde man flyttet på landet for å ta del i den pastorale idyll, men ikke ved å gi slipp på byens fordeler.

De nye sentrene ble kraftig ”oppgradert” hva angikk deres befolkning: Flere unge, flere kjøpesterke, flere velutdannede; kort sagt det fagfolk kaller *gentrifisering*. Egentlig er uttrykket dannet av gentry – altså adel – men det vi snakker om her er ikke bokstavelig talt adel. Vi snakker om en billedlig overklasse – som i praksis stort sett er en middelklasse. De som ikke klarte å etablere seg i ”den urbane landsbyen” inne i storbyen (og av disse var uten tvil Grünerløkka den mest kjente) valgte altså å flytt ut. De ble ikke skuffet, for landsbyenes positive omdømme baserte seg på

materielle realiteter. Bygdesentra som Mysen og industristeder som Askim ble transformert til livskraftige servicesentra som dekte det meste av hverdagens behov for service til den nye adelen. Det ble det mange arbeidsplasser av. Men så er det ikke bare kommunenes egen befolkning som søker inn til Askim og Mysen for å handle, det gjelder også veifarende som vil supplere innkjøpene i Thons Töcksfors. Og så har vi dem som aldri har tenkt seg til verken Årjäng eller Töcksfors, men som handler i Askim fordi shoppingen der kan kombineres med litt kulturelt påfyll.

### **Ikke nok sysselsetting i eksurbia**

Selvforsyningen av service i søskenbyene har skapt sysselsetting, men egentlig ikke så veldig mye mer. De to byene var jo faktisk ganske selvforsynte alt i 2005, og de utfylte hverandre i noen grad. Byene er blitt mer trivelige og levelige, men fortsatt er det mange som må legge ut på den daglige pendlingsvei.

Oslos kraftfelt strekker seg stadig lenger inn i landet og skaper et nytt eksurbia i Askim og Mysen – en forstad bortenfor forstaden. Dette eksurbia strekker seg i 2020 forbi den store morenen som en gang demmet opp vannet foran isbreene. Kunne det tenkes at demningen billedlig ble snudd og rettet mot Oslo? Det prøver vi ut i et tredje scenario.



## 7. Det tredje scenariet: Kunnskapsfabrikker i ytterkanten

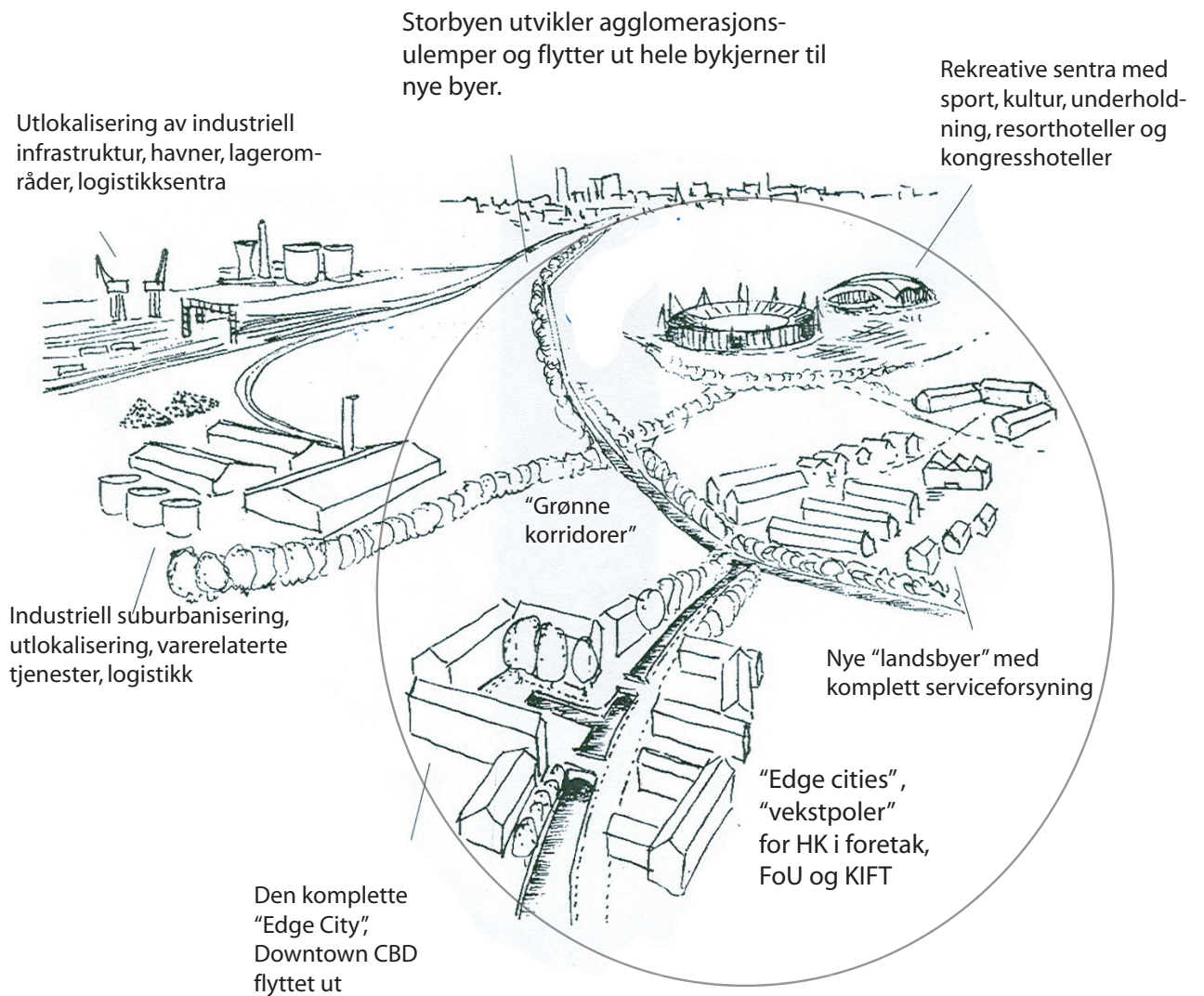
*Uansett hvor mye Askim og Mysen utviklet sine lokale servicenæringer var det ikke nok til å fylle sysselsettingsgapet. De eksurbane byene Askim og Mysen var attraktive for nye bosettinger og industri, men det kunnskapsbaserte næringslivet i hovedstaden flyttet ikke etter. Søskenbyene var velutstyrte med tjenester, men var kommet til veis ende med sin landsbystrategi. Vendepunktet kom med den dramatiske næringsutviklingen på Morenen fram til 2020. Den hadde knapt vært mulig uten en sterk ekstern aktør. Med ett fikk både Askim og Mysen mer enn nok av arbeidsplasser, men uheldigvis kom ikke disse i byenes kjerner – slik planleggerne hadde tenkt.*

### **Edge city – kjært barn med mange navn**

Det begynte med nedturen i Töcksfors, der mange gode år for Thon-gruppen rundt 2015 ble snudd til tap. Den europeiske integrasjonen og globaliseringen jevnet ut prisforskjeller, og nasjonale reguleringer (av tobakk-, sprit- og bilsalg) falt bort. Det var ikke så attraktivt å reise til Sverige lenger, og strengt tatt var folk flest lut lei hele Harry-handelen. De ville ha *kvalitet*. Det fant de på Morenen, der Olav Thon hadde anlagt en ny liten by. Folk og planleggere i Askim/Mysen hadde knapt ord til å beskrive fenomenet.

Hva skulle den benevnes? Besøkende fra Europa – og dem var det mange av – hadde alle sine forslag, mange med ”suburban” som forstavelse. Et fellestrekk med engelskinspirert suburbanisering i form av nybyer var at de ble nokså rene bosettinger med svakt næringsliv, altså med høy nattbefolkning. De nye konseptene beskrev i stor grad utviklingstrekk på næringsviden, som kompenserte underskuddet av arbeidsplasser: ”Suburbane forretningsstrøk” (*suburban business districts*), ”forstadskjerner” (*suburban cores*), eller rett og slett ”minibyer” (*minicities*).

Franskmennene foretrakk varianter av sine begrep om *poler* (avledet av polis == by), kjent også fra regionalpolitikken: vekstpoler (*growth poles*). Fransk plantenkning har alltid vært relativt polysentrisk (*multipolar*), der ideen har vært å frambringe nasjonale motvekter til det alt for dominerende Paris. Modellen er også anvendt innen Paris-regionen (Ile-de-France), der fem nybyer (*villes nouvelles*) først og fremst er nye arbeidsplassentra. De beskrives rett og slett som sysselsettingspoler (employment poles) med overskudd av arbeidsplasser, altså høy dagbefolkning (Huriot). I fransk regionaltenking forstås dette som et eksplisitt alternativ til de engelske hagebyer. Rundt Paris fins det intet grønt belte. I Paris-regionen ligger de nye byene i forlengelsen av forstedene (*en banlieu*), der industrien fra etterkrigstiden



Figur 28: En visualisering av "kantbyen" i Indre Østfold. Etter Ravetz 2000.

ble lokalisert, sammen med tilhørende arbeiderboliger. De nye byene med sine spesialiserte industrier plasseres i den ytre ring (*couronne periurbaine*).

I USA ble den nye urbaniseringen i exurbia med slang omtalt som ”galaktiske byer” (*galactic cities*) eller ”pizzabyer” (*pepperoni-pizza cities*), mer seriøst som ”periferisentra” (*perimeter cities* eller *peripheral centers*), og med periferi forstår vi her byens utkant, ikke den nasjonale periferien. De ble også kalt ”ikkebyer” (*disurbs*), eller ”suburbane bykjerner” (*suburban downtowns*). Her mangle det ikke motsetningsfylte sammenstillinger. Kanskje nettopp derfor var det én manns begrep som kom til å festne seg, nemlig Joel Garreaus ”Edge city”.

Garreau var verken arkitekt eller byplanlegger, men journalist i den beste amerikanske tradisjon. Han omtaler den nye urbaniseringen med den kanskje mest grunnleggende amerikanske metaforen: Den framrykkende grensa, en ny *frontier*. Etter at europeerne erobret alt land fra øst til vest, foretar amerikanerne nå et nytt landnåm med byens yttergrense som *frontier*. Der fins det, eller er det under planlegging, et par hundre *edge cities* i følge Garreau (Garreau 1992). Skal jeg foreslå en norsk betegnelse må det være *kantbyer*.

Etter å ha studert mange slike oppsummerer Garreau kravene til en Edge City slik:

1. Arealmessig må de være på størrelse med en virkelig ekte *downtown* (rundt 5 mill kvadratfot, det vil si rundt 465 000 m<sup>2</sup>)
2. Det må være handelsområder svarende til et stort regionalt kjøpesenter (over 600,000 kvadratfot, det vil si ca 55 000 m<sup>2</sup>)
3. Dagbefolkningen må være større enn nattbefolkningen, dvs. ha flere arbeidsplasser enn boliger
4. Stedet må være kjent som en destinasjon i seg selv, det har ”alt” (underholdning, shopping, rekreasjon, etc.)

### **På kanten av kvartærnæringenes gjennombrudd.**

For Garreau er dette en tredje fase i suburbaniseringen: Først flyttet vi boligene ut til forstedene, den egentlige suburbanisering. Deretter gjorde vi våre liv enklere ved å flytte servicefunksjonene etter. Dette er kjøpesentrenes epoke, og epoken med revitalisering av bygdebyer som landsbyer. I dag, sa Garreau alt i 1992, flytter vi ut alle jobber og all verdiskaping, selve urbanismens essens, til dit vi allerede har levd og handlet i to generasjoner (Garreau 1992 s. 4). Så lang og dyp er ikke vår suburbane historie, men nettopp derfor kan også store investorer ta det direkte spranget til *kantbyen*.

Etter å ha tømt ut sine forretningsmuligheter i Töcksfors vendte Olav Thon seg mot hjemlandet. På Morenen installerte han seg med hele sitt repertoar: Det nedlagte kjøpesenteret ble revet til fordel for en moderne *mall* som rommet absolutt alt. Like ved siden av reiste det seg et nytt Thon Hotell, som innarbeidet seg både som resort- og konferansehotell. Markedsgrunnlaget ble trygget ved å bygge ut helse- og rekreasjonsstilbud av ulikt slag: Badeland for hele familien, treningsstudio for far, skjønnhetspleie for mor. Konferansetilbudet var i stor grad rettet mot Morenenes forretningsbygg som ligger godt synlig på Morenens høyde. Endelig hadde Thon sikret seg store arealer for variert boligbygging i den sørvendte hellinga. Dette var ganske enkelt en helt ny, komplett by.

De norske kantbyene, hvorav Morenen var den første, har slett ikke de dimensjonene som Garreau forskriver, men et sted må man begynne. Kantbyens forretningsbygg er formet som et tun, der bygningsmassen fleksibelt kan bygges ut etter som etterspørselen øker. Dette er den nye kunnskapsfabrikken – tilholdsstedet for den raskt voksende kvartærsektoren. Her finnes altså alle former for private, kunnskapsintensive forretningstjenester – det vi har omtalt som KIFT. På Morenen finner vi også et par større internasjonale foretak representert med hovedkvarter: Det ene er norsk, men klart utadrettet; det andre er utenlandskeid, men kontoret er rettet mot det norske markedet samt de vestre delene av Sverige. Grenser betyr lite i 2020.

Disse hovedkvarterene utgjør en basissetterspørsel for KIFT-gruppen, men ellers må den helt ut forstås i forhold til sin nærhet til Oslo. Morenen ligger 61,5 km fra jernbanetorget i Oslo sentrum, en avstand som gjøres unna på 45 minutter med den nye standarden på E 18. Morenen har derfor også blitt det nye samlingsstedet for søskenbyenes grafiske bransje, som har stort slektskap med KIFT-sektoren. Alt som tenkes og skrives havner til slutt på papir. Publikasjonene lages ofte i *Graphic City*, som dessuten tilbyr alle slags digitale tjenester. Fjernarkivering er blitt en stor bransje i 2020.

Kantbyen er også en landsby, noenlunde avstemt mot forretningsdelen, men ikke så stor at den reduserer Morenen til en soveby. Dagbefolkningen er omhyggelig holdt høyere enn nattbefolkningen. Servicetilbudet i landsbyen er i utgangspunktet rettet mot lokalbefolkningen, men det har en attraksjonskraft som når langt utover Eidsberg og Mysen. Her møtes handlende fra både Oslo og Värmland. Mange av de daglige tilreisende kommer av rekreative grunner – og overnatter gjerne også på hotellene som er samlokalisert med fritidstilbudet. Den tredimensjonale kinoen er populær, også for lokalbefolkningen. Slik sett framtrer kantbyen som tre deler: Landsbyen med service til befolkningen, rekreasjonsbyen som er rettet mot reisende så vel som lokalbefolkningen og kunnskapsbyen der arbeidsplassene skapes.

## Miljø og bærekraft

Morenen kaller seg en miljøby, og det understrekes i symbolske beplantninger. Atkomsten til Morenen er markert med alleer, likeledes er alle gang- og sykkelveiene innkranset av trær. Kantbyen oppfattes som en vellykket regenerering av et område som før var preget av grustak.

Men den største gevinsten er uten tvil den reduserte transportavhengigheten. Gårdsdagens nybyer var enten rene befolknings- eller næringsbyer, og uansett ble det generert mye reiser. Med kantbyenes komplette tilbud av boliger og arbeidsplasser er det for første gang skapt planlagte byer som noenlunde balanserer befolkningen mot arbeidsplasser. Det arbeides konstant med at jobbutviklingen skal ligge foran boligutviklingen slik at byen unngår å forfalle til en gammeldags forstad.

Kantbyens tre deler er omhyggelig bundet sammen med fotgjenger- og bilveier. Hadde dette vært i USA ville alt vært orientert mot motorveien, gjerne et større kryss, og atkomsten fra bolig til butikk var bilbasert. Etter amerikansk planlovgiving er man pålagt å lage fortauer rundt parkeringsplasser i *edge cities*, men de blir ikke brukt – alle kjører bil. Amerikanske *edge cities* representerer i liten grad et brudd med bilismen.

I Morenen er det laget et tett nett av gang- og sykkelveier som gjør at de fastboende med letthet kan ferdes som myke trafikanter. Skoleveier er skilt fra bilveiene, og ”universelle løsninger” gjør også alle områder lett tilgjengelig for funksjonshemmede og eldre. Sett i forhold til andre drabantbyer og forsteder er dette en type by som er lite transportkrevende, og i den grad man må bevege seg kan det skje uten privatbil. Riktignok er det noen som fortsatt arbeider i Oslo, men for dem er toget det opplagte alternativet med ca 30 minutters kjøretid. Siden arbeidsplassene er større en befolkningen kan dekke, er det en del som pendler den andre veien også. De fleste kommer fra Askim og Mysen, men mange fra Oslo. Langpendlerne foretrekker å la bilen stå hjemme.

## 8. Hva er strategien for Askim og Mysen?

*Hensikten med scenarier i samfunnsplanleggingen er ikke å spå om framtida, men å danne seg forestillinger som kan være nyttige for strategiutforming. Vårt avsluttende kapittel må derfor drøfte hva vår gjennomgang av Askim og Mysen mer konkret betyr for byenes strategier. Dermed overlates stafettpinnen til kommunene, for det er naturligvis ikke forskerne som skal lage politikken.*

### **Hva er status?**

Første halvdel av rapporten brukte vi til å gjennomgå utviklingen fram til i dag, historie og status. Hvordan står det egentlig til? Dette er min oppsummering:

Hvis det første stikkordet er *infrastrukturer*, framviser Askim og Mysen med omland (=regionen) både det beste og verste Norges regioner har å by fram. På den ene siden er det høy kvalitet på de *fysiske* infrastrukturene, som gir meget god tilgjengelighet. Selv om vi bare har målt den i forhold til et innenlandsk samferdsel, er det åpenbart at den også er god i forhold til europeiske relasjoner. På den andre siden er den *immaterielle* infrastrukturen svak, den kunnskapsmessige. Regionen har fravær av høyskole- og forskningsinstitusjoner, har lav andel høytutdannede og er også svak i KIFT-sektoren.

Dernest er spørsmålet hva disse infrastrukturene brukes til. Den gode tilgjengeligheten gir høy flyt av varer og mennesker. Det fins allerede mange bedrifter som baserer seg på de gode transportforholdene, på samme måten som mange mennesker har gjort pendling til en livsform. Det er både en styrke og en svakhet. At Askim og Mysen i det hele tatt har disse mulighetene skiller imidlertid denne regionen fra distriktsregioner. På den andre siden skapes en avhengighet til større sentra – her Oslo.

*Befolkningmessig* har regionen – og byene – middels livskraft. Indre Østfold er som resten av Østlandet preget av svak naturlig tilvekst. Kvinnene føder få barn; dette er et trekk ved moderniseringen: Høy utdanning og høy yrkesaktivitet fører til mindre familier. På den andre siden er det en viss innflytting til Askim og Mysen, både av unge og modne voksne. Askim har best tak på ungdomssegmentet, Mysen på de eldre. I en tid som etterspør kulturelt mangfold har spesielt Askim gode forutsetninger. Men ingen skal si at kulturell integrasjon er en lett prosess.

Næringslivet har tradisjonelt vært preget av mye primær- og sekundærnæringer, mindre tertiær- og kvartærnæringer. Den postindustrielle transformasjonen til et kunnskapssamfunn går tregt. Det fins imidlertid et livskraftig industrielt miljø som kan ha framtiden foran seg selv om typiske kunnskapsbaserte



industrier mangler (teknologiindustri, elektronikkindustri). Men dyrkingen av formell kunnskap må ikke få oss til å overse all den uformelle kunnskapen som er akkumulert i næringsmiddelindustrien og den grafiske industrien. Derfor er dette framtidsbransjer for Askim og Mysen, og når det gjelder den grafiske bransjen må dette forstås som ett miljø. Også det befolkningsrettede servicetilbudet er godt, både det private og det offentlige.

Dermed er vi tilbake til det grunnleggende spørsmålet om byene: Utgjør de som søsken en større enhet enn om de betraktes som to enebarn? Har de til sammen utviklet en sentralitet – en styrke i servicetilbudet som er høyere enn om vi ser dem hver for seg? Det innebærer i så fall at det må ha skjedd en spontan funksjonsfordeling mellom sentrene, altså at tilbyderne har avstått fra å satse på bransjer der nabobyen er sterkere.

Slik jeg tolker denne problemstillingen er dagens tilstand preget av relativt stor likeverdighet. Jeg ser ikke bort fra at det historisk har vært større forskjeller, og at dette har skapt en myte om de to supplementære sentrene. De dataene vi har presentert og gjennomgått tyder imidlertid på at de møtes. Selv om Mysen fortsatt ligger et lite hakk foran, mye takket være sitt byeksterne kjøpesenter, er likevel byene i ferd med å konvergere som likeartede sentra. Dette er også helt i tråd med den utviklingen vi har sett generelt når det gjelder personrettede tjenester. Før var det relativt store forskjeller mellom storbyer, småbyer og mindre bygdebyer med tanke på hvor mange tjenester de kunne tilby. Med velstandsutviklingen og nye tilbudskonsept, ikke minst kjededannelser, kan i dag relativt små steder være tilnærmet like velutstyrte som større, regionale sentra.

Dette har igjen noen implikasjoner. Det hadde vært ideelt om vi kunne regne Askim og Mysen som ett stort senter, selv om de var atskilt med noen kilometer. Det ville gitt regionen større robusthet og større evne til å ta imot mer avanserte tjenester, og da tenker vi på den produksjonsrette KIFT-sektoren. Men den er totalt sett svak i regionen. Det er også påfallende at regionen egentlig ikke har noen reiselivsdestinasjoner, altså attraksjoner som folk søker inn mot og som er tilrettelagt for besøk. Reiseliv betyr her først og fremst gjennomfartstrafikk til Sverige, hvorav mye er handleturer.

Når det gjelder bysentrene er det også åpenbart at deres robusthet til en viss grad hviler på et omdømme, og dette kan igjen bygge på håndfaste realiteter. En god by som er fysisk velordnet og byr på et bredt kommersielt og kulturelt tilbud er tiltalende og får et godt rykte. NIBR (Vestby 2005) har nok rett når de fastslår at Askim og Mysens kvalitet og omdømme ikke er spesielt godt. Mysen er bedre som senter enn Askim, men er til gjengjeld en godt bevart hemmelighet for den som



reiser langs E 18 og hittil bare har fått med seg det ikke særlig tiltalende området ved Momarkedet. Askim har hatt E 18 tvers gjennom sentrum, og det har heller ikke fristet mange til et opphold. Men heldigvis motsies slike faglige karakteristikker av folks praksis, for de har faktisk en viss innflytting begge. Men begge kan de trenge en fysisk opprusting gjennom stedsutvikling.

### **Hva kan kommunene gjøre?**

På grunnlag av slike oppsummeringer kan kommunen lage tiltakspakker for å avbøte svakheter og styrke seg der de står sterkt. Kommunen kan starte akkvisisjon av folk og foretak. Gjennom markedsføring kan de prøve å nå fram til potensielle innflyttere til de to byene. Tilrettelegging av tomter og næringsparker kan tilsvarende være rettet mot næringsaktører som søker nytt lokaliseringssted. Begge deler skulle ha et visst potensiale.

Kommunene kan også arbeide for ytterligere forbedring av infrastrukturene, slik at regionens fortrinn når det gjelder tilgjengelighet blir større. Dette gjelder først og fremst standarden på E 18, men kan også gjelde veiene ”på tvers”, riksveiene 120, 21 og 22. Og selvfølgelig er rutetilbudet på jernbanen et tema – skal togene igjen gå til Sarpsborg?

Infrastrukturtiltak kan også omfatte kunnskapssektoren, som er nesten fraværende i søskenbyene. Det er naturligvis mulig å bidra til etablering av høyskoletilbud eller nye tilbud i videregående skoler. Kommunene kan også arbeide for at det gjennomføres forskningsprogrammer rettet mot kompetanseområdene der næringslivet i kommunen står sterkt, ikke minst i samarbeid med grafisk bransje. Dette ligger litt utenfor det kommuner har arbeidet med, men i kunnskapssamfunnet må nye tiltak prøves.

Endelig er behovet for *stedsutvikling* framhevet, og dette er noe kommunene virkelig kan arbeide med. Det er viktig med fysisk tiltalende omgivelse, men kommunene må ikke falle helt i den fysiske fella. Det er vel og bra med kantstein i granitt, ny brolegning, flotte gatelys og fikse benker – alt i stil med søppelbøtter og andre gatemøbler. Men stedsutvikling må også ha en næringsøkonomisk og sosial dimensjon. Pene plasser og gater er likevel et gode i seg selv.

Alle slike tiltak er vel og bra, alle slike initiativ får forfatterens tilslutning. Men kommunene vil antakelig også bemerke at det meste av dette har de allerede prøvd, arealer er tilrettelagt, næringsbygg bydd fram, og slett ikke uten resultater. Kommunene har også vært pådrivere for alle slags infrastrukturer, og oppnådd en viss suksess. Men noe avgjørende gjennombrudd har slike initiativ ikke vært for byene eller kommunene.

Det har ikke vært min oppgave å evaluere slike tiltak og komme med nye forslag. På idédugnader kunne vi i felleskap sikkert klart å forlenge lista med flere sider, men det er tvilsomt om suksessen ble mye større av den grunn. Slik jeg har sett søskenbyenes utfordringer handler det mer om å finne en *overordnet* strategi der kommunene i større grad opererer i samsvar med grunnleggende utviklingstrekk i og rundt regionsamfunnet. Har man funnet denne tilnærmingen, kan man med større suksess velge tiltaksformer. Derfor er dette lagt opp som en scenarioanalyse.

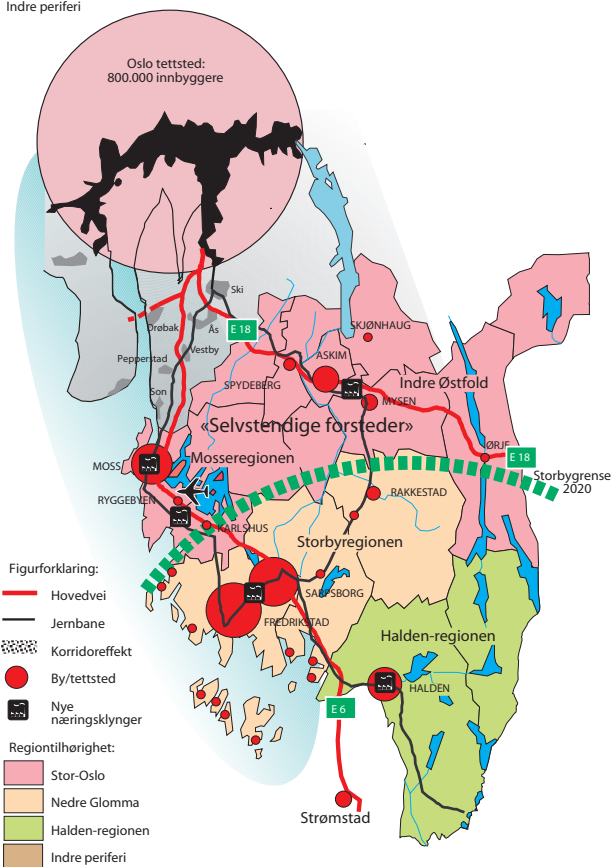
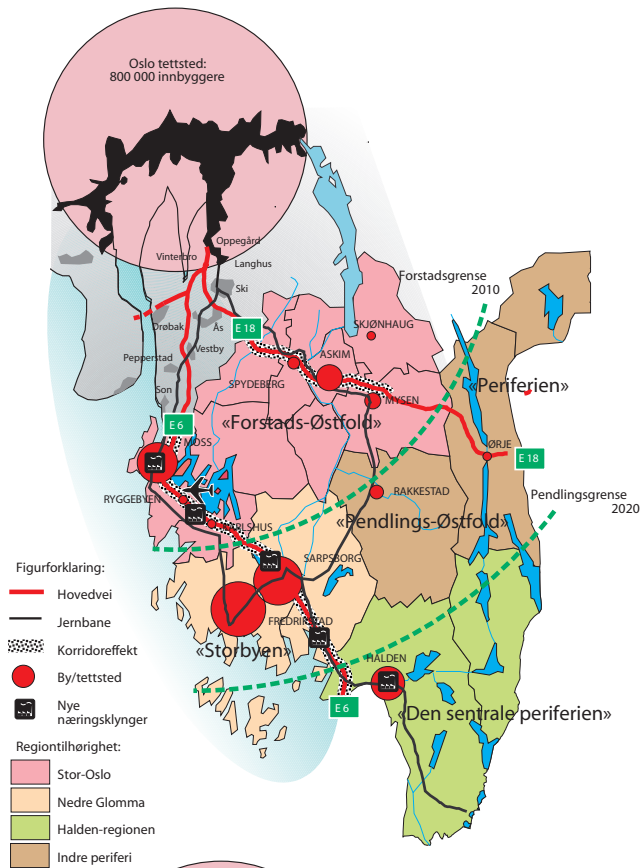
### **Hva kan vi lære av scenariene?**

Forfatterens hensikt med scenariene har først og fremst vært at leserne skal bli klokere når det gjelder de endringer som gjør seg gjeldende i den vestlige verden og som vi finner norske varianter av. Klarer man å finne en utviklingsstrategi i samsvar *med* slike trender, har man helt andre forutsetninger for å lykkes enn om man må arbeide *mot* trendene. Tragedien for store deler av distrikts-Norge er at de for å lykkes må snu grunnleggende trender, og det er langt på vei utopisk. Kostbare tiltak fører til en og annen bedriftsetablering eller til at en og annen ny familie etablerer seg i utkantene, og det er naturligvis bra. Men den generelle driften mot sentrum fortsetter likevel med nesten uforminsket styrke.

Vi lever i en tid med sterk urbanisering, byvekst, og det har for så vidt vært situasjonen i et par hundre år. Men det er også slik at jo sterkere byene vokser, desto større problemer har byene med å ta imot alle vekstimpulsene de mottar – eller skaper selv. 1900-tallet ble derfor suburbaniseringens epoke. Byene flyttet biter av seg selv på landet. På slutten av det forrige århundret nådde denne byspredningen et helt nytt nivå og ble kalt eksurbanisering. I dette store omlandet til byene utvikler det seg nå helt nye former for urbanitet.

Byspredning og ulike former for suburbanisering blir av arkitekter og planleggere oppfattet som et problem, et onde. Byer skal være tette og kompakte, slik er idealet. Like fullt er disse prosessene en realitet. De gir også helt unike muligheter for byer som Askim og Mysen, om de tilpasser seg rett. Begge disse byene befinner seg midt i kampsonen mellom by og land, men utsiktene er at storbyens krefter vil vinne. Om dette er riktig, kan naturligvis Askim og Eidsberg på en helt annen måte enn norske distrikter seile *i medvind*.

Dermed ikke sagt at de positive virkningene er automatiske – kommer av seg selv. Dette er et spørsmål jeg tidligere har tatt opp når det gjelder Østfolds framtid (Selstad 1999, 2003). En grunnleggende tendens er at forstadsgjøringen av bygder og småbyer bare griper om seg ettersom en framrykkende front innlemmer hele det oslonære Østfold i sitt høypendlingsområde (figur 28). Den utviklingen vi



Figur 29: To alternative utviklingsbaner for Østfold (Selstad 2003)

har sett i Askim og Mysen bekrefter langt på vei denne tendensen. Som motstrategi satte jeg da opp en ide om ”selvstendige forsteder”, som i praksis måtte omfatte hele Askim/Mysen-regionen. Her er det altså ikke snakk om fullstendig frikobling i forhold til Oslo, men at regionen utgjør en motvekt som former forstedene slik at de passer regionens behov. Jeg gikk da ikke nærmere inn på innholdet i denne selvstendigjøringen, men det gjør jeg her. Det er ikke snakk om én form for selvstendigjøring, men flere, og tre typer er gjennomgått.

Den første er den tradisjonelle forstadsdannelse, som må være et slags grunnscenario for dem som operer i feltet rundt Oslo. Det man oppnår i Askim og Mysen kommer først og fremst i kraft av hovedstadens sentrifugale krefter, særlig bosettinger. Dette er boligområder som i stor grad blir avhengige av Oslo – selv om et og annet industribygg og lagerbygg flyttes ut av hovedstaden. En slik ”industriell” utvikling bidrar i noen grad til å gjøre Askim/Mysen-regionen mer selvstendig. De to neste scenariene er to varianter som på ulik måte øker selvstendigheten ytterligere.

Den andre typen er byfornyelse i bygdebyer og gamle industribyer. Gjennom sin transformasjon blir disse fullverdige urbane landsbyer, det vil si med komplette servicetilbud til lokalbefolkningen. Dette tilbudet vil generere mye sysselsetting, men ikke nok til å være selvforsynt med jobber. Avhengigheten til Oslo består selv om den er svekket.

Den tredje bosettingstypen er den vi knapt kjenner i Norge i dag, men som Amerika er rik på. I norsk variant er den her nedskalert, men det essensielle forholdet mellom nattbefolkning og dagbefolkning går i den sistes favør. Jobbskapingen skal her være en basis for den lokale bosettingen – og litt til! Her skapes det ikke bare nok arbeidsplasser for Askim og Mysen, men også for innpendlere fra andre byer.

Dermed har vi tatt debatten om hva som er grunnlaget for morgendagens søskenbyer ett steg videre. Det er på ingen måte meningen at dette skal være uttømmende beskrivelser av hva byene skal satse på, scenariene skal gi ideer og forestillinger. Hva angår søskenbyene er dette de ideene som fødes hos meg:

Jeg tviler på at det er mulig å få til en ytterligere planlagt funksjonsfordeling av kommersielle tjenester mellom Askim og Mysen, de vil gro opp der det er forutsetninger for dem uten at kommunene kan gjøre stort. Kommunene kan imidlertid utvise raushet i forhold til hverandre når det gjelder lokalisering eller utvikling av offentlige tjenester. Heller enn å rivalisere bør de samarbeide. Det svekker ikke Mysen om Askim får en ny statsinstitusjon (eller omvendt) for høyst sannsynlig kommer mange fra nabokommunen til å pendle inn som arbeidstakere

i den nye institusjonen. Og begge kan de ha omtrent lik tilgang til institusjonens tjenester.

Hva mer bør byene samarbeide om? Alle områder der byene besitter felles ressurser. Det mest åpenbare er tilretteleggingen for den store grafiske bransjen, som er en miniklynge som strekker seg over begge kommunene. Om man skal utvikle en kunnskapsmessig basis for næringsaktivitet er dette det nærmeste stedet å begynne. Trinn én må være en kartlegging av denne bransjen, gjerne i sammenheng med en framvoksende kreativ sektor.

Og hva med byutviklingen, skal den ha felles elementer? Hovedideen har for meg vært å styrke de to byene som avgrensede enheter, dvs. legge mest mulig til sentrumsnære områder og motvirke lokal byspredning. På den andre siden er det åpenbart at de to byene har landet mellom seg felles og enten lokalitetene ligger i Eidsberg eller Askim må de brukes i samråd med naboen. Best var det om de to byene hadde en felles plan for mellomlandet. Om utviklingen skjer planlagt og med omtanke for natur- og kulturlandskap vil jeg heller ikke utelukke utvikling av tyngre aktivitet mellom de to byene, slik vi så i det tredje scenariet. I overskuelig framtid vil ikke de to byene vokse sammen, men det kan skje at de vokser nærmere hverandre – særlig hvis de tar et felles ansvar for det som skjer i landet mellom dem.

### **Hvem skal forme framtida?**

Det er neppe kommunene alene som kan forme de framtidene som skisseres her. I gamle dager ville man kanskje påkalt fader Stat, for eksempel i den tida da avlastning av Oslo var en reell målsetting (1969). Det skulle etableres en billedlig forsvarsvoll rundt Oslo som flyttet vekst til et antall byområder i en viss avstand fra hovedstaden. Østfoldbyene var da ofte nevnt. I dag må vi ta med byene i Indre Østfold også. Men denne strategien ble formulert i en tid da veksten i storbyene nettopp begynte å avta, og faktisk ble fraflytting regelen mer enn unntaket for Oslo og Akershus gjennom syttitallet. Og da dette tiåret var over, var det også stort sett slutt på ideen om sentralstyrt regionalutvikling.

I dag kaller vi den gamle styringsmåten *government*, mens den nye benevnes *governance*. *Government* er *top down*-styring fra en myndig, samkjørt aktør, spesielt fra staten. Men siden syttitallet er staten fragmentert i en rekke sektorer som er vanskelige å styre hver for seg, og som dessuten administreres gjennom ulike geografiske regioner som i liten grad er samstemte. Dessuten er det blitt slik at de

kommunale og regionale enhetene har vært uforandret, mens samfunnets romlighet har sprenget alle grenser.

Kommunene må møte den nye situasjonen med ulike former for samstyring mellom flere aktører, offentlige så vel som private. Det er dette som er *governance*. Selv om staten her beskrives som fragmentert og ustyrbar, utelukker ikke det framstøt i forhold til relevante statssektorer. Samferdsel og infrastrukturer er opplagte støttesektorer for den typen utfordringer som er beskrevet i scenariene – uansett hvilket man velger å orientere seg etter. Viktige kilder til bymessig oppgradering og gentrifisering er utdanning og forskning. På dette feltet er Indre Østfold sulteforet.

Den territorielle fragmenteringen gjør det tvingende nødvendig at kommuner samarbeider. Det viser seg da også – hvor vi enn er i den vestlige verden – at kommuner som befinner seg i omland til storbyene inngår i ulike typer metropol-organisasjoner (Salet, Thornley et al. 2003), som Oslo har invitert til. Men det er neppe tilstrekkelig. Den gjensidige byutviklingen som ”søskenbyene” legger opp til viser at det også er behov for snevrere interkommunalt samarbeid – ikke bare mellom de to bykommunene, men mellom alle kommunene i Askim/Mysen-regionen. Fylkeskommunen – og den forventede nye regionen – vil også vær en opplagt samarbeidspartner.

Men uansett hvor mange arrangement man kan lage mellom kommuner og stat, er den dypeste innsikten at markeds- samfunnsaktørene må delta.

Store utbygginger av den typen som er skissert i kantbyen lar seg ikke gjennomføre uten visjonære investorer, og antakelig må de komme utenfra. Derfor diktet jeg inn en virkelig person og et virkelig selskap for å illustrere hva slags kompetanse og kapital som trengs når slike prosjekt skal realiseres. Mindre prosjekter i landsbyen kan trekke store vekslers på eksisterende handels-, industri- eller håndverksmiljø.

Men samstyringen bør ikke stoppe der. Utbyggernes mareritt i USA er NIMBY – *not in my backyard* – gamle og unge som føler seg voldtatt av store prosjekter som tres ned over hodene på dem. Private storselskap kan stå for minst like mye sentralistisk diktat som statlig government. Innbyggerne og det sivile samfunn må mobiliseres, ikke bare for å nedkjempe motvilje, men også utløse alle de kreftene som finnes i et lokalsamfunn. Dette er den virkelige utfordringen for en moderne governance – i hvert fall hvis den skal ha en demokratisk dimensjon.

## Referanser:

- (1969). Innstilling fra Østlandskomiteen. Oslo, Kommunal og arbeidsdepartementet.
- Bertaud, A. og H. W. Richardson (2004). Transit and Density: Atlanta, the United States and Western Europe. I *Urban Sprawl in Western Europe and the United States*. H. W. Richardson and C.-H. C. Bae (eds.). Aldershot, Ashgate.
- Duany, A., E. Plater-Zyberk, et al. (2001). *Suburban Nation. The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*. New York, North Point Press.
- Engebretsen, Ø. (2001). Senterstruktur og servicenæringenes lokaliseringmønster - betydning av veibygging og økt mobilitet. TØI rapport 513/2001. Oslo, Transportøkonomisk Institutt.
- Florida, R. (2002). *The rise of the creative class : and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*. New York :, Basic Books.
- Florida, R. (2005). *Cities and the creative class*. London, Routledge.
- Garreau, J. (1992). *Edge city. Life on the new frontier*. New York, Anchor Books.
- Gundersen, F. (2005). Næringsliv i bykommunene i Østfold og Buskerud. Notat. Oslo, NIBR.
- Hansen, J. C. (1966). "Industriell utvikling og tettstedsvekst." Norsk Geografisk Tidsskrift 20(6-7).
- Haveraaen, R. (1992). "Norske bostedspreferanser. Nordmenn er blitt mer urbane i hodet, men småbyen er deres ideal". Plan og Arbeid(6 1992): 2-6.
- Huriot, J.-M. (2004). Concentration and Dispersal of Employment in French Cities. I *Urban Sprawl in Western Europe and the United States*. H. W. Richardson and C.-H. C. Bae.(eds.). Aldershot, Ashgate.
- Juvkam, D. (2002). Inndeling i bo- og arbeidsmarkedsregioner. Oslo, NIBR.
- Middelthon, J. (1992). *Svidd Gummi. Viking-Askim 1920-91*. Rakkestad, Valdisholm.
- Myhre, J. E. (1982). *Bærum 1840-1980. Asker og Bærums historie*. Oslo, Universitetsforlaget.
- Myklebost, H. (1960). *Norges tettbygde steder. 1875-1950*. Oslo, Universitetsforlaget.
- Myklebost, H. (1978). *Norges tettsteder. Folketall og næringsstruktur*. Oslo, Universitetsforlaget.
- Porter, M. (1990). "The competitive advantage of nations." Harvard Business Review (Mars-April 1990): 73-93.
- Porter, M. (1998). "Clusters and the new economics of competition." Harvard Business Review.: 77-90.



- Porter, M. (2000). Locations, Clusters, and Company Strategy. I *The Oxford Handbook of Economic Geography*. G. L. Clark, M. P. Feldmann and M. S. Gertler (eds.). Oxford, Oxford University Press: 253-274.
- Pumain, D. (2004). Urban Sprawl: Is there a French Case? I *Urban Sprawl in Western Europe and the United States*. H. W. Richardson and C.-H. C. Bae (eds.). Aldershot, Ashgate.
- Ravetz, J. (2000). *City Region 2020*. London, Earthscan.
- Richardson, H. W. and C.-H. C. Bae, Eds. (2004). *Urban Sprawl in Western Europe and the United States*. Aldershot, Ashgate.
- Salet, W., A. Thornley, et al., (eds.) (2003). *Metropolitan Governance and Spatial Planning*. London, Spon press.
- Selstad, T. (1999). Østfoldscenarier 2020. En reise i fortid, nåtid og framtid. Østfold fylkeskommune.
- Selstad, T. (2003). Framtid for Østfold. ØF-Rapport. Lillehammer, Østlandsforskning.
- Selstad, T. (2004). *Sterke regioner. Forslag til en ny regioninndeling av Norge*. Oslo, Kommuneforlaget.
- Selstad, T., et al. (2004). Regionenes tilstand. 50 indikatorer for vekstkraftige regioner. ØF-Rapport nr. 7/2004, Lillehammer, Østlandsforskning.
- SSB (1999). Standard for økonomiske regioner. Etableringen av publiseringsnivå mellom fylke og kommune. rapporter 99/6, Statistisk sentralbyrå.
- Svendsen, Å. (2004). *Fylke i grenseland*. Sarpsborg, Østfold Fylkeskommune.
- Thormodsæther, A. (1986). Østlandet. Norge. Sørvestlandet-Sørlandet-Østlandet I. J. Gjessing, H. Myklebost and H. Solerød (red.): *Norge*. Oslo, Cappelen: 154-309.
- Vanberg, V. (2001). Detaljhandels- og senteranalyse for fylker, regioner og kommuner i Norge. NIBR-rapport 2001:24. Oslo, NIBR.
- Vanberg, V. (2005). Handels- og servicesstatistikk for bykommunene i Østfold og Buskerud. NIBR-notat 2005:126. Oslo, NIBR.
- Vestby, G. M. (2005). Byenes attraktivitet. Byutvikling som grunnlag for profilering og markedsføring. NIBR-rapport 2005:13. Oslo, NIBR.
- Wåler, H. (1978). Indre Østfold. I *Østfold*. N. E. Øy (red). Oslo, Gyldendal.
- Zakariassen, O. (2004). *I lykkens kalosjer. Fra landsbygd til industristed*. Askim, Askim kommune.

| Næring   | LQ Askim    | LQ Mysen    | Askim<br>sysseis. | Eidsberg<br>sysseis. | Hele landet<br>sysseisseting |
|--|-------------|-------------|-------------------|----------------------|------------------------------|
| 1 Jordbruk   | 0,80        | 2,64        | 123               | 334                  | 62858                        |
| 2 Skogbruk   | 0,49        | 2,19        | 7                 | 26                   | 5879                         |
| 3 Fiske og fangst                                  | 0,00        | 0,00        |                   |                      | 13081                        |
| 4 Fiskeoppdrett                                    | 0,00        | 0,00        |                   |                      | 4410                         |
| 5 Olje- og gassutvinning, rørtransport             | 0,00        | 0,00        |                   |                      | 28901                        |
| 6 Bryting av kull og torv                          | 0,00        | 0,00        |                   |                      | 265                          |
| 7 Bryting av malm                                  | 0,00        | 0,00        |                   |                      | 345                          |
| 8 Bergverksdrift ellers                            | 0,00        | 2,87        |                   | 20                   | 3461                         |
| 9 Fiskeforedling                                   | 0,00        | 0,00        |                   |                      | 12132                        |
| 10 Næringsmiddelindustri                           | 0,58        | 6,44        | 53                | 482                  | 37148                        |
| 11 Drikkevare- og tobakksindustri                  | 0,00        | 0,00        |                   |                      | 5732                         |
| 12 Tekstilindustri                                 | 0,19        | 4,05        | 2                 | 35                   | 4284                         |
| 13 Bekledningsindustri                             | 2,05        | 0,00        | 8                 |                      | 1602                         |
| 14 Lær- og lærvareindustri                         | 0,00        | 2,37        |                   | 2                    | 419                          |
| 15 Trelast- og trevareindustri                     | 0,10        | 0,38        | 4                 | 12                   | 15791                        |
| 16 Treforedling                                    | 0,00        | 0,00        |                   |                      | 7890                         |
| 17 Forlag og grafisk industri                      | 2,26        | 5,20        | 167               | 317                  | 30276                        |
| 18 Produksjon av kjemiske råvarer                  | 0,00        | 0,00        |                   |                      | 10166                        |
| 19 Produksjon av kjemisk-tekniske produkter        | 0,00        | 0,08        |                   | 1                    | 6131                         |
| 20 Raffinering av jordolje (og kullprodukter)      | 0,00        | 0,00        |                   |                      | 1116                         |
| 21 Gummivare- og plastindustri                     | 3,33        | 0,00        | 47                |                      | 5777                         |
| 22 Keramisk industri                               | 0,00        | 0,59        |                   | 1                    | 839                          |
| 23 Glass- og glassvareindustri                     | 50,94       | 0,00        | 237               |                      | 1907                         |
| 24 Mineralsk industri                              | 0,51        | 1,23        | 9                 | 18                   | 7262                         |
| 25 Jern- og stålindustri                           | 0,00        | 0,00        |                   |                      | 3575                         |
| 26 Ikke-jernholdig metallindustri                  | 0,00        | 0,00        |                   |                      | 8769                         |
| 27 Metallvareindustri                              | 0,99        | 0,38        | 47                | 15                   | 19416                        |
| 28 Maskinvareindustri                              | 1,50        | 1,92        | 83                | 88                   | 22707                        |
| 29 Elektrovareindustri                             | 0,16        | 0,00        | 5                 |                      | 12736                        |
| 30 Produksjon av instrumenter og teknisk utstyr    | 0,12        | 0,44        | 2                 | 6                    | 6772                         |
| 31 Bygging av fartøy og oljeplattformer            | 0,28        | 0,02        | 19                | 1                    | 27469                        |
| 32 Transportmiddelindustri ellers                  | 0,00        | 0,00        |                   |                      | 7217                         |
| 33 Møbelindustri                                   | 0,00        | 0,39        |                   | 7                    | 8971                         |
| 34 Annen industriproduksjon                        | 0,22        | 0,27        | 2                 | 2                    | 3712                         |
| 35 Kraft og vannforsyning                          | 0,98        | 0,00        | 37                |                      | 15522                        |
| 36 Bygge- og anleggsvirksomhet                     | 1,29        | 1,16        | 482               | 356                  | 152633                       |
| 37 Reparasjon av motorkjøretøy med mer             | 1,58        | 2,25        | 84                | 99                   | 21802                        |
| 38 Varehandel                                      | 1,31        | 1,12        | 1024              | 719                  | 319170                       |
| 39 Hotell og restaurantvirksomhet                  | 0,67        | 0,60        | 124               | 91                   | 75810                        |
| 40 Utenriks sjøfart                                | 0,13        | 0,12        | 4                 | 3                    | 12657                        |
| 41 Innenriks sjøfart                               | 0,00        | 0,00        |                   |                      | 9179                         |
| 42 Land- og lufttransport                          | 1,11        | 1,25        | 269               | 250                  | 99473                        |
| 43 Post og telekommunikasjoner                     | 0,66        | 0,65        | 59                | 48                   | 36641                        |
| 44 Finansiell tjenesteyting                        | 0,61        | 0,66        | 69                | 61                   | 46211                        |
| 45 Eiendomsdrift                                   | 1,14        | 0,82        | 72                | 43                   | 25871                        |
| 46 Forretningsmessig tjenesteyting                 | 0,83        | 0,42        | 389               | 162                  | 192520                       |
| 47 Forskning og utviklingsarbeid                   | 0,00        | 0,00        |                   |                      | 11665                        |
| 48 Privat tjenesteyting                            | 0,72        | 0,88        | 295               | 297                  | 167863                       |
| 49 Kommunal tjenesteyting                          | 1,37        | 1,03        | 1476              | 914                  | 441187                       |
| 50 Statlig tjenesteyting                           | 0,50        | 0,30        | 289               | 143                  | 238094                       |
| 60 Ufordelt undervisning                           | 7,73        | 0,00        | 1                 |                      | 53                           |
| 61 Ufordelt offentlig administrasjon               | 0,00        | 0,00        |                   |                      | 1                            |
| 62 Ufordelte helsetjenester                        | 4,01        | 0,00        | 10                |                      | 1023                         |
| 63 Ufordelt kultur                                 | 0,00        | 0,00        |                   |                      | 1                            |
| 64 Ufordelt sport, idrett og annen fritidsvirksomh | 0,00        | 0,00        |                   |                      | 1                            |
| 99 Uoppgitt næring                                 | 1,71        | 0,14        | 15                | 1                    | 3602                         |
| <b>* Sum næring</b>                                | <b>1,00</b> | <b>1,00</b> | <b>5514</b>       | <b>4554</b>          | <b>2259995</b>               |

**Lillehammer University College**



**Høgskolen i Lillehammer/Lillehammer University College**

2626 Lillehammer, Norway

Telefon/phone: (+47) 61 28 80 00

Fax: (+47) 61 26 07 50

**[www.hil.no](http://www.hil.no)**