

Vedlegg 6 – Andre virkninger

Nedenfor sees det nærmere på KVVens vurderinger om *Andre virkninger*, som angitt i Vedlegg 11 om mernytte og Vedlegg 10 Regionale og lokale virkninger. Konseptvalgutredningen benytter ikke direkte resultatene fra disse analysene, men de ligger som vedlegg til utredningen og det er derfor naturlig å gjøre en vurdering av innholdet. EKS' analyse inneholder ikke denne type analyser, av årsaker som beskrives nærmere nedenfor.

1. Vedlegg 11 - merverdianalyse

1.1 Bakgrunn; metode for merverdiberegninger

Investeringer i ny infrastruktur som veier og jernbane gir redusert reisetid for eksisterende trafikanter og normalt også nyskapt trafikk. Samfunnsøkonomiske analyser på vegsiden anslår nytte av endringer i kjøretøy-kilometer (per type kjøretøy på en gitt strekning) og persontimer (tidsbruk på en gitt strekning). Enkelt sagt; jo flere reiser og jo større reisetidsbesparelse, jo mer lønnsomt i prissatte effekter. Reisetidsbesparelser og reisekostnad står dermed sentralt i modeller som EFFEKT i vegsektoren og SAGA for banesektoren, og slike effekter er inkorporert i ordinære SØ-analyser.

Merverdibetraktninger, såkalt agglomerasjonsanalyse, skal fange virkninger (gjerne omtalt som eksternaliteter) som *ikke* inngår i SØ-analyser. Disse tar utgangspunkt i bane- og veginfrastrukturens påvirkning på:

- Mer velfungerende arbeidsmarkeder
- Mer velfungerende produktmarkeder

Hypotesen er enkelt sagt at tettere sammenbundne økonomiske områder får høyere produktivitet og derav høyere verdiskapning. Dette skjer iht. modellen primært gjennom tre mekanismer:

- *Deling*: Et større økonomisk område gir bedre utvalg av innsatsfaktorer i produksjonen (arbeidskraft, varer og tjenester). I tillegg gir det bedre utjevning av økonomiske sykler, som kan treffe ulike næringer forskjellig
- *Læring*: En allsidig næringsstruktur og størrelse gir sterkere innovasjonstakt og produktivitsvekst. I tillegg gir det bedre læring på arbeidsplassen
- *Samsvar*: En viss økonomisk størrelse gir bedre samsvar mellom tilbuds- og etterspørselssiden i arbeidsmarkedet, samt mindre tid til opplæring av ukvalifisert arbeidskraft

Det er vanskelig å finne parametere for å måle disse mekanismene, og agglomerasjonsmodellene benytter i stedet følgende indikatorer (proxy'er):

- Som en indikator for verdiskapning anvendes produktivitet. Produktivitet kan imidlertid også være krevende å estimere konsistent over tid, og som en indikator til produktivitet benyttes i modellen istedenfor *gjennomsnittlig lønn* i kommunen. Deretter ser en med utgangspunkt i dette på avstand og transportkostnader mellom regioner.
- Som en forenklet indikator for økonomisk «tetthet» i et gitt område måles i stedet *sysselsettingen* i en gitt kommune.

Teknisk beregnes følgende i modellen:

- Agglomerasjonsindekser; den måler økonomisk tetthet i et område som funksjon av omfang av økonomisk aktivitet, justert for avstand til andre økonomiske områder
- Markedspotensialfunksjoner; etterspørsel etter goder i ett område i forhold til et annet område, vektet med anslåtte transportkostnader

Merverdien av infrastrukturinvesteringer anslås ved å kombinere disse to funksjonene, som dermed avleder en anslått sammenheng mellom lønn og graden av økonomisk tetthet («agglomerasjon»). Lønn angis som en funksjon av en tetthetsindeks Z , som igjen er en funksjon av antall sysselsatte etter kommune, justert for reiseavstand mellom dem. Jo mindre reiseavstand mellom kommunene, jo mer teller antall sysselsatte i de andre kommunene og jo større blir produktivitetsgevinstene.

Effekten på produktivitet (lønn) av økonomisk tetthet og avstand bestemmes av valgte beta-parametere, der i modellen eksempelvis reiseavstand/penderavstand over 45 minutter ikke gir effekt. Det er iht. rapporten korrigert for utdanning og næringssammensetning i kommunen i modellen, men det er uklart hvordan og hvor mye.

Modellen i Vedlegg 11 er i tillegg utvidet med en egen jernbanemodul, der særlig avgangsfrekvens tillegges sterk betydning for merverdieffekter og i noen grad overstyrer ulempen med reiseavstand. Virkningen øker opptil en frekvens med seks avganger i grunntimen, dvs. avgang hvert 10ende minutt.

Følgende data inngår som input til merverdimodellen:

- Gjennomsnittlig bruttoinntekt i kommunen; SSB-data
- Sysselsatte etter arbeidssted (grunnkrets); SSB-data
- Bosatte etter bosted (grunnkrets); SSB-data
- Reisetider etter RTM mellom grunnkretser

1.2 EKS' vurdering

Våre kommentarer er dels på det metodiske og dels på resultatene som fremkommer i V11.

1.2.1 Metodiske kommentarer

Merverdibetraktninger av denne type har sitt metodiske opphav i Storbritannia, og er rimelig å se mer som en empirisk basert hypotese enn en solid teoretisk fundamentert modell. Det er samtidig ikke vanskelig å sluttes seg til at det er bedrifts- og samfunnsøkonomiske fordeler av geografiske arbeidsmarkeder av en viss størrelse:

- Større arbeidsmarkeder gir bedre samsvar mellom arbeidstilbud og etterspørselen etter antall og type arbeidskraft. Det bør dessuten gi muligheter til både å utnytte sin opparbeidede kompetanse best mulig og samtidig gi større insentiver til å bygge ny kompetanse. Dette bør isolert sett bidra til å øke både lønn, produktivitet og verdiskapning
- Geografisk nærhet mellom bedrifter kan i noen grad bidra til læringseffekter og positive eksternaliteter på tvers mellom virksomhetene. Dette er en del av såkalte klyngeeffektteori. Klynger har erfaringsmessig vist seg vanskelig å gjenskape utenfor mer vellykkede eksempler som Silicon Valley og Cambridge, men likevel vil generelt en friere flyt og kommersialisering av ideer kunne stimuleres av konsentrasjon av folk og arbeidsplasser i visse geografiske områder
- Et godt utvalg av varer og tjenester i nærområdet er i utgangspunktet gunstig for næringslivet. Større arbeidsmarkeder og en bredere næringssammensetning gir for øvrig

bedre grunnlag for å absorbere midlertidige sjokk i en sektor. Samtidig krever en arbeidsstyrke med høyere kompetanse normalt sett mindre opplæring.

Samtidig er dette forhold som er knyttet til flere forhold enn kun samferdselsinvesteringer. Likeledes er sammenhengene heller ikke alltid entydige og konsistente mht. årsak-virkning. For de fleste argumenter for agglomerasjonseffekter finnes det dessuten modererende forhold.

Vi starter med **klyngeeffekter**. Tanken er i bunn og grunn at bedrifter innenfor en eller flere vidt definert bransjer samles i et relativt begrenset geografisk område, der ideer og kommersielle muligheter på ulikt vis utveksles, videreutvikles og kommersialiseres. Dette skjer primært fordi folk er fysisk nær hverandre både på jobb/fritid og utveksler tanker og ideer, der personer med høy kompetanse trekkes til slike områder. Den geografiske nærheten forenkler interaksjon innenfor «klyngen», med mindre reisetid, lett tilgang til servicefunksjoner av ulik slag, enklere jobb-bytte, lokal kunnskap etc.

I bunn og grunn er dette imidlertid like mye argumenter for en *sentralisering* – nasjonalt eller regionalt – der virksomheter samles i ett område fremfor å være fordelt utover eksempelvis flere Mjøsbyer. Merverdianalysen i Vedlegg 11 ser i stedet ut til å fokusere mer på å utvide arbeidsmarkedene og gevinsten for hele regionen gjennom *pendling*, som i noe mindre grad bør ventes å gi denne type effekter.

Et viktig forhold er derfor at agglomerasjon bør stimuleres ytterligere ved at personer *flytter*, ikke bare transporteres over relativt lange avstander mellom hjem og arbeidsplass daglig. Det er en samfunnsøkonomisk kostnad ved pendling, målt i daglig tidsbruk. I noen grad kan dette reduseres ved eksempelvis arbeid på tog eller buss, men likevel er pendling en tids- og energikostnad for samfunnet. Studier viser for øvrig at den enkeltes nytte påvirkes negativt av pendling.¹

Det er ikke vanskelig å finne eksempler på at næringsliv i noenlunde samme bransjer samles i bestemte områder – eksempelvis høystatusområder som Bjørvika, Tjuvholmen mv. EKS antar imidlertid at flere hensyn enn klyngeeffekter er viktig i slike beslutninger. Sentralt her står ønske om en attraktiv beliggenhet for å tiltrekke seg kompetent arbeidskraft, redusere reisetid og ha tilgang til god kollektivtransport gjennom hele arbeidsdagen, være nær på viktige kunder og gode servicetilbud, sende signaler til potensielle kunder om finansiell styrke og derav langsiktighet mv.

Bildet er med andre ord mer sammensatt enn hva vi synes Vedlegg 11 gir uttrykk for. Ut fra analysene ser det dessuten ut som alle berørte kommuner får konstant eller økt lønn (som er en indikator for produktivitet, som igjen er en indikator for verdiskapning) av samferdselstiltak. I realiteten får eksempelvis pendlerbyer typisk et bedre skattegrunnlag, men verdiskapningen i slike kommuner kan gå i begge retninger.²

For «utkantregioner» er det for øvrig en viss risiko ved å knytte seg til sterke regioner gjennom god infrastruktur – i alle fall om målsetningen er å styrke egne arbeidsmarkeder. Erfaringer fra England tyder på at steder som knyttes godt nok og nært nok til London opplever at netto arbeidsplasser

¹ Se eksempelvis studier fra Erika Sandlow, Umea Universitetet, som viser at par der én av partene pendler mer enn 45 minutter daglig har 40 pst. større sannsynlighet for skilsmisse. Se også Gallup-Healthways Well-Being indeks, som finner en betydelig forskjell mellom de som har pendlervei over 90 minutter og andre.

² Effekten på lønn i en kommune av infrastrukturtiltak er teoretisk ikke entydig. Økt arbeidstilbud via økt mobilitet kan isolert sett gi press nedover på lønninger i gitte områder. Alternativet kan økt aktivitet i de samme områdene trekke opp lønnen. Hvilken effekt som er sterkest er ikke gitt.

flytter *inn* til sentrum og storbyen, snarere enn ut til distriktene. Gitt at reisetid og komfort og frekvens etc. er tilstrekkelig, kan mindre steder gjennom bedre forbindelseslinjer til storbyer like gjerne utvikle seg mer som penderbyer, heller enn mer attraktive steder for nye arbeidsplasser.³

Modellen predikerer dessuten økt produktivitet generelt som følge av økt økonomisk nærhet, mens klyngeteori like gjerne kan innebære at en region vokser på bekostning av en annen. I så fall dreier dette seg i større grad om *fordelingseffekter*, snarere enn samfunnsøkonomisk effekt via netto verdiskapning i et land. KVVens Vedlegg 11 gir ingen drøfting om økonomiske forhold som for eksempel grad av ledig kapasitet i de ulike regionene som inngår i analysen.

Det er også en del andre potensielle utfordringer med merverdimetoden:

Kausaliteten (retningen) og styrken mellom økonomisk tetthet og verdiskapning/produktivitet er ikke opplagt. Gir økonomisk tetthet i seg selv høy verdiskapning og produktivitet, slik agglomerasjonsmodellen legger til grunn og beregner ut fra, eller gir høy produktivitet og verdiskapning – og derav et attraktivt område å etablere og søke arbeid – i stedet høy økonomisk tetthet? Begge effekter/veier kan være mulige, slik Vedlegg 11 også diskuterer, men modellen bygger på én kausalitetsretning.

Ny teknologi vil til en viss grad kunne redusere avstandsulemper, for eksempel gjennom Skype og andre løsninger – selv om dette nok ikke skal overdrives. Avstandsulemper mht. selve *produktmarkeder* virker dessuten mindre relevante i Mjøsregionen, der det meste av innsatsfaktorer i produksjon og varer for forbruk uansett antas å fraktes inn fra andre regioner og fra utlandet, og der det er tre relativt sammenliknebare lokale sentra (Hamar, Gjøvik og Lillehammer).

En mer generell innvending til metodikken er at innovasjon og produktivitet er sammensatte forhold som er vanskelig å legge til rette for. Det er ikke gitt at en *bredere* næringsstruktur i seg selv stimulerer innovasjon, slik modellen støtter seg på. Det er dessuten langt fra gitt at større grad av utjevning av økonomiske sjokk i en region *på sikt* øker selve *produktiviteten* i regionen og nasjonalt.

Videre vil nødvendigvis virkning på produktivitet i et område av nye infrastrukturinvesteringer avhenge av en del **lokale forhold**:

- Nærings sammensetningen i den aktuelle regionen er av betydning mht. spredning av produktivitetsgevinster. Det står i Vedlegg 11 at det justeres for dette i modellen, men beskrives ikke hvordan og hvor mye
- Det økonomiske utgangspunktet bør bety noe, dvs. sysselsettingsandelen i de relevante områdene som vurderes
- Det er grunn til å forvente at det vil være visse terskelverdier mht. befolknings- og næringsgrunnlag for i hvilken grad denne type agglomerasjonsvirkninger blir betydningsfulle. Det ikke er gitt eller sannsynliggjort at Mjøsregionen er tilstrekkelig stor til å krysse slike terskelverdier
- Modellen bygger på bruk av proxy-indikatorer, som beskrevet over. Dette gir usikkerhet i resultatene. På lang sikt vil lønnsnivå bestemmes av utvikling av produktivitet, i alle fall i privat sektor. Det er imidlertid svakheter ved å legge gjennomsnittslønn i kommunen, inkl.

³ I et rent *distriktsperspektiv* kan det dessuten være fordeler ved et visst begrenset arbeidsmarked, gitt at en er over en kritisk masse. Dette gir større kontinuitet i arbeidsstyrken, og kan påvirke både lønnsnivå og ikke minst det å beholde og utvikle kompetansen i bedriftene. Et mer dynamisk arbeidsmarked med større turnover betyr også høyere opplæringskostnader, alt annet likt. Dette avhenger likevel av type bedrift og poenget bør ikke generaliseres.

offentlig sektor, til grunn som indikator på produktivitet i kommunen. Gjennomsnittslønn i en kommune kan skjule store variasjoner. Hvor stort denne potensielle svakheten er vil avhenge av flere forhold som andel offentlige ansatte, type nærings sammensetning, dominans av noen bransjer, konkurranseforhold mv.⁴

Det kan være en viss selv-selektering mht. hvor arbeidskraft velger å bosette seg og arbeide. Mer produktive og karrierefokuserte ressurser kan søke mot storbyer, der premiering for kapasitet og kompetanse er høyere, kulturtilbud og sosiale tilbud er bedre og bredere mv. Iht. Combes m.fl. (2009) er 70 pst. av variasjoner i individuelle lønnsforskjeller i franske sysselsettingsdata forklart ved egenskaper til den enkelte arbeidstaker. Det innebærer at arbeidstakernes individuelle ferdigheter og innsats betyr vesentlig mer for lønnsnivået enn eksempelvis tettheten i arbeidsmarkedet – selv om et større arbeidsmarked gir grunnlag for bedre avkastning på kompetansen.

Et siste forhold gjelder agglomerasjonsanalysenes grensesnitt mot ordinære SØ-analyser. Rene tidsbesparelser av samferdselsinvesteringer fanges som nevnt opp via ordinære SØ-analyser. Imidlertid kan også verdiskapning og produktivitet spille inn i SØ-analysene via *satsene* som settes for lønn og alternativkostnad i den samfunnsøkonomiske analysen. SØ-modellene bygger i dag på nasjonalt satte gjennomsnittssatser. Ligger dette *høyere* enn lønnsnivået i angjeldende kommuner, slik tilfellet er eksempelvis i Gjøvik, vil beregningene av effekt av infrastrukturinvesteringer i absolutt verdi ta inn effekten av et høyere lønnsnivå. På den måten inkorporeres da implisitt enn viss produktivitetsvekst i forhold til dagens nivå som følge av infrastrukturinvesteringene.

1.2.2 Kommentarer til resultater i Vedlegg 11

EKS har dessuten kommentarer til selve resultatene av merverdianalysen i Vedlegg 11.

Det første er at jernbaneløsninger regnet i merverdi/agglomerasjonsverdi premieres svært høyt i forhold til veginvesteringer og et tilhørende busstilbud. En firefelts veg Gjøvik-Ringsaker gir eksempelvis 3 mill. kroner i årlig mernytte, mens et tilsvarende dobbeltspor gir 135 mill. kroner i årlig mernytte. For Lillehammer er tilsvarende tall henholdsvis 1 og 35 mill. kroner i årlig mernytte. Det er vanskelig å se hvorfor et potensielt godt busstilbud kun gir 1/35-dels agglomerasjonsverdi i forhold til et banetilbud på samme strekning.

Selv om pendling via tog kan være mer behagelig enn buss, gir dette svært store avvik. Som en del av dette bemerkes den fleksibiliteten bussen har til å stanse og legge ruten etter behov. I steder som Gjøvik ligger gjerne arbeidsplassene et stykke utenfor sentrum, der avstanden fra jernbanestasjonen er betydelig og sannsynligvis virker begrensende på attraktiviteten av tog.

Det andre forholdet er at den anslåtte merverdien i seg selv virker svært høy. I Konsept 1 anslås produktivitetsgevinster alene, som følge av tiltaket, samlet til nesten 1 mrd. kroner *årlig*. Over en tredel – rundt 360 mill. kroner årlig – av dette anslås bare for Oslo, basert på teorien om at en begrenset økt innpendling primært fra Nittedal og Hadeland skal heve produktiviteten for samtlige arbeidstakere i Oslo med en gitt prosentsats. Dette virker lite realistisk. I parentes noteres at den

⁴ Det kan generelt være ulike forhold som påvirker produktiviteten i én region:

- Næringsstruktur, herunder type virksomhet (arbeidsintensiv vs. kapitalintensiv), naturgitte forhold, konjunkturer, fase i en sentral produkt-syklus, andel offentlig vs. private virksomheter mv.
- Arbeidsledigheten i området kan bety noe for produktiviteten. Jo høyere sysselsettingsandel, jo lavere blir isolert sett produktiviteten, ettersom en større andel arbeidskraft med mindre kompetanse tas inn i arbeid

økte togfrekvensen som i rapporten omtales som utslagsgivende for denne produktivitetseffekten, tilsvarer *dagens* frekvens i makstime.

Tilsvarende forhold gjelder for konseptene K2 og K3, men i sistnevnte tilfelle gjør en mer begrenset satsning på jernbane at konseptet kommer vesentlig dårligere ut. (Vi har ikke adgang til modellen, og har derfor ikke kunnet ettergå nærmere særlig hvilke beta-verdier som er satt.)

Avslutningsvis noterer vi at Vedlegg 11 sier at «avstanden Oslo-Gjøvik er altfor lang til at forbedret jernbanetilbud gir verdiskapningseffekter».

1.3 Avsluttende merknad merverdianalysen

EKS' merknader retter seg både mot det metodiske grunnlaget agglomerasjonseffekter og de beregnede resultatene. Våre merknader utelukker samtidig ikke positive gevinster på produktivitet og verdiskapning som følge av samferdselsinvesteringer; tvert om bør et større arbeids- og produktmarked og mindre tid benyttet til pendling gi en rekke gevinster. Vi ønsker imidlertid å moderere de vi ser som et relativt ensidig bilde i KVUens Vedlegg 11. I tillegg stilles spørsmål ved størrelsen på de kvantifiserte gevinstene.

EKS inkluderer derfor ikke agglomerasjonseffekter i vår analyse, men vil samtidig være bevisste på begrensninger som ligger i de prissatte effektene i våre samfunnsøkonomiske analyser.

Vedlegg 11 viser dessuten til funn der det forholdet at befolkningsutviklingen i Mjøsregionen henger etter nasjonalt brukes som et argument for at «noe bør gjøres» på infrastrukturens side. EKS slutter seg til at det generelt sett er ønskelig med god og effektiv infrastruktur innad og mellom regioner. Det er fra et faglig ståsted imidlertid på ingen måte slik at befolkningsutvikling bør være relativt jevn mellom regioner. Et press mot Stor-Oslo betyr ikke annet enn at mange mennesker ønsker å bo i storbyer med tilhørende bredde av tilbud. Miljømessig kan dette gi betydelige gevinster. Preferanser omkring bo- og arbeidststeder vil nødvendigvis variere, men det er uansett fordeler ved at det daglige pendlerbehovet reduseres.

2. Vedlegg 10 – regionale og lokale virkninger

2.1 Bakgrunn og metode

Vedlegg 10 regionale og lokale virkninger vurderer hvorvidt konseptene bygger opp under eller er i motstrid til regionale og lokale målsetninger for utviklingen av regionen, som følge av endringer i forutsetning for transport- og trafikkmønstre. Her vurderes de tre overordnede konseptene K1-K3. I tillegg vurderes lokale virkninger for utvikling spesielt i Gjøvik. Her vurderes de ulike alternativene som gjelder for parsellen Raufoss-Gjøvik Nord.

Metodisk tar rapporten utgangspunkt i en tilpasset metodikk fra Statens vegvesen håndbok 712 om konsekvensanalyser (tabell 8-2, *Sjekkliste for utvalgelse av temaer innen lokal og regional utvikling i planprogramfasen*).

Temaer i den *regionale analysen* er å:

- i. Styrke og utvide bo- og arbeidsmarkeder, gjennom tidsbesparelser, stimulering til pendling, forsterke koblingen mellom byer, økt kapasitet i infrastrukturen, knutepunktsutvikling mv.

- ii. Stimulere og styrke private og offentlige virksomheter, og bidra til økt integrasjon av disse. Dette gjøres gjennom redusert reisetid, økt kapasitet i infrastrukturen, stimulere til pendling, stimulere til økt integrasjon og interaksjon mellom næringsliv og kompetansemiljøer, støtte opp under planer for samlokalisering innen offentlig sektor, gjøre byområder til attraktive by- og regionsentre mv.
- iii. Stimulere til overføring av godstransport fra veg til bane. Dette gjøres gjennom økt kapasitet og redundans i jernbanenettet, men også forhold som å legge Rv4 utenom sentrum vurderes positivt.
- iv. Handelsreiser og senterstruktur – styrking av eksisterende byer og tettsteder, som skal gjøres attraktive som møtesteder for folk. Sentrale momenter i dette er sentral lokalisering og utvikling av offentlige funksjoner, handel og service.
- v. Regionutvikling. Sentrale momenter i dette er vekst i antall bosatte og arbeidsplasser, styrke byer og tettsteder og lette kommunikasjon i regionen. Generelt ønskes vekst og utvikling gjennom bedre infrastruktur, herunder redusert reisetid, bedre kapasitet og økt pålitelighet for person- og godstransporten.

Temaer aktuelt for *lokale virkninger i Gjøvik* er:

- a. Sentrumsutvikling, der Gjøvik by skal være en attraksjon i seg selv, med en sjarmerende bykjerne og pulserende byliv, med et mer attraktivt og utbant sentrum. Sentrale momenter her er fortetting og konkurransefortrinn for handel og næring i sentrum
- b. Miljøvennlig transport. Sentrale momenter her er arealbruk og transportmiddelvalg, kollektivmuligheter, gang og sykkel mv., og hvordan de ulike konseptene fremmer dette
- c. By- og bomiljø. Sentrale momenter i dette er at det skal være enkelt å reise til Gjøvik og at sentrum har god tilgjengelighet med bil, inklusive parkering, samtidig som byen er beskyttet fra gjennomgangstrafikk

I den regionale analysen vurderes K1 klart best, og K3 klart svakest. I den lokale analysen premieres konsepter med byutvikling og jernbanen i sentrum av Gjøvik.

2.2 EKS' vurdering

Det er som nevnt i V10 en viss overlapp mellom regional og lokal virkning, som dermed ikke kan summeres i en helhetlig vurdering. EKS ser dessuten en mulig fare for dobbelttelling i den regionale analysen, særlig mht. å *i)* styrke og utvide bo- og arbeidsmarkeder, *ii)* stimulere virksomheter og *iii)* regionutvikling. Det er i praksis vanskelig å skille konsekvenser og unngå dobbelttelling av å « redusert reisetid » (bo- og arbeidsmarkeder), « styrke integrasjonen » (konsekvens for private og offentlige virksomheter) og « styrke kommunikasjonen » (regionsutvikling).

Vedlegg 10 gir likevel en grei oversikt over tematikken. EKS har dog noen kommentarer til analysen. Dette går primært på vektlegging og premieringen av jernbane fremfor gode veg- og potensielt bussforbindelser mellom hva som er relativt sett mindre byer. Som under Vedlegg 11 mener vi analysen undervurderer hvordan regioner kan bindes sammen med bussforbindelse og gode veier.

Vi har også enkelte andre merknader:

- Effekten av å flytte stasjonen i Gjøvik til Kallerud vurderes i rapporten som svært positivt for godstransporten. Anleggelse av et nytt dobbeltspor Raufoss-Moelv avhenger imidlertid ikke

av om stasjonen flyttes til Kallerud, da godstraseen uansett av stigningsforhold må gå utenom Gjøvik sentrum

- Vurderingen av konsekvenser for utvikling av godstransport blir usymmetrisk mellom konsept 2 og 3; de momentene som diskuteres åpenbart er bedre for Konsept 3 enn Konsept 2. (En sammenkobling av Dovrebanen og Gjøvikbanen kan gi noe positive gevinster, men dette omtales ikke i matrisen.)
- Det er ikke intuitivt hvorfor det er noe negativt for integrasjon mellom private og offentlige virksomheter at jernbanestasjonen i K1 flyttes til Kallerud, som ligger tett på store og kunnskapsintensive virksomheter
- Vi ser det som lite realistisk og for øvrig heller ikke ønskelig med stor transport mellom byene for å handle. Både i et miljøperspektiv, lokalperspektiv og ut fra tidsbruk er det ønskelig at handel skjer lokalt. Handel er i denne sammenheng for øvrig nært et nullsumspill, dvs. der en Mjøsbyes vekst som handelssenter sannsynlig vil gå på bekostning av andre Mjøsbyer. Det er i så fall snakk om fordelingseffekter, ikke samfunnsøkonomiske effekter