

# Vi skal gjøre hjemmeleksa vår

**Nylig presenterte Urbanet en foreløpig analyse av trafikkgrunnlaget for en ny flyplass på Hauan. Fra Nord-Helgeland framkom det mange innvendinger mot denne foreløpige rapporten.**

Dette viser hvor omfattende og kompleks en slik prosess er, og det viser til fulle hvor krevende det er å få mulighet til god og saklig påvirkning av slike prosesser.

Første bud her, som i mange andre sammenhenger, er å gjøre hjemmeleksa.

I denne sammenhengen er "hjemmeleksa" å forstå hvordan slike samfunnsøkonomiske analyser utføres, hvilket regelverk de er knyttet til, og ikke minst hvilken bestilling som er lagt på bordet til de som har utført arbeidet.

Når Samferdselsdepartementet bestilte utredningen av trafikkgrunnlaget på Helgeland fra Avinor, så forutsettes det at man følger prinsippene som er nedfelt i «Veileder for den samfunnsøkonomisk analyse».

I vurdering av den foreløpige rapporten fra Urbanet er det viktig at vi kjenner godt de forutsetningene de har hatt for sitt arbeid. Forutsetningene er beskrevet i veilederen, med klare føringer for hvilke tall de skal hente inn og modellverket som skal benyttes i analysen.

Hvordan var bestillingen fra Samferdselsdepartementet utformet? Hvordan har Urbanet, som utfører av analysen, anvendt forutsetningene som de har fått fra Avinor? Håndbok for samfunnsøkonomiske analyser er utgitt av Direktoratet for Økonomistyring (DFØ), og denne er ment å skulle benyttes i slike oppdrag. Ved å kjenne bestillingen og regelverket for analysen vil vi også bedre kunne avdekke svakheter og sterke sider i de analysene som er gjort.

Alle samfunnsøkonomiske analyser som myndighetene vil ha utført har bakgrunn i dette regelverket, og når vi skal komme med høringsuttalelser eller andre innspill til slike analyser, bør det bygge på at vi har forstått hvilket grunnlag de er utarbeidet etter. Først da får vi troverdighet i våre innspill, som kan føre til reell påvirkning av den videre prosessen.

Dette er krevende, og det betyr at vi som ønsker å påvirke slike store prosesser, som nye flyplassut-



bygginger er, har ressurser til å sette oss inn i hvordan dette systemet fungerer.

## Tre relevante faktorer

Ut fra presentasjonen av den foreløpige rapporten den 24. juni i Sandnessjøen er det særlig tre områder jeg mener har relevans for å få fram en god forståelse av den samfunnsøkonomiske analysen som gjøres for trafikkgrunnlag, med mer, for Hauan.

**Det er:**

### A: Komparative sammenligninger / Analogibetraktninger

Dette gjelder å kunne sammenligne Hauan med andre steder som allerede har en tilsvarende flyplass, og der etableringen av disse har gitt langt større vekst enn det som fremkommer i den foreløpige analysen til Urbanet for Hauan.

Når vi ønsker å forstå hvorfor en flyplass på Hauan kommer dårligere ut enn for eksempel Alta, Bardufoss eller Kirkenes, så er det viktig for oss at den endelige rapporten kan si noe om hvorfor Rana og Helgeland er vurdert slik de er, med langt høyere befolkning og langt mer omfattende og større næringsliv enn de tre nevnte flyplassene. Om vi vurderer Møre og Romsdal, der det er tre større flyplasser med Molde, Ålesund og Kristiansund, så dekker de tilsammen et område litt større enn Nordland fylke, i forhold til befolkning og bredde og størrelse i næringslivet.

Spørsmålet om hvordan analysene vektlegger reiselivets betydning for flytrafikken før og etter bygging av en ny og større flyplass vil også virke inn i slike komparative sammenligninger.

### B: Priselastisitet

Dette gir et bilde av hvor påvirkbar antall reisende er av prisen på billetter. Priselastisiteten vil ha innvirkning på hvor store forventninger man har til antall reisende som vil benytte fly framfor andre

reisemåter, som tog og privatbil.

Hvilke kriterier og hvilket prisenivå er satt for å vurdere forventet billettpris for flyreiser til og fra Hauan? Om prisene i utgangspunktet er satt for høyt vil det i stor grad påvirke modellverket som benyttes. Det er viktig for oss å få innsyn i hvem som har definert prisleiet og hvordan dette er framkommet. Uten det vil det være vanskelig å forstå hvordan priselastisiteten fungerer i forhold til billettprisene for reiser til og fra Hauan.

### C: Demografisk beskrivelse av regionen

Dette skal beskrive befolkningsutvikling og næringsstruktur for nedslagsfeltet til flyplassen. Her har vi på Nord-Helgeland med rette påpekt hvordan næringslivet i vår del av regionen nærmest er utelatt.

Det kan for eksempel virke merkelig at Konjunkturbarometeret fra våren 2015, fra Sparebank1 Nord-Norge, viser til en prognose for vekst i eksporten til utlandet fra Nord-Norge for 2015 på hele sju prosent, mens analysen fra Urbanet ikke tar høyde for dette. Er det fordi rammeverket baserer seg på gjennomsnittstall på økonomisk vekst for landet som helhet, og derfor ikke fanger opp den spesielle situasjonen i vår region?

Vi som bor og arbeider på Helgeland må være trygg på at befolkningsutvikling og næringsstruktur i vår region er riktig beskrevet og vurdert.

### Felles ansvar

Fra vårt ståsted er det viktig at ressurspersoner og miljøer på Nord-Helgeland skaffer seg den kompetansen som kreves for at vi kan forstå og bruke regelverket som er beskrevet i håndboka fra DFØ. Ut fra dette kan vi så vurdere den foreløpige rapporten ut fra de beskrevne kriteriene, med sterke og svake sider ved den. Først da har vi mulighet til å påvirke den endelige rapporten på en saklig og god måte.

Noen må gjøre denne jobben, og det er et felles ansvar at det blir gjort.

Om vi skal oppnå å ha god påvirkning i slike store utbyggingsprosesser, så krever det også at vi også opptrer slik at vi får respekt for vår saklighet og på måten vi gir våre tilbakemeldinger på.

Dersom arbeidet vårt ikke fører fram, og vi kommer fram til at vi må ta initiativ til å gjøre en ny analyse, så må vi bruke et anerkjent miljø innenfor samfunnsøkonomisk analyse.

Arve Ulriksen,  
adm. dir. Mo Industripark AS