



UIT

NORGES
ARKTISKE
UNIVERSITET

Handelshøgskolen

Hvilken betydning har en lufthavns tilstedeværelse for regional utvikling?

En ringvirkningsanalyse av Tromsø lufthavn

—

Inger-Lise Efraimsen

Mari Finjord Jensen

Masteroppgave i økonomi og administrasjon - mai 2016



Førord

Denne oppgaven er en avsluttende del av vår mastergrad i økonomi og administrasjon (siviløkonom) ved UiT - Norges arktiske universitet. Oppgaven har forankring i fordypningen økonomisk analyse, og har vært en spennende og lærerik prosess. Oppgaven strekker seg over vårsemesteret, og utgjør 30 studiepoeng.

Vi vil benytte anledningen til å takke Avinor for deltakelse og engasjement i forbindelse med vår oppgave. De har bidratt med verdifull informasjon om selskapet og om situasjonen på Tromsø lufthavn. Oppgaven er skrevet med økonomisk støtte fra Avinor. Vi ønsker også å takke alle som har bidratt med å svare på spørreundersøkelsen vår og stilt opp på intervju. En ekstra takk til NHO Troms og Svalbard og Avinor som har vært behjelpelig med å distribuere spørreskjemaet.

Vi ønsker å takke veilederne våre, Jan Yngve Sand og Sverre Thyholdt, for engasjement og konstruktive tilbakemeldinger gjennom hele skriveprosessen. Det har vært motiverende, og har fått oss til hele tiden å fokusere på å gjøre oppgaven bedre.

Til slutt vil vi takke familie og venner for god støtte gjennom hele studietiden. En spesiell takk til våre medstudenter for to flotte år med både faglige diskusjoner og hyggelige avbrekk.

(PS. Vi er fortsatt venner)

Tromsø, 30.mai 2016

Inger-Lise Efraimsen

Mari Finjord Jensen

Sammendrag

Norge er et langstrakt land i utkanten av Europa, med utfordrende topografi og spredt bosetting. Luftfart er derfor en viktig del av transporttilbudet innad i Norge, og til og fra utlandet (Samferdselsdepartementet, 2015). Avinor AS har ansvar for forvaltning og drift av det norske luftfartssystemet, som omfatter 46 lufthavner. Tromsø er den største byen i Nord-Norge og har i dag den femte største flyplassen i Norge.

I denne studien ønsker vi å besvare følgende problemstilling: *“Hvilke ringvirkninger skaper Tromsø lufthavn for det regionale næringslivet? Vil en investering i kapasitet øke lufthavnens betydning i regional verdiskapning?”*. Det teoretiske rammeverket baserer seg på en samfunnsøkonomisk analyse, men er avgrenset til å omhandle ringvirkningsanalyse da formålet er å kartlegge regionale effekter av lufthavnen. I rapporten kartlegges og beregnes fire kategorier av ringvirkninger, med hovedvekt på induerte og katalytiske effekter.

Studien baserer seg på et kvalitativt og kvantitativt forskningsdesign, og med hensyn til problemstillingen ble casestudie vurdert som det mest hensiktsmessige. Datainnsamlingen er designet i to trinn: Utsendelse av spørreskjema til 178 organisasjoner i Troms fylke, og personlige intervjuer med fire organisasjoner i regionen. Spørreskjemaet er utarbeidet i Questback og analysert i Questback og Excel.

Utredningen underbygger funn fra tidligere studier om at Tromsø lufthavn har stor betydning for det regionale næringslivet. Med forutsetning om multiplikatorer lik 1,3, 1,4 og 1,5 gir Tromsø lufthavn en samlet sysselsetting (direkte, indirekte og induerte) som følge av flyplassen på henholdsvis 1122, 1208 og 1295. Studiens funn gir indikasjoner på at tilstedeværelsen av Tromsø lufthavn bidrar til å skape positive virkninger for regionens utvikling generelt, og næringslivet spesielt. Om lag 75 prosent av respondentene oppgir at Tromsø lufthavn er viktig for bedriftens utførelse av arbeidsoppgaver, og hele 90 prosent mener at flytilbudet ved lufthavnen er viktig for bedriftens lønnsomhet. Imidlertid mener både Avinor selv og informantene at flyplassen må investere i kapasitet for å håndtere den økende flytrafikken da dagens situasjon ikke tilfredsstillende de krav og forventninger som stilles til lufthavnen.

Nøkkelord: ringvirkningsanalyse, regional utvikling, luftfart, Tromsø lufthavn, næringsliv.

Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING	1
1.1	BAKGRUNN OG AKTUALISERING	2
1.2	PROBLEMSTILLING OG FORMÅL.....	4
1.3	AVGRENSNING	6
1.4	DISPOSISJON.....	8
2	TEORETISK RAMMEVERK	10
2.1	SAMFUNNSØKONOMISK ANALYSE	10
2.2	RINGVIRKNINGSANALYSE	12
2.2.1	<i>Direkte virkninger.....</i>	<i>16</i>
2.2.2	<i>Indirekte virkninger.....</i>	<i>16</i>
2.2.3	<i>Induserte virkninger.....</i>	<i>17</i>
2.2.4	<i>Katalytiske virkninger.....</i>	<i>18</i>
2.3	OPPSUMMERING.....	20
3	METODISK TILNÆRMING	21
3.1	FORSKNINGSDESIGN	21
3.2	DATAINNSAMLING	22
3.2.1	<i>Kvantitativ metode.....</i>	<i>22</i>
3.2.2	<i>Kvalitativ metode</i>	<i>25</i>
3.3	DATAANALYSE.....	26
3.4	ETISKE BETRAKTNINGER.....	27
3.5	OPPSUMMERING.....	27
4	PRESENTASJON AV CASE	29
4.1	TROMSØ LUFTHAVN.....	30
4.2	DAGENS SITUASJON.....	33
4.3	ØNSKET FREMTIDIG SITUASJON.....	35
4.4	OPPSUMMERING.....	38
5	PRESENTASJON AV EMPIRISKE FUNN	39
5.1	SPØRREUNDERSØKELSE.....	39
5.1.1	<i>Utvalgets demografi.....</i>	<i>39</i>
5.1.2	<i>Formål med flyreisene.....</i>	<i>41</i>
5.1.3	<i>Tromsø lufthavns betydning for organisasjonen.....</i>	<i>42</i>
5.1.4	<i>Tilfredshet</i>	<i>45</i>
5.2	INTERVJU	50

5.3	SEKUNDÆRDATA.....	60
5.4	OPPSUMMERING.....	61
6	ANALYSE.....	62
6.1	RINGVIRKNINGSANALYSE	62
6.1.1	<i>Direkte virkninger.....</i>	63
6.1.2	<i>Indirekte virkninger.....</i>	65
6.1.3	<i>Induserte virkninger.....</i>	66
6.1.4	<i>Katalytiske virkninger.....</i>	72
6.2	OPPSUMMERING.....	83
7	AVSLUTNING.....	84
8	REFERANSER.....	87
	VEDLEGG 1: INFORMASJONSSKRIV TIL INTERVJU.....	91
	VEDLEGG 2: INFORMASJONSSKRIV TIL SPØRRESKJEMA	92
	VEDLEGG 3: INTERVJUGUIDE	93
	VEDLEGG 4: SPØRRESKJEMA.....	95
	VEDLEGG 5: GEOGRAFISK OVERSIKT OVER AVINORS VIRKSOMHET.....	101

Oversikt over figurer og tabeller

Figuroversikt

FIGUR 1.1: UTVIKLING I ANTALL PASSASJERER PÅ TROMSØ LUFTHAVN, 2005 - 2015 (KILDE: AVINOR)	3
FIGUR 2.1: ANALYSEPROSESSEN I EN NYTTEKOSTNADSANALYSE (BRÅTHEN, 2006, s. 73)	11
FIGUR 2.2: RINGVIRKNINGSKLASSER (BRÅTHEN, 2006, s. 133)	15
FIGUR 4.1: ANSATTE OG ÅRSVERK PÅ TROMSØ LUFTHAVN, KATEGORISERT (KILDE: AVINOR)	31
FIGUR 4.2: FLYFOTO AV TROMSØ LUFTHAVN (TROMSØ KOMMUNE, 2016)	35
FIGUR 5.1: VIKTIGE REISEFORMÅL FOR BEDRIFTENE I FORBINDELSE MED FLYREISER	42
FIGUR 5.2: VIKTIGHET AV INFRASTRUKTUR FOR BEDRIFTENS LØNNSOMHET	43
FIGUR 5.3: VIKTIGHETEN AV TROMSØ LUFTHAVN FOR ULIKE ARBEIDSOMRÅDER	43
FIGUR 5.4: VIKTIGHETEN AV TROMSØ LUFTHAVN FOR BEDRIFTENS UTFØRELSE AV ARBEIDSGRAVER	44
FIGUR 5.5: I HVILKEN GRAD KORTERE AVSTAND TIL FLYPLASSEN VIL VÆRE ET VIKTIG KONKURRANSEFORTRINN FOR BEDRIFTEN	45
FIGUR 5.6: VIKTIGHETEN AV ULIKE FAKTORER I FORBINDELSE MED BEDRIFTENS ARBEIDSRELATERTE REISER	46
FIGUR 5.7: TILFREDSHET VED TROMSØ LUFTHAVN	46
FIGUR 5.8: TILFREDSHET MED TROMSØ LUFTHAVN I FORHOLD TIL BEDRIFTENS BEHOV FOR ARBEIDSRELATERTE FLYREISER	47
FIGUR 5.9: BETYDNING AV TROMSØ LUFTHAVN FOR KONTAKT MED SAMARBEIDSPARTNERE	48
FIGUR 5.10: TILTAK SOM KAN BEDRE KJENNSKAPEN TIL RUTETILBUDET VED TROMSØ LUFTHAVN	49
FIGUR 6.1: NÆRINGSSTRUKTUR I 2015 (KILDE: SSB)	68
FIGUR 6.2: FLYPLASSENS Plassering, og ISOTIDSSONER (BRÅTHEN, 2007)	72
FIGUR 6.3: VIRKSOMHETER I TROMS FYLKE FORDELT PÅ NÆRING (KILDE: SSB)	73
FIGUR 6.4: VIKTIGHETEN AV ULIKE TYPER FORMÅL	75
FIGUR 6.5: UTVIKLING I INNENLANDSREISER TIL/FRA TROMSØ LUFTHAVN, 1982 - 2014 (KILDE: AVINOR)	76
FIGUR 6.6: BETYDNINGEN AV ØKT RUTETILBUD PÅ TROMSØ LUFTHAVN. I PROSENT	77
FIGUR 6.7: VIKTIGHETEN AV EGENSKAPER VED TROMSØ LUFTHAVN I FORHOLD TIL OPPLEVD TILFREDSHET. I PROSENT	82

Tabelloversikt

TABELL 3.1: OPPSUMMERING AV DE VIKTIGSTE MOMENTENE I KAPITTELET (JOHANNESSEN M.FL., 2004, s. 88)	28
TABELL 4.1: UTVIKLING I FLYBEVEGELSER OG PASSASJERER PÅ TROMSØ LUFTHAVN, 2005 - 2015 (KILDE: AVINOR)	31
TABELL 5.1: BRANSJEFORDELING AV FORETAKENE SOM ER REPRESENTERT	40
TABELL 5.2: FORETAK ETTER ANTALL ANSATTE, TROMS FYLKE	41
TABELL 5.3: DE FEM VIKTIGSTE REISEDESTINASJONENE FOR VÅRE INFORMANTERS ORGANISASJON	60
TABELL 6.1: SKJEMA FOR KATEGORISERING AV RINGVIRKNINGER AV LUFTFART (KJÆRLAND M.FL., 2012, s. 28)	63
TABELL 6.2: SYsselSETTING I NORSK LUFTFART OG PÅ TROMSØ LUFTHAVN (LIAN, 2005)	64
TABELL 6.3: NOEN MULTIPLIKATORER: $M = (\text{DIREKTE} + \text{INDIREKTE} + \text{INDUSERTE}) / \text{DIREKTE}$ (LIAN, 2005, s. 39)	66
TABELL 6.4: SYsselSETTING, ÅRSVERK, PRODUKSJON OG INNTÆKT MED TRE ULIKE MULTIPLIKATORER	68
TABELL 6.5: RELATIV BETYDNING (%) AV DIREKTE, INDIREKTE OG INDUSERTE EFFEKTER I FORHOLD TIL HELE FYLKET (LIAN, 2005, s. 40)	70

1 Innledning

Norge er et langstrakt land i utkanten av Europa, med utfordrende topografi og spredt bosetting. Luftfart er derfor en viktig del av transporttilbudet innad i Norge, og til og fra utlandet (Samferdselsdepartementet, 2015a). Lufthavnene i Norge har stor betydning for næringslivet. Økt globalisering medfører at bedrifter har større kunde- og leverandørnettverk også utenfor landegrensene, noe som gir utslag i et økende antall forretningsreiser til utlandet på alle de store lufthavnene de siste ti årene (Denstadli, Engebretsen, Gjerdåker, & Vågane, 2009).

Luftfartsnæringen bidrar i seg selv til sysselsetting, verdiskapning og andre ringvirkninger i form av underleveranser og forbruk generert av inntekter fra direkte og indirekte sysselsetting. I tillegg er luftfarten en katalysator for utvikling av andre næringer. I Norge er nær 28 000 ansatt i luftfartsnæringen, hvorav Oslo lufthavn står for 45 prosent av sysselsettingen i norsk luftfart. Det er særlig innenfor kommersielle aktiviteter knyttet til luftfart og flyvirksomhet at Oslo lufthavns andel er høy. Avinor AS investerer årlig om lag 3-4 milliarder kroner på sine lufthavner. Dette innebærer 2-3 000 sysselsatte og gir en samlet direkte sysselsetting innenfor luftfart i Norge på omtrent 30 000 personer. Med leveranser og forbruksringvirkninger er samlet sysselsetting på 60 000 personer, noe som tilsvarer 2,3 prosent av sysselsettingen i Norge (Avinor, 2014a).

På grunn av store avstander og spredt bosetning er flytransport viktigere for Norge enn for mange andre land. Næringslivet er avhengig av flytransport for å kunne utføre sine arbeidsoppgaver tilfredsstillende og effektivt. I følge Lian (2005) vurderer næringslivet flytransport som avgjørende ved at et godt flytilbud og gode telekommunikasjoner er avgjørende for bedriftens lønnsomhet. Næringslivet uttrykker at redusert flytilbud vil føre til forsinket prosjekt- og produktutvikling, tapte kontrakter og omsetning. I verste fall vil redusert flytilbud føre til flytting eller nedlegging av bedriften. Dermed oppfattes flytilbudet som viktigere enn togtilbudet og vegstandarden (Avinor, 2014a).

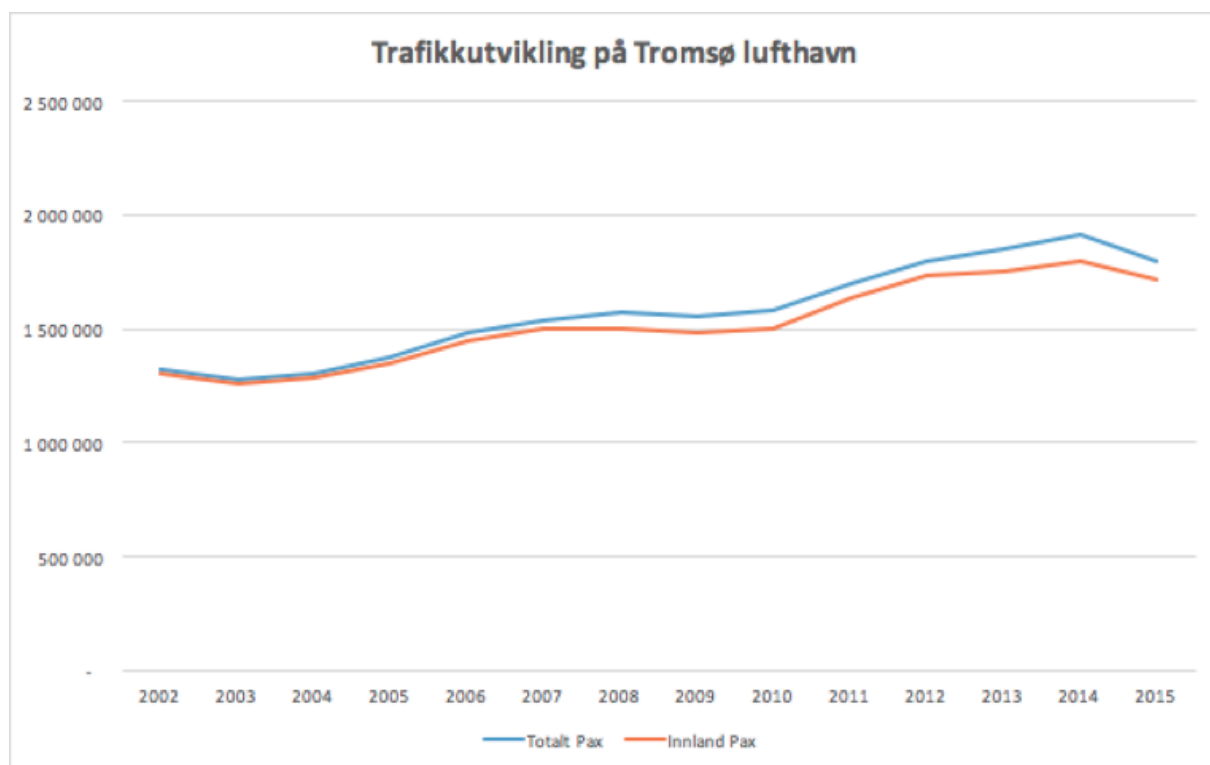
Det er flere næringer som er avhengig av å ha et godt flytilbud. Halvparten av flyreisene innenlands er yrkesreiser. Olje- og gasssektoren er tilknyttet en fjerdedel av disse yrkesreisene,

hvorav halvparten av disse reisene er til og fra jobb. I tillegg har flytilbudet stor betydning for rekruttering av studenter og fagpersonell, og ansatte ved universiteter og høyskoler reiser mer enn gjennomsnittet. Disse tallene er spesielt høye i Nord-Norge (Avinor, 2014a). Næringslivet mener at fly er helt avgjørende når man skal frem og tilbake mellom de store byene på samme dag (NHO luftfart, u.å.). Flytilbudet bidrar dessuten til at helsesektoren i Norge fungerer tilfredsstillende. Flyplassene er hele tiden i beredskap for å kunne ta i mot ambulansefly, og dette er spesielt viktig i Nord-Norge hvor det er store avstander.

I Nord-Norge er reisetiden lenger enn mange andre steder i Norge, og landsdelen har dessuten ikke like mange transportmuligheter som det er andre steder i landet, eksempelvis i form av togtransport. Utbyggingen av kortbanenettet på 1960- og 1970-tallet har bidratt til at 2/3 av befolkningen har tilgang til en flyplass innenfor 1/2 timers reiseveg i Nord-Norge og på Vestlandet, hvor alternative transportmuligheter er dårlige. I 2013 var gjennomsnittlig antall innenlandsreiser på 6-8 reiser per innbygger i de nordligste fylkene, mens gjennomsnittet på landsbasis var 2,7 flyreiser per innbygger. Dette viser hvor viktig flytrafikken er i Nord-Norge (Avinor, 2014a).

1.1 Bakgrunn og aktualisering

Tromsø er den største byen i Nord-Norge og har i dag den femte største flyplassen i Norge. Tromsø lufthavn ligger på Langnes, omtrent tre kilometer vest for Tromsø sentrum, og eies og drives av Avinor AS. Siden 1964 har over 46 millioner passasjerer reist til og fra flyplassen, og i dag anses Tromsø lufthavn som et knutepunkt for flytrafikken i Nord-Norge. Siden åpningen viser datamateriale fra Avinor at antall passasjerer har økt fra om lag 20 000 i 1965 til 1,8 millioner passasjerer i 2015 (Avinor, 2014b). Figur 1.1 viser passasjerutviklingen ved Tromsø lufthavn fra 2002 til 2015. Figuren viser antall passasjerer innenlands og totalt antall passasjerer. Differansen tilsvarer utenlandstrafikken. Av grafen kan man se at det har vært en gradvis økning i flytrafikken, med noen unntak.



Figur 1.1: Utvikling i antall passasjerer på Tromsø lufthavn, 2005 - 2015 (Kilde: Avinor)

Datamateriale fra Avinor viser at 50 millioner passasjerer reiser gjennom Avinors flyplasser hvert år, og i følge prognoser vil trafikken øke fra 50 til 70 millioner innen 2028, noe som også vil påvirke Tromsø lufthavn (Kilde: Avinor). Kommersiell sjef på lufthavnen, Ivar Helsing Schrøen, opplyser at Tromsø lufthavn hadde en god start på 2016: *“Vi registrerer høy aktivitet i regionen i januar med nordlysturisme, Hurtigruten, filmfestival, Arctic Frontier og NM på ski som sterke drivere”* (Eriksen, 2016b). Imidlertid uttales det at dagens kapasitet er for liten sammenlignet med antall passasjerer. I følge Avinor har denne vinteren gitt en klar indikasjon på at lufthavnen har behov for større kapasitet. Dette på bakgrunn av at flyene er fulle og at køen i sikkerhetskontrollen ofte blir lang (Eriksen, 2016b).

I Masterplan Tromsø 2044 planlegges det for 120 000 innbyggere i byen i 2044, basert på dagens vekst. Dette tilsvarer en økning på 50 000 innbyggere sammenlignet med dagens innbyggertall, og vil kreve store endringer i dagens infrastruktur. I Masterplanen uttrykkes det at Tromsø vil trenge to nye hovedveger, fire nye tunneler, 20 000 boliger, 60 barnehager, 5 skoler, 10 sykehjem og 16 idrettshaller innen 2044 (Tromsø kommune, 2014).

Dagens kapasiteten ved Tromsø lufthavn er sprengt og man ser derfor at en utbygging av lufthavnen er nødvendig. Ved å øke kapasiteten vil man få flere flyoppstillingsplasser, samt bedre effektivitet på flyplassen i forbindelse med innsjekk, sikkerhetskontroll og bagasjehåndtering ved ankomst. I 2012 begynte planleggingen av en utbygging av Tromsø lufthavn, men økonomiske begrensninger gjorde at utvidelsen ble utsatt (Pedersen, 2012): *“I mellomtiden er kapasiteten på ankomstfasilitetene sprengt, utenlandsterminalen for liten og fly må vente på tur for å komme seg til gaten”* (Pedersen, 2013). I mai 2015 ble det imidlertid avgjort at Avinor ønsker å fremskynde prosjektet om utbygging av ny terminal på Tromsø lufthavn. Kostnaden er estimert til 300 millioner kroner, og målet er at prosjektet skal påbegynnes i 2017 (Avinor, 2015a).

En undersøkelse utført av Transportøkonomisk institutt viser at Tromsø lufthavn har avgjørende betydning for næringslivet i regionen, og at det er sterk tro på vekst i flyreisene (Dybedal & Julsrud, 2013). Tromsøregionen defineres som det geografiske influensområdet til Tromsø lufthavn, og inkluderer kommunene Tromsø, Karlsøy og Lyngen (Lian & Denstadli, 2009). Innenfor økonomisk analyse av luftfart defineres et influensområde ut fra geografi og reisetid, og er området som lufthavnen trekker hovedvekten av sitt passasjergrunnlag fra (Hanssen, Mathisen, Solvoll, & Senter for innovasjon og, 2008). Influensområdet til et prosjekt defineres som det området der prosjektet kan skape effekter for noe eller noen. Et prosjekt kan imidlertid skape positive effekter i et område og negative effekter i et annet (Lian, 2005).

1.2 Problemstilling og formål

I vår masteroppgave har vi valgt å skrive en ringvirkningsanalyse av Tromsø lufthavn. Valg av tema ble gjort på bakgrunn av Avinors presentasjon av aktuelle problemstillinger knyttet til deres organisasjon høsten 2015. Denne utredningen vil gi en begrunnelse for hvorfor en ringvirkningsanalyse av Tromsø lufthavn er aktuelt, det teoretiske rammeverket som er benyttet for å belyse problemstillingen og hvilken metodisk tilnærming som er benyttet for å samle inn og analysere relevant data, samt presentere empiriske data.

Rapporten til Dybedal og Julsrud (2013) viser at Tromsø lufthavn har avgjørende betydning for næringslivet i regionen, og at det er sterk tro på vekst i flyreisene. Studien baserer seg på en reisevaneundersøkelse rettet mot næringslivet i regionen, og konklusjonen er klar:

Næringslivet ønsker en utbygging av kapasiteten på lufthavnen, og mener at flere direkteruter innenlands og til utvalgte destinasjoner i utlandet, vil styrke deres bedrifts konkurransevne. På grunnlag av dette er følgende problemstilling valgt:

Hvilke ringvirkninger skaper Tromsø lufthavn for det regionale næringslivet? Vil en investering i kapasitet øke lufthavnens betydning i regional verdiskapning?

For å finne svar på den overordnede problemstillingen, vil det ofte være nødvendig med flere mindre forskningsspørsmål. Forskningsspørsmålene bygger opp strukturen i studien og kan følges gjennom hele studien for å få en systematisk og god gjennomgang av hvilke økonomiske ringvirkninger tilstedeværelsen av Tromsø lufthavn skaper. Hvert forskningsspørsmål i undersøkelsen er knyttet til hvilke effekter Tromsø lufthavn skaper for regionen.

- i. Det første forskningsspørsmålet tar for seg hvem Tromsø lufthavn er viktig for.
- ii. Det andre forskningsspørsmålet tar for seg årsaken til at Tromsø lufthavn er viktig for regionen generelt, og næringslivet spesielt.
- iii. Det tredje forskningsspørsmålet knytter seg til hvem Tromsø lufthavn kan bli viktige for.
- iv. Det fjerde forskningsspørsmålet tar for seg hva Tromsø lufthavn skaper av verdier.

Hensikten med studien er å underbygge Avinors behov for forretningsutvikling i samarbeid med ulike interessenter. Det overordnede målet med utredningen er å fastsette de regionale virkningene som Tromsø lufthavn skaper for næringslivet i dag, samt å få økt innsikt i hvorvidt en investering i kapasitet ved Tromsø lufthavn vil bidra til å øke lufthavnens betydning i regional verdiskapning. For å kartlegge dette vil det være nødvendig å definere fire typer ringvirkninger som oppstår i tilstedeværelsen av lufthavnen, herunder direkte, indirekte, induserte og katalytiske ringvirkninger (Kjærland, Mathisen, & Solvoll, 2012). I denne studien vil vi imidlertid ha fokus på de to sistnevnte. Som teoretisk grunnlag tas det utgangspunkt i en samfunnsøkonomisk analyse, hvor vi vil fokusere på å gjennomføre en ringvirkningsanalyse. Med bakgrunn i dette kan vi kartlegge effektene av en eventuell investering i Tromsø lufthavn. På denne måten kan man sammenligne dagens situasjon (situasjonen uten tiltak) og alternativet om å investere i kapasitetsutvidelse av Tromsø

lufthavn. Vil en investering i kapasitet øke Tromsø lufthavns betydning i regional verdiskapning?

Lufthavnene i Norge har stor betydning for næringslivet, og flytrafikken i Norge er forventet å øke betraktelig de neste tiårene. Dette innebærer at Avinor må vurdere utbygging av lufthavner for å håndtere de utfordringer den økte trafikken vil medføre. Gjennom datainnsamling ønsker vi å kartlegge hvilke regionale ringvirkninger Tromsø lufthavn skaper for næringslivet i dag, og hvorvidt en investering i kapasitet ved Tromsø lufthavn vil bidra til å øke lufthavnens betydning i regional verdiskapning. For å undersøke dette må vi kartlegge dagens situasjon og ønsket fremtidig situasjon for selskapet. I denne sammenhengen ønsker vi også å se på hvordan Tromsø lufthavn kan oppnå sin ønskede situasjon innenfor de rammebetingelsene man har.

I studien ønsker vi å se på både innenlands og utenlands flytrafikk til og fra Tromsø lufthavn, med fokus på forretningsreiser. Analyser fra Avinor viser at viktige brukere av Tromsø lufthavn blant annet omfatter Regionsykehuset (herunder ambulansfly som står for 5500 flybevegelser), UiT – Norges arktiske universitet, forvaltning, sjømatnæringen, oljenæringen, reiseliv og andre forretningsreiser (Avinor, 2014b). Ved å benytte ringvirkningsanalyse for å belyse hvilke verdier Tromsø lufthavn skaper for regionen, ønsker vi å finne betydningen for sysselsetting, nyetableringer og bosetting.

Studien skal bidra til å fastslå hvem Tromsø lufthavn er viktige for, hvem lufthavnen kan bli viktige for og hva lufthavnen skaper av verdier i regionen. Resultatene skal belyse problemstillingen knyttet til behov for investering i Tromsø lufthavn, og vi håper at funnene kan være til hjelp for Avinor med hensyn til vurdering av en investering i Tromsø lufthavn.

1.3 Avgrensning

Denne studien er rettet mot å undersøke hvilke regionale ringvirkninger som skapes av tilstedeværelsen av en lufthavn. Studien avgrenses til å studere den største lufthavnen i Nord-Norge og den femte største i landet som helhet, Tromsø lufthavn.

Det er gjort en rekke ringvirkningsanalyser for å kartlegge de direkte og indirekte ringvirkningene av lufthavner, både nasjonalt og internasjonalt (Eikeland, Karlstad, Nilsen, &

Ringholm, 2010; InterVISTAS Consulting Group, 2011; Lian, Rønnevik, Samferdselsdepartementet, & Transportøkonomisk institutt, 2010). De induerte og katalytiske ringvirkningene blir ofte ikke utredet ettersom det er vanskelig og tidskrevende å tallfeste disse sammenlignet med de direkte og indirekte virkningene. Dette er noe vi ønsker å se nærmere på. I analysen ønsker vi å fokusere på hvilke induerte og katalytiske effekter tilstedeværelsen av en lufthavn skaper. Kan en investering bidra til å påvirke næringslivets lokaliseringvalg, økt konkurranse, raskere produktutvikling eller bedre kontakt med kundene sine? Eller vil det være av liten betydning for næringslivet?

Blant tidligere studier om lufthavner er det mange som benytter samfunnsøkonomisk analyse som teoretisk utgangspunkt. I forprosjektet til masteroppgaven (Master Thesis Proposal) tok vi for oss tretten studier som omhandlet nyttekostnadsanalyser og ringvirkningsanalyser. Herunder så vi på relevante studier som omhandlet samfunnsøkonomiske analyser i hvilken som helst sektor, deretter samfunnsøkonomiske analyser i transportsektoren, og til slutt siktet vi oss inn mot et spesifikt transporttilbud, nærmere bestemt flytransport.

Tre av tretten studier som vi tok for oss ser på investering og lønnsomhet. To av disse bruker samfunnsøkonomisk analyse, mens den tredje benytter både nyttekostnadsanalyse og ringvirkningsanalyse. Det som skiller vår studie fra disse studiene er at vi avgrensner analysen til å omfatte regionale virkninger for næringslivet i Tromsø. Det innebærer at vi ikke gjør en fullstendig samfunnsøkonomisk analyse, men at vi har fokus på en spesifikk del av metoden – ringvirkningsanalyse. Tidligere har det blitt gjennomført studier som fokuserer på ringvirkninger av gitte lufthavner i Norge, men mange av disse fokuserer på direkte og indirekte virkninger ettersom induerte og katalytiske anses som vanskeligere å kartlegge. Det er ikke gjennomført denne typen analyse for Tromsø lufthavn tidligere, men i 2013 ble det gjennomført en undersøkelse som fokuserer på lufthavnens betydning for lønnsomhet og drift, samt tilfredshet med Tromsø lufthavn (Dybedal & Julsrud, 2013). Det som skiller vår studie fra denne studien, er at vi vil fokusere på hvilke katalytiske effekter en investering i kapasitet vil skape ettersom næringslivet gir uttrykk for at en utbygging av Tromsø lufthavn vil ha positive virkninger for virksomhetens konkurranseevne.

Vårt fokus på ringvirkningsanalyse innebærer at vi tar utgangspunkt i et bedriftsøkonomisk perspektiv, samt at vi ikke har fokus på kostnader som eksempelvis omhandler miljø (utslipp og støy), arealkostnader til lokalisering og helse og sikkerhet. Vi diskuterer heller ikke

hvordan investeringen finansieres, selve gjennomførbarheten av utbyggingen eller problemstillinger knyttet til investering hos nærliggende flyplasser. Det er altså ikke snakk om å gjennomføre en tradisjonell samfunnsøkonomisk analyse i form av nytte og kostnader direkte knyttet til utbyggingen. Denne studien har fokus på regionale virkninger av et planlagt, men ikke gjennomført, prosjekt.

De fleste studiene som er gjort av norske flyplasser benytter seg av tallmateriale fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (heretter RVU) som gjennomføres annen hvert år av Transportøkonomisk institutt. Hensikten med undersøkelsen er å forklare den norske befolkningenes reiser gjennom en omfattende datainnsamling. I denne studien benyttes den nyeste utgaven av reisevaner på fly fra 2013 (heretter RVU fly 2013) slik at vi får de ferskeste tallene (Denstadli, Thune-Larsen, & Dybedal, 2014). Videre har vi også fått tilgang til tallmateriale fra Avinor som knytter seg til direkte og indirekte sysselsetting, samt nøkkeltall knyttet til Tromsø lufthavn og deres underleverandører.

1.4 Disposisjon

Første kapittel i oppgaven gir et innblikk i forarbeidet til masteroppgaven. Dette inkluderer hele prosessen fra idéutviklingen til avslutning av oppgaven. Her fremkommer problemstilling og formål med studien.

I kapittel 2 presenteres det teoretiske rammeverket i oppgaven. Her vektlegges samfunnsøkonomiske analyser, med fokus på ringvirkningsanalyse. Dette danner utgangspunktet for avgjørelser som knytter seg til datainnsamlingen i kapittel 4. Tilnærmingen som benyttes i oppgaven, fra teori til empiri, betegnes som en deduktiv tilnærming.

Kapittel 3 omhandler den metodiske tilnærmingen som er benyttet i oppgaven. Her fremkommer det begrunnelser for de valg som er tatt knyttet til forskningsdesign, datainnsamling og dataanalyse. Kvalitet og etiske betraktninger blir også håndtert i dette kapitlet.

Da dette er en casestudie presenterer kapittel 4 studiets case, Avinor AS. Kapitlet inkluderer generelle opplysninger om Avinor som Norges største eier av lufthavner, med fokus på Tromsø lufthavn.

Kapittel 5 presenterer de empiriske funnene i forskningsprosjektet. Disse baserer seg på resultater fra spørreskjema og intervju, samt sekundærdata.

I kapittel 6 sammenlignes eksisterende teori og de empiriske funnene fra datainnsamlingen. Sammenligning av funnene opp mot eksisterende teori kan gi grunnlag for beslutninger i forbindelse med investering i Tromsø lufthavn.

Avslutningsvis presenteres konklusjonen i kapittel 7. Her vil svar på problemstillingen fremkomme.

2 Teoretisk rammeverk

2.1 Samfunnsøkonomisk analyse

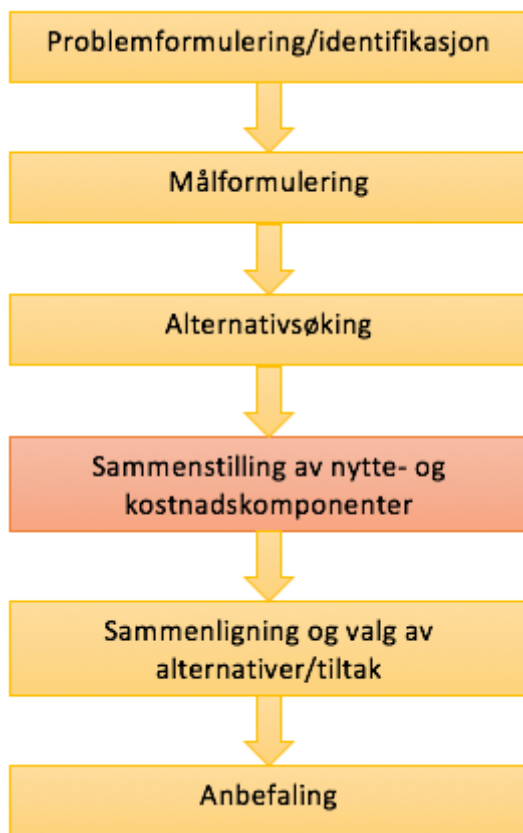
Målet med en samfunnsøkonomisk analyse er å identifisere og synliggjøre virkninger av et tiltak. Analysemetoden tar utgangspunkt i at analysen utføres før man tar en beslutning om hvilket tiltak som skal iverksettes, men metoden er også et verktøy som kan brukes i ettertid for å undersøke hvorvidt tiltaket var samfunnsøkonomisk lønnsomt eller ikke (Direktoratet for økonomistyring, 2014). Spørsmål som knytter seg til analysen vil være: *“Hvilket samfunnsproblem skal løses, og hvilke alternative tiltak kan løse problemet? Hvilke forventede fordeler og ulemper har de ulike tiltakene, og for hvem? Overstiger fordelene ulempene ved tiltaket?”* (Direktoratet for økonomistyring, 2014, s. 12). For å belyse disse problemstillingene må man kartlegge, sammenligne og vurdere virkninger av alternative tiltak.

Nyttekostnadsanalyse er en del av samfunnsøkonomisk analyse, og begge verktøyene tar for seg samfunnsmessig lønnsomhet av et prosjekt. Samfunnsøkonomisk analyse er det verktøyet som gir det mest helhetlige bildet av et tiltaks effekter, og både prissatte realøkonomiske virkninger og ringvirkninger blir inkludert i beregningene. I en nyttekostnadsanalyse får man et mer begrenset bilde ettersom man kun inkluderer effekter som kan kvantifiseres og prissettes i form av gevinster og kostnader ved prosjektet. Enda mer begrenset er en bedriftsøkonomisk analyse. I motsetning til samfunnsøkonomiske analyser, måler den bedriftsøkonomiske analysen lønnsomheten av et prosjekt basert på kontantstrømmene fra et tiltak, og tar med andre ord kun hensyn til det bedriftsøkonomiske regnskapet i vurderingen (Bråthen, 2006).

Nyttekostnadsanalyser er en viktig del av beslutningsgrunnlaget for politikere for å vurdere hvorvidt et tiltak er lønnsomt for samfunnet, og gjennomføres gjerne i forkant av beslutningstaking. Analysemetoden brukes for å kartlegge et tiltaks samfunnsøkonomiske lønnsomhet, og bidrar til at man kan prioritere hvilken rekkefølge ulike tiltak bør gjennomføres i. I prinsippet omfattes alle ressursmessige virkninger av et tiltak i en nyttekostnadsanalyse, og formålet er å kartlegge den samfunnsøkonomiske avkastningen av et tiltak. Dette innebærer at man sammenstiller samfunnets nytte og kostnader. På denne måten kan man vurdere hvordan man kan få best mulig avkastning basert på ressursene i samfunnet,

om man bør gjennomføre enkelttiltak, og i hvilken rekkefølge lønnsomme tiltak bør gjennomføres (Bråthen, 2006).

En nyttekostnadsanalyse tar utgangspunkt i dagens situasjon, og hvilke endringer et tiltak vil medføre. Ved bruk av dette verktøyet er det viktig at analysene gjennomføres likt for alternative tiltak. Dette er viktig for å kunne sammenligne resultatene ettersom verktøyet skal bidra til beslutningstaking og prioritering av ulike tiltak. I figur 2.1 presenteres fremgangsmåten i en nyttekostnadsanalyse.



Figur 2.1: Analyseprosessen i en nyttekostnadsanalyse (Bråthen, 2006, s. 73)

Det er gjennomført mange nyttekostnadsanalyser som knytter seg til lufthavner både i Norge og i utlandet (Enger, Gulbrandsen, Iversen, & Holmen, 2013; Halpern & Bråthen, 2010; Hanssen m.fl., 2008; Larsen, 2010). Årsaken til dette er hovedsakelig todelt. For det første gir en nyttekostnadsanalyse et beslutningsgrunnlag for valg av prosjekter som kompletterer de bedriftsøkonomiske vurderingene. For det andre gir det grunnlag for å se samfunnsmessige virkninger av luftfart i sammenheng med tiltak som vurderes i andre deler av samferdselssektoren. Faktorene som inkluderes i analysen er ikke nødvendigvis fastsatt i

priser i et marked, og vil derfor ikke være inkludert i den bedriftsøkonomiske analysen. Disse representerer verdifulle og knappe ressurser, eksempelvis tid og ulike effekter knyttet til miljø- og flysikkerhet (Bråthen, 2006).

I nyttekostnadsanalyser ønsker man å måle virkninger av et tiltak i kroner, eller i form av en nyttekostnadsindeks eller -brøk (som er basert på kroner). For å måle virkningene benyttes samme skala for alle variablene, og tiltaket anses som samfunnsøkonomisk lønnsomt dersom nytten er større enn kostnadene (Bråthen, 2006). Ved vurdering av flere tiltak, vil tiltak med høyest nyttekostnadsbrøk prioriteres først.

I noen tilfeller kan alternative tiltak i hovedsak gi samme bedriftsøkonomisk resultat. Forskjellen i samfunnsøkonomisk lønnsomhet kan imidlertid være av stor betydning. Ut fra et overordnet samferdselspolitisk perspektiv vil en samfunnsøkonomisk analyse kunne gi bedre grunnlag for å prioritere prosjekter og tiltak. Disse resultatene skal dessuten kunne sammenlignes med tilsvarende analyser i de resterende deler av samferdselssektoren (Bråthen, 2006).

2.2 Ringvirkningsanalyse

I følge Henriksen (2010) er det ingen entydig definisjon av begrepet “ringvirkninger” i litteraturen, noe som medfører at fenomenet oppfattes ulikt. “Konsekvenser”, “betydning” og “virkning” er ordbruk som gjerne forbindes med ringvirkningsanalyser ettersom formålet med analysemetoden er å kartlegge hvilke konsekvenser et prosjekt eller tiltak vil få for andre forhold eller hendelser (Andresen, Jentoft, & Vangstad, 2006). Eksempelvis kan man studere hvilke konsekvenser Snøhvit-feltet på Melkøya utenfor Hammerfest har hatt for sysselsetting, næringsutvikling og nyetableringer. Ringvirkningene av et prosjekt kan beskrives som ringer i et vann, hvor ringene blir stadig svakere jo lenger unna “nedslagsfeltet” de kommer. På samme måte vil ringvirkningene av et prosjekt ha størst effekt i tiltaksregionen, og avtar med avstand til tiltaket.

Det er imidlertid viktig å merke seg hva som skiller ringvirkningsanalyser fra nyttekostnadsanalyser. En nyttekostnadsanalyse verdsetter alle effekter av tiltak i kroner, herunder reisetid, støy, og kostnader knyttet til investering og drift (Bråthen, 2006). Regionale ringvirkninger blir altså ikke beregnet i nyttekostnadsanalyser, og det er derfor nødvendig å

gjennomføre en ringvirkningsanalyse for å kartlegge regionale effekter av tiltaket. Dette bidrar til at man får et bredere beslutningsgrunnlag ved å se på lokaliseringseffekter og fordelingseffekter. Bråthen (2006) hevder at rene nyttekostnadsanalyser ikke er tilstrekkelige for å fatte beslutninger ettersom det kan være vanskelig å kvantifisere variablene som inngår i analysen, eksempelvis dersom datagrunnlaget er gammelt eller mangelfullt. Dette kan føre til at analysen ikke er tilfredsstillende. Dessuten er det en del andre forhold som ikke blir tatt i betraktning i en nyttekostnadsanalyse, herunder fordelingsmessige hensyn og lokaliseringsbeslutninger.

I følge Bråthen (2006) benyttes ringvirkningsanalyser i luftfartssektoren for å vurdere aspekter av regional utvikling ettersom luftfarten er en avgjørende del av transportnettene mange steder i landet. Fordelingshensyn er en sentral faktor innenfor luftfarten, og er av stor betydning i mange politiske beslutningssituasjoner. Ved prioriteringer som involverer lokaliseringsbeslutninger kommer ofte regionale fordelingshensyn i fokus, og vil dreie seg om luftfartstiltak som påvirker regionens aktivitet og attraktivitet.

I motsetning til nyttekostnadsanalyse, inkluderer en ringvirkningsanalyse hvilken virkning tiltaket har på sysselsetting og verdiskaping i tiltaksregionen. Analysemetoden gir ikke noen svar knyttet til samfunnsøkonomisk lønnsomhet av prosjektet, men vektlegger de regionale fordelingsmessige virkningene (Bråthen, 2006). Nyttekostnadsanalyse og ringvirkningsanalyse utgjør til sammen en samfunnsøkonomisk analyse.

I ringvirkningsanalyser kartlegger man effekter av tiltak for relevante samfunnsvariabler i den aktuelle regionen. Bråthen (2006, s. 132) skiller mellom fem ulike variabler innenfor disse analysene:

1. Tiltakets virkninger for verdiskaping og sysselsetting i regionen, eller tiltakets næringsmessige effekter.
2. Tiltakets virkninger for etterspørsel etter arbeidskraft, volummessig og fordelt på ulike kompetanser og yrker.
3. Arbeidsmarkedet: Forholdet mellom etterspørsel etter og tilbud av arbeidskraft, volum og struktur.

4. Forholdet mellom endringer i tilbud av arbeidskraft og befolkningsutvikling, flytting og pendling – konsekvenser for boligmarked, offentlig tjenesteproduksjon og skatteinngang.
5. Arealbrukseffekter – hvilke arealmessige konsekvenser har tiltaket? Har dette også bosettings- og næringsmessig betydning?

Det mest vanlige er å gjennomføre ringvirkningsanalyser kun i tiltaksregionen. Når man gjennomfører ringvirkningsanalyser av flyplasser, kaller man gjerne denne regionen for “flyplassregionen” eller flyplassens influensområde. Dette er det området hvor tiltaket vil ha de største virkningene ettersom virkningene gjerne avtar med avstand til tiltaket. I enkelte tilfeller kan det være hensiktsmessig å inkludere flere kommuner for å kartlegge de viktigste virkningene av tiltaket. En hovedregel er å avgrense influensområdet mot naboflyplassen. Imidlertid kan det tenkes at to nærliggende flyplasser vil påvirke hverandres influensområder. Dersom en liten flyplass er lokalisert nær en større flyplass, kan det tenkes at tiltak som utføres på den største flyplassen kan få konsekvenser for den minste flyplassen. Dette kan innebære at brukere av den minste flyplassen heller velger å benytte seg av tilbudet ved den største flyplassen (Bråthen, 2006).

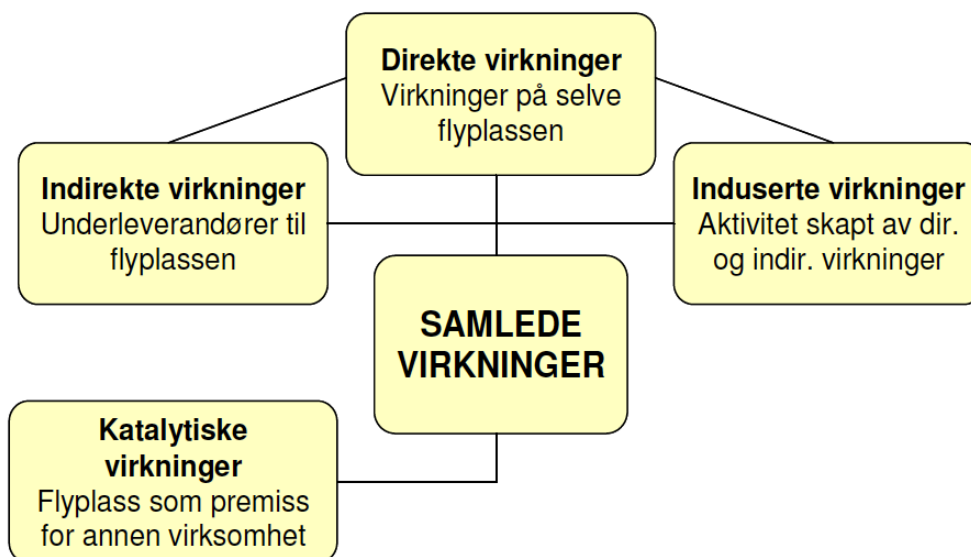
I følge Bråthen (2006) vil tiltaket gi ulike virkninger på kort og lang sikt. Ved investeringer vil ofte de regionale virkningene i investeringsfasen (på kort sikt) være større enn virkningene i driftsfasen (på lengre sikt), mens tiltak som har begrensede eller ingen investeringer vil ha mindre virkninger i investeringsfasen enn i driftsfasen.

Ringvirkningsanalyser brukes gjerne for å kartlegge virkninger utover de bedrede transportforholdene som er i politikkenes fokus. Slike virkninger kan inkludere utvikling i befolkning, sysselsetting og næringsliv. Bråthen (2006) hevder at det særlig er ett nødvendig kriterium for å gjennomføre ringvirkningsanalyser: *”Tiltaket har, eller kan ha, kapasitetsmessige effekter. Med dette mener vi at regionale analyser kun skal gjennomføres dersom det aktuelle tiltaket kan føre til økt (reduisert) kapasitet og dermed har potensial for å ha konsekvenser for økt (reduisert) trafikk”* (Bråthen, 2006, s. 140).

Det understrekes imidlertid at dette er et nødvendig, men ikke tilstrekkelig, kriterium. Det trekkes frem to tilstrekkelige kriterier som omhandler hvorvidt tiltaket kan ha betydning for regional utvikling. For det første må tiltaket ha betydning for regionens tilgjengelighet

og/eller at det valgte tiltaket medfører endringer i aktiviteten på flyplassen. For det andre må tiltaket være av et visst omfang for at ringvirkningsanalyser skal være nødvendig. Hovedregelen er at de tre kriteriene ovenfor må være oppfylt for å kunne analysere tiltakets effekter nærmere (Bråthen, 2006).

Ringvirkningsanalyse er et verktøy som blir stadig mer vanlig å ta i bruk av næringer eller bedrifter for å synliggjøre hvordan de påvirker verdiskaping og hvordan deres aktiviteter bidrar til aktiviteter hos underleverandører. Den nytten som skapes av en bedrifts eller nærings aktivitet, omtales gjerne som ringvirkninger eller indirekte virkninger (Kjærland m.fl., 2012). Et sentralt utgangspunkt innenfor ringvirkningsanalyser er en modell som beskriver fire kategorier av økonomiske ringvirkninger: Direkte, indirekte, induserte og katalytiske virkninger (Bråthen, 2006). I figur 2.2 vises sammenhengen mellom disse virkningene. Figuren viser at summen av de fire ringvirkningskategoriene utgjør de samlede virkningene av tiltaket.



Figur 2.2: Ringvirkningsklasser (Bråthen, 2006, s. 133)

I ringvirkningsanalyser fokuserer man gjerne på de positive virkningene et tiltak vil ha for næringslivet. Tiltaket vil imidlertid også kunne ha negative virkninger, også utover de rent næringsmessige. For det første vil noen tiltak innenfor luftfart ha direkte (og indirekte) arealmessige konsekvenser for eksisterende næringsvirksomhet. Typisk vil være konsekvenser for landbruk. Slike virkninger bør kartlegges i analysen. For det andre kan luftfartstiltak også ha negative virkninger for arbeidsmarkedet, eksempelvis ved at det

etterspørres arbeidskraft med både lav og svært høy kompetanse. Videre kan arealbruk og støy føre til utflytting fra regionen, samt endringer i pendling og arbeidsledighet, avhengig av situasjonen i det regionale arbeidsmarkedet. Slike befolkningsendringer kan også ha konsekvenser for boligmarkedet i regionen i form av boligmangel og økt boligpris. Til slutt vil man, som en konsekvens av økt aktivitet i næringslivet og økt befolkning, kunne oppleve økt skatteinngang til kommunen. Samtidig kan befolkningsendring medføre økning i kommunale investeringer og driftsutgifter (Bråthen, 2006).

Som vi ser ovenfor vil de regionale virkningene av et luftfartstiltak ha positive, så vel som negative, virkninger i regionen. Disse virkningene er ofte omfattende og komplekse, og må vurderes i en ringvirkningsanalyse. Det er derfor nødvendig at en slik analyse innebærer en kartlegging av dagens situasjon i regionen. I denne oppgaven vil vi imidlertid ikke ha fokus på negative eksterne virkninger ettersom formålet med studien er å få økt innsikt i betydningen av en utvidelse av Tromsø lufthavn for det regionale næringslivet, og å underbygge beslutningen om en investering i kapasitet på lufthavnen.

I det følgende vil det gis en beskrivelse av de fire ringvirkningsklassene.

2.2.1 Direkte virkninger

Direkte virkninger defineres som driftsavhengige virkninger som kan knyttes opp til egen virksomhet (Kjærland m.fl., 2012). For å måle de direkte virkningene ser man for eksempel på antall sysselsatte, lønn, omsetning fordelt på virksomhetens områder, betalte skatter og avgifter. Dette gir tilstrekkelig måling av de direkte virkningene. Som oftest vil samtlige av de direkte virkninger knytte seg til virksomhetens område, men direkte virkninger kan også skje utenfor virksomhetens område. For å kartlegge de direkte virkningene kan det gjennomføres intervju med den aktuelle bedriften. Bedriften er den som har best kjennskap til eget regnskap og vil dermed kunne gi god informasjon for å kartlegge de direkte virkningene (Bråthen, 2006). Det finnes også andre metoder for å kartlegge de direkte virkningene, men de vil ikke bli gjennomgått i denne utredningen.

2.2.2 Indirekte virkninger

Indirekte virkninger, også omtalt som virkninger for underleverandører, oppstår når virksomheten kjøper varer og tjenester fra andre selskaper, som benyttes i utførelsen av

bedriftens primæraktiviteter (Lian, 2005). Siden underleverandørene gjerne har geografisk spredt lokalisering, er det nødvendig å finne ut hvor stor andel av underleverandørene som er lokalisert i tiltaksregionen, og hvor stor del av underleverandørene som kommer fra andre regioner og utlandet. For å måle de indirekte virkningene kan det gjennomføres intervju med aktører, eller de kan måles ved hjelp av indikatorer som for eksempel erfaringstall eller modellbasert. I tillegg kan de indirekte virkningene måles langs en næringsmessig dimensjon og geografisk dimensjon (Bråthen, 2006).

2.2.3 Induserte virkninger

Induserte virkninger er de aktivitetene hos bedriften og hos deres underleverandører som gjør at produksjon og sysselsetting øker, noe som igjen bidrar til økte inntekter i regionen. Inntekten brukes til økt privat og offentlig konsum som fordeles på bestemte vare- og tjenestegrupper (Lian, 2005).

I følge Bråthen (2006) finnes det ulike metoder for å måle de induserte virkningene av et tiltak. Den vanligste metoden for å kartlegge direkte, indirekte og induserte virkninger er å overføre resultater fra andre studier gjennom lån av multiplikatorer og nøkkeltall. Dette kommer av at det er en forholdsvis enkel metode for å beregne induserte virkninger på, og som er lite ressurskrevende. Det er imidlertid viktig å tenke på at det ikke nødvendigvis trenger å være regionale forskjeller, men også metodiske forskjeller, når man benytter resultater fra andre undersøkelser. Uten å drøfte disse usikkerhetskildene vil det være vanskelig å anvende andre studiers multiplikatorer. Multiplikatoren skal sjelden overstige 2, og det er derfor nødvendig å være kritiske til multiplikatorstudier fra andre sektorer. Bråthen (2006) viser til tre metodiske forskjeller man må tenke på:

1. Forfatterne har ulike definisjoner. Eksempelvis kan noen forfattere betegne inngående turisme som katalytiske virkninger, mens andre forfattere betegner det som indirekte virkninger. Ulike definisjoner blant forfattere kan føre til avvik mellom studiene.
2. Det er substansforskjeller slik som stedsspesifikk trafikkstruktur, reisetilbøyelighet, næringsstruktur og flyplasskraftfelt.
3. Multiplikatorene kan helt eller delvis være mer strategisk fundert enn den er faglig fundert. Derfor må en være åpen for at disse ikke er pålitelige, spesielt dersom data og modeller i liten grad er drøftet.

Julsrud, Lian, og Gjerdåker (2011) har beregnet multiplikatorer for sysselsetting, årsverk, produksjon og inntekt for fire lufthavner ved å benytte modellverktøyet “Plan- og Analysemodell for Næringsliv, Demografi og Arbeidsmarked” (heretter PANDA-modellen). De indirekte og induserte virkningene ble beregnet samtidig i PANDA-modellen noe som gjør at det er vanskelig å skille disse fra hverandre. Når multiplikatoren blir beregnet ved hjelp av PANDA-modellen er det viktig å påpeke at det viser potensialet for ringvirkninger av et tiltak, altså bruttovirkningene, og ikke de endelige nettovirkningene. Formelen for å beregne multiplikatoren (M) ser slik ut (Lian, 2005, s. 30):

$$M = (\text{direkte} + \text{indirekte} + \text{induserte}) / (\text{direkte})$$

Multiplikatoren beskriver forholdstallet mellom summen av aktivitetene og den direkte flyplassvirksomheten. Vanligvis vil multiplikatoren være mellom 1 og 2 (Lian, 2005). Størrelsen på multiplikatoren avhenger av flere kjennetegn ved regionen og tiltaket. For det første vil forholdet mellom de direkte og de indirekte effektene ha betydning for multiplikatoren: Jo større de indirekte virkningene er i forhold til de direkte, jo større vil multiplikatoren være. For det andre vil størrelsen på regionen påvirke multiplikatoren. I denne sammenheng sees størrelsen på regionen ut i fra aktivitetsnivå og innbyggere, og en større region vil medføre en større multiplikator. Bakgrunnen for dette er at store regioner gjerne har større egedekningsandel av underleveranser og for de induserte virkningene enn mindre regioner. For det tredje vil en mer sammensatt næringsstruktur i regionen medføre en større andel egedekning enn en ensidig struktur. For det fjerde vil næringslivets andel av tjenesteproduksjon ha betydning for multiplikatoren: Jo større andel tjenesteproduksjon, jo større multiplikator (Bråthen, 2006).

2.2.4 Katalytiske virkninger

Katalytiske virkninger oppstår når bedriften eller en næring påvirker lokalisingsvalget til andre virksomheter. Dette er den mest kompliserte og usikre virkningen, noe som gjør det vanskelig å måle effekten. En katalytisk virkning oppstår når en virksomhets aktiviteter bidrar til nyetableringer, omlokalisering eller etablering av lokale avdelinger til etablerte foretak på grunn av deres virksomhet (Kjærland m.fl., 2012). Cooper og Smith (2005) deler katalytiske virkninger inn i tre grupper:

- a. Lokaliseringseffekter: Å måle lokaliseringseffekter er vanskelig. Dersom en bedrift velger å lokalisere seg i området ved lufthavnen på grunn av nærheten til flyplassen, regnes dette som en katalytisk effekt. Ofte er det flere faktorer som påvirker en bedrifts lokaliseringsvalg. For eksempel kan nærhet til naturressurser og næringsmiljø være en avgjørende faktor. Da vil kanskje nærheten til en flyplass være med å påvirke bedriftens konkurransekraft. Andre faktorer som kan være viktig for at næringer lokaliserer seg i nærheten av en flyplass kan være at bedriftene ønsker å ha muligheter til rask produktutvikling, god kontakt med kunder eller at bedriftene er avhengige av å reise mye for å yte service- og konsulentoppdrag (Lian, 2005).
- b. Effekter på handel og reiseliv: Flyforbindelsen er med på å binde regioner og nasjoner sammen, noe som bidrar til å skape økt handel og turisme. Mange turister benytter flytrafikk som fremkomstmiddel når de er på reise, og utviklingen i luftfarten har gitt mange land mulighet til å utvikle reiselivsindustrien basert på et internasjonalt marked (Lian, 2005). For handel har flyforbindelsen blant annet gitt muligheter til ansikt-til-ansikt kontakt mellom kjøper og selger tross store avstander. Videre er en stor del av eksport og import, med tanke på handel, avhengig av flytransport. Flyfrakt utgjør hele 40 prosent av handelen av ferdigvarer mellom regioner (Air Transport Action Group, 2005). For eksempel kan man se at det innenfor fiskeindustrien eksporteres enorme mengder fisk til utlandet. I 2014 eksporterte Norge sjømat for 69 milliarder kroner (Ytreberg, 2015). Her er gode flyforbindelser viktig for å frakte fisken mest mulig effektivt. Flytrafikken gjør at det er enklere for europeiske eksportører å få tilgang på fjerne markeder (Air Transport Action Group, 2005). Som vi ser ovenfor er flytransport svært viktig for globalisering og varehandel.
- c. Effekter på produktivitet og investering: Luftfarten bidrar til å lette samhandling, produktutvikling og effektiv arbeidsdeling i næringslivet. Luftfarten er med på å frigjøre ressurser til alternativ anvendelse blant brukerne av lufttransport, noe som gjør at det oppnås produktivitetsgevinster i form av persontransport og godstransport i motsetning til en situasjon uten et luftfartstilbud. Eksempelvis kan tidsbruket reduseres på lange reiser, slik at tiden kan benyttes til andre formål. For å beregne gevinstene av spart reisetid kan man benytte tradisjonelle nyttekostnadsanalyser. Luftfarten bidrar altså med at bedrifter kan oppnå fordeler i produksjonen i form av mer effektiv arbeidsfordeling, utnyttning av stordriftsfordeler, økt konkurranse og

raskere produktutvikling (Lian, 2005). Å måle slike effekter er vanskelig, men for velferdsutviklingen i samfunnet antas det å være viktig.

For å kartlegge de katalytiske virkningene viser Bråthen (2006) til metoden “direkte kartlegging av katalytiske virkninger” som fokuserer på lokaliseringseffekter og effekter på handel og reiseliv. Denne metoden er ressurskrevende, og det er ikke enkelt å tallfeste de katalytiske virkningene. For å vurdere effekter av et tiltak må man se på hvilken betydning lufthavnen har for næringslivet og forvaltning. I tillegg er det viktig at det samles inn mest mulig robust kunnskap i lufthavnens influensområde.

Det anbefales av Bråthen (2006) å sende ut en spørreundersøkelse, i tillegg til å ha oppfølging med personlige intervjuer med relevante nøkkelpersoner når de katalytiske virkningene skal kartlegges. Gjennom intervju kan man kartlegge hva som gjør at et flytilbud genererer katalytiske virkninger. Ved å rette oppmerksomheten mot de viktigste brukerne i næringslivet kan man samle inn informasjon knyttet til deres reiseomfang, samt hvordan en endring i luftfartstilbudet kan påvirke deres aktiviteter. Dette anses som tidskrevende, men nødvendig, for å kunne kartlegge de katalytiske virkningene på best mulig måte.

2.3 Oppsummering

I dette kapitlet har vi presentert det teoretiske rammeverket i studien. Innledningsvis tok vi for oss hva som skiller ringvirkningsanalyser fra samfunnsøkonomiske analyser. Mens nyttekostnadsanalyser beregner den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av et prosjekt, vurderes ulike aspekter av regional utvikling i ringvirkningsanalyser (Bråthen, 2006). I forbindelse med samfunnsøkonomiske analyser bør man kommentere hvilke virkninger de ulike tiltakene medfører, både bedriftsøkonomisk og samfunnsøkonomisk. Dersom tiltakene er av betydelig størrelse bør også ringvirkninger kommenteres. Fokus i studien er på hva som kjennetegner ringvirkningsanalyser, og hvordan man gjennomfører denne typen analyser.

Neste kapittel begrunner de metodiske valgene som er tatt knyttet til gjennomføring av studien.

3 Metodisk tilnærming

I løpet av høsten utarbeidet vi et forprosjekt som innebar problemformulering og kartlegging av relevant litteratur. Litteraturen dannet utgangspunktet for problemstilling som vi ønsker å finne svar på gjennom datainnsamling. Tilnærmingen som benyttes i oppgaven, fra teori til empiri, betegnes som en deduktiv tilnærming (Johannessen, Christoffersen, & Tufte, 2004). Dette innebærer at etablerte teorier om ringvirkningsanalyse danner utgangspunktet for datainnsamling og analyse.

3.1 *Forskningsdesign*

I oppgaven har vi benyttet oss av casestudie som forskningsdesign. Casestudie kan anvendes både ved kvalitativ og kvantitativ tilnærming (Johannessen m.fl., 2004). I denne studien er det naturlig å studere ett case, Avinor, ettersom det er dette selskapet som eier og driver Tromsø lufthavn. Ulempen ved bruk av casestudier er at det er vanskelig å generalisere resultatene siden man får et avgrenset fokus på den spesielle casen og en inngående beskrivelse. Videre er det ofte vanskelig å imøtekomme kvalitetskriteriet om begrepsvaliditet, og det er dessuten en tidskrevende forskningsstrategi (Saunders, Lewis, & Thornhill, 2012).

I utredningen er det anvendt en deskriptiv casestudie ettersom formålet er å kartlegge utvikling på Tromsø lufthavn. Videre baserer oppgaven seg på både ekstensivt og intensivt design. Ekstensivt design innebærer at vi kartlegger betydningen av Tromsø lufthavn i bredden ved å undersøke et stort antall brukere. Utfordringen er at funnene ofte blir overfladisk ettersom de kun er basert på det vi har valgt å inkludere i spørreskjemaet. Undersøkelsen kan derfor bli for generell. For å ta hensyn til dette har vi prøvd å få en dypere innsikt i betydningen av flyplassen ved å gjennomføre intervjuer blant aktuelle organisasjoner i regionen, noe som gjør at vi også benytter oss av intensivt design. Intensivt design er når man går i dybden for å undersøke få enheter. Grunnen til at vi velger å komplettere spørreskjemaet med intervjuer, er for å få frem så mange nyanser og detaljer som mulig, og dermed få et mer helhetlig bilde av situasjonen (Saunders m.fl., 2012).

I oppgaven begrenses datainnsamlingen i forhold til den tidsramme og de ressurser vi har tilgjengelig. Dette påvirker hvordan vi gjennomfører undersøkelsen, og det blir derfor benyttet tverrsnittundersøkelse. Ettersom en tverrsnittundersøkelse gjennomføres i løpet av

en avgrenset og kort periode, noe som gjør det vanskelig å se på årsakssammenhenger, vil den interne validiteten i oppgaven svekkes (Johannessen m.fl., 2004). Ettersom vi har begrenset med tid til datainnsamling og analyse er det avgjørende at nøkkelpersoner til intervju og spørreundersøkelse er tilgjengelige.

3.2 *Datainnsamling*

Som datainnsamlingsmetode har vi valgt å benytte både kvalitativ og kvantitativ metode. Årsaken til dette er at vi kan få et stort antall respondenter på spørreskjema, og i tillegg innhente mer inngående informasjon fra et mindre antall organisasjoner i regionen ved bruk av intervju. På denne måten får vi et bedre datagrunnlag til å svare på problemstillingen. Med triangulering kan man øke kvaliteten på forskningen for både kvalitativ og kvantitativ metode. Dersom resultatene fra begge metodene viser samme resultatet, øker dette troverdigheten og validiteten til forskningen (Johannessen m.fl., 2004). I denne studien benytter vi både survey og intervju for å få både bredde og dybde i datainnsamlingen, noe som bidrar til å styrke undersøkelsens troverdighet og validitet.

3.2.1 Kvantitativ metode

Bakgrunnen for at vi har valgt å benytte kvantitativ datainnsamling i denne studien er at Avinor ønsker å kartlegge hvem Tromsø lufthavn er viktige for og hvem de kan bli viktige for. Fordelen med å benytte kvantitativ metode er at vi kan undersøke caset i bredden, og vi får undersøkt et stort antall næringslivsaktører. En spørreundersøkelse blant det regionale næringslivet gjør at vi når ut til mange ulike organisasjoner, og vi antar at vi vil få variasjoner blant respondentene.

Fordelen med å bruke spørreskjema er at det er en innsamlingsmetode som er systematisk og strukturert, i tillegg til at vi kan samle inn data relativt fort og få data fra mange organisasjoner. Spørreskjemaet er utformet i Questback, et web-basert verktøy for online spørreundersøkelser, og spørreskjemaet er standardisert slik at alle respondentene blir stilt de samme spørsmålene og får oppgitt de samme svaralternativene. Dette gjør at resultatene er lett å administrere, samt at vi har muligheten til å se på likheter og variasjon. I tillegg vil vi kunne generalisere resultatet fra utvalg til populasjon på grunn av standardiseringen dersom utvalget er representativt (Johannessen m.fl., 2004). Utfordringen med prekodete spørreskjema er at vi må vite nøyaktig hvilke spørsmål som skal stilles, og hvilke svaralternativer som skal gis, da

det ikke kan endres underveis. En annen ulempe ved bruk av spørreskjema er at vi ikke får muligheten til å gå i dybden av caset.

Siden bruk av spørreskjema ikke gir rom til å endre spørsmål og svar i etterkant av undersøkelsen, samt at vi ikke har noen mulighet til å komme med oppfølgingsspørsmål, er det viktig at vi er sikker på at vi får de opplysningene vi trenger for å kunne svare på problemstillingen vår. Derfor er det viktig å operasjonalisere begrepene slik at de er presise og forståelige, noe som vil bidra til at det blir enkelt for respondentene å svare. For å imøtekomme kriteriet om begrepsvaliditet i undersøkelsen har vi vært nøye med å benyttet riktige begreper og definert disse, slik at respondentene har samme oppfatning. På bakgrunn av dette får vi et riktig målegrunnlag. For å sikre reliabiliteten i oppgaven har vi tatt utgangspunkt i et spørreskjema som tidligere er benyttet i en studie gjennomført av Transportøkonomisk institutt (Dybedal & Julsrud, 2013), og deler av vårt spørreskjema er derfor valid og testet i tidligere studier. For at dataene som vi samler inn skal kunne belyse vår problemstilling har vi tilpasset spørreundersøkelsen til vår oppgave, og testet spørreskjemaet på medstudenter før det blir distribuert til utvalget.

En av fordelene med å benytte tidligere spørreundersøkelser er at vi kan sammenligne egne funn med andres (Johannessen, Christoffersen, & Tufte, 2010). I spørreskjemaet som vi har tatt utgangspunkt i, er det benyttet ulike verdier ved bruk av likert-skala. Siden vi har valgt å endre noen spørsmål for å tilpasse disse til vår oppgave er det ikke mulig å gjøre direkte sammenligninger. I alle påstander som benytter likert-skala har vi valgt å benytte fem verdier. Fordelen med dette er at man kan gjøre en mer omfattende statistiske analyse, enn det man kunne ha gjort med verdier mindre enn fem (Johannessen m.fl., 2010). Ved å velge fem verdier tvinges ikke respondenten til å ta et standpunkt, men kan falle for fristelsen til å svare «nøytral/vet ikke» selv om vedkommende egentlig har en mening.

Vi starter vår spørreundersøkelse med å stille demografiske spørsmål, herunder hvilken bransje bedriften tilhører, hvilken stilling respondenten har i sin bedrift, hvor mange ansatte bedriften har, og hvor bedriften har sitt hovedkontor og avdelingskontor. Dette er for å se hvilke type bedrifter som har svart på vår undersøkelse, og for å se om utvalget passer med den teoretiske populasjonen. Alle de demografiske variablene er kategoriske variabler på nominalnivå eller ordinalnivå, noe som bidrar til at vi kan beregne gjennomsnittet for de ulike

gruppene. Videre blir det hovedsakelig brukt ordinalnivå ved bruk av likert-skala i spørreundersøkelsen.

Fra tidligere studier vet vi at det ofte er mange som ikke kan eller vil svare, og at undersøkelsens pålitelighet knyttes til svarprosent. Som en tommelfingerregel er 50-60 prosent en akseptabel svarprosent (Johannessen m.fl., 2004). For å øke sjansen for høy svarprosent er det viktig at vi ikke stiller så mange spørsmål at respondentene synes det blir tidskrevende å svare på undersøkelsen.

Ettersom formålet med oppgaven er å kartlegge betydningen av Tromsø lufthavn for næringslivet vil spørreskjemaet bli sendt ut til bedrifter i Troms fylke, med hovedvekt på bedrifter i Tromsøregionen. Vi ønsker at både bedrifter som er aktive brukere av flyplassen og de som ikke bruker flyplassen skal delta i undersøkelsen. Dette er for å kartlegge hvem Avinor kan bli viktige for, og hvem som kommer til å benytte flyplassen mer ved bedre flytilbud og bedre fasiliteter på lufthavnen. Et representativt utvalg gir grunnlag for å kunne generalisere funnene. Dersom resultatene kan generaliseres fra det spesielle utvalget til hele populasjonen, anses dataene som troverdige og relevante og knyttes til ekstern validitet (Saunders m.fl., 2012).

For å få flest mulig respondenter blir undersøkelsen distribuert i samarbeid med Næringslivets Hovedorganisasjon Troms og Svalbard (NHO) og Avinor via e-post. Årsaken til dette er at vi anser det som mer sannsynlig at respondentene vil svare på undersøkelsen dersom forespørselen kommer fra deres interesseorganisasjon eller Avinor. Spørreundersøkelsen blir distribuert til 178 bedrifter i Troms fylke og respondentene får tilgang til undersøkelsen ved å følge en link som følger med e-posten. Fordelen ved at undersøkelsen sendes ut på e-post er at respondentene kan svare når de har tid, slik at man unngår tidspress. For å sikre den eksterne validiteten er det viktig at vi får deltakerne til å svare på spørreskjemaet slik at vi unngår lav svarprosent, samt at vi prøver å unngå utvalgsskjevhet, eksempelvis ved at noen deltakergrupper er overrepresentert i forhold til populasjonen (Johannessen m.fl., 2004). Av de som ble invitert til å delta på undersøkelsen er det 61 som har fylt ut spørreskjemaet. Dette tilsvarer en svarprosent på 34.

3.2.2 Kvalitativ metode

Videre blir det også vurdert som hensiktsmessig å gjennomføre intervju med aktuelle organisasjoner for å få mer inngående informasjon om temaene som blir tatt opp i spørreskjemaet. Et av målene med oppgaven er å beskrive og forstå hvorvidt Tromsø lufthavn er et viktig tilbud for organisasjoner i regionen, noe som vil være vanskelig å tallfeste, og som heller krever oppfatninger og tanker fra et mindre utvalg respondenter. Det er derfor naturlig å benytte kvalitativ metode i utredningen for å utfylle de kvantitative resultatene som fremkommer av spørreskjemaet.

Vi har valgt å benytte halvstrukturert intervju, noe som innebærer at man på forhånd formulerer spørsmål i en intervjuguide, men at man også åpner for oppfølgingsspørsmål. Bakgrunnen for at vi har valgt halvstrukturert intervju er at vi oppnår en mer åpen og fleksibel samtale med informantene (Johannessen m.fl., 2004). Ettersom formålet med å gjennomføre intervju er å få en dypere forståelse for hvilken betydning Tromsø lufthavn har for det regionale næringslivet, ble det besluttet å gjennomføre intervju med nøkkelpersoner i fire organisasjoner som antas å være store brukere av Tromsø lufthavn. For at gjennomføringen av intervjuet skal være mest mulig praktisk for informantene, finner det sted i informantens arbeidstid og på deres arbeidssted, og det blir på forhånd avtalt forventet tidsbruk på intervjuene tilsvarende 30-40 minutter. Under intervjuet blir det benyttet lydopptak for å hindre at viktig informasjon skal gå tapt, og ettersom skriftlige notater kan virke forstyrrende både på oss og informanten.

Vi anser det også som nødvendig å gjennomføre intervju innad i Avinor for å få en bedre innsikt i organisasjonen. Det blir gjennomført et møte med kommersiell sjef, slik at vi får et innblikk i Tromsø lufthavn og at vi får belyst eventuelle flaskehals, samt årsaken til at Avinor ønsker en utbygging av Tromsø lufthavn.

Før prosjektet avsluttes, vil samtlige informanter få mulighet til å lese over og godkjenne egne uttalelser i forbindelse med intervjuene.

3.3 Dataanalyse

Analyse av empirisk materiale i denne studien er tredelt. Analysen knytter seg i hovedsak til analyse av spørreskjema og intervju, mens en mindre del av analysen knytter seg til analyse av sekundærdata.

Når spørreundersøkelsen avsluttes eksporterer vi resultatene som vi samlet inn ved hjelp av Questback til oversiktlige rapporter i Excel. Ved hjelp av Excel beregner vi gjennomsnitt og prosent, og benytter disse målene i databehandlingen slik at vi kan presentere resultatene på en forståelig måte. I tillegg vil vi lage tabeller og grafer for å benytte i analysen vår. I Excel vil vi også benytte verktøyet for krysstabulering. Dette innebærer at vi kan koble to eller flere av spørsmålene sammen i forbindelse med analysen. Noe av analysen vil dessuten foregå i Questback da programmet har egne analyse- og rapporteringsmuligheter. Ved å benytte frekvenstabell og sammenligning vil vi presentere dataene fra spørreskjemaet på en lett og forståelig måte. Mulighetene i Questback legger også til rette for at vi kan følge opp respondentenes svar.

I forbindelse med kvalitativ datainnsamling består analysen i å bearbeide tekst innhentet gjennom intervju. Dette innebærer at man må analysere og tolke de empiriske dataene. Analyseprosessen som er anvendt i denne studien kan beskrives ved følgende faser:

1. Datareduisering
2. Datafremvisning
3. Verifisering av konklusjoner

Ettersom det blir benyttet lydopptak til å ta opp intervjuene, vil dataene umiddelbart bli overført til privat datamaskin og transkribert. Videre er det nødvendig å ordne og systematisere dataene uten å miste viktig informasjon. Ved å gjøre dette blir store mengder av ustrukturerte data organisert slik at dataene blir lett håndterlige i senere faser av analysen. Her vil det dessuten være viktig å eliminere data som er overflødig og uvesentlig (Johannessen m.fl., 2004). I denne oppgaven vil den kvalitative dataanalysen foregå både under og etter datainnsamlingen. I neste del av analyseprosessen blir de empiriske dataene presentert systematisk i form av gjentakelser og sitater. Deretter blir de analysert og tolket før de blir satt i sammenheng med teoriene som er benyttet, samt problemstillingen.

Til slutt har vi også bearbejdet tallmateriale som vi har fått tilsendt fra Avinor, som knytter seg til årsregnskap, årsverk, flytrafikk og lignende. Dette datamaterialet blir i hovedsak benyttet for å belyse de økonomiske sidene i selskapet, og blir fremstilt i diagrammer og grafer.

3.4 Etiske betraktninger

Enhver forskning må ta hensyn til etiske prinsipper og juridiske retningslinjer som knytter seg til databehandling. Med utgangspunkt i forskningsetiske retningslinjer får alle deltakerne i vår studie et informasjonsskriv om undersøkelsen. Informasjonsskrivet inneholder bakgrunn og formål med studien, hva deltakelse innebærer og hvordan innhentet informasjon vil bli oppbevart og behandlet i løpet av prosjektet. I tillegg blir respondentene informert om at personopplysninger og lydopptak vil slettes etter prosjektets slutt, slik at datamaterialet anonymiseres. Kvale (1997) beskriver konfidensialitet i forskning som at informantens identitet ikke skal avsløres gjennom personlige opplysninger. Datainnsamlingen blir satt i gang etter at skriftlig samtykke fra deltakerne er innhentet, og det blir informert om at deltakelse er frivillig og at informanten når som helst kan trekke sitt samtykke uten å oppgi noen grunn (jf. forskningsetiske retningslinjer, NESH).

Ettersom denne studien innebærer elektronisk behandling av datamateriale i form av registrering på datamaskin og lydopptak, er prosjektet innmeldt til Norsk Samfunnsvitenskapelig Datatjeneste AS (NSD) og godkjent før innsamlingen av data starter.

3.5 Oppsummering

I dette kapitlet er alle metodiske valg som er tatt i oppgaven presentert og begrunnet. Oppgaven baseres på både kvalitativ og kvantitativ metode, og med hensyn til det overordnede forskningsspørsmålet er casestudie som forskningsstrategi vurdert som det mest hensiktsmessige. Som datainnsamlingsmetode blir det benyttet halvstrukturerte intervju med utvalgte organisasjoner, samt spørreundersøkelse blant næringslivet i Troms fylke. Det blir dessuten benyttet dokumentdata i forbindelse med datainnsamlingen for å styrke troverdigheten og påliteligheten til empiriske data. Tabell 3.1 oppsummerer de viktigste momentene i kapitlet.

Tabell 3.1: Oppsummering av de viktigste momentene i kapitlet (Johannessen m.fl., 2004, s. 88)

Undersøkelsens formål	Undersøkelsens forskningsspørsmål	Forskningsdesign	Datainnsamling
Kartlegge Tromsø lufthavns betydning for regional utvikling, samt å gi grunnlag for beslutninger i forbindelse med investering i Tromsø lufthavn.	<ul style="list-style-type: none"> • Hvem er Tromsø lufthavn viktig for? • Hvorfor er Tromsø lufthavn viktig for regionen og næringslivet? • Hvem kan Tromsø lufthavn bli viktige for? • Hva skaper Tromsø lufthavn av verdier? 	<ul style="list-style-type: none"> • Casesdesign • Tverrsnittundersøkelse 	<ul style="list-style-type: none"> • Survey • Dybdeintervju • Dokumentanalyse

Før de empiriske funnene fremvises og analyseres, skal neste kapittel presentere det aktuelle caset i oppgaven, Avinor.

4 Presentasjon av case

Avinor AS er et statlig eid aksjeselskap som eier og driver 46 flyplasser i Norge, hvorav tolv av flyplassene drives i samarbeid med Forsvaret (Avinor, u.å.-a). De resterende seks flyplassene i Norge, herunder Stord, Skien, Notodden, Ørland, Torp og Rygge, er ikke-statlige lufthavner. Disse flyplassene eies og drives selvstendig, men kan få støtte fra staten dersom de bidrar til å sikre et tilfredsstillende regionalt transporttilbud (Samferdselsdepartementet, 2015c).

Visjonen til Avinor er *“...å skape verdifulle relasjoner. Vi knyter menneske og stader saman på ein slik måte at det blir skapt varige band. Enkeltmenneske, bedrifter og samfunn skal verdsettast og få tydelege verdiar ut av våre leveransar”* (Avinor, u.å.-a). I tillegg til at Avinor driver flyplasser, har datterselskapet Avinor Flysikring AS ansvar for kontrolltårn, kontrollsentraler og annet teknisk infrastruktur for sikker flynavigasjon. Avinor Flysikring AS har en omsetning på om lag to milliarder kroner, og har over tusen ansatte (Avinor, u.å.-a).

Avinor er opptatt av sikkerhet, og deres overordnede sikkerhetsmål er at selskapet ikke skal være involvert i noen luftfartsulykker eller alvorlige personskader (Avinor, u.å.-b). I Norge er det Luftfartstilsynet som har ansvaret for sikkerheten i all norsk sivil luftfart, og skal sikre at luftfarten er i tråd med regjeringens samferdselspolitikk. Luftfartstilsynet er et selvstendig forvaltningsorgan som er underlagt Samferdselsdepartementet og har hovedkontor i Bodø. Luftfarten er en internasjonal næring, og er underlagt både nasjonale og internasjonale regler (Luftfartstilsynet, u.å.).

Hvert år reiser 50 millioner passasjerer gjennom Avinors flyplasser, noe som utgjør 814 000 flybevegelser i året som Avinor har ansvar for. Flytrafikken er viktig både for privatpersoner og næringslivet i landet. Hvert år sendes det over 100 000 tonn fersk laks ut fra Norge, og en tredjedel av turister som kommer til Norge bruker fly som fremkomstmiddel. Dessuten utgjør pasientreiser alene 400 000 av passasjerene som reiser hvert år (Kilde: Avinor). De tre største kundene til Avinor er flyselskapene Widerøe, Norwegian og SAS, som har en dominerende posisjon på innenlands flyreiser (Samferdselsdepartementet, 2015b). De to sistnevnte har også en dominerende posisjon på utenlandsmarkedet.

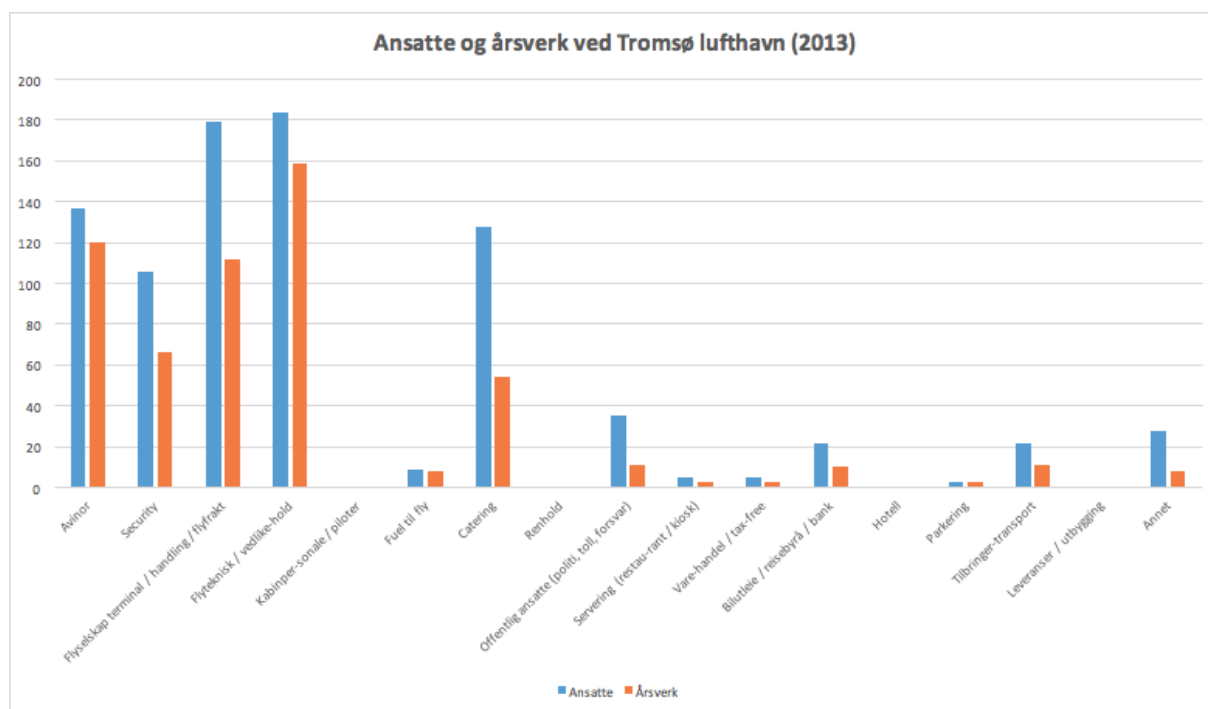
I 2014 gjennomførte Avinor en analyse av luftfartens samfunnsnytte. Undersøkelsen viser at luftfarten har stor betydning for regional vekst, og at luftfarten bidrar til å skape om lag 60 000 arbeidsplasser. I 2013 var det 3 470 ansatte i Avinor (Kilde: Avinor), og selskapet hadde et resultat etter skatt på 332 millioner samme år (Avinor, 2013). Det er kun de største flyplassene som går med overskudd, og dette overskuddet brukes for å finansiere de resterende flyplassene som går med underskudd (Samferdselsdepartementet, 2015a).

På bakgrunn av økende flytrafikk står Avinor overfor store investeringer. Selskapets prosjektplan skisserer at investeringsnivået vil være på 60-70 milliarder kroner fra 2015 til 2029. Ved de nasjonale flyplassene, herunder Tromsø lufthavn, planlegges reasfaltering, rehabilitering, vedlikehold og utvidelse av bygningsmasse. I Tromsø planlegges det dessuten utvidelse av terminal og flyoppstilling. I tillegg er det et ønske fra datterselskapet, Avinor Flysikring AS, at det skal investeres i nytt trafikkstyringssystem, utvikling av fjernstyrt tårn-konsept, samt oppgradering av radaranlegg og tårn (Avinor, 2015b).

4.1 Tromsø lufthavn

Beslutningen om flyplass i Tromsø ble tatt av Luftfartsverket i 1950, og tre år senere ble beslutningen om å bygge en flyplass på Langnes vedtatt av Stortingets transport- og kommunikasjonskomité. Byggingen av den 2000 meter lange rullebanen startet i 1961, og høsten 1964 ble flyplassen åpnet. I 1965 hadde om lag 20 000 passasjerer reist til og fra Tromsø lufthavn (Olsen-Hagen, Avinor Museum, & Gulstad, 2012).

Tromsø lufthavn er Norges femte største flyplass og anses som et knutepunkt for flytrafikken i Nord-Norge. Flyplassen ligger omtrent tre kilometer vest for Tromsø sentrum, og har i dag en rullebane på 2400 meter (Olsen-Hagen m.fl., 2012). Siden åpningen i 1964 har i overkant av 46 millioner passasjerer reist til og fra flyplassen. Datamateriale fra Avinor viser at Tromsø lufthavn hadde i underkant av 1,8 millioner reisende passasjerer fra lufthavnen i 2015, herunder 1,72 millioner innenlandsreiser og om lag 80 000 utenlandsreiser (se tabell 4.1). Av disse var om lag 105 000 passasjerer transitter (Kilde: Avinor). I 2013 var det totalt 863 ansatte ved Tromsø lufthavn, noe som tilsvarte 568 årsverk. Dette inkluderer blant annet ansatte i Avinor, security, catering, bilutleie og parkering. Figur 4.1 viser fordeling av ansatte og årsverk på Tromsø lufthavn.



Figur 4.1: Ansatte og årsverk på Tromsø lufthavn, kategorisert (Kilde: Avinor)

Tabell 4.1: Utvikling i flybevegelser og passasjerer på Tromsø lufthavn, 2005 - 2015 (Kilde: Avinor)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totalsum
Innland												
Annen sivil flygning												
Antall flybevegelser	8 950	8 475	8 206	8 371	8 735	8 313	8 481	7 974	8 606	8 802	7 981	117 868
Pax	1 370	938	1 243	1 298	1 281	1 167	1 608	1 661	1 848	917	761	17 379
Kommersielle flygninger												
Antall flybevegelser	28 134	30 791	30 837	30 250	28 886	29 411	29 932	31 457	32 077	33 428	30 851	416 748
Pax	1 347 926	1 447 967	1 501 535	1 499 543	1 479 289	1 501 960	1 636 389	1 728 554	1 745 873	1 795 180	1 715 843	21 236 712
Militære flygninger												
Antall flybevegelser	413	380	320	224	293	274	212	283	238	314	294	4 812
Pax	-	19	14	-	-	-	-	-	-	-	-	282
Innland Antall flybevegelser	37497	39646	39363	38845	37914	37998	38625	39714	40921	42544	39126	539428
Innland Pax	1349296	1448924	1502792	1500841	1480570	1503127	1637997	1730215	1747721	1796097	1716604	21254373
Utland												
Annen sivil flygning												
Antall flybevegelser	122	153	114	112	161	121	148	149	164	143	139	1 905
Pax	34	31	14	136	44	9	-	25	20	72	10	689
Kommersielle flygninger												
Antall flybevegelser	806	884	906	997	998	1 028	932	857	1 151	1 348	1 218	12 694
Pax	30 183	34 588	36 719	72 246	76 378	79 056	63 555	69 001	100 947	115 617	83 179	828 677
Militære flygninger												
Antall flybevegelser	31	14	40	30	42	12	20	12	21	20	14	293
Pax	69	24	125	13	12	-	-	-	-	-	-	608
Utland Antall flybevegelser	959	1051	1060	1139	1201	1161	1100	1018	1336	1511	1371	14892
Utland Pax	30286	34643	36858	72395	76434	79065	63555	69026	100967	115689	83189	829974
Totalt Antall flybevegelser	38 456	40 697	40 423	39 984	39 115	39 159	39 725	40 732	42 257	44 055	40 497	554 320
Totalt Pax	1 379 582	1 483 567	1 539 650	1 573 236	1 557 004	1 582 192	1 701 552	1 799 241	1 848 688	1 911 786	1 799 793	22 084 347

I 2015 hadde Tromsø lufthavn et negativt resultat før skatt på om lag 16 millioner kroner (Kilde: Avinor). Tromsø er en av Avinors lufthavner som årlig går i underskudd. Imidlertid økte flytrafikken på Tromsø lufthavn i starten av januar 2016. I følge kommersiell sjef ved Tromsø lufthavn, Ivar Schrøen, merket de den høye aktivitet i regionen i januar, og refererer til blant annet Tromsø Internasjonale Filmfestival, Arctic Frontier og NM på ski som sterke

drivere (Eriksen, 2016b). Tromsø lufthavn hadde også økning i reisende i februar 2016, og hadde om lag 170 000 passasjerer sammenlignet med 150 000 passasjerer i februar 2015. I følge Schrøen merker lufthavnen at Tromsø er blitt en vinterdestinasjon (Blomkvist, 2016).

På Tromsø lufthavn er det mange aktører innenfor restaurant og kiosk. Avinor har kun tre butikker som de eier og driver selv, herunder Travel Value Perfume Shop og to Tax Free-butikker. Resterende lokaler på lufthavnen leies ut til andre aktører. Aktørene eier inventar og utstyr, og driver sin bedrift for å gi et servicetilbud til passasjerene. Lokalene i terminalen leies ut på kommersielt grunnlag, noe som innebærer at det er en blanding av faste leieavtaler og avtaler basert på en kombinasjon av fast leie og omsetningsbasert leie. Inntekter fra butikker, kiosk og servering baserer seg på en kombinasjon av fast leie og omsetningsbasert leie, mens minibank og bilutleie betaler fast leie (Kilde: Avinor). De fleste kommersielle tilbudene eies av SSP, som er en operatør som tilbyr reisende ulike alternativer innenfor mat og drikke på reiselokasjoner i Norge og utlandet (SSP, u.å.).

I tillegg til at Tromsø lufthavn er viktig for å binde Nord-Norge sammen, er flyplassen også viktig for å knytte Nord-Norge sammen med resten av landet. I følge RVU 2013/14 er ruten mellom Oslo og Tromsø den fjerde største ruten i Norge med over en million passasjerer i 2012 (Hjorthol, Uteng, & Engebretsen, 2014). Videre viser Lian og Denstadli (2009) at 90 prosent av utenlandstrafikken fra Tromsø var avhengig av Oslo lufthavn i 2009.

Avinor har gjennomført flere undersøkelser for å kartlegge viktige brukere av Tromsø lufthavn. En av de viktigste brukerne er Universitetssykehuset i Nord-Norge. Luftfarten er viktig for hele landet når det gjelder tilgjengelighet til sykehus og medisinsk behandling, men er spesielt viktig i Nord-Norge ettersom landsdelen er preget av store avstander. På ruten mellom Tromsø og Bodø utgjør pasientreiser 20-25 prosent (Avinor, 2014a). I tillegg hadde luftambulansen 5500 flybevegelser i 2014, noe som utgjør 13 prosent av den totale flybevegelsen på Tromsø lufthavn (Avinor, 2014b). Tromsø lufthavn er en av Norges baser for både ambulanshelikopter og ambulansfly. Luftambulansetjenesten ANS assisterer om lag 20 000 pasienter hvert år. Nesten halvparten av pasientene transporteres med ambulansfly og om lag en tredjedel med ambulanshelikopter. Årlig tilsvarer dette nesten 18 000 flytimer (Luftambulansetjenesten, u.å.).

Flyplassen i Tromsø er også viktig for UiT – Norges arktiske universitet, da flytilbudet har stor betydning for rekruttering av studenter og fagpersonell (Avinor, 2014a). En rapport fra Avinor (2014a) viser at sysselsatte ved universiteter og høyskoler reiser mer enn landsgjennomsnittet, og tallene er spesielt høye i Nord-Norge. Organisasjonene er derfor avhengig av gode rutetilbud for å gjennomføre konferanser og samlingsbaserte studieprogrammer.

Andre aktive brukere av lufthavnen er banker, forvaltning som kommune, fylke og fylkesmannen, forskningsmiljøer og satellitteknologi, fiskeri- og sjømatnæringen, oljeselskap og oljerelaterte virksomheter, kraftselskap, og reiselivsbedrifter som Hurtigruten og Torghatten (Avinor, 2014b). I tillegg er store bedrifter som Nofima, Torghatten og Troms Kraft lokalisert i Tromsø. SpareBank 1 Nord-Norge og Norges Råfiskelag er de to største bedriftene med hovedkontor i Tromsø (Næringsforeningen i Tromsøregionen, u.å.).

4.2 Dagens situasjon

Når man gjennomfører en ringvirkningsanalyse er det naturlig å inkludere en kartlegging av dagens situasjon på lufthavnen. Dette innebærer å identifisere aktiviteten på lufthavnen, eksempelvis representert ved antall passasjerer, rutemønstre og frekvenser, samt sysselsatte fordelt på ulike næringer. Dette kalles direkte virkninger. Omfanget av trafikken sier noe om flyplassens samferdselsmessige betydning i regionen (Bråthen, 2006). Tromsø lufthavn tilbyr totalt 26 direkteruter, herav fem til utlandet, femten innenlands og seks charterdestinasjoner (Avinor, u.å.-c). På bakgrunn av dette er det blitt et behov for en større og bedre utenlandsterminal ved flyplassen.

I følge Avinor er det besluttet å bygge ut Tromsø lufthavn i form av terminalutvidelse, men det knytter seg usikkerhet til tidsforløpet. Selskapet har store og kostnadskrevenne prosjekter pågående på Gardermoen og Flesland, og vil ikke ha midler til å gjennomføre utbygginger andre plasser før prosjektet på Gardermoen er ferdigstilt (Kilde: Avinor). I følge lufthavnsjef, Jonny Andersen, er skissen for utbyggingen av Tromsø lufthavn klar, og målet er at den nye utenlandsterminalen skal stå ferdigstilt i 2018. Andersen påpeker at vinteren 2016 har gitt en klar indikasjon på behovet for større kapasitet da dagens situasjon er presset. Herunder trekkes fulle fly og lang kø i sikkerhetskontroll frem som utfordringer (Gilstad, 2016). Behovet for en utbygging som legger til rette for å øke kapasiteten er derfor etterlenget.

I masterplanen planlegger Avinor å bygge en kombiterminal, som innebærer at de to funksjonene utenlands- og innlandsterminal kombineres. Bakgrunnen for å bygge en kombiterminal er at utenlandstrafikken fra Tromsø lufthavn utgjør en liten andel av den totale trafikken, men at dagens forhold på utenlandsterminalen ikke tilfredsstillende de krav som stilles. En kombiterminal vil bidra til å øke kapasiteten i forbindelse med flytrafikk både innenlands og utenlands. Datamateriale fra Avinor viser at lufthavnen hadde over 80 000 reisende til utlandet i 2015, noe som utgjorde om lag 4,6 prosent av det totale antall passasjerer. Dette tilsvarer en nedgang på 1,4 prosent fra 2014 (Kilde: Avinor).

Ettersom lufthavnen har i underkant av to millioner passasjerer som flyr til og fra Tromsø i året ønsker Avinor å bygge for fremtiden, slik at de kan øke kapasiteten. I følge Avinor har de utfordringer knyttet til utenlandsterminalen. Dårlige fasiliteter og gammel bygningsstruktur gjør at terminalen ikke tilfredsstillende dagens krav, herunder krav knyttet til dokumentkontroll og tollfilter. Politiet kontrolleres for sine systemer og infrastruktur på grensepunktene, og dersom kravene ikke innfris kan det medføre at Tromsø lufthavn mister status som internasjonal lufthavn, og dermed ikke kan utføre utenlandsoperasjoner (Kilde: Avinor).

Videre anses det som et kapasitets- og fasilitetsproblem ved lufthavnen at det er for få flyoppstillingsplasser, og kun tre broer som fører direkte til flyene. Det er derfor ønskelig med flere flyoppstillingsplasser og flere broer siden Nord-Norge er preget av store variasjoner i været.



Figur 4.2. Flyfoto av Tromsø lufthavn (Tromsø kommune, 2016)

4.3 Ønsket fremtidig situasjon

På bakgrunn av sprengt kapasitet på utenlandsterminalen, har det lenge vært et ønske om en utbygging for å øke kapasiteten. I mai 2015 offentliggjorde Avinor i en pressemelding at de ønsker å fremskynde prosjektet knyttet til bygging av en ny terminal. I første omgang ønsker selskapet å bygge en kombiterminal for innland og utland. I utgangspunktet skulle byggingen starte i 2021, men ettersom behovet for en ny terminal er stort, ønsker Avinor å starte på prosjektet allerede i 2017. Prislappen for den nye terminalen er anslått til omtrent 300 millioner kroner (Avinor, 2015a).

I forbindelse med investering i Tromsø lufthavn, er det den nye terminalstrukturen som har høyest prioritet, samt en god håndtering av utenlandspassasjerer. Dersom terminalbyggingen fremskyndes, vil ikke Avinor iverksette ombygging av den gamle utenlandsterminalen. I følge divisjonsdirektør i Avinor, Margrethe Snekkerbakken, har selskapet en god dialog med de lokale Politi- og Tollmyndighetene for å håndtere dagens utfordringer med dokumentkontroll og tollfilter (Avinor, 2015a).

Snekkerbakken mener at Tromsø lufthavn har stort potensiale på sikt, og at økt kapasitet og god standard på lufthavnen kan bidra til flere interkontinentale sommerruter, eksempelvis til New York og Tokyo (Avinor, 2015a). Lufthavnsjef ved Tromsø lufthavn, Jonny Andersen, mener at Nord-Norges konkurranseevne avhenger av tilgjengelighet og kapasitet: *“Om noen år kan vi tilby våre reisende den største, mest funksjonelle og moderne lufthavnen i Barentsregionen”* (Avinor, 2015a). Også daværende Tromsø-ordfører, Jens Johan Hjort, uttalte at det er et stort behov for at Avinor løfter Tromsø opp ettersom flyplassen er hjertet i byen og anses som en HUB i Nord-Norge.

Generelt er det også ønskelig med en utvendig oppussing av lufthavnen. Dagens infrastruktur er svært dårlig og slitt når det gjelder veger, fortau og andre fasiliteter rundt lufthavnen. I fremtiden vil det også være aktuelt å investere i en forlengelse av rullebanen for å kunne håndtere større fly. Det er imidlertid ikke rullebanen som vil prioriteres først. En slik investering vil bli vurdert ut fra behovet i næringslivet, herunder fiskerinæringen. Dagens situasjon gjør at lufthavnen sannsynligvis ikke er i stand til å håndtere store transportfly, eksempelvis for å frakte laks til Asia. Imidlertid er dette en investering i kapasitet som Avinor vil vurdere dersom næringen etterspør det. Kostnaden er estimert til om lag en million kroner per meter rullebane (Kilde: Avinor).

I forbindelse med masterplanen til Tromsø lufthavn for perioden 2013 til 2017 skrev eiendomsutvikler i Avinor følgende i en e-post til Statens Vegvesen, region nord:

”I masterplan for Tromsø lufthavn for perioden 2013 - 2017 er det redegjort for en mulig fremtidig forlengelse av rullebanen mot sør. Dersom lufthavna skal kunne betjene fly som er større eller når fjernere destinasjoner enn i dag, må rullebanen forlenges. Masterplanen antyder en forlengelse på 500 m sørover pluss 300 m sikkerhetsområde. Det vil kunne øke avgangslengdene til nesten 2900 m, landingslengden på bane 19 vil øke til 2500 m.” (Statens vegvesen, 2014).

Dagens situasjon medfører at noen næringer må benytte andre flyplasser i Skandinavia for å eksportere varer. Eksempelvis kjører omtrent 18 trailere i døgnet til Helsinki med laks. Avinor har tidligere prøvd med en fryseterminal på Harstad/Narvik lufthavn, Evenes (heretter Evenes) uten at det var vellykket. Imidlertid har Avinor utvidet kapasiteten på Gardermoen, og i denne forbindelse er det bygget et nytt fryselager for å kunne håndtere frosset fisk. Selskapet uttrykket at det er nærliggende at dette kan skje i Tromsø også, men at dette ikke hensyntas i den planlagte kapasitetsutbyggingen da det vil kreve en utbygging i større omfang. Kontaktpersoner i Avinor er usikre på om Tromsø lufthavn er stor nok for det omfanget en slik utbygging vil kreve. Arealet på Tromsøya skaper naturligvis generelle begrensninger, i tillegg til at selskapet også må ta hensyn til befolkningen som er tett på flyplassen.

Dersom det skulle bli behov for flyhotell i fremtiden er det satt av areal til dette i gangavstand fra lufthavnen. For omtrent ti år siden ble det gjort en undersøkelse som omhandlet behovet for flyhotell, men hverken Bodø eller Tromsø fikk gjennomført dette på bakgrunn av manglende behov. Tromsø lufthavn har stor nærhet til sentrum, samtidig som det har vært en stor utbygging av hotellrom de siste tre årene. Det er dessuten gode kommunikasjonslinjer til byen, i form av offentlig transport og gang- og sykkelstier. Det anses derfor ikke som nødvendig å bygge et flyhotell ved Tromsø lufthavn slik som dagens situasjon er (Kilde: Avinor).

For næringslivet er det imidlertid rutetilbudet som betyr noe: Nærhet til markedet, nærhet til hovedkontorene. Næringslivet har flere ganger uttrykt behov for bedre flytilbud fra Tromsø. I følge rapporten til Dybedal og Julsrud (2013) ga hele 57 prosent av respondentene uttrykk for at deres bedrift ønsket nye flyruter. Av internasjonale destinasjoner ble København, Stockholm og London nevnt som aktuelle ruter. Samtidig viser statistikk fra Avinor at mange av de rutetilbudene som er ønskelig fra næringslivet ikke er bærekraftige. Flyselskapene er

avhengige av høy kabinfaktor for at flyruter skal være lønnsomme, og dersom kundegrunnlaget er for dårlig ønsker ikke flyselskapene å fortsette med de aktuelle tilbudene. I følge Avinor er dette den største forskjellen med å være så langt nord i Europa: Man får ikke bearbeidet markedet på samme måte som andre steder.

Imidlertid kom ruten til Oulo og Stockholm på bakgrunn av etterspørsel fra næringslivet (Kilde: Avinor). Dessuten har Tromsø lufthavn fått flere ruter som er sesongbasert, eksempelvis til London. Denne ruten er kun bærekraftig på vinteren ettersom mange engelskmenn ønsker å komme til Nord-Norge for å se nordlys, men ellers på året er ikke passasjergrunnlaget tilstrekkelig. Tidligere var det en rute fra Tromsø til Russland som gikk i tjue år før den ble lagt ned. Mange næringslivsaktører har kontakter i Russland, og Avinor mener at det er en utfordring å skape en god øst-forbindelse.

4.4 Oppsummering

I dette kapitlet er det gitt en kort presentasjon av Avinor AS med fokus på Tromsø lufthavn. Avinor AS er et statlig eid aksjeselskap som eier og driver 46 flyplasser i Norge. Tromsø lufthavn er Norges femte største flyplass og hadde i underkant av 1,8 millioner passasjerer i 2015. Lufthavnen har imidlertid utfordringer knyttet til kapasitet, og har besluttet å bygge ut Tromsø lufthavn i form av terminalutvidelse. Dårlige fasiliteter og gammel bygningsstruktur gjør at dagens utenlandsterminal ikke tilfredstiller dagens krav knyttet til dokumentkontroll og tollfilter. I masterplanen planlegger Avinor å bygge en kombiterminal, som innebærer at de to funksjonene utenlands- og innlandsterminal kombineres.

I neste kapittel blir de empiriske funnene i forbindelse med datainnsamling presentert.

5 Presentasjon av empiriske funn

I det forrige kapittelet presenterte vi caset i studien, Avinor. Dette kapittelet presenterer empiriske data som ble innhentet gjennom spørreskjema og intervjuer. Spørreundersøkelsen ble distribuert av NHO Troms og Svalbard og Avinor til et utvalg bedrifter. Totalt fikk 178 tilsendt spørreskjemaet. Videre ble det også gjennomført intervjuer med fire organisasjoner som er store brukere av Tromsø lufthavn.

5.1 Spørreundersøkelse

I det følgende vil vi presentere resultatene fra spørreundersøkelsen som ble sendt til næringslivsaktører i Troms fylke. Antall respondenter på spørreskjemaet er 61, noe som gir en svarprosent på 34. Videre er det noen respondenter som har avbrutt undersøkelsen. Dette kan ha flere årsaker. For det første kan det hende noen synes at spørreundersøkelsen var for lang. For det andre kan det hende at spørreskjemaet inneholdt spørsmål knyttet til sysselsatte, årsverk, reisemønster og lignende, og at dette var data som respondentene måtte undersøke i forkant av besvarelsen. På grunn av den begrensede tiden vi har til rådighet har vi ikke hatt mulighet til å bedre kvaliteten på datagrunnlaget.

I litteraturen er det diskusjon angående hva som er mest tilfredsstillende å benytte av aritmetisk gjennomsnitt og median i forbindelse med databehandling. Mens aritmetisk gjennomsnitt er summen av alle dataene dividert med antall data, er medianen den midterste verdien når alle dataene stilles opp i stigende rekkefølge. Beregning av gjennomsnitt er følsomt overfor ekstreme verdier, og kan skjule variasjoner i datamaterialet (Kristiansen, 2010). Dette medfører at ekstreme verdier kan gjøre store utslag i resultatet. I følge SSB benyttes medianen langt mindre enn gjennomsnitt på bakgrunn av at dette målet ikke er intuitivt forståelig. I denne fremstillingen har vi imidlertid valgt å benytte gjennomsnitt ettersom det er den mest vanlige metoden å benytte.

5.1.1 Utvalgets demografi

Som innledende spørsmål til undersøkelsen ble respondentene bedt om å angi hvilken bransje deres bedrift tilhører. Tabell 5.1 viser hvordan bransjespredningen er i denne spørreundersøkelsen. Industri, bygg og anlegg, forretningsmessig tjenesteyting og hotell, restaurant og handel er sterkt representert i vår undersøkelse. I rapporten til Dybedal og

Julstrup (2013) er olje, gassutvinning og energi sterk representert sammen med hotell, restaurant og handel og industri, bygg og anlegg.

Tabell 5.1: Bransjefordeling av foretakene som er representert

	N	Prosent
Olje, gassutvinning, energi	4	6,6
Offentlig administrasjon og tjenesteyting	3	4,9
Bank og forsikringsvirksomhet	0	0,0
Transport, lagring	5	8,2
Telekommunikasjon, IT	3	4,9
Forretningsmessig tjenesteyting	10	16,4
Industri, bygg og anlegg	14	23,0
Primærnæring, fiskeoppdrett og -foredling	3	4,9
Forskning og undervisning	3	4,9
Hotell, restaurant og handel	9	14,8
Informasjon og media	2	3,3
Annen bransje	5	8,2
Total	61	100,0

Videre ble respondentene bedt om å oppgi hvor deres bedrift har hovedkontor. Her svarte 61 prosent av respondentene at hovedkontoret til deres bedrift er lokalisert i Tromsøregionen, mens 39 prosent har hovedkontor et annet sted i landet. Ingen av respondentene har hovedkontor i utlandet.

Blant bedriftene i spørreundersøkelsen er det en blanding av små og store foretak. Hovedtyngden i undersøkelsen er foretak med mindre enn 50 ansatte, og står for 64 prosent av respondentene. Sammenlignet med Dybedal og Julstrup (2013) har vår undersøkelse en større andel foretak med mindre enn 50 ansatte. Data fra SSB viser at omtrent 96 prosent av virksomhetene i Troms fylke har mindre enn 50 ansatte i 2016 (se tabell 5.2). Tallene inkluderer foretak med minst en ansatt. Blant våre respondenter er altså en lavere prosentandel foretak med mindre enn 50 ansatte enn på fylkesnivå.

Tabell 5.2: Foretak etter antall ansatte, Troms fylke

	I undersøkelsen	Dybedal (2013)	SSB
20 eller færre	21 (34 %)	35 (25 %)	5534 (84 %)
21 – 50	18 (30 %)	25 (18 %)	755 (12 %)
51 – 100	11 (18 %)	22 (16 %)	201 (3 %)
101 eller flere	11 (18 %)	59 (42 %)	94 (1 %)
Sum	61	141	6584

Dersom vi kun ser på respondentene som har avdelingskontor i Tromsøregionen, viser resultater fra vår undersøkelse at 74 prosent har mindre enn 50 ansatte. I følge SSB har 95 prosent av virksomhetene i regionen mindre enn 50 ansatte i 2016. Av fordelingen av foretak i regionen, ser vi at de mindre foretakene er tydelig overrepresentert. De to foretakene som har oppgitt 501 eller flere ansatte finner vi innen offentlig administrasjon og tjenesteyting. Ingen av våre respondenter som har hovedkontor i Tromsøregionen har 101-200 eller 201-500 ansatte.

Respondentene ble på forhånd bedt om at en av deres ansatte skulle svare på vegne av deres bedrift. Den som svarte på spørreundersøkelsen ble bedt om å oppgi sin posisjon i bedriften. Resultatene viser at flest respondenter tilhører toppledelsen. Hele 45 av 61 respondenter som deltok på spørreundersøkelsen tilhører toppledelsen, mens de 16 resterende respondentene tilhører mellomledelsen eller annen ledelse.

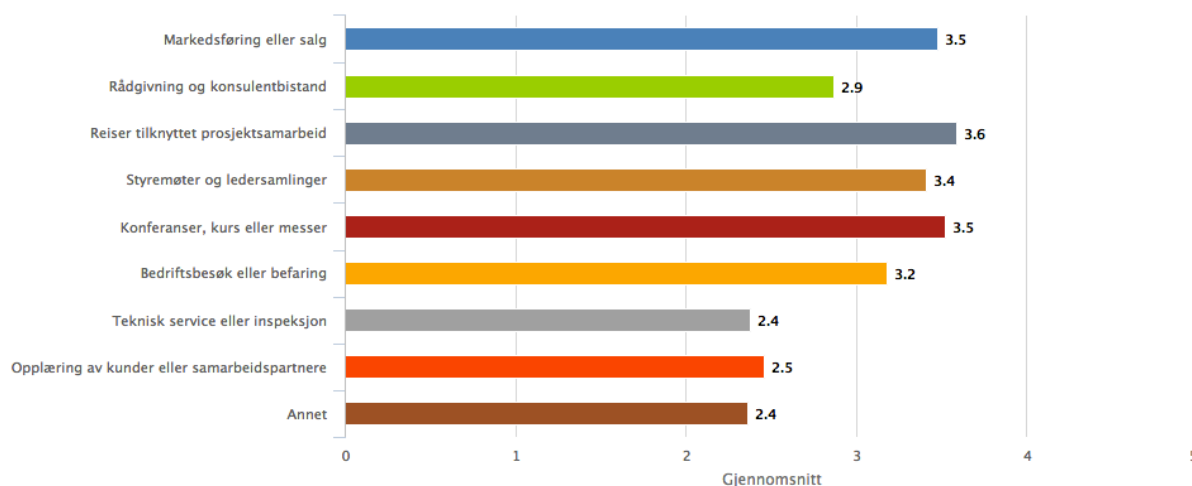
5.1.2 Formål med flyreisene

Alle foretakene ble spurt om å oppgi hvor mange arbeidsrelaterte flyreiser deres bedrift gjennomførte innenlands og utenlands i løpet av 2015. Mange av respondentene er store brukere av Tromsø lufthavn. I gjennomsnitt har de ulike foretakene hatt 638 flyreiser innenlands og 126 reiser utenlands i 2015. Det er relativt stor spredning med hensyn til antall reiser innenlands og utenlands.

Når det gjelder innenlandsreiser varierer resultatene fra 4 til 14 500 reiser i løpet av 2015, mens det for utenlandsreiser varierer mellom 0 og 4800. Ettersom det er noen foretak som reiser svært mye sammenlignet med andre, vil disse naturligvis bidra til å øke gjennomsnittlig antall reiser. Av de syv foretakene som oppgir mer enn 1000 innenlandsreiser i 2015, har 4 av

disse over 500 ansatte, to har mellom 51 og 100 ansatte og et har færre enn 10 ansatte. I studien til Dybedal og Julsrud (2013) ser vi at respondentene i gjennomsnitt hadde gjennomført 22 innenlandsreiser og i underkant av 5 utenlandsreiser i løpet av de siste 12 månedene.

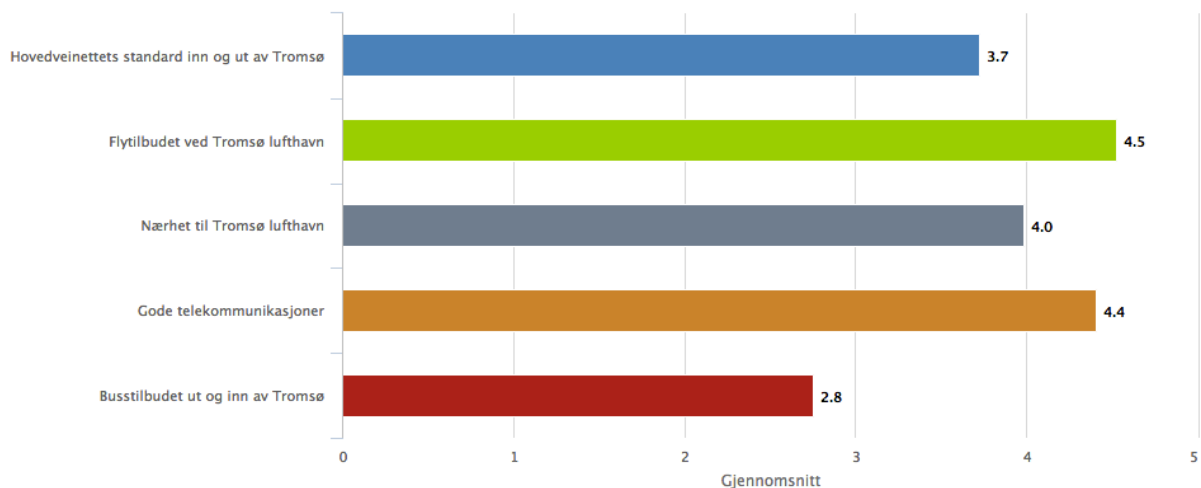
Figur 5.1 viser gjennomsnittet av hvilke reiseformål som er viktig når deres bedrift foretar flyreiser. Spørsmålet blir vurdert på en skala fra en til fem, hvor en er “ikke viktig” og fem er “svært viktig”. Reiseformålene som skiller seg ut er reiser tilknyttet prosjektsamarbeid, konferanser/kurs/messer, og markedsføring eller salg. Disse har en gjennomsnittsscore på henholdsvis 3,6, 3,5 og 3,5. De formålene som anses som minst viktig er teknisk service eller inspeksjon, opplæring av kunder eller samarbeidspartnere og andre formål.



Figur 5.1: Viktige reiseformål for bedriftene i forbindelse med flyreiser

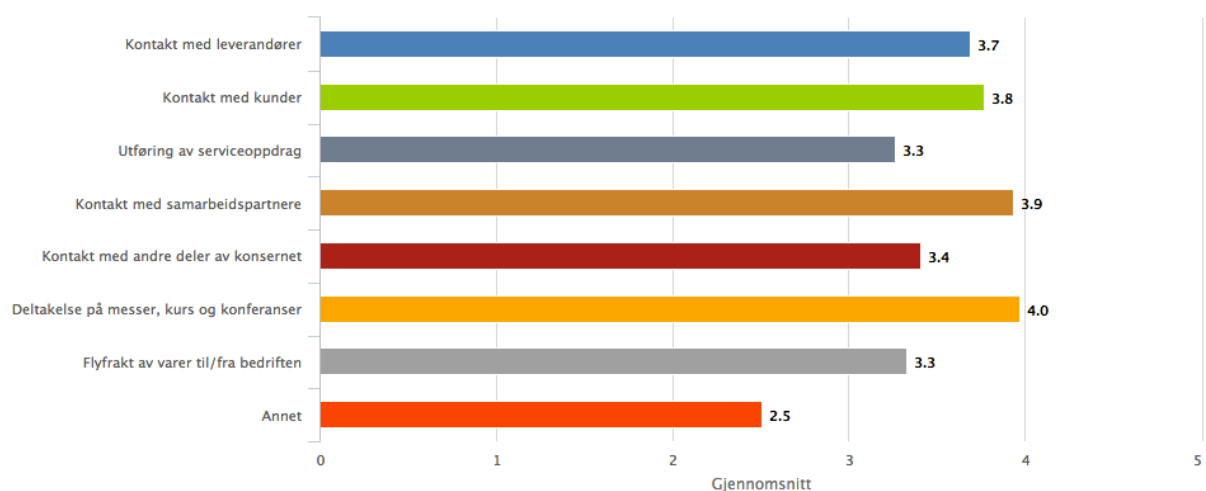
5.1.3 Tromsø lufthavns betydning for organisasjonen

Bedriftene ble også bedt om å angi hvor viktig ulike tilbud av infrastruktur er for deres bedrifts lønnsomhet (se figur 5.2). Blant respondentene er flytilbudet ved Tromsø lufthavn det viktigste, og deretter god telekommunikasjon. Deretter kommer nærhet til Tromsø lufthavn, hovedvegnettets standard inn og ut av Tromsø, og til slutt busstilbudet inn og ut av Tromsø.



Figur 5.2: Viktighet av infrastruktur for bedriftens lønnsomhet

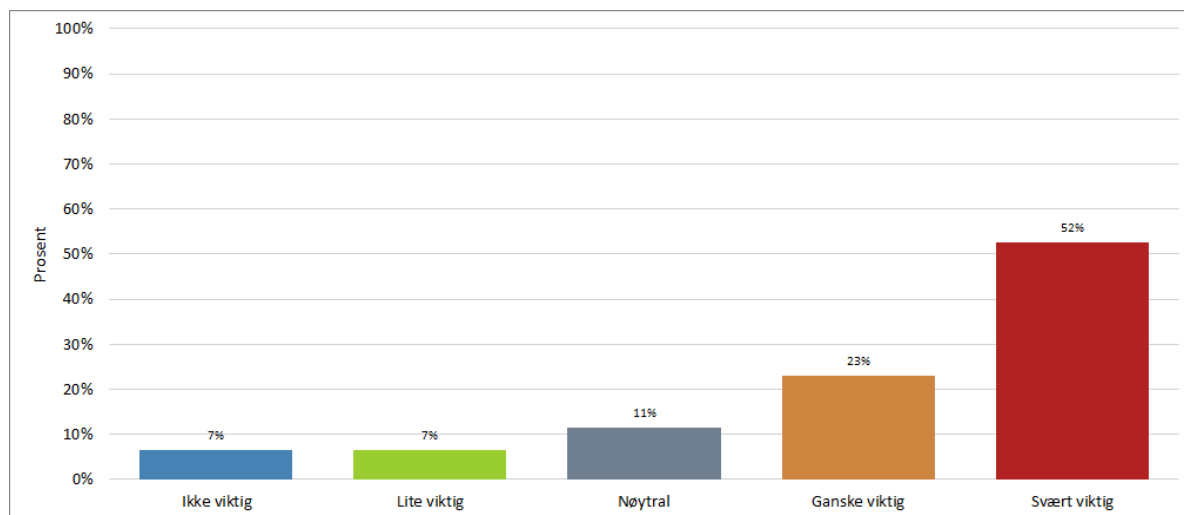
Når bedriftene ble bedt om å angi hvor viktig Tromsø lufthavn er for deres bedrift på ulike områder, viser resultatene at det er jevnt mellom de ulike alternativene (se figur 5.3). De som imidlertid skiller seg litt ut fra de andre alternativene er deltakelse på messer/kurs/konferanser, kontakt med samarbeidspartnere, kontakt med kunder, og kontakt med leverandører. Spørsmålet blir vurdert på en skala fra en til fem, hvor en er “ikke viktig” og fem er “svært viktig”.



Figur 5.3: Viktigheten av Tromsø lufthavn for ulike arbeidsområder

Videre ønsket vi å kartlegge hvor viktig Tromsø lufthavn er for utførelsen av bedriftens arbeidsoppgaver. Av figur 5.4 ser vi at mer enn halvparten av respondentene oppgir at

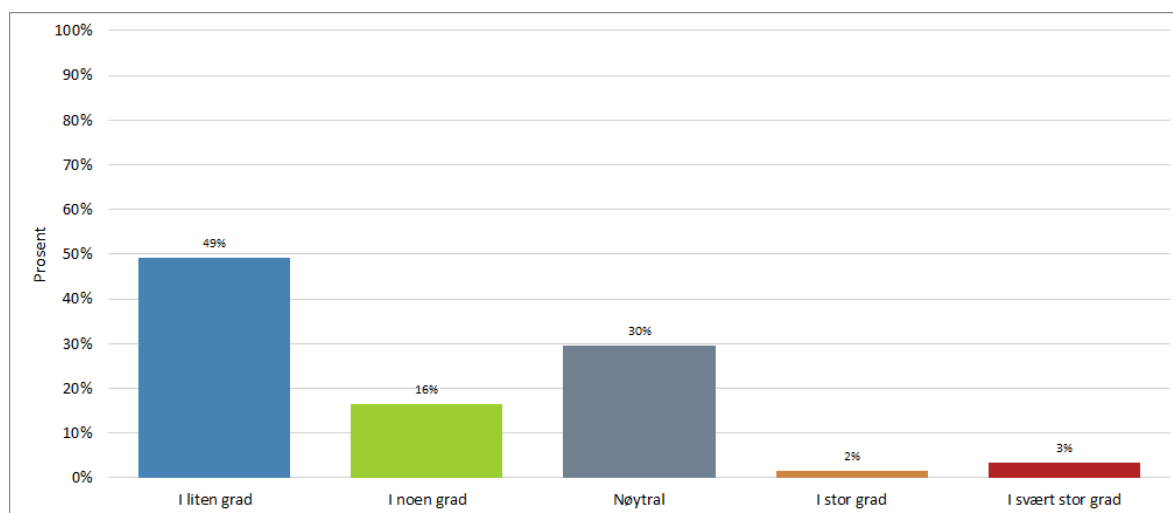
Tromsø lufthavn er svært viktig, og 23 prosent mener Tromsø lufthavn er ganske viktig. 11 prosent stiller seg nøytral til dette spørsmålet, mens 14 prosent mener at Tromsø lufthavn er lite viktig eller ikke viktig for dem. Deretter ble respondentene bedt om å vurdere utviklingen i deres bedrifts behov for arbeidsrelaterte flyreiser i årene fremover. Om lag 60 prosent mener at deres behov vil øke noe, mens 17 prosent mener at det vil øke sterkt. Videre mener 21 prosent at det vil være uendret, og 3 prosent mener at det vil avta.



Figur 5.4: Viktigheten av Tromsø lufthavn for bedriftens utførelse av arbeidsoppgaver

Respondentene ble også bedt om å vurdere deres utvikling i behov for flyfrakt i årene fremover. Om lag halvparten av respondentene oppgir at deres behov vil være uendret, mens henholdsvis 26 prosent og 8 prosent mener det vil øke noe eller øke sterkt. Kun 5 prosent mener at deres omfang av flyfrakt vil bli redusert, og 10 prosent svarer at de ikke vet eller at det er uaktuelt for deres bedrift.

På spørsmål om en annen lokalisering av bedriften med kortere avstanden til lufthavnen vil være et viktig konkurransefortrinn for bedriften, er det kun 5 prosent som mener at dette vil påvirke deres konkurransefortrinn i stor eller i svært stor grad (se figur 5.5). Dette tilsvarer kun 3 av 61 respondenter. Hele 65 prosent mener at dette vil påvirke konkurransefortrinn i liten eller i noen grad.

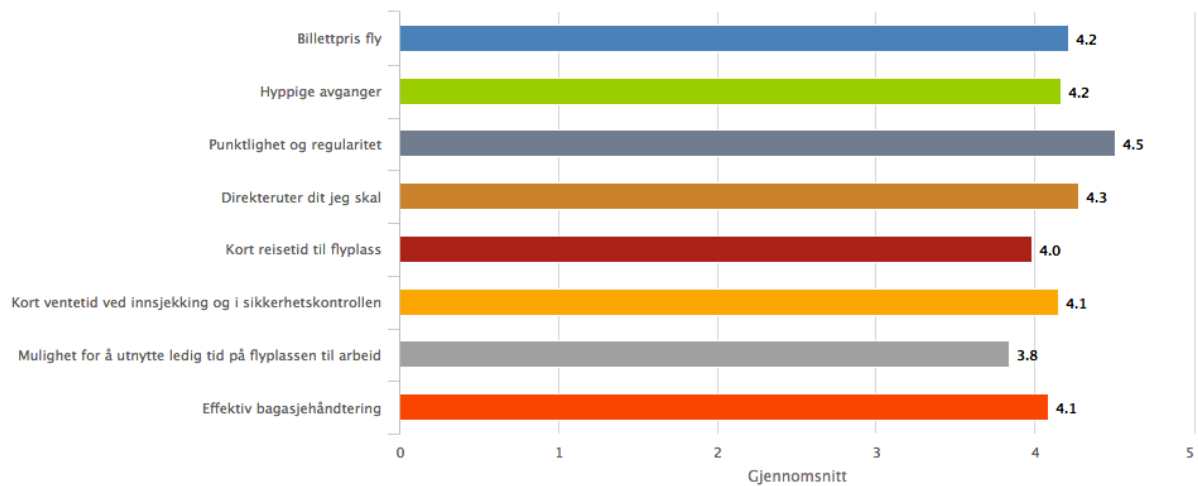


Figur 5.5: I hvilken grad kortere avstand til flyplassen vil være et viktig konkurransefortrinn for bedriften

Hvis Tromsø lufthavn får økt rutetilbud med bedre tilgang til billetter på kort varsel vil dette kunne påvirke foretakene. Respondentene ble bedt om å ta stilling til om dette vil være med å påvirke til økt omsetning, raskere prosjekt- og produktutvikling, og flere kunder/kontrakter. Svaralternativene får tilnærmet lik gjennomsnittsscore på 3,4. Mer enn 30 prosent stiller seg nøytral til alternativene, mens omtrent halvparten av respondentene svarer at de er delvis eller helt enig på samtlige alternativer.

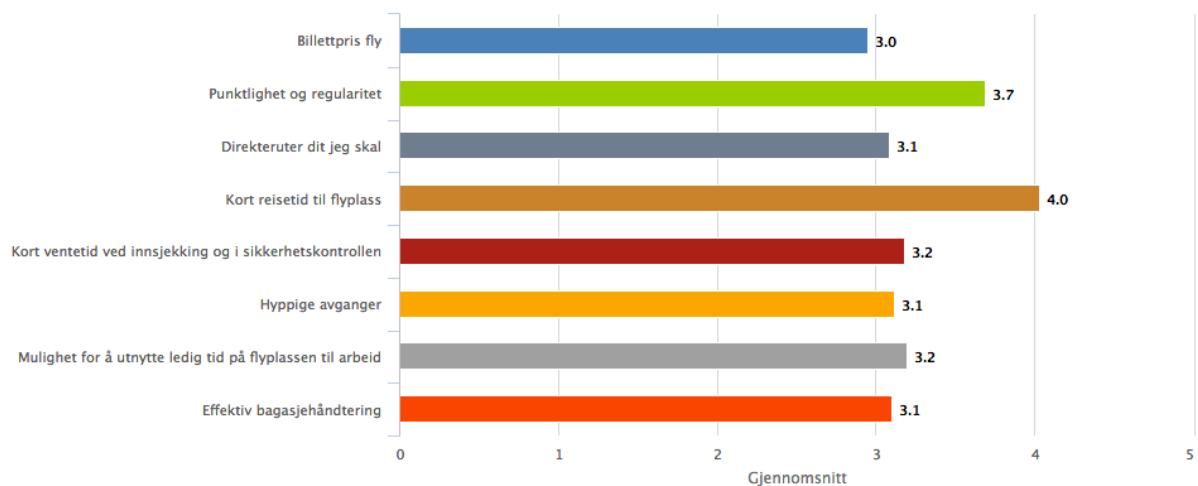
5.1.4 Tilfredshet

Når bedriftene ble spurt hvor viktig ulike faktorer er når deres bedrift skal ut på reise er det jevne svar (se figur 5.6). Også her blir det benyttet en skala fra en til fem, hvor en er “ikke viktig” og fem er “svært viktig”. Hele syv av åtte faktorer har 4,0 eller mer i gjennomsnittlig score. Den faktoren som skiller seg mest ut er punktlighet og regularitet som får en score på 4,5. Videre har faktorene “direkteruter dit jeg skal”, “billettpris”, og “hyppige avganger” en gjennomsnittsscore på henholdsvis 4,3 og 4,2. De andre faktorene kommer like bak. Av resultatene ser vi at flertallet svarer ”ganske viktig” eller ”svært viktig” på samtlige faktorer.



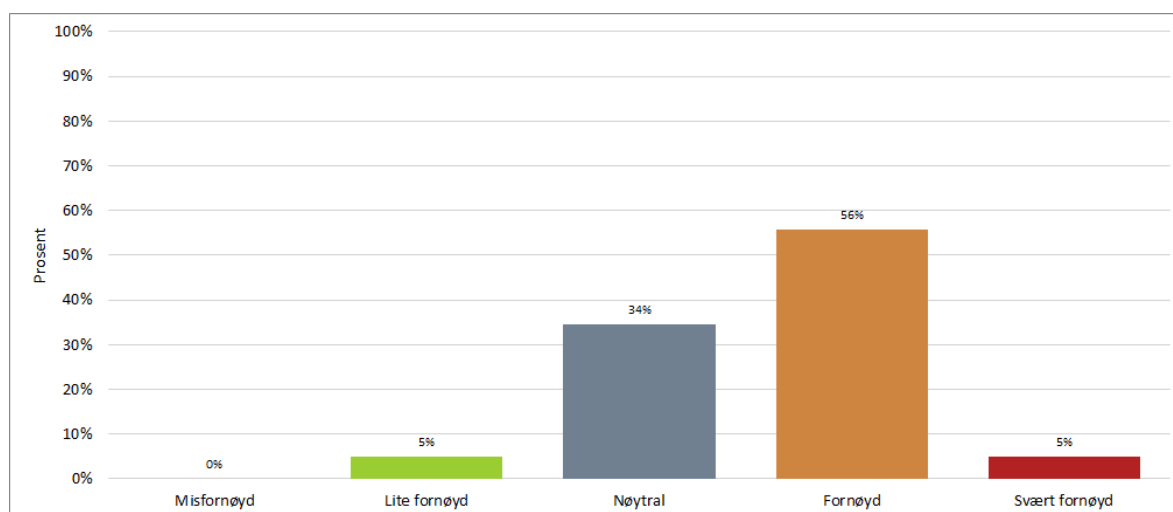
Figur 5.6: Viktigheten av ulike faktorer i forbindelse med bedriftens arbeidsrelaterte reiser

Videre ble respondentene bedt om å uttrykke hvor tilfreds de er med de samme faktorene (se figur 5.7). Her er skalaen fra en til fem, hvor en er “i svært liten grad” og fem er “i svært stor grad”. Kort reisetid til flyplassen kommer best ut med en score på 4,0. Videre kommer punktligheit og regularitet med en score på 3,7, og de resterende faktorene har en jevn score mellom 3,0 og 3,2, hvor billettpris fly kommer dårligst ut.



Figur 5.7: Tilfredshet ved Tromsø lufthavn

Et av spørsmålene ønsket å måle tilfredshet med Tromsø lufthavn i forhold til bedriftens behov for arbeidsrelaterte flyreiser. Henholdsvis 56 prosent og 5 prosent svarer at de er fornøyd eller svært fornøyd, mens 5 prosent er lite fornøyd. Da ingen av respondentene oppgir at de er misfornøyd, stiller de resterende 34 prosent seg nøytral til spørsmålet (se figur 5.8).

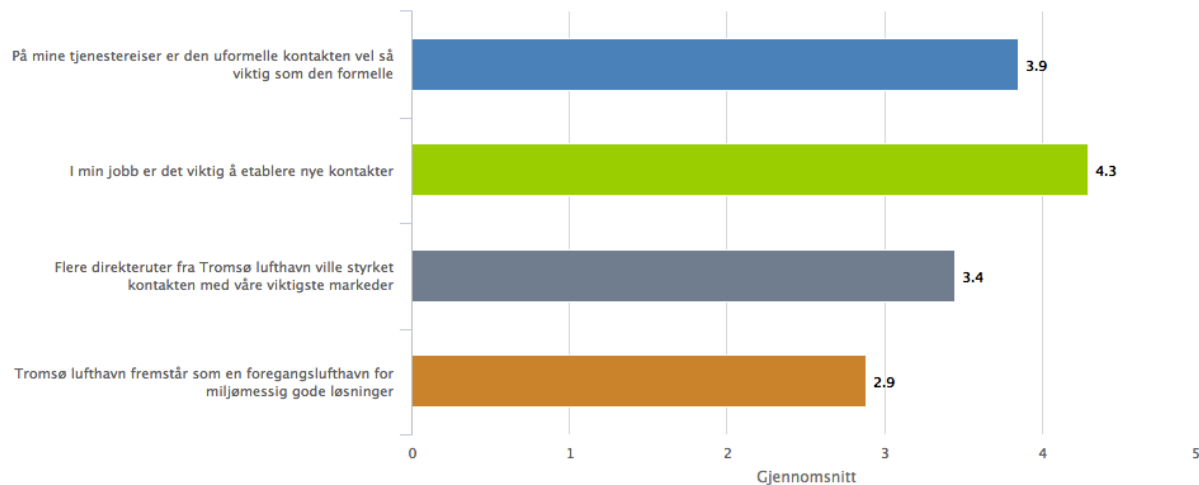


Figur 5.8: Tilfredshet med Tromsø lufthavn i forhold til bedriftens behov for arbeidsrelaterte flyreiser

På spørsmål om hvordan myndighetene/Avinor kan tilrettelegge for bedriftenes persontransport er det “bedre kapasitet på Tromsø lufthavn” og “stimulere til flere direkteruter fra Tromsø lufthavn” som får høyest score. Henholdsvis 48 prosent og 38 prosent mener at det er ganske viktig eller svært viktig at myndighetene/Avinor kan bidra til å stimulere til flere direkteruter fra Tromsø lufthavn. På “bedre kapasitet på lufthavnen” er det 33 prosent som svarer “ganske viktig”, og 44 prosent som svarer “svært viktig”. De resterende faktorene er ikke tillagt like mye vekt i denne fremstillingen, da det antas at Avinor i liten grad kan påvirke økt konkurranse i luften, kollektivtransport til flyplassen og de nasjonale veiforbindelsene.

På et av spørsmålene får respondentene presentert fire utsagn angående deres bedrift og Tromsø lufthavn. Også her blir det benyttet en skala fra en til fem, hvor en er “helt uenig” og fem er “helt enig”. Figur 5.9 viser de fire ulike utsagnene. Hele 84 prosent svarer at de er delvis eller helt enig i at det er viktig å etablere nye kontakter i deres jobb. Videre svarer 75 prosent at de er delvis eller helt enig at den uformelle kontakten er vel så viktig som den formelle når de er på tjenestereiser. På det tredje utsagnet, om flere direkteruter fra Tromsø lufthavn ville styrket kontakten med deres viktigste markeder, svarer omtrent halvparten at de er delvis eller helt enig i påstanden. På det siste utsagnet, om Tromsø lufthavn fremstår som

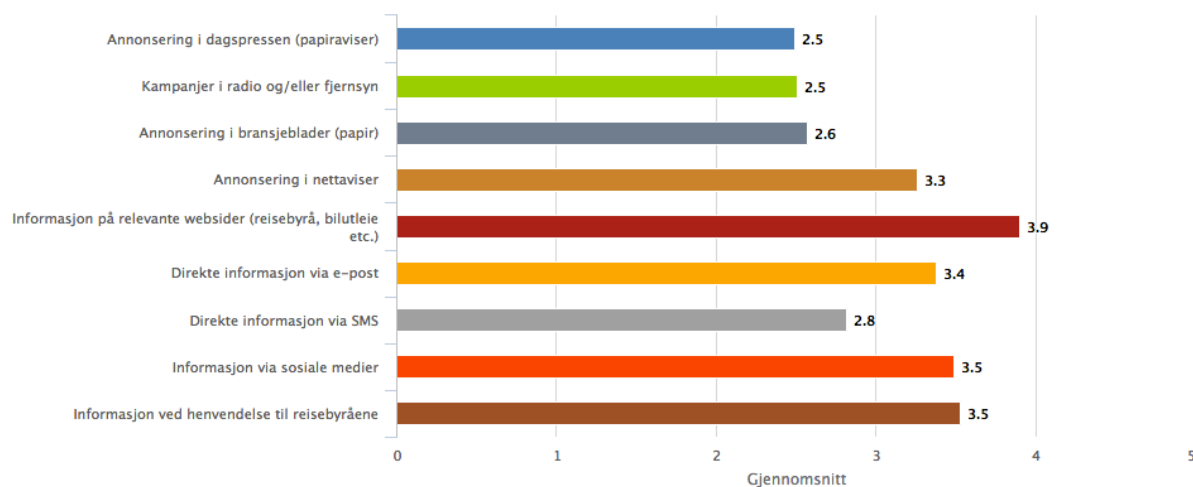
en foregangslufthavn for miljømessige gode løsninger, svarer hele 80 prosent at de er nøytral til påstanden. Dette kan antas å ha sammenheng med at mange ikke har hørt om dette eller ikke har spesielle oppfatninger på området (Dybedal & Julsrud, 2013). Kun 7 prosent svarer at de er delvis enig, mens 13 prosent svarer at de er helt eller delvis uenig i påstanden.



Figur 5.9: Betydning av Tromsø lufthavn for kontakt med samarbeidspartnere

Videre ble respondentene spurt om hvilke markeder de forventer vekst i de tre neste årene. 37 bedrifter forventer at de vil ha vekst i Norge, tolv bedrifter forventer at de vil ha vekst i utlandet, og sju bedrifter forventer vekst både i Norge og i utlandet de tre neste årene. Kun fem bedrifter forventer ikke vekst i det hele tatt de tre neste årene. De respondentene som forventet vekst i utlandet ble bedt om å spesifisere i hvilke markeder de forventer vekst. Her blir Asia og Europa nevnt flest ganger, med henholdsvis ti og ni respondenter. Herunder blir land som Sverige, England, Tyskland, Brasil, Russland, Sør-Korea, Japan, Spania, Frankrike og Italia nevnt. I tillegg er det fire respondenter som forventer vekst i USA.

Tromsø lufthavn kan bruke ulike metoder for å nå ut til bedriftene i regionen slik at de skal bli bedre kjent med rutetilbudet som Tromsø lufthavn tilbyr. Respondentene ble spurt om hva som skal til for at næringslivet skal bli bedre kjent med tilbudene. Dårligst ut kommer annonsering i papiraviser, kampanjer på radio eller radio, annonsering i bransjeblader og direkte informasjon vis SMS. Det som kommer best ut er informasjon på relevante web-sider, informasjon via sosiale medier og informasjon ved henvendelse til reisebyråene (se figur 5.10).



Figur 5.10: Tiltak som kan bedre kjennskapen til rutetilbudet ved Tromsø lufthavn

Avslutningsvis ble respondentene spurt om bedriften har behov for flyruter fra Tromsø lufthavn som ikke finnes i dag. Her svarer 36 prosent av respondentene ja, mens 48 prosent svarer nei. De resterende 16 prosent svarer at de ikke vet. De respondentene som ønsket andre flyruter enn dagens tilbud ble bedt om å spesifisere hvilke rutetilbud de savner. Ruten som er nevnt flest ganger er Tromsø-København, med fem respondenter. Deretter er ruter til Bergen, Helsinki, Amsterdam og London nevnt tre ganger fra ulike foretak. Videre er det flere respondenter som ønsker flere ruter til Longyearbyen, Evenes, Trondheim, Oslo, Bodø, Alta og Stavanger. I tillegg er ruter til Murmansk, Tyskland, Reykjavik, Svolvær, Ålesund, USA, Paris, Brussel, Arkhangelsk, Europa og Asia etterspurt.

Til slutt i spørreundersøkelsen hadde vi et åpent spørsmål, hvor respondentene kunne kommentere andre forhold ved Tromsø lufthavn. Det som blir nevnt flest ganger er at respondentene synes at ankomsthallen er for trang når man står og venter på bagasjen, og at kapasiteten for reisende bør økes. Det nevnes også at rullebanen bør forlenges slik at lufthavnen kan ta i mot større fly. Utenlandsterminalen og utenlandstilbudet blir også kommentert i form av at det bør forbedres. Andre kommentarer er at det bør bli rimeligere parkering, at det er trangt i sikkerhetskontrollen, at direkteruter er for dårlige, og at lufthavnen bør tenke mer på miljø.

5.2 Intervju

I tillegg til resultater basert på spørreskjemaet, har vi også basert oppgaven på personlig intervju med fire organisasjoner med stor tilknytning til Tromsø lufthavn. Disse fire har også fått tilsendt spørreskjemaet. Bråthen (2006) anbefaler at forskere følger opp spørreundersøkelsen med intervjuer for å kartlegge de katalytiske virkningene av et flytilbud. Dette for å redusere faren for vage og/eller strategiske svar. Ettersom det er omfanget av de katalytiske virkningene som det knyttes størst usikkerhet til, har vi valgt å fokusere den kvalitative datainnsamling mot informasjon som kan bidra til å identifisere disse effektene.

Under intervjurundene ble informantene spurt om Tromsø lufthavn har hatt påvirkning på lokaliseringsvalget til deres bedrift, og hvilke betydning Tromsø lufthavn har for deres bedrift. Informant 1 mener at de ikke kunne hatt sin virksomhet i Tromsø dersom de ikke hadde hatt flyplassen i nærheten, og mener at bedriften kunne vært lokalisert et annet sted i så tilfelle. Informanten legger til at flyplassen er helt avgjørende for bedrifter som er avhengige av å fly hver uke, og at enkelte bedrifter ikke kunne vært lokalisert i Tromsø dersom byen ikke hadde hatt lufthavnen. I tillegg er lufthavnen viktig for reiselivsnæringen. Lufthavnen er spesiell med at den ligger nært sentrum, noe som anses som et “pluss” for næringslivet i Tromsø. Informanten mener at dette kan forklare aktiviteten og veksten hos blant annet hoteller.

Informant 2 mener at lufthavnen er helt avgjørende for deres organisasjon: *“Det er bare å se på kartet hvor vi er, og hvilke alternative kommunikasjonsformer vi har”*. Organisasjonen har stor aktivitet i Nord-Norge og dette gjør at behovet for flytransport er stort. Det er hovedsakelig lokalt i Troms, og konkret til Harstad, at organisasjonen benytter andre transportmidler som bil og båt. I tillegg har organisasjonen samarbeid med organisasjoner andre steder i Norge og i utlandet. Deres fagfolk reiser både innlands og utenlands, i tillegg til at det kommer besøkende fra hele verden til deres organisasjon. Det understrekes at deres organisasjon ikke kunne ha vært lokalisert i Tromsø dersom det ikke hadde vært gode flyforbindelser.

Informant 3 forteller at det er håpløst å se for seg en verden uten Tromsø lufthavn. Organisasjonen har mange som flyr til Tromsø fra Nordland og Finnmark. Rutetilbudet til og fra Finnmark er helt sentralt for deres virksomhet, og når det skjer endringer i flyrutene har det store konsekvenser for organisasjonen. Organisasjonen har en politikk på at de som reiser

må reise med det billigste alternativet. Dette gjør at mange som er ferdig med sine gjøremål i Tromsø tidlig på dagen må vente i flere timer for å kunne reise tilbake til eksempelvis Alta. Informanten tror mange er opprørt over dette, men for organisasjonen er det snakk om millionbeløp som spares.

Informant 4 mener at lufthavnen ikke har noe å si for deres lokaliseringsvalg, og at det avgjørende er at Tromsø er fylkeshovedstad. Likevel har flyplassen stor betydning for fylket ved at man kan reise på en kostnadseffektiv måte. Siden lufthavnen er lokalisert så nært sentrum kan deres ansatte reise til Oslo tur/retur samme dag: *“Vi får til ganske lange møter i Oslo uten problem og uten overnatting. Det gjør jo at totalkostnadene reduseres veldig”*.

Informantene ble også bedt om å angi hvor mange ansatte og årsverk deres organisasjon har. I tillegg ønsket vi også å kartlegge deres årlige kostnader knyttet til flyreiser, samt hvor mange av disse som er innenlands- og utenlandsreiser. Informant 1 opplyser at deres organisasjon har seks ansatte og like mange årsverk. De brukte mellom 500 000 og 600 000 kroner på flyreiser i 2015, hvorav 120 reiser var innenlandsreiser og fem var utenlandsreiser. I følge informant 2 har deres organisasjon 3 414 årsverk og over 4 000 ansatte. Deres flykostnader var omtrent 28,5 millioner kroner i 2015, og fordelte seg på 5 550 innenlandsreiser, 1 344 utenlandsreiser og 869 var annet. I følge informant 3 har deres organisasjon 25 ansatte fordelt på 24 årsverk. I 2015 hadde organisasjonen 7 293 innenlandsreiser. Ettersom denne organisasjonen i hovedsak har innenlandsreiser, har de ikke oversikt over utenlandsreiser. Informanten opplyser om at organisasjonen hadde 153 millioner kroner i reisekostnader i 2015, men at dette tallet er inkludert all transport. I følge informant 4 har deres organisasjon 2 000 sysselsatte og like mange årsverk, herav er omtrent 1 250 årsverk her i distriktet. Deres kostnader knyttet til flyreiser i 2015 var 3,7 millioner kroner, og fordelte seg på 3 200 innenlandsreiser og 900 utenlandsreiser.

Videre spurte vi informantene om hvor fornøyd deres organisasjon er med dagens flyruter, antall avganger, pris på flybilletter, sikkerhetskontroll og bagasjehåndtering. Her har alle informantene samme mening: At det må gjøres noe med dagens situasjon på flyplassen. Informant 1 mener at det bør settes opp flere avganger til Oslo da det ofte er fulle fly og høye priser:

“Jeg vil gjerne ha flere Oslo-Tromsø-avganger. Det er ofte fulle fly og høye priser. Det har vært en økning på ti prosent i 2015, og det tjener flyselskapene godt på. Nå er flyprisene høye på grunn av fulle fly. Det skulle ha vært satt opp flere fly som kanskje er halvfulle og som gir lavere priser” (Informant 1).

Informant 1 mener at dagens flyplass har en standard fra 1970-tallet, og at det derfor er helt avgjørende å bygge ut utenlandsterminalen, samt å utvide rullebanen for å kunne ta i mot større fly. Videre mener informanten at dagens håndteringen av utenlandspassasjerer ikke er verdig. Her trekker informanten frem passkontroll som et problem, ettersom det oppstår kø når det ankommer fly fra Svalbard. Dette medfører at passasjerene ofte må stå i kø utenfor terminalen når de skal gjennom passkontrollen, noe som er uheldig når Tromsø er så værutsatt: *“Det er ikke en bra måte å ta i mot passasjerer. Både for de som reiser mye, og turister som skal avslutte sitt opphold i Norge”*. I tillegg må passasjerer som skal reise videre fra Tromsø sjekke inn bagasje, samt gå gjennom sikkerhetskontrollen, på nytt. Informanten synes også at Tax Free-tilbudet som er på flyplassen ikke kan anses som Tax Free. *“(…) Så mener jeg at det i dag er ufattelig dårlig system i sikkerhetskontrollen i Tromsø. Det er skandaløst dårlig”*. Til slutt kommenterer informant 1 at det er merkelig at ledelsen har uttalt seg i avisen om at problemet på flyplassen er at passasjerer kommer for tidlig, ettersom Avinor lever av kommersiell drift.

Informant 2 mener at Avinor står overfor en utfordring på morgenen i sikkerhetskontrollen når store fly som skal sørover, samtidig som flere småfly skal til Finnmark:

“Det er ikke særlig godt dimensjonert i sikkerhetskontrollen, for man må jo påregne en halvtime ekstra. Så det er klart at det er en ulempe. Det er en utfordring for Tromsø lufthavn. De må ha en god gjennomstrømming og sikkerhet, og håndtere passasjerene på en effektiv måte” (Informant 2).

Det legges til at det tar lang tid å vente på bagasjen når man ankommer lufthavnen. Informanten forteller at deres ønskesituasjon er at lufthavnen fortsatt skal være lett tilgjengelig, og at det skal være effektivt i forhold til tidsbruk på lufthavnen. I tillegg bør det være et godt tilbud i forhold til destinasjoner og at flyene ikke bestandig er fulle, slik at man kan reise på kort varsel.

Informant 2 nevner spesielt at organisasjonen ønsker bedre flyruter til Evenes, ettersom det ikke er mulig å komme seg til Narvik på formiddagen da det tidligste flyet lander på Evenes lufthavn klokken 15. Narvik er en destinasjon som er veldig viktig for deres organisasjon. I tillegg er det en utfordring å komme seg fra Evenes til Narvik: *“En ting er å komme seg til Evenes, men det å komme seg til Narvik er jo kanskje vel så vanskelig. For de korresponderer ikke flybussen med Widerøe”*. Det understrekes at et bedre tilbud til Evenes hadde vært nyttig for organisasjonen. Informant 2 ønsker også en tidligere avgang til Alta, slik at de reisende kan unngå overnatting.

Informant 3 mener at dagens sikkerhetskontroll på lufthavnen ikke er tilfredsstillende da det ofte oppstår lange køer. Videre er et godt rutetilbud viktig for organisasjonen, og informanten ønsker et bedre tilbud:

“Bedre rutetilbud er alltid bra for oss, for vi får flere avganger å velge mellom. Bedre kapasitet er alltid bra fordi prisen går ned – vi sparer penger. De siste årene har kostnadene økt med flere millioner på grunn av at prisene har gått opp. Vi merker godt at det ikke er samme konkurranse på Tromsø-Oslo, som er den strekningen vi kjøper flest billetter på. Det er dårligere konkurranse, og ikke så lett å finne lavprisbilletter lenger. Slike ting har mye å si” (Informant 3).

I tillegg ønsker informanten at det skal være flyruter som tilrettelegger for at man kan reise tur/retur samme dag slik at man slipper overnattinger. Det understrekes imidlertid at lufthavnens lokalisering nær byen er positivt da dette bidrar til at organisasjonen sparer tid og penger.

Informant 4 er ikke så veldig fornøyd med antall flyavganger, og mener at terminalområdet er for lite. Også her trekkes det frem at det er mye kø i rushtiden:

“Logistikken er dårlig. Det gjør at det blir køer i køer. Noen skal opp trappen, mens noen skal sjekke inn. Det er kanskje få maskiner der i blant, og området der nede er veldig trangt. I tillegg er det utgang fra utenlandsterminalen, så hvis det kommer et charterfly så er du i trøbbel” (Informant 4).

Informanten synes også at det er for få flyavganger til Oslo, og at utenlandsterminalen er dårlig:

“Utenlandsterminalen er et kapittel for seg selv – det er utrolig dårlig. Det går greit for et fly som går til Oulu, og som tar 39 passasjerer. Men når man har et charterfly som tar 200 passasjerer så er det ikke nok toaletter. Det er ikke tilrettelagt for slike typer maskiner. Det er en hundgammel terminal” (Informant 4).

Det trekkes også frem at ankomst fra Svalbard medfører at man ofte blir stående i passkontroll i et trangt rom og delvis utenfor terminalen. Informanten mener at det er et stort behov for å bygge ut terminalen, og tilrettelegge for flere oppstillingsplasser til flyene. Til slutt har informanten et stort ønske om at ruten til Murmansk skal gjenopptas.

Videre ble informantene spurt om de kunne fortelle om formålet med organisasjonens reiser, og hvordan reiseaktiviteten fordeler seg mellom ulike grupper i organisasjonen. Informant 1 forklarer at deres formål er å møte bedrifter, politikere og organisasjoner. Informanten er den som reiser mest i organisasjonen. Typiske møter for informanten er møter med bedrifter, herunder å arrangere møter eller å være til stede på møter. Andre formål er kontakt med kunder, kurs og møter.

Informant 2 har ikke et klart svar for hva formålene med de ulike reisene er da beslutningsmyndigheten for de ulike reisene ligger ute i organisasjonen: *“Hvis man bare skulle anslå, så er veldig mye knyttet til det faglige, og ledere som deltar i mange møter og sammenhenger”*. På generelt grunnlag nevnes politiske sammenhenger og ulike møtearenaer, både nasjonalt og internasjonalt, som hovedformålet med organisasjonens reiser.

Informasjonen om hvem som reiser og formålet med reisene står i hver enkelt reiseregning, men blir ikke registrert i et system. På bakgrunn av økt reiseaktivitet som følge av endringer i organisasjonen anses flytilbudet som svært viktig for bedriften. Det uttrykkes at det er et ønske om bedre tilbud mellom Tromsø og Evenes/Narvik. Også flere direkteruter til kontinentet eller Storbritannia står på ønskelisten til organisasjonen.

I følge informant 3 er formålet med deres reiser utelukkende for å få deres brukere til organisasjonen. Informanten reiser dessuten en del til Oslo og andre destinasjoner innenlands. Da er det ofte interne møter som er formålet med reisen. For informant 4 er det ofte politiske

møter som er formålet med reiser. Det understrekes imidlertid at informantens samarbeidspartnere som er lokalisert i andre deler av landet har større behov for forretningsreiser ettersom Tromsø anses som et naturlig knutepunkt når man skal samle trådene i Nord-Norge kombinert med Oslo.

Videre blir informantene bedt om å anslå hvor stor andel av deres besøkende som kommer med fly. Både informant 1 og 4 mener at de fleste som kommer til deres organisasjon kommer med bil eller båt. Informant 4 antar at omtrent ti prosent av de besøkende til deres bedrift ankommer med fly. For de resterende organisasjonene kommer en større andel av besøkende med fly. Informant 2 forteller at de har besøkende både fra Norge og utlandet, og at deltakere på konferanser eller seminarer gjerne kommer med fly da det anses som eneste alternativ for et flertall av de besøkende. Informant 3 forteller at også mange av deres besøkende ankommer Tromsø med fly, og at mange fra Nordland og Finnmark tar fly til Tromsø.

Videre er rekruttering til næringslivet i Tromsøregionen et sentralt tema, herunder hvilke tiltak som kan bedre rekrutteringen i regionen. Informant 1 mener at alle de tre nordligste fylkene har behov for flere medarbeidere, og at Tromsø lufthavn er en avgjørende faktor for å etablere seg her. Bakgrunnen for dette er at frihet til å reise anses som en viktig faktor for mange i valg av bosettingssted. I denne forbindelse vil også tilgjengelighet på billetter og billettpris ha stor betydning. Også informant 2 antar at tilstedeværelsen av en flyplass er viktig i beslutninger om bosettingssted. Tidligere har omtrent 3/4 av brukerne av deres organisasjon kommet fra Nord-Norge, men informanten hevder at dette er i ferd med å endre seg. I dag får organisasjonen en økende andel brukere fra andre deler av landet og fra utlandet.

Informant 4 mener at det er flere faktorer som er viktige i forbindelse med rekruttering til landsdelen, herunder et rikt kulturtilbud, kjøpesentre og gode muligheter for fritidsaktiviteter som alpinbakker, svømmehaller, teater, revyer og studenthus. Informanten mener også at studentboliger, et godt og effektivt kollektivsystem og gode friluftstilbud er viktig. Utover dette nevnes gode flytilbud inn og ut av byen som tilrettelegger for pendling. Gode rutetilbud er også viktig for å kunne avholde møter i Tromsø uten at reisende er avhengige av overnatting.

“Man må ha en by som er attraktiv for folk til å bo i, og universitet som gjør at de som studerer får et bra tilbud slik at de har lyst til å bruke tiden sin her når de er ferdig å studere. Det er nøkkelen til utviklingen i Tromsø. Fly er kanskje ikke det viktigste, men det er jo en del av det” (Informant 4).

Når det gjelder hvilke typer infrastruktur informantene ønsket var bedre tilrettelagt i Tromsøregionen, mener både informant 1 og 2 at veger er hovedprioriteten. Informant 1 trekker frem vegstrekninger som ofte er stengt, herunder Kvænangsfjellet som var stengt over førti ganger i 2015, og som medfører omkjøringer og ulemper i form av kostnad, tid og miljø. Informant 2 forteller at deres ansatte benytter en del bil og buss, men at dette naturligvis er tidskrevende og ikke risikofritt.

“Når vi legger opp hvilket reisemønster brukere og ansatte skal ha, må vi også tenke på hva som er trygt. Hvis vi sender hundrevis av privatbiler over fjellet på vinteren, så er det jo risiko forbundet med det. Så vi foretrekker mer sikre måter. Og så må vi ta hensyn til tidsbruk – og da er flyforbindelsen viktig” (Informant 2).

Videre mener informanten at tilgang på bolig er avgjørende i regionen. I Tromsø har det i lang tid vært et problem med mangel på boliger, og tilhørende høye priser, samtidig som det har vært økt etterspørsel. Tromsø er et presset område: Byen vokser og har ikke en boligbygging som matcher veksten i befolkning og studenter. Dette er også noe som trekkes frem i forbindelse med rekruttering til deres organisasjon ettersom de merker en økning i etterspørsel av deres tjenester. Organisasjonen har særlig merket økt etterspørsel de siste to-tre årene på grunn av store endringer i organisasjonen.

Informant 3 og 4 trekker frem andre fasiliteter i regionen. I følge informant 3 merker deres organisasjon spesielt de dårlige fasilitetene i forbindelse med hurtigbåt i Tromsø. Flere pressede avganger fører til at det blir mye kø, noe som medfører at folk må møte opp tidlig og stå ute å vente, i til dels dårlig vær. Generelt synes informant 3 at Tromsøregionen har god infrastruktur, men organisasjonen ønsker seg flere alternativer for å forkorte noen reisedistanser, eksempelvis i form av helårsdrift av ferger. Herunder nevnes distansen mellom Tromsø og Senja. Videre er buss et viktig transportmiddel for organisasjonens brukere, særlig i distriktene. Det er imidlertid usikkerhet knyttet til om det er stor nok etterspørsel for et bedre busstilbud ettersom mange foretrekker å reise til Tromsø med egen bil da dette gir større

fleksibilitet. Mange av organisasjonens brukere som reiser fra Evenes foretrekker fly på grunn av tidsbruk, men dette er betydelig dyrere enn alternativ transport. På noen reiseruter hvor fly er et alternativ risikerer man dessuten å måtte vente lenge på avgangen.

Informant 4 trekker frem infrastruktur som ville hatt stor betydning for hele Nord-Norge: *“Jeg tenker at vi skulle hatt et togtilbud. Vi skulle hatt muligheten til å utvikle regionen vår slik de har i resten av landet med tog”*. Informanten tror dette kunne bidratt til å fylle ut de manglene landsdelen har i dag. Til tross for at det er kort veg til havet, og at båttransport bidrar til at man kan forflytte seg raskere til andre byer i fylket, er det en ulempe for Troms å være uten et togtilbud. Et slikt tilbud ville bidratt til å frakte gods mer miljøvennlig, men på den andre siden ville utbyggingen ødelagt mye natur.

Når det gjelder fly mener informant 4 at det er ønskelig for organisasjonen med flere utenlandsruter direkte fra Tromsø. Det er naturlig at Avinor og Oslo lufthavn ønsker å sentralisere dette for å konkurrere med andre internasjonale flyplasser, men informanten mener at det er nødvendig med direkteruter mellom Tromsø og Asia, samt Tromsø og USA. Informanten tror at dette er mulig å få til ettersom Tromsø er det eneste knutepunktet i Nord-Norge. Videre understrekes det at lufthavnen medfører mange prosjekter slik som den er i dag. Informantens organisasjon har mange store prosjekter tilknyttet infrastruktur, og mener at en terminalutbygging på Tromsø lufthavn er sentral da det vil gi mange positive effekter. Det trekkes frem at det eksempelvis vil gi mulighet for en forbindelse mellom Tromsø og USA, noe som ville gitt en stor effekt for reiselivsnæringen i Nord-Norge. Til slutt nevnes det at mange vegprosjekter i Nord-Norge gjerne skulle vært gjennomført for å bedre infrastrukturen i landsdelen.

Alle informantene er enige om at Tromsø lufthavn har stor betydning for deres organisasjoner. Både informant 2 og 4 understreker at tilstedeværelsen av lufthavnen er avgjørende, og mener at flyplassens lokalisering nært sentrum gir et stort fortrinn: *“Det gir oss en effektiv måte å løse virksomheten på – vi kan ta et dagsmøte i Oslo uten problem. Vi får til ganske lange møter i Oslo uten problem og uten overnatting. Det gjør jo at totalkostnadene reduseres veldig”*.

Ingen av de fire bedriftene har særlig stort omfang av flyfrakt til og fra bedriften, og flyfrakt har derfor liten betydning for disse. I følge informant 2 har ikke temaet vært problematisert,

til tross for at organisasjonen gjør anskaffelser for 700-800 millioner kroner hvert år. Anskaffelsene knytter seg til utstyr til infrastruktur og forskningsprosjekter, og innebærer at både store og små maskiner fraktes med fly fra leverandører over hele verden. Også informant 3 mener at flyfrakt er en liten del av deres virksomhet, men at spesielle tilfeller krever at personer eller utstyr fraktes dersom det er snakk om større avstander. Det er imidlertid vanskelig for organisasjonen å måle omfanget av flyfrakt. Også informant 4 forteller at flyfrakt er av mindre relevans for deres organisasjon. Informanten trekker frem at behovet er større i andre deler av fylket hvor man har slakterier, og at Evenes lufthavn har en rullebane som kan takle denne typen flyfrakt, i motsetning til Tromsø lufthavn.

Til slutt blir informantene spurt om det er flyruter fra Tromsø lufthavn som organisasjonen deres har spesielt behov for, men som ikke finnes i dag. For informant 2 er det viktig at deres viktigste flyruter fungerer bra, herunder trekkes særlig Alta, Evenes, Bergen, Trondheim og Oslo frem. Dette kommer av at organisasjonen har viktige samarbeidspartnere i disse byene, og at Oslo er et viktig knutepunkt. I tillegg trekkes det frem at flyruter til Stockholm og København ville vært ønskelig. Organisasjonen hadde dessuten førti tur/retur-reiser til Frankfurt i 2015.

Også informant 4 ønsker flere ruter til utlandet, særlig til Russland, da organisasjonen har forretningsavtaler i Murmansk og Arkhangelsk. Videre ønsker informant 4 bedre kapasitet til Oslo. Deres organisasjon ser svært positivt på en investering i Tromsø lufthavn da det vil gi positive effekter for regionen i form av at flytilbudet blir bedre og at flere operatører vil ønske å ha Tromsø som destinasjon. Dette vil også gi positive effekter i form av tro på at Tromsø vil vokse, noe som antas å medføre at folk tør å investere i alpinanlegg, samt at hotellkjeder ønsker å bygge hoteller i byen: *“Det vil være et veldig viktig signal for resten av næringslivet i Tromsø og Nord-Norge at man faktisk investerer, og at man har ei fremtidstro”*.

Informanten understreker at mye av landets verdiskapning skjer i Nord-Norge, og at Norge kommer til å bli mer avhengig av Nord-Norge når det blir nedgang i oljevirksomheten.

“Det at man gjør en slik investering her viser jo at Avinor har skapt en forståelse om at Tromsø vil være viktig for oss å bygge ut fordi det vil gi effekter for hele Avinorsystemet. Det vil skape effekter for Oslo også. (...) Nord-Norge blir bare mer og mer attraktivt for andre nasjonale aktører” (Informant 4).

Informant 1 ønsker gjerne flere avganger mellom Tromsø og Svalbard da det vil styrke samarbeidet mellom Tromsø og Svalbard. Dessuten mener informanten at flere ruter vil føre til større regularitet, lavere pris og en lettere kobling mellom disse destinasjonene. I forhold til turisme kan flere ruter til/fra Svalbard tilrettelegge for at turister kan være to dager i Tromsø og to dager på Svalbard før Norges-ferien avsluttes. Også informant 3 trekker frem Svalbard som en utfordring. Organisasjonen har mange brukere som reiser fra Svalbard til Tromsø, men begrensninger i antall flyavganger til og fra Svalbard, samt fulle fly, fører til at mange av organisasjonens brukere må tilbringe mange dager i Tromsø. Mange av avgangene går dessuten via Oslo, noe som er både tids- og kostnadskrevende.

Det spesielle med Svalbard er at fly er den eneste reisemåten, og stor etterspørsel som medfører fulle fly fører til at mange av organisasjonens brukere ikke kommer seg til Tromsø til riktig tidspunkt. Informant 3 ønsker derfor flere avganger mellom Tromsø og Svalbard, særlig i turistsesongen: *“(...) Så det skulle gått fly hver dag. Det er helt håpløst. Før gikk det fly alle dagene unntatt onsdag, men nå går det vel tre ganger i uken. Så det er veldig dårlig at de ikke øker nå i denne tiden”*.

Dersom en utvidelse av Tromsø lufthavn uteblir, kan det medføre at flyplassen mister status som internasjonal lufthavn som en konsekvens av de regler som stilles til passkontroll og toll. Dersom dette “krise-scenarioet” hadde blitt en realitet, er det noe som ville gått kraftig utover regionens organisasjoner. Informant 4 mener at dette er noe som vil bli vektlagt i politiske diskusjoner rundt lufthavnen ettersom det ville medført at Tromsø mister avgangene til Svalbard.

Avslutningsvis blir informantene bedt om å liste opp de fem viktigste stedene de besøker med fly fra Tromsø. Disse vises i tabell 5.3

Tabell 5.3: De fem viktigste reisedestinasjonene for våre informanternes organisasjon

	Topp fem
Informant 1	Oslo, Bodø, Alta, Evenes, Sørkjosen
Informant 2	Oslo, Alta, Trondheim, Bergen, Bodø
Informant 3	Oslo, Evenes, Bodø, Trondheim, Svalbard
Informant 4	Oslo, Trondheim, Bergen, Sørkjosen, Evenes.

Som vi ser av tabellen er Oslo den viktigste destinasjonen fra Tromsø lufthavn for samtlige organisasjoner. Videre er Tromsø-Evenes, Tromsø-Trondheim, Tromsø-Bodø blant topp fem hos $\frac{3}{4}$ av bedriftene.

5.3 Sekundærdata

For å kunne beregne de direkte virkningene har vi fått tilgang på datamateriale fra Avinor med oversikt over antall sysselsatte og årsverk for Tromsø lufthavn i 2013. Vi har valgt å dele disse inn i ulike hovedkategorier av virksomhet som vises i tabellene under. Tabell 5.1 og 5.2 viser at antall direkte arbeidsplasser på Tromsø lufthavn er 863, tilsvarende 568,05 årsverk.

Tabell 5.1: Antall sysselsatte etter hovedkategorier (Kilde: Avinor)

Direkte virkninger, ansatte etter hovedkategorier	2013
Avinor og andre offentlige tjenester (politi, toll, forsvar)	172
Flyselskaper og tilknyttede tjenester (catering, drivstoff, verksted)	500
Hotell, restaurant og detaljhandel	10
Andre (parkering, bilutleie, reisebyrå, bank, sikkerhet, tilbringertransport, renhold, annet)	181
Totalt	863

Tabell 5.2: Årsverk etter hovedkategorier (Kilde: Avinor)

Direkte virkninger, årsverk etter hovedkategorier	2013
Avinor og andre offentlige tjenester (politi, toll, forsvar)	130,95
Flyselskaper og tilknyttede tjenester (catering, drivstoff, verksted)	333
Hotell, restaurant og detaljhandel	6
Andre (parkering, bilutleie, reisebyrå, bank, sikkerhet, tilbringertransport, renhold, annet)	98,1
Totalt	568,05

Kartleggingen av direkte virkninger omfatter all sysselsetting på Tromsø lufthavn, inklusive servicetjenester som sikkerhetskontroll, butikker, kafeer, renhold, parkering og tilbringertransport. Summen av disse servicetjenestene på flyplassen utgjør 568 årsverk og fordeler seg på følgende aktiviteter (antall årsverk i parentes): Drivstoff til fly (8), catering (54), sikkerhetskontroll (66,1), politi/toll/forsvar (11), varehandel/taxfree (3), hotell/restaurant/kiosk (3), parkering/bilutleie/reisebyrå/bank (13), tilbringertransport/annet (19). Størst andel årsverk knytter seg til Avinor (119,95), flyselskap (112) og flyteknisk/vedlikehold (159).

5.4 Oppsummering

I dette kapittelet har vi presentert resultater fra datainnsamlingen. Funnene viser at mer enn syv av ti respondenter oppgir at Tromsø lufthavn er viktig for utførelse av arbeidsoppgaver, og ni av ti mener at flytilbudet ved lufthavnen er viktig for deres lønnsomhet. Resultatene viser imidlertid at det er store gap mellom viktighet og tilfredshet på åtte faktorer som anses som relevante i forbindelse med bedriftens arbeidsrelaterte reiser. Blant respondentene fra spørreundersøkelsen og intervjuene er det mange som mener at dagens situasjon knyttet til sikkerhetskontroll, passkontroll og bagasjehåndtering er for dårlig og bør utbedres. Videre oppgir 36 prosent av respondentene at deres selskap har behov for flyruter som ikke tilbys i dag.

I neste kapittel skal empiriske data analyseres og drøftes mot det teoretiske grunnlaget i oppgaven, samt sammenlignes med tidligere studier.

6 Analyse

I dette kapittelet vil vi drøfte de empiriske resultatene fra forrige kapittel mot studiens teoretiske rammeverk, samt sammenligne våre funn med funn i tidligere studier. Målet med analysen er å belyse behovet for investering i kapasitet på bakgrunn av økende flytrafikk ved Tromsø lufthavn.

6.1 Ringvirkningsanalyse

Luftfartsnæringen i Norge har en samlet sysselsetting på 60 000 personer, inkludert leveranser og forbruksvirkninger, noe som tilsvarer 2,3 prosent av sysselsettingen i Norge (Avinor, 2014a). På bakgrunn av denne studiens spørreundersøkelse og intervjuer kan vi se at Tromsø lufthavn har stor betydning for næringslivet i Tromsøregionen.

Ved måling av ringvirkninger på forhånd av et prosjekt vil tallmateriale og analyse gjennomføres med en viss grad av skjønn. I forbindelse med ringvirkningsanalyser er det ofte knyttet usikkerhet til årsakssammenhenger da det kan være vanskelig å fastslå hvilke virkninger som kan tilskrives lufthavnen (Julsrud m.fl., 2011). Vi har imidlertid gjort et forsøk på å kartlegge de fire typene ringvirkninger i denne studien, og vil i det følgende sammenligne våre resultater med resultater fra andre studier og det teoretiske rammeverket i oppgaven. Nedenfor har vi oppsummert de fire ringvirkningsklassene og deres hovedtrekk i en tabell, samt hvilke metoder vi har benyttet for å kartlegge disse virkningene.

Tabell 6.1: Skjema for kategorisering av ringvirkninger av luftfart (Kjærland m.fl., 2012, s. 28)

Virkning	Beskrivelse	Analyse, dokumentasjon
1 Direkte	Drift av flyselskap og flyplasser (omfatter flygende personell, tekniske baser, bakketjeneste, Avinor, catering, drivstofforsyning sikkerhetskontroll, politi/toll, renhold, varehandel, hotell- og restaurantvirksomhet, parkering, bilutleie, tilbringertransport, flyfrakt mv)	Direkte kartlegging
2 Indirekte	Underleveranser (varer og tjenester) til direkte aktiviteter (dekket i regionen)	Kartlegging
3 Induserte	Forbruket knyttet til inntekter generert av aktivitet 1 og 2	Lånte multiplikatorer
4 Katalytiske	a- Lokaliseringseffekter (bedrifter og arbeidskraft) b- Reiseliv og handel (etterspørselsside) c- Produktivitet og investeringer (tilbudsside)	Casestudie (intervju)

6.1.1 Direkte virkninger

Tromsøregionen hadde om lag 73 000 innbyggere i 2013, hvorav 70 000 bodde i Tromsø kommune. Data fra SSB viser at dette tilsvarer om lag 45 prosent av befolkningen i Troms fylke. Av innbyggerne i Tromsø kommune er 55 prosent sysselsatte, noe som tilsvarer 40 000 sysselsatte. Til sammenligning var 52 prosent av befolkningen sysselsatte på landsbasis i 2013 (Kilde: SSB).

For å kartlegge de direkte virkningene, det vil si aktiviteten på flyplassen, har vi innhentet informasjon fra Avinor over sysselsatte og årsverk på Tromsø lufthavn. Antall sysselsatte er en måte å måle de direkte virkningene på. I 2013 hadde lufthavnen totalt 863 sysselsatte, noe som tilsvarte 568 årsverk. Av disse er 137 direkte ansatte i Avinor, og utgjør 119,95 årsverk.

I norsk luftfart er det regnet rundt 600 årsverk per million terminalpassasjer, noe som anses som relativt lavt i europeisk sammenheng. Dette indikerer at norsk luftfartssektor er relativt effektiv sammenlignet med andre europeiske land. Ved beregninger ser vi at det tilsvarende målet for Tromsø lufthavn er omtrent 300 årsverk per million passasjerer. Trondheim, Kristiansand, Bergen og Ålesund har få sysselsatte, og 250-300 årsverk per million passasjerer (Lian, 2005). I likhet med disse, kan også Tromsø anses å være en effektiv

lufthavn innad i Norge. På den andre siden har Stavanger, Bodø og Oslo et høyt antall sysselsatte, og 650-1000 årsverk per million passasjerer. Variasjon i forholdstallet skyldes at sistnevnte flyplasser har et teknisk verksted eller en operativ base på flyplassen. I følge Lian (2005) indikerer deres analyser at en økende trafikkmengde fører til en viss reduksjon i enhetsbemanningen for mindre plasser.

En annen måte å måle de direkte virkningene på, er ved bruk av lønnskostnader. Tromsø lufthavn hadde lønns- og personalkostnader på 72,7 millioner kroner i 2013 (Kilde: Avinor). Med utgangspunkt i sysselsatte ved Tromsø lufthavn som er ansatt direkte i Avinor, tilsvarer dette lønnskostnader på om lag 525 000 kroner per sysselsatte og 600 000 kroner per årsverk.

I følge Lian (2005) var nær 28 000 ansatt i luftfartsnæringen i Norge i 2005. På bakgrunn av at antall flypassasjerer forventes å øke, er det også forventet at sysselsettingen i luftfartsnæringen vil øke på lang sikt. Tromsø lufthavn, med sine 863 ansatte, står for omtrent 2 prosent av sysselsettingen i Tromsø Kommune. Siden 1990 har årlig vekst i flytrafikken i Norge vært gjennomsnittlig 4,4 prosent årlig (Lian, 2005). Dersom vi forutsetter en årlig vekst i flypassasjerer på 2 prosent, tilsvarer det en fordobling av passasjerer frem mot 2050. Tilsvarende vil en forutsetning på 4 prosent årlig vekst tilsvare en firedobling av passasjerer i 2050. I tabell 6.2 har vi beregnet antall sysselsatte i 2050 på Tromsø lufthavn og totalt i Norge, basert på en forutsetning på henholdsvis 2 og 4 prosent sysselsetningsvekst. En slik forutsetning krever at antall sysselsatte og antall flypassasjerer står i et fast forhold til hverandre.

Tabell 6.2: Sysselsetting i norsk luftfart og på Tromsø lufthavn (Lian, 2005)

	2013	2050 2 % årlig vekst	2050 4 % årlig vekst
Tromsø lufthavn	863	1 796	3 683
Norge	28 000	58 259	119 507

En vekst på henholdsvis 2 og 4 prosent vil omtrent doble og firedoble antall flypassasjerer og sysselsatte frem mot år 2050.

6.1.2 Indirekte virkninger

De indirekte virkningene tilsvarer leveranser av varer og tjenester til de direkte aktivitetene, som er dekket i regionen. I følge Lian (2005) er underleveransestrukturen, i form av hvor stor andel som kommer fra egen region, svært viktig informasjon ved beregning av de indirekte virkningene. For å kunne beregne de indirekte virkningene har vi fått tilsendt en oversikt over Tromsø lufthavns leverandører. På grunn av tidsbegrensninger har vi ikke hatt mulighet til å skille ut de lokale leverandørene, og de følgende beregninger er derfor gjort på bakgrunn av den komplette leverandøroversikten fra Avinor.

Dersom vi ser på driftsresultatet til Tromsø lufthavn tilsvarer leverandørtjenester posten “andre driftskostnader”. Denne informasjonen viser at selskapet kjøpte varer og tjenester fra sine leverandører for om lag 70 millioner kroner i 2014. Oversikten inneholder imidlertid noen leverandører som vi anser som direkte virkninger (jf. tabell 6.1), og vi har derfor valgt å ekskludere disse bedriftene fra beregning av indirekte virkninger. Dersom vi ser på leverandørkostnader eksklusive disse bedriftene, påløp kostnadene seg til om lag 13 millioner kroner i 2014 fordelt på 301 leverandører.

For disse virksomhetene antas det at Tromsø lufthavn er viktig for deres omsetning, da dette er virksomheter som gjerne har en viss grad av avhengighet til flyplassen. Dette til tross for at deres tjenester ikke har en direkte tilknytning til hovedaktiviteten på flyplassen. Det kan dessuten tenkes at mange av bedriftene tilbyr varer og tjenester som er avhengig av veksten i regionen, herunder vekst i befolkning og næringsliv, som skapes av tilstedeværelsen av lufthavnen.

Da Avinors oversikt ikke inkluderte leverandørenes omsetning og antall ansatte, har vi valgt å benytte gjennomsnittsmål på omsetning og sysselsatte. Dette på bakgrunn av at en nøyaktig kartlegging ville vært svært tidskrevende, og ville forutsatt tilgang på data som vi ikke har hatt tilgang på. For å beregne gjennomsnittlig omsetning og sysselsatte for alle leverandørene, har vi tatt utgangspunkt i de ti største og de ti minste leverandørene til Tromsø lufthavn, og forutsetter at disse gjennomsnittsmålene representerer et mål på samtlige leverandører.

Utrekningene viser at gjennomsnittlig omsetning for leverandørene var om lag 506 millioner kroner i 2014, og at gjennomsnittlig antall ansatte var 154. Dette gir 0,30 ansatte per million kroner omsetning. Dette vil bety at antall ansatte i tilknytning til Tromsø lufthavn blir 4,2. Det

er imidlertid verdt å merke seg at mange av leverandørene har flere avdelinger, og at beregningene er gjort på bakgrunn av omsetning og antall ansatte funnet på www.proff.no. Dette innebærer at tallmateriale fra noen av leverandørene gjelder for hele organisasjonen, og ikke den aktuelle avdelingen som leverte varer og tjenester til lufthavnen.

6.1.3 Induserte virkninger

I følge Bråthen (2006) finnes det ulike metoder for å kartlegge de induserte virkningen av et tiltak. En av metodene er å benytte indikatorer fra tidligere undersøkelser. Dette er en forholdsvis enkel og lite ressurskrevende metode for å beregne induserte virkninger. I oppgaven har vi valgt å ta utgangspunkt i multiplikatorene som er beregnet av Lian (2005), der multiplikatorene er beregnet for flyplassene i Leknes, Molde, Bergen og Gardermoen. Bakgrunnen for dette er at vi ikke har tilgang til multiplikatorer spesielt utarbeidet for Tromsø lufthavn, samt at vi ikke har tilgang til verktøy, eksempelvis PANDA-modellen, for å beregne nøyaktige multiplikatorer. I tabell 6.3 er en oversikt over tre ulike multiplikatorer som brukes av Lian (2005).

Tabell 6.3: Noen multiplikatorer: $M = (\text{direkte} + \text{indirekte} + \text{induserte}) / \text{direkte}$ (Lian, 2005, s. 39)

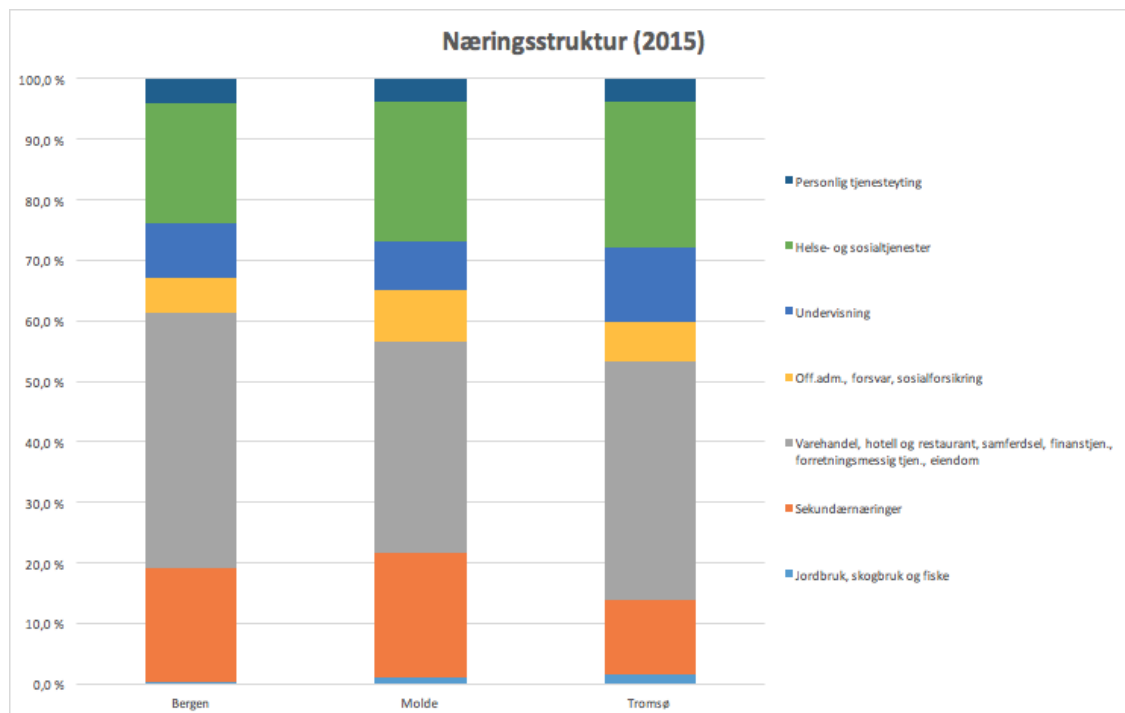
	Leknes	Molde	Bergen	Gardermoen
Multiplikator sysselsetting	1, 37	1, 26	1, 61	1, 91
Multiplikator årsverk	1, 33	1, 34	1, 54	1, 96
Multiplikator produksjon	1, 54	1, 49	1, 71	1, 99

Tabellen viser tre ulike multiplikatorer for hver av flyplassene. Multiplikatoreffekten av tiltaket beregnes som de totale virkningene i forhold til direkte virkninger, og angir hvor mye sysselsetting eller verdiskapning man får igjen per sysselsatte eller investert krone (Johansen, Kvinge, & Jacobsen, 2004). Eksempelvis er multiplikatoren for sysselsetting beregnet som forholdet mellom totalt flyplassbettinget sysselsetting og direkte sysselsetting. Dersom multiplikatoren for sysselsetting er lik 3,5 betyr det at vi finner de totale virkningene (direkte, indirekte, induserte og katalytiske virkninger) ved at direkte sysselsetting multipliseres med 3,5 (Bråthen, 2006).

For flyplasser som Oslo og Bergen utgjør aktiviteten og ringvirkningene på flyplassen en større andel av samlet aktivitet i fylket, noe som har sammenheng med at disse betjener hele fylket/landet sammenlignet med eksempelvis Leknes og Molde som kun har lokale nedslagsfelt og et mer begrenset flytilbud (Lian, 2005).

I vårt forsøk på å beregne de induserte virkningene har vi valgt å ta utgangspunkt i multiplikatoren til Bergen lufthavn. Vi har imidlertid valgt å justere de litt i forhold til multiplikatoren til Molde lufthavn, slik at våre multiplikatorer blir av en størrelsesorden som ligger mellom multiplikatoren til Molde og Bergen. Årsaken til at vi antar at multiplikatoren til Tromsø lufthavn vil ligge mellom multiplikatoren til Molde og Bergen knytter seg til de nevnte kjennetegn ved regionen og tiltaket som påvirker multiplikatorens størrelse. I følge Bråthen (2006) vil størrelsen på regionen påvirke multiplikatoren. Data fra SSB viser at antall innbyggere og aktivitetsnivå er lavere i Tromsøregionen enn i Bergensregionen, men høyere enn i Molderegionen.

Videre vil også næringsstrukturen i regionen påvirke størrelsen på multiplikatoren (Bråthen, 2006). Næringsstrukturen i de tre kommunene er relativt like. I samtlige kommuner er det relativt få sysselsatte i primærnæringer, mens den største andelen av sysselsatte er i tertiærnæringer. Tromsø har imidlertid en færre andel sysselsatte i sekundærnæringer enn Bergen og Molde, og tilhørende større andel sysselsatte i tertiærnæringer. Dersom vi ser på næringslivets andel tjenesteproduksjon har Tromsø en større andel enn Molde, men en lavere andel enn Bergen (Kilde: SSB). Figur 6.1 viser næringsstrukturen i Bergen, Molde og Tromsø. Basert på disse kjennetegnene antar vi at størrelsen på multiplikatoren til Tromsø lufthavn ligger mellom multiplikatoren til Molde og Bergen.



Figur 6.1: Næringsstruktur i 2015 (Kilde: SSB)

Videre har vi valgt å benytte tre ulike utfall for multiplikatorene for å se hvilke forskjeller dette vil utgjøre i sysselsetting, årsverk og produksjon. Siden vi benytter multiplikatorer som er valgt med skjønn, vil en sensitivitetsanalyse vise hvordan ulike multiplikatorer gir utslag. Siden vi kun har tilgang til direkte sysselsetting ved Tromsø lufthavn for 2013, vil alle tall vi benytter være fra 2013, med unntak av datamateriale knyttet til underleverandører da vi kun har tilgang til 2014 og 2015. Her er datamateriale fra 2014 benyttet da dette er nærmest 2013, samt at informasjon knyttet til omsetning og antall ansatte kun ble funnet for 2014.

I det følgende har vi gjort et forsøk på å beregne de induserte virkningene. Tabell 6.4 viser de totale virkningene (direkte, indirekte og induserte) med tre ulike multiplikatorer.

Tabell 6.4: Sysselsetting, årsverk, produksjon og inntekt med tre ulike multiplikatorer

	M = 1,30	M = 1,40	M = 1,50
Sysselsetting	1122	1208	1295
Årsverk	738	795	852
Produksjon	284 295 652	306 164 548	328 033 445

Med utgangspunkt i 568 årsverk ved Tromsø lufthavn og en forutsetning om en multiplikator på 1,30, gir dette en samlet sysselsetting (direkte, indirekte og induserte) som følge av flyplassen på ca. 738 årsverk. Siden vi vet størrelsen på de direkte virkningene (568), samt at vi har grove anslag på de indirekte virkningene (101), viser beregningene at de resterende årsverk (69) kan kategoriseres som induserte virkninger. Tilsvarende vil forutsetningen om 863 sysselsatte og samme multiplikator gi om lag 1122 sysselsatte. Disse fordeler seg på direkte (863), indirekte (154) og induserte virkninger (105).

Ved beregning av produksjon har vi valgt å benytte Avinors driftsinntekter på Tromsø lufthavn som verdimål på produksjon (205,5 millioner kroner), i tillegg til de kostnader selskapet bruker på kjøp av varer eller tjenester fra sine leverandører (70 millioner kroner). Ved beregning vil summen av disse multipliseres med multiplikatoren. Med en forutsetning om en multiplikator på 1,3 vil dette gi en produksjon på om lag 358,2 millioner kroner.

Dersom vi gjør de samme beregningene som ovenfor med en multiplikator lik 1,40, får vi en samlet sysselsetting (direkte, indirekte og induserte) som følge av flyplassen på ca. 795 årsverk. Av disse fordeler 568 seg på direkte virkninger, 101 på indirekte virkninger og 126 på induserte virkninger. Tilsvarende vil forutsetningen om 863 sysselsatte og samme multiplikator gi om lag 1208 sysselsatte. Av disse fordeler 863 seg på direkte virkninger, 154 på indirekte virkninger og 191 på induserte virkninger.

Ved beregning av produksjon har vi valgt å benytte Avinors driftsinntekter på Tromsø lufthavn som verdimål på produksjon (205,5 millioner kroner), i tillegg til de kostnader selskapet bruker på kjøp av varer eller tjenester fra sine leverandører (70 millioner kroner). Ved beregning vil summen av disse multipliseres med multiplikatoren. Med en forutsetning om en multiplikator på 1,4 vil dette gi en produksjon på om lag 385,7 millioner kroner.

En forutsetning om en multiplikator lik 1,50 gir en samlet sysselsetting (direkte, indirekte og induserte) som følge av flyplassen på ca. 852 årsverk. Av disse fordeler 568 seg på direkte virkninger, 101 på indirekte virkninger og 183 på induserte virkninger. Tilsvarende vil forutsetningen om 863 sysselsatte og samme multiplikator gi om lag 1295 sysselsatte. Av disse fordeler 863 seg på direkte virkninger, 154 på indirekte virkninger og 278 på induserte virkninger.

Ved beregning av produksjon har vi valgt å benytte Avinors driftsinntekter på Tromsø lufthavn som verdimål på produksjon (205,5 millioner kroner), i tillegg til de kostnader selskapet bruker på kjøp av varer eller tjenester fra sine leverandører (70 millioner kroner). Ved beregning vil summen av disse multipliseres med multiplikatoren. Med en forutsetning om en multiplikator på 1,5 vil dette gi en produksjon på om lag 413,3 millioner kroner.

Av beregningene ovenfor ser vi at en antakelse om multiplikatorer mellom 1,3 og 1,5 vil gi en samlet sysselsetting (direkte, indirekte og induserte) som følge av Tromsø lufthavn mellom 1122 og 1295, noe som tilsvarer mellom 738 og 852 årsverk. Det kan imidlertid tenkes at sysselsettingen reduseres dersom investeringstiltakene på lufthavnen uteblir og kapasiteten begrenses. Alternativt kan det tenkes at sysselsettingsvirkningen kan oppstå i andre deler av transportsektoren (Bråthen, 2006).

Lian (2005) har også beregnet den relative betydningen av direkte, indirekte og induserte effekter i forhold til hele fylket for de fire lufthavnene: Leknes, Molde, Bergen og Gardermoen. Den relative betydningen sier noe om hvor stor del av den samlede aktiviteten i fylket aktiviteten på den aktuelle lufthavnen (inklusive ringvirkninger) utgjør. Tabell 6.5 viser den relative betydningen av direkte, indirekte og induserte effekter i forhold til hele fylket.

Tabell 6.5: Relativ betydning (%) av direkte, indirekte og induserte effekter i forhold til hele fylket (Lian, 2005, s. 40)

	Leknes	Molde	Bergen	Gardermoen
Fylkesandel sysselsetting	0, 045 %	0, 199 %	1, 519 %	4, 156 %

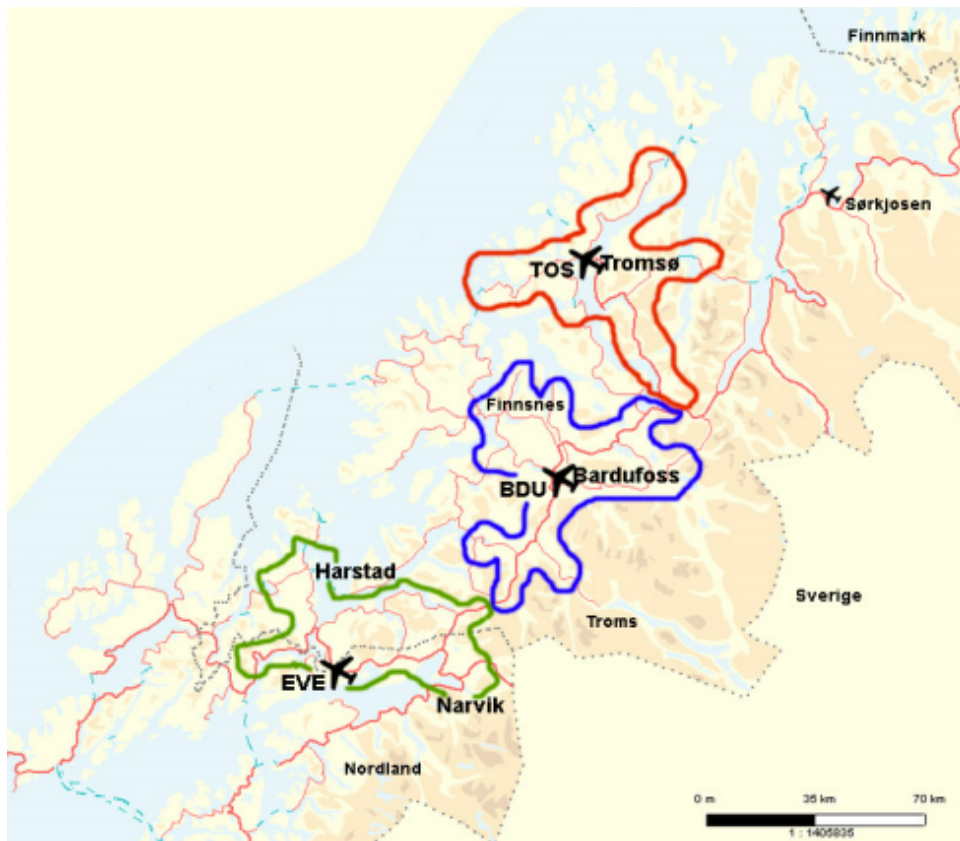
Av tabellen ser vi at sysselsetting på flyplassene i Bergen og Oslo utgjør en større andel av samlet aktivitet i fylket enn Leknes og Molde. Dette forklares med at de to store flyplassene betjener hele fylket/landet, mens de to mindre flyplassene kun har lokale nedslagsfelt.

I Troms fylke var 84 038 personer sysselsatte i 2013 (Kilde: SSB). I det følgende har vi gjort et forsøk på å beregne fylkesandel sysselsetting for Tromsø lufthavn, med utgangspunkt i de resultatene vi fikk da vi beregnet sysselsetting ved bruk av ulike multiplikatorer ovenfor. Med

forutsetning om en multiplikator på 1,3 fikk vi en sysselsetting på 1 122. Med utgangspunkt i dette kan vi beregne fylkesandel sysselsetting: $1\ 122 / 84\ 038 = 1,34$ prosent. Tilsvarende vil utgangspunktet med en multiplikator lik 1,4 gi en fylkesandel sysselsetting på 1,44 prosent, og en multiplikator lik 1,5 gi 1,54 prosent.

Dersom vi sammenligner våre resultater med resultatene til Lian (2005), ser vi at Tromsø lufthavns fylkesandel sysselsetting ligner mest på Bergen. Våre resultater varierer mellom 1,34 og 1,54 prosent, mens resultatene til Lian (2005) gir en fylkesandel sysselsetting på 1,52 prosent for flyplassen i Bergen. På bakgrunn av at Tromsø er en by med økt regional verdiskapning, samt at alternative lufthavner har dårligere flytilbud og ligger mellom to og fire timer unna, kan det tenkes at Tromsø lufthavn skaper ringvirkninger som til en viss grad kan relateres til Bergen lufthavn. Kriteriene som taler i mot resultater nær flyplassen i Bergen, er at Bergen er en større by enn Tromsø og antas å trekke sitt passasjergrunnlag fra et større område enn Tromsø.

Det er naturlig å anta at mange bedrifter i regionen er avhengig av Tromsø lufthavn og at mangelen på en lufthavn i stor grad ville påvirket omfanget på deres aktiviteter. Mangel på hensiktsmessig luftfartssystem ville også påvirket den generelle utviklingen i regionen, da det ville medført færre besøkende til kommuner i influensområdet, både i form av turister og forretningsreisende. Figur 6.2 viser Tromsø, Bardufoss og Evenes lufthavn med en timesone rundt flyplassene.



Figur 6.2: Flyplassens plassering, og isotidssoner (Bråthen, 2007)

I 2007 utarbeidet Bråthen (2007) en rapport som et bidrag til Nasjonal Transportplan 2010-2019, og hadde som mål å beskrive den samfunnsøkonomiske lønnsomheten knyttet til Masterplanene for fire norske lufthavner, herunder Tromsø lufthavn. Tiltakene som er tatt med i beregningene for Tromsø er forlengelse av taksebaner og utvidelse av terminal. Analysen til Bråthen (2007) anslår at tiltakene vil gi en nytte på 700 millioner og en kostnad på 650 millioner kroner, noe som gir en netto nåverdi på 50 millioner kroner (2007-kr, diskontert, 4,5 prosent rente). Videre i rapporten er det forutsatt at kapasitetsbegrensninger kan medføre at lufthavnen må avvise trafikk, og at både Bardufoss og Evenes lufthavn kan være alternative flyplasser for reisende avhengig av hvor den reisende befinner seg.

6.1.4 Katalytiske virkninger

Som nevnt i kapittel 2 anses de katalytiske virkningene som de ringvirkningene som er mest utfordrende å kartlegge, men i et samfunnsperspektiv har disse virkningene av flytilbudet betydelig interesse. De katalytiske virkningene beskriver i hvilken grad lufthavnen er premiss for aktiviteter i flyplassens influensområde, og kan ikke tilskrives flyplassaktivitetene direkte

(Lian, 2005). Bråthen (2006) utelukker effekter på produktivitet og investering, og fokuserer på lokaliseringseffekter og effekt på reiseliv og handel. Dette vil også vi også i vår studie da det understrekes av Bråthen (2006) at denne typen analyse er forskningsmessig lite utviklet.

Spørreundersøkelsen som er sendt ut til næringslivet, samt intervjuene, skal hjelpe oss å kartlegge de katalytiske effektene. Målet er å finne ut av bedriftenes avhengighet i forhold til Tromsø lufthavn, og hvordan en utbygging av Tromsø lufthavn vil være med å påvirke deres bedrift. Sammenlignet med næringsfordeling i Troms fylke (Kilde: SSB) er forretningsmessig tjenesteyting, industri, bygg og anlegg, og olje, gassutvinning og energi overrepresentert blant våre respondenter. Offentlig administrasjon og tjenesteyting, forskning og undervisning og hotell, restaurant og handel er i vår undersøkelse underrepresentert. Siden bransjefordelingene er ulike vil ikke tallene være helt sammenlignbare, men det er indikasjoner på at det kan være visse skjevheter.



Figur 6.3: Virksomheter i Troms fylke fordelt på næring (Kilde: SSB)

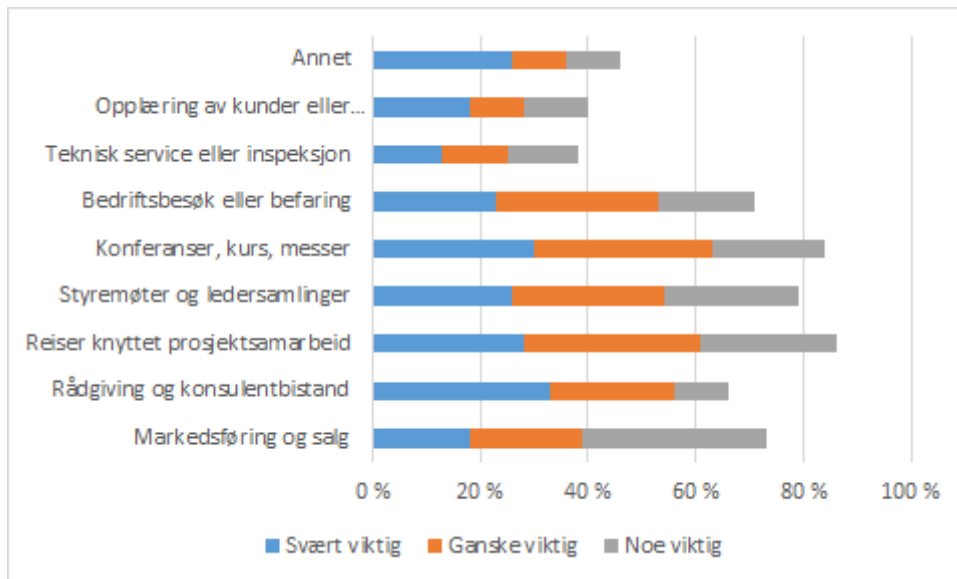
Undersøkelsen viser at respondentenes bedrifter er store brukere av lufthavnen. I gjennomsnitt har bedriftene fra spørreundersøkelsen 638 innenlandsreiser, i tillegg til 126 utenlandsreiser. Fra de fire intervjurundene vi har gjennomført har respondentenes bedrifter 4 041 innenlandsreiser i året i gjennomsnitt, i tillegg til 562 utenlandsreiser. Grunnen til stort avvik

mellom gjennomsnittet fra spørreundersøkelsen og intervjuene antas å være at organisasjonene som deltok på intervju er store offentlige organisasjoner, og vil derfor ikke være representative.

Ut fra spørreundersøkelsen kan vi se at bedriftene i Tromsø regionen mener at Tromsø lufthavn er viktig for at deres bedrift kan utføre arbeidsoppgavene tilfredsstillende. Hele tre av fire respondenter har svart at lufthavnen er svært viktig eller ganske viktig. I tillegg har informantene fra intervjurundene uttrykt seg klart om at lufthavnen har stor betydning for deres virksomhet, og ikke minst for regionen generelt. Tromsø lufthavns sentrale beliggenhet gjør at Tromsø har en uvanlig flyplass i forhold til mange andre steder i verden. En av informantene mener at dette er positivt for næringslivet i Tromsø, spesielt for reiselivsnæringen. I tillegg påpekes det at lufthavnen er svært viktig på grunn av de store avstandene som er i Nord-Norge, og at flytransport dermed er tidsbesparende.

Når bedriftene foretar arbeidsrelaterte reiser er det ulike formål knyttet til reisene deres. I figur 6.4 ser vi at prosjektsamarbeid, markedsføring og salg, styremøter og ledersamlinger, og konferanser/kurs/messer kommer best ut i vår undersøkelse. I intervjuene er det møter og konferanser som blir nevnt som hovedformålene med reisene til deres virksomhet.

Sammenlignet med Dybedal og Julsrud (2013) ser vi at kurs/konferanser/messer, styremøter og ledersamlinger, reiser knyttet prosjektsamarbeid, og bedriftsbesøk og befaring kommer sterkes ut. I begge undersøkelsen er tre av de fire viktigste formålene lik. Bedriftsbesøk og befaring og markedsføring og salg har byttet plass i fra vår undersøkelse. I tillegg scorer kurs og konferanse, og annen forretnings-/tjenestereise høyt i RVU fly 2013 (Denstadli m.fl., 2014).



Figur 6.4: Viktigheten av ulike typer formål

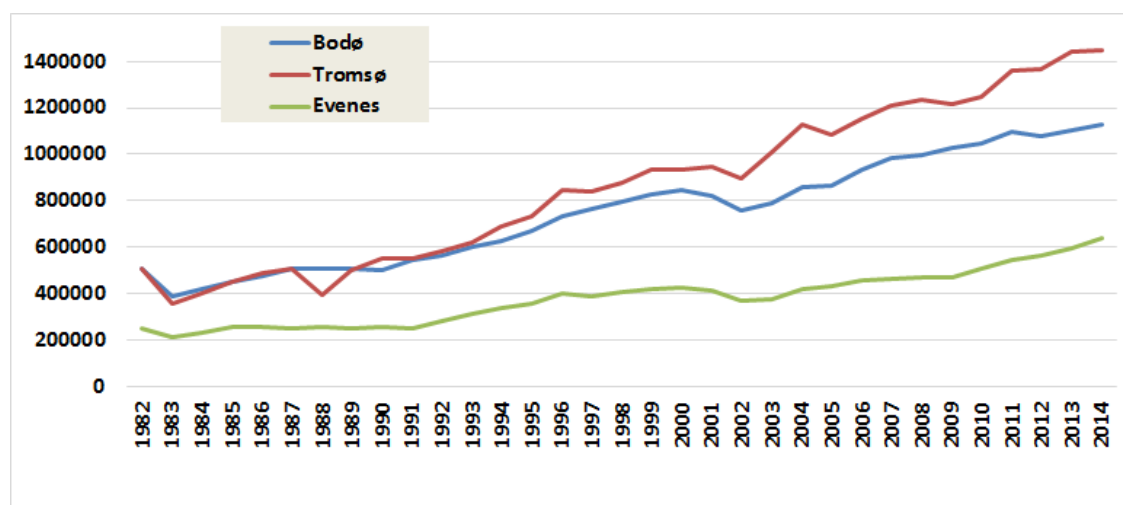
Når det gjelder hvorvidt ulike typer infrastruktur kan påvirke lønnsomheten til bedriftene, er det flytilbudet ved Tromsø lufthavn som anses å være det viktigste blant våre respondenter. Deretter kommer god telekommunikasjon, nærhet til Tromsø lufthavn, hovedvegnettets standard inn og ut i Tromsø, og til slutt busstilbudet inn og ut av Tromsø. Sammenlignet med rapporten til Dybedal og Julsrud (2013) ser vi at rangeringen er tilsvarende lik. Fra intervju rundene er alle enige om at flyplassen i Tromsø er svært viktig.

Vi ser at det er en sammenheng på svarene da respondentene ble bedt om å oppgi formålene med de arbeidsrelaterte reisene og hvor viktig Tromsø lufthavn er for deres bedrift på ulike områder. Deltakelse på konferanser/kurs/messer, kontakt med samarbeidspartnere, og kontakt med kunder og leverandører kommer sterkest ut. Også i rapporten til Dybedal og Julsrud (2013) kom disse sterkest ut, men har en annen rangering. Lufthavnen oppleves som viktig for at næringslivet skal kunne samarbeide, og for å ha muligheten til å utvikle seg.

I intervjuene kommer det også frem at et effektivt luftfartstilbud er viktig for verdiskapningen i regionen, sysselsetting og bosetting, og at dette bidrar til å øke fleksibiliteten i forhold til valg av bo- og arbeidssted. Videre trekkes det frem at en investering kan gi positive virkninger for næringslivet i form av økt mulighet for å tiltrekke seg kompetanse, redusere organisasjonens transportkostnader, samt å skape et større faglig nettverk. Dette er også noe som trekkes frem av Nordtug (2000) som ønsket å kartlegge regional utvikling ved hjelp av

bedret jernbanenett i Trøndelag. I rapporten understrekes det at stadig raskere skiftninger og omstillinger i næringslivet stiller store krav til utvikling av transportløsninger og nødvendig infrastruktur.

Av figur 6.5 ser vi utviklingen i antall innenlandsreiser for Tromsø lufthavn fra 1982 til 2014. Her ser man at det har vært gradvis økning, med noen unntak. Ut fra våre resultater fra spørreundersøkelsen vil man kunne anta at utviklingen vil fortsette. Dette vil imidlertid skape flere utfordringer dersom kapasiteten ved lufthavnen ikke utbedres. I RVU fly 2013 ser man at reisefrekvensen siden 1998 har økt fra 2,0 til 2,7 reiser per innbygger i hele landet. Ser man spesifikt på Troms har reisefrekvensen gått fra 3,5 i 1998 til 6,8 i 2013 (Denstadli m.fl., 2014). Den har tilnærmet fordoblet seg. Den store forskjellen fra gjennomsnittet i landet kan nok forklares med at Nord-Norge er preget av store avstander, og at Nord-Norge ikke har for eksempel togtilbud. I tillegg hadde Troms størst vekst med en økning fra 5,3 til 6,8 reiser per innbygger fra 2011 til 2013 (Johannessen m.fl., 2010). Den årlige veksten i forretningsreiser har økt fra 2011 til 2013 med 9 prosent (Hjorthol m.fl., 2014).



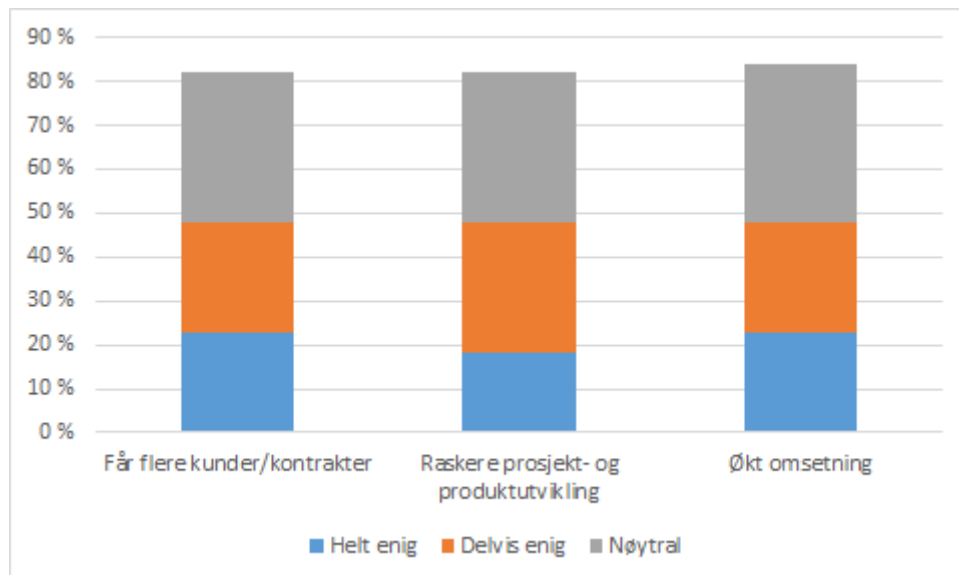
Figur 6.5: Utvikling i innenlandsreiser til/fra Tromsø lufthavn, 1982 - 2014 (Kilde: Avinor)

Resultatene fra vår spørreundersøkelse viser at forventningen til at bedriftens behov for flyreiser skal øke i årene fremover er stor. Av respondentene er det 75 prosent som forventer at flytrafikken vil øke sterkt eller øke noe. Kun 22 prosent tror at det vil være uendret, og 3 prosent tror at det vil avta. Våre respondenter har like store forventninger til at flytrafikken vil øke som i rapporten til Dybedal og Julsrud (2013). Resultatet fra 2013 er nesten identisk med vårt resultat. Forventninger til behov for flyfrakt er derimot ikke like stor. Her mener om lag

halvparten av respondentene at deres behov vil være uendret, mens 8 prosent oppgir at det vil øke sterkt. Rangeringen fra vår undersøkelse er lik rangeringen til Dybedal og Julsrud (2013).

Bedriftene som har svart på spørreundersøkelsen er optimistiske til at de vil ha vekst i norske og/eller utenlandske markeder. Over 60 prosent av bedriftene forventer vekst i Norge, 20 prosent forventer at de vil ha vekst i utlandet, og om lag 12 prosent forventer vekst både i Norge og i utlandet de tre neste årene. De som forventer vekst i utlandet blir bedt om å spesifisere hvor i utlandet de forventer vekst. Her er det Asia, Europa og USA som nevnes flest ganger. I rapporten til Dybedal og Julsrud (2013) forventet om lag halvparten vekst i Norge, og en av fire forventet vekst i internasjonale markeder. Ved å sammenligne resultatene ser vi at det blant våre respondenter er større tro på vekst i norske markeder enn i studien til Dybedal og Julsrud (2013).

Ved utbygging av terminalen ved Tromsø lufthavn vil kapasiteten ved lufthavnen forbedres. Dette kan gi muligheter til å øke flytilbudet ved lufthavnen, med bedre tilgang til billetter på kort varsel. Om lag halvparten av respondentene er delvis enig eller helt enig i at dette vil være med å påvirke at deres bedrift vil få flere kunder/kontrakter, raskere prosjekt- og produktutvikling, og økt omsetning (se figur 6.6).



Figur 6.6: Betydningen av økt rutetilbud på Tromsø lufthavn. I prosent

Et av utsagnene som respondentene ble bedt om å ta stilling til var om de var enige eller uenige i at flere direkteruter fra Tromsø lufthavn vil styrke kontakten med deres viktigste

markeder. 33 prosent sa seg delvis enig, 20 prosent sa seg svært enig, mens 29 prosent stilte seg nøytral og 18 prosent sa seg helt uenig eller delvis uenig.

Noen av de viktigste effektene en lufthavn vil gi er knyttet til i hvilken grad tilstedeværelsen av lufthavnen påvirker næringslivets aktivitetsnivå og lokaliseringsvalg. Det å ha en tilgjengelig flyplass vil være en viktig lokaliseringsfaktor for virksomheter som reiser mye. Dette for å kunne ha rask produktutvikling, god kontakt med kundene sine eller i forbindelse med service- og konsulentoppdrag. I tillegg gir gode flyforbindelser bedre muligheter til å rekruttere høykvalifiserte nøkkelpersoner (Lian & Denstadli, 2009).

Bråthen (2006) viser til eksempler på offentlig sektor som er lokalisert i nærheten av flyplasser i Norge. Her trekkes helseforetak, høyere utdanning og forskning, samt forvaltning frem. UiT – Norges arktiske universitet har i dag fire hovedcampuser i Tromsø, Alta, Harstad og Narvik. I tillegg har de studietilbud i Hammerfest, Kirkenes, Bodø og Mo i Rana, samt studiesenter på Finnsnes og Sortland. Universitet er godt spredt utover Nord-Norge, og det er dermed naturlig å anta at de er avhengige av et godt flytilbud for å reise blant de ulike utdanningsstedene. På grunn av store avstander er fly et naturlig fremkomstmiddel. For å kunne holde konferanser og samlingsbaserte studier er et godt rutetilbud i distriktene av spesielt stor betydning (Avinor, 2014a). I tillegg kommer det frem i rapporten til Avinor (2014a) at flytilbudet har stor betydning i forhold til rekruttering av studenter og fagpersonell, og at tallene for Nord-Norge er spesielt høye.

I intervjuene ble det nevnt at lufthavnen antas å være en avgjørende faktor for mange i valg av bosettingssted. For mange er det viktig å ha gode reisemuligheter, samt at billettprisene ikke er så høye. I tillegg ble det nevnt at det er viktig at byen er attraktiv gjennom å tilby et rikt kulturtilbud.

Universitetssykehuset Nord-Norge HF (heretter UNN HF) skal tilby medisinsk spisskompetanse av høy kvalitet til befolkningen i den nordligste landsdelen (Universitetssykehuset Nord-Norge, 2011). UNN HF er universitetssykehus for 481 000 personer i de tre nordligste fylkene, samt Svalbard. I tillegg er UNN HF et lokalsykehus for om lag 190 000 personer fordelt på 30 kommuner i Troms fylke og Ofoten i Nordre Nordland (Universitetssykehuset Nord-Norge, 2009). De har dessuten ansvar for ambulansestasjonene i regionen. Flytrafikken gjør at helsesektoren fungerer tilfredsstillende i Norge (Avinor,

2014a). For å kunne drive et så stort og etablert universitetssykehus i Tromsø, vil man kunne anta at det er viktig å ha en lufthavn med et godt rutetilbud i nærheten. Det er store avstander for pasienter som kommer fra Nordland, Finnmark og Svalbard, og de fleste benytter fly som fremkomstmiddel. I tillegg er lufthavnen viktig for å kunne ta i mot helikopter og ambulansefly fra ulike steder i Nord-Norge.

I RVU fly 2013 ble det for første gang hentet inn egne tall for helsereiser. Herunder ble det listet opp de 15 relasjonene med høyest andel helsereiser. Alle disse relasjonene var i Nord-Norge. Dette kan nok forklares med at avstandene i Nord-Norge er store. For Tromsø lufthavn utgjør helsereiser 5 prosent av den totale trafikken på lufthavnen (Denstadli m.fl., 2014). Av de 15 relasjonene var Tromsø knyttet til fem av disse; Vadsø-Tromsø, Skagen-Tromsø, Kirkens-Tromsø, Alta-Tromsø og Harstad-Tromsø. I tillegg kommer det frem i en rapport fra Avinor at 20-25 prosent av reiser på de lokale rutene til og fra Bodø og Tromsø er pasientreiser (Avinor, 2014a). Dette viser hvor viktig lufthavnen er for at pasienter ved UNN HF skal kunne reise på en rask og effektiv måte.

Kun 5 prosent av våre respondenter oppgir at en alternativ lokalisering av deres bedrift med kortere avstand til lufthavnen vil kunne være et viktig konkurransefortrinn. Det betyr at hele 95 prosent av respondentene mener at en lokalisering nærmere lufthavnen i liten grad vil påvirke deres konkurransefortrinn. Dette antas å ha sammenheng med at Tromsø lufthavn ligger svært sentralt i Tromsø. Lufthavnen ligger bare ca. 3 km vest for sentrum. Ser vi på resultatene fra Dybedal og Julsrud (2013) ser vi at respondentene har svart tilsvarende likt som i vår spørreundersøkelse. Også informantene våre fra intervju ble spurt om deres virksomhet kunne ha vært lokalisert andre steder i Troms. Her mente to av bedriftene at de ikke kunne ha vært lokalisert en annen plass enn Tromsø på grunn av nærheten til flyplassen. Hadde flyplassen blitt flyttet til et annet sted i Troms fylke mener en av respondentene at de ville ha lokalisert seg etter lufthavnen. Ettersom disse virksomhetene reiser mye, ville en annen lokalisering av lufthavnen medført for mye reisetid.

For å kunne arrangere store arrangementer og konferanser er gode rutetilbud og tilstrekkelig overnattingskapasitet viktig (Lian & Denstadli, 2009). Fra et av intervjuene kommer det frem at møter ofte holdes i Tromsø på bakgrunn av at Tromsø anses som et naturlig knutepunkt for å samle trådene i Nord-Norge og Oslo. Informanten mener at 98 prosent av møtene blir lagt til

Tromsø. I tillegg blir det arrangert store festivaler i Tromsø som for eksempel Tromsø internasjonale filmfestival, Rakettnatt og Buktafestivalen.

Våre resultater viser at tilstedeværelsen av Tromsø lufthavn har stor betydning for mange næringslivsaktører, og har betydning for sysselsettingen ut over de direkte, indirekte og induverte arbeidsplassene. Basert på vår datainnsamling er det vanskelig å konkludere med hvilke konsekvenser en annen lokalisering av flyplassen ville hatt for næringslivet, noe som gjerne inkluderes i kartlegging av de katalytiske virkningene.

De katalytiske virkningene i en region vil avhenge av hvordan luftfarten påvirker næringslivets investeringslyst og turisme i området rundt lufthavnen (Hanssen m.fl., 2008). Nytteten av en investering på Tromsø lufthavn vil være størst i tiltaksregionen, som i dette tilfellet er Tromsøregionen. Imidlertid kan det også tenkes at næringslivet i andre nærliggende kommuner kan få positive effekter av en slik utbygging i form av økt kontakt med kunder og leverandører. Bedre fasiliteter og flytilbud legger også til rette for økt turisme både fra Norge og utlandet.

At Tromsø regnes som knutepunkt for Nord-Norge fremheves som viktig for næringslivet i regionen, og spesielt for reiselivsnæringen (Lian & Denstadli, 2009). Reiselivsnæringen i Nord-Norge er i stor vekst, og det er stor grunn til å tro at trenden blir å fortsette. Første del av 2016 har vist seg å være bra for Nord-Norge. Mens antall overnattinger synker på nasjonalt nivå, øker antallet i nord. I januar 2016 hadde overnattingsbedriftene i Nord-Norge 190 000 overnattinger. Dette er en økning på 28 000 overnattinger sammenlignet med januar 2015. Dette tilsvarer en prosentvis økning på 17 prosent, mens Norge som helhet hadde en nedgang på 2 prosent (Eriksen, 2016a). Fra 2014 til 2015 har antall overnattinger i Nord-Norge økt med 6 prosent, mens økningen var på 4 prosent i resten av landet. I tillegg har utenlandstrafikken til Nord-Norge økt med 4 prosent fra 2014 til 2015 (Reiseliv i Nord, 2016).

I januar var det en varierende trafikkvekst blant de ulike lufthavnene, men det har vært en jevn økning i antall passasjerer som reiser med fly i Nord-Norge. I januar var det en vekst på omtrent 10 prosent i Tromsø. Margrethe Snekkerbakken som er divisjonsdirektør for regionale lufthavner fra Avinor har uttalt seg om at Avinors lufthavner har en avgjørende rolle for nordnorsk reiseliv og næringsliv (Avinor, 2016).

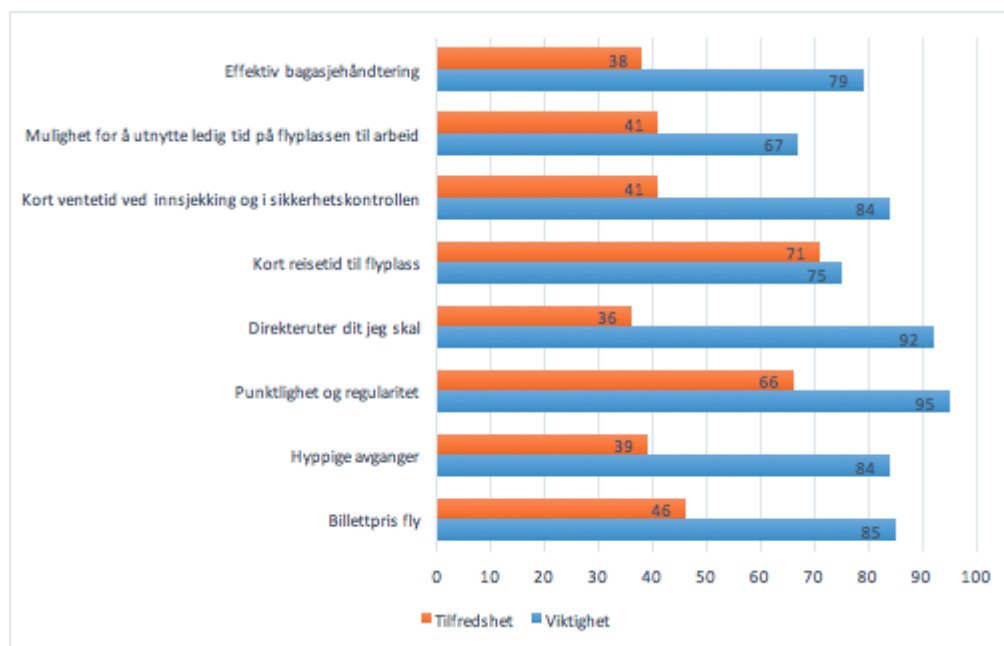
Gode flyforbindelser synes å ha stor betydning for næringslivet i Tromsø slik at bedriftene kan ha ansikt-til-ansikt kontakt med kjøper eller selger. Spørreundersøkelsen viser at 65 prosent av respondentene mener at Tromsø lufthavn er ganske viktig eller svært viktig for at bedriftene skal kunne ha kontakt med leverandører, og 63 prosent mener at lufthavnen er ganske viktig eller svært viktig for å ha kontakt med kundene sine. I tillegg er det 72 prosent som mener lufthavnen er ganske viktig eller svært viktig for å ha kontakt med samarbeidspartnere.

Mange studier hevder at et godt flytilbud vil gi positive virkninger i form av turisme. En studie av Larsen (2010) ønsket å undersøke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten ved tre alternative lufthavnstrukturer i Lofoten: Dagens situasjon med to lufthavner, en lufthavn med rullebanelengde på 2000 meter og en lufthavn med rullebanelengde på 1600 meter. Studien konkluderte med at de største virkningene av turisme ville forekomme av alternativet med rullebanelengde på 2000 meter da dette alternativet ville medføre at flyplassen kunne håndtere større fly. Utvidelse av rullebane er også noe som trekkes frem av våre informanter da det antas at dette kan bidra til at større fly fra blant annet Asia kan håndteres. Da vil man kunne unngå å frakte fisken til Finland med trailer før den fraktes med fly til Asia.

Respondentene ble bedt om å ta stilling til hvor tilfreds de er med ulike forhold ved lufthavnen. På en skala fra en til fem var det nærheten til flyplassen som kom best ut med en score på 4,0. Punktlighet og regularitet kom like bak med 3,7 i score. Deretter kom de andre med en jevn score fra 3,0 til 3,2. Den som kom dårligst ut var billettprisene. Under intervjuene kommenterte informant 1 at det ofte er fulle fly og at det er høye billettpriser. Informanten mente at det har vært en prisøkning på 10 prosent på flybilletter i 2014, og at prisene er høye på grunn av fulle fly. Informanten ønsker flere flyavganger slik at prisene presses ned.

Figur 6.7 viser viktigheten av de åtte faktorene som ble målt ved Tromsø lufthavn i forhold til opplevd tilfredshet. For tilfredshet er kun “i svært stor grad” og “i noen grad” tatt med og for viktighet er kun “svært viktig” og “ganske viktig” inkludert. Av figuren kan vi se at det er stor avstand mellom tilfredshet og viktighet for de fleste faktorene. Kort reisetid til flyplassen er den faktoren hvor tilfredsheten best matcher viktigheten. Også på faktoren punktlighet og regularitet matcher tilfredsheten godt med viktigheten, til tross for at den er lavere enn kort

reisetid til flyplassen. På de resterende faktorene er det store gap mellom tilfredshet og viktighet, og gapet varierer mellom 39 og 61 prosent. I undersøkelsen til Dybedal og Julsrud (2013) er det punktlighet og regularitet som er den faktoren hvor tilfredsheten best matcher viktigheten. Også i den undersøkelsen hadde mange av faktorene store gap mellom tilfredshet og viktighet.



Figur 6.7: Viktigheten av egenskaper ved Tromsø lufthavn i forhold til opplevd tilfredshet. I prosent

Fra intervjuene kommer det frem at informantene mener at det er et stort behov for å bygge ut terminalen på Tromsø lufthavn. Flere av informantene har nevnt at de synes terminalområdet er for lite, spesielt i rush-tiden på morgenen. Det blir ofte lange køer i sikkerhetskontroll, passkontroll, taxi-kø, og ved ankomst er det trangt ved bagasjebåndet. I tillegg blir det lagt til at utenlandsterminalen ikke er oppdatert i forhold til flytrafikken. Informantene mener det er et stort behov for å bygge ut terminalen for å få en bedre flyt inne på lufthavnen, i tillegg til at det er behov for flere flyoppstillingsplasser.

Videre blir informantene bedt om å angi hvilke funksjoner som vil være med å gjøre flytilbudet ved Tromsø lufthavn mer komplett. Her ser vi en sammenheng med hva informantene svarte når de ble spurt om hvor tilfreds de var med lufthavnen i avsnittet over. Ved at terminalen bygges ut vil man kunne tilrettelegge for at det blir en bedre flyt inne på

lufthavnen i forhold til å sjekke inn bagasje, sikkerhetskontroll, og ved henting av bagasje. I tillegg vil man få flere oppstillingsplasser til fly som gjør at man kan få flere avganger. Ved flere avganger til Oslo vil man få mindre fulle fly som igjen kan gi billigere billetter. To av informantene ønsker at rullebanen skal forlenges slik at det er mulighet for å håndtere fly ved lufthavnen, men Avinor har gitt uttrykk for at dette ikke prioriteres i første omgang.

Alt i alt oppgir tre av fem av de er svært fornøyd eller fornøyd med Tromsø lufthavn. I studien til Dybedal og Julsrud (2013) er resultatet høyere, og viser at omtrent ni av ti er svært fornøyd eller nokså fornøyd med tilbudet på lufthavnen.

6.2 Oppsummering

I dette kapitlet har vi beregnet de direkte virkningene, samt gjort et forsøk på å beregne de indirekte og de induserte virkningene som kan knyttes til Tromsø lufthavn. Til slutt har vi kartlagt de katalytiske virkningene med fokus på lokaliseringseffekter og effekter på reiseliv og handel.

Tromsø lufthavn har 863 direkte sysselsatte og 568 årsverk. Dette tilsvarer 300 årsverk per million passasjerer og anses å være en effektiv lufthavn. Videre viser våre beregninger at de indirekte effektene tilsvarer om lag 154 sysselsatte. Dette er imidlertid grove anslag på grunn av mangel på nøyaktig datamateriale. Ved beregning av induserte virkninger har vi forutsatt multiplikatorer som ligger mellom de multiplikatorene som er beregnet for lufthavnen i Molde og Bergen. Ved å bruke tre ulike multiplikatorer viser vi hvordan disse gir forskjellig utslag i sysselsatte, årsverk og produksjon.

Resultatene fra spørreundersøkelsen viser at bedriftene i Tromsøregionen mener at Tromsø lufthavn er viktig for at deres bedrift kan utføre sine arbeidsoppgaver tilfredsstillende. Hele 90 prosent mener at flytilbudet ved lufthavnen er viktig for bedriftens lønnsomhet. Videre trekkes det frem at en investering kan gi positive virkninger for næringslivet i form av økt mulighet for å tiltrekke seg kompetanse, redusere organisasjonens transportkostnader, samt å skape et større faglig nettverk.

I neste kapittel presenteres konklusjonen i oppgaven. Denne baserer seg på det teoretiske grunnlaget og de empiriske funnene i utredningen.

7 Avslutning

I denne studien ønsker vi å fastslå hvilke regionale virkninger Tromsø lufthavn skaper, og problemstillingen er: *“Hvilke ringvirkninger skaper Tromsø lufthavn for det regionale næringslivet? Vil en investering i kapasitet øke lufthavnens betydning i regional verdiskapning?”*. Nedenfor presenteres studiens konklusjon.

Generelt vil tiltak som øker kapasiteten ved lufthavnen ha positive ringvirkninger, og disse virkningene antas å øke med omfanget av tiltaket. Siden vi står overfor en begrenset tidsramme på studien er det begrenset hvilken type informasjon som ligger til grunn for vår analyse. Vi har i hovedsak basert oss på to metoder for datainnsamling: Spørreskjema og intervju. I tillegg ligger sekundærdata til grunn for casebeskrivelsen, samt direkte og indirekte ringvirkninger. Det er viktig å merke seg at empiriske resultater baseres på et lite utvalg respondenter, og at det ikke er representativt for populasjonen av organisasjoner i Tromsø lufthavns influensområde. Studien gir indikasjoner på at tilstedeværelsen av Tromsø lufthavn bidrar til å skape positive virkninger for regionens utvikling generelt, og næringslivet spesielt.

For å kartlegge ringvirkningene av Tromsø lufthavn har vi valgt tre ulike multiplikatorer for Tromsø lufthavn med skjønn, som tar utgangspunkt i multiplikatorene som er beregnet av Lian (2005). Med forutsetning om multiplikatorer lik 1,3, 1,4 og 1,5 gir Tromsø lufthavn en samlet sysselsetting (direkte, indirekte og induserte) som følge av flyplassen på henholdsvis 1122, 1208 og 1295. Dette tilsvarer henholdsvis 738, 795 og 852 årsverk. Videre har vi gjort et forsøk på å beregne fylkesandel sysselsetting for Tromsø lufthavn, med utgangspunkt i de resultatene vi fikk da vi beregnet sysselsetting. Våre resultater gir en fylkesandel sysselsetting lik 1,34, 1,44 og 1,54 prosent, og utgjør en større andel av samlet aktivitet i fylket enn Leknes og Molde (Lian, 2005).

Slik det vurderes av næringslivet er Tromsø lufthavn av stor betydning for deres utførelse av arbeidsoppgaver. Om lag 75 prosent av respondentene oppgir at Tromsø lufthavn er ganske viktig eller svært viktig for bedriftens utførelse av arbeidsoppgaver, og hele 90 prosent mener at flytilbudet ved lufthavnen er ganske viktig eller svært viktig for bedriftens lønnsomhet. Blant de viktigste reiseformålene er reiser tilknyttet prosjektsamarbeid, konferanser/kurs/messer og markedsføring/salg. Mer enn syv av ti mener dessuten at deres behov for

arbeidsrelaterte flyreiser vil øke i årene fremover. Over 90 prosent av respondentene forventer vekst i Norge og/eller i utlandet de tre neste årene. Kun fem bedrifter forventer ikke vekst. Når det gjelder hvilke internasjonale markeder foretakene forventer vekst er det Asia, Europa og USA som nevnes flest ganger.

Om lag 36 prosent av respondentene oppgir at deres bedrift har behov for flyruter som ikke finnes i dag. Av internasjonale destinasjoner ønsker 23 prosent av disse flyruter til København, og 14 prosent ønsker ruter til Helsinki, Amsterdam og London. Av norske destinasjoner nevnes Bergen av 14 prosent av respondentene, og det er også flere som nevner flere ruter til Oslo, Trondheim og Svalbard.

Alt i alt er hele seks av ti fornøyd eller svært fornøyd med Tromsø lufthavn. Det er imidlertid noen områder ved lufthavnen hvor det er store gap mellom tilfredshet og viktighet. Det er spesielt på effektiv bagasjehåndtering, direkteruter dit bedriftene reiser og hyppige avganger at tilfredsheten ikke når opp til viktigheten. Hele 85 prosent mener at det er ganske viktig eller svært viktig at Avinor/myndighetene skal stimulere til flere direkteruter fra Tromsø lufthavn, og 75 prosent mener at det er ganske viktig eller svært viktig å få bedre kapasitet på flyplassen. Dersom det blir økt rutetilbud på Tromsø lufthavn, med bedre tilgang til billetter på kort varsel, oppgir nesten halvparten av respondentene at de er delvis eller helt enig i at det vil medføre at bedriften får flere kunder/kontrakter og økt omsetning.

Fra tidligere undersøkelser vet vi at lufthavnen er viktig for Universitetssykehuset i Tromsø, UiT – Norges arktiske universitet, forvaltning, forskningsmiljøer, satellitteknologi, fiskeri- og sjømatnæringen, oljeselskap og oljerelaterte virksomheter, banker, kraftselskap, Hurtigruten, Torghatten ASA, reiselivet, ambulansefly, og andre assistanseoppdrag (Avinor, 2014b). I tillegg kan vi se av våre resultater at Tromsø lufthavn er viktig for virksomheter innenfor forretningsmessig tjenesteyting, samt industri, bygg og anlegg. Det som imidlertid er vanskeligere å svare på, er hvem Tromsø lufthavn kan bli viktige for. Fra intervjuene var det flere som mente at rullebanen ved lufthavnen bør forlenges for å kunne håndtere større fly. Dette vil kunne gi positive virkninger for fiskerinæringen da dagens situasjon innebærer at fisk som skal eksporteres til Asia må fraktes med trailer til Finland, og deretter fraktes videre med fly.

Analysen vil kunne underbygge Avinors beslutning om å investere i kapasitet på lufthavnen. Basert på de empiriske resultatene er det grunn til å anta at en investering i kapasitet vil gi passasjerer en bedre totalopplevelse av reisen, i form av redusert reisetid og bedre regularitet som et resultat av bedret kapasitet ved innsjekk, sikkerhetskontroll og bagasjehåndtering. I tillegg er det grunn til å forvente at en utvidelse av rullebanen (på lang sikt), som medfører at Tromsø lufthavn kan håndtere andre og større flytyper, vil gi en økning i flyrutetilbudet.

8 Referanser

- Air Transport Action Group. (2005). *The economic & social benefits of air transport*. Geneva: Air Transport Action Group. Hentet fra http://www.icao.int/Meetings/wrdss2011/Documents/JointWorkshop2005/ATAG_SocialBenefitsAirTransport.pdf
- Andresen, K., Jentoft, N., & Vangstad, A. (2006). *Ringvirkningsanalyse av Falconbrigde Nikkelverk AS*. Kristiansand: Agderforskning. Hentet fra http://agderf.sitegen.no/customers/agder/reports/pro05_09_ringvirkning_falcon.pdf
- Avinor. (2013). *Årsrapport 2013*. Oslo: Avinor. Hentet fra https://avinor.no/globalassets/_konsern/om-oss/rapporter/arsrapport-2013-no.pdf
- Avinor. (2014a). *Luftfartens samfunnsnytte*. Oslo: Avinor. Hentet fra https://avinor.no/globalassets/_konsern/om-oss/rapporter/luftfartens-samfunnsnytte.pdf
- Avinor. (2014b). *Tromsø lufthavn 2014: Fakta og samfunnsnytte*. Hentet 8. desember fra https://avinor.no/globalassets/_konsern/om-oss/samfunnsoppdraget/tromso-lufthavn-2014.pdf
- Avinor. (2015a). *Avinors konsernledelse ønsker å fremskynde prosessen rundt bygging av ny terminal i Tromsø*. Hentet 12. desember fra <http://media.avinor.no/pressreleases/avinor-fremskynder-bygging-av-ny-terminal-i-tromsoe-1159352>
- Avinor. (2015b). *Nasjonal transportplan 2018-2027: perspektivanalyse mot 2050*. Oslo: Avinor. Hentet fra https://avinor.no/globalassets/_konsern/om-oss/rapporter/perspektivanalyse-2050.pdf
- Avinor. (2016). *Variierende trafikkvekst i januar*. Hentet 10. mai 2016. Hentet fra <http://media.avinor.no/pressreleases/varierende-trafikkvekst-i-januar-1314009>
- Avinor. (u.å.-a). *Om oss*. Hentet 12. januar fra <https://avinor.no/konsern/om-oss/konsernet/om-selskapet>
- Avinor. (u.å.-b). *Sikkerheit*. Hentet 2. mars fra <https://avinor.no/konsern/om-oss/samfunnsoppdraget/sikkerheit>
- Avinor. (u.å.-c). *Tromsø lufthavn*. Hentet 20. mai fra <https://avinor.no/flyplass/tromso/>
- Blomkvist, L. (2016). *Aldri før har så mange reist til og fra Tromsø lufthavn i februar*. Hentet 10. mars fra http://www.itromso.no/nyheter/2016/03/10/Aldri-f%C3%B8r-har-s%C3%A5-mange-reist-til-og-fra-Troms%C3%B8-lufthavn-i-februar-12261722.ece-cxrecs_s
- Bråthen, S. (2006). *Samfunnsmessige analyser innen luftfart : 1 : Samfunnsøkonomi og ringvirkninger : del 1: veileder* (Rapport (Møreforskning Molde : trykt utg.) nr 0606 a). Molde: Møreforskning Molde; TØI.
- Bråthen, S. (2007). *Noen større tiltak for enkelte lufthavner. Bakgrunn for innspill til Nasjonal Transportplan 2010 - 2019* (Rapport 0719). Molde: Møreforskning Molde AS.
- Cooper, A., & Smith, P. (2005). *The Economic Catalytic Effects of Air Transport in Europe* (2005&004). Oxford: Eurocontrol Experimental Centre.
- Denstadli, J. M., Engebretsen, Ø., Gjerdåker, A., & Vågane, L. (2009). Person travel in Norwegian trade and industries. *Transportøkonomisk institutt*, 938/2008.
- Denstadli, J. M., Thune-Larsen, H., & Dybedal, P. (2014). Reisevaner på fly 2013. *Transportøkonomisk institutt*, 1335/2014.
- Direktoratet for økonomistyring. (2014). *Veileder i samfunnsøkonomiske analyser*. Bergen: Fagbokforlaget.

- Dybedal, P., & Julsrud, T. E. (2013). *Tromsø lufthavn - nytteverdi for det regionale næringslivet*. Oslo: Transportøkonomisk institutt. Hentet fra <http://img8.custompublish.com/getfile.php/2417848.1308.acvpeebuew/Troms%C3%B8+lufthavn+%E2%80%93nytteverdi+for+det+regionale+n%C3%A6ringslivet.pdf?return=www.tromso.kommune.no>
- Eikeland, S., Karlstad, S., Nilsen, T., & Ringholm, T. (2010). *Regionale forventninger om ringvirkninger av utbygging og drift av Goliatfeltet* (Rapport 2010:5). Alta: Norut. Hentet fra http://norut.no/sites/norut.no/files/static_files/content/download/4569718/9289835/NorutAltaRapport_2010_5.pdf
- Enger, A., Gulbrandsen, M. U., Iversen, E. K., & Holmen, R. B. (2013). Samfunnsøkonomisk analyse av Haugesund lufthavn, Karmøy. *Menon-publikasjon nr. 38/2013*.
- Eriksen, L. V. (2016a). Flere overnattinger i Nord-Norge, *iTromsø*. Hentet fra <http://www.itromso.no/nyheter/2016/03/06/Flere-overnattinger-i-Nord-Norge-12245899.ece>
- Eriksen, L. V. (2016b). God start på året for Tromsø lufthavn, *iTromsø*. Hentet fra <http://www.itromso.no/nyheter/2016/02/11/God-start-p%C3%A5-%C3%A5ret-for-Troms%C3%B8-lufthavn-12144188.ece>
- Gilstad, M. (2016). Slik påvirkes flyplassen av den nye transportplanen, *iTromsø*. Hentet fra <http://www.itromso.no/nyheter/2016/03/01/Slik-p%C3%A5virkes-flyplassen-av-den-nye-transportplanen-12220419.ece>
- Halpern, N., & Bråthen, S. (2010). *Catalytic impact of airports in Norway* (Rapport (Møreforskning Molde : trykt utg.) 1008). Molde: Møreforskning.
- Hanssen, T.-E. S., Mathisen, T. A., Solvoll, G., & Senter for innovasjon og, b. (2008). *Polarsirkelen lufthavn, Mo i Rana : trafikale og økonomiske konsekvenser av en ny lufthavn* SIB-rapport (online), Bd. 1/2008.
- Henriksen, J. T. (2010). *Planning, action and outcome : evaluation of the Norwegian petroleum system : a structuration approach to ripple effect studies*. (no. 27-2010), Bodø Graduate School of Business, Bodø.
- Hjorthol, R., Uteng, T. P., & Engebretsen, Ø. (2014). *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 : nøkkelrapport* (TØI rapport (Oslo : 1992- : trykt utg.) 1383/2014). Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- InterVISTAS Consulting Group. (2011). *2011 Comox Valley Airport (YQQ) Economic Impact Micro Studies*. Canada: InterVISTAS Consulting Inc. Hentet fra http://www.comoxairport.com/accountability/2011_yqq_economic_impact_micro_studies.pdf
- Johannessen, A., Christoffersen, L., & Tufte, P. A. (2004). *Forskningsmetode for økonomisk-administrative fag* (2. utg. utg.). Oslo: Abstrakt forl.
- Johannessen, A., Christoffersen, L., & Tufte, P. A. (2010). *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode* (4. utg. utg.). Oslo: Abstrakt.
- Johansen, S., Kvinge, B. A., & Jacobsen, J. K. S. (2004). *Regionale virkninger av OL i Tromsø* TØI rapport (Oslo : 1992- : online), Bd. 726/2004.
- Julsrud, T. E., Lian, J. I., & Gjerdåker, A. (2011). *Oslo lufthavn Gardermoen - trafikk og betydning for regional utvikling* TØI rapport (Oslo : 1992- : online), Bd. 1133/2011.
- Kjærland, F., Mathisen, T., & Solvoll, G. (2012). Verdsetting av ringvirkninger. *Magma*, 2/2012, 51-60.
- Kristiansen, J. E. (2010). *Mot normalt: Om gjennomsnittet*. Hentet 15.mai fra <https://www.ssb.no/sosiale-forhold-og-kriminalitet/artikler-og-publikasjoner/mot-normalt-om-gjennomsnittet>

- Larsen, L. (2010). *Lufthavnstrukturen i Lofoten: En samfunnsøkonomisk analyse*. Handelshøgskolen i Bodø, Bodø.
- Lian, J. I. (2005). *Luftfartens samfunnsnytte : dokumentasjon av nytte og skisse til et løpende rapporteringssystem* (TØI rapport (Oslo : 1992- : trykt utg.) 807/2005). Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Lian, J. I., & Denstadli, J. M. (2009). *Oslo lufthavns betydning for Norge* TØI rapport (Oslo : 1992- : online), Bd. 1025/2009.
- Lian, J. I., Rønnevik, J., Samferdselsdepartementet, & Transportøkonomisk institutt. (2010). *Ringvirkninger av store vegprosjekter i Norge* TØI rapport (Oslo : 1992- : online), Bd. 1065/2010.
- Luftambulansetjenesten. (u.å.). *Historie og om oss*. Hentet 10.april fra <http://www.luftambulanse.no/historie-og-om-oss - sthash.afnxYgHj.dpuf>
- Luftfartstilsynet. (u.å.). *Om oss*. Hentet 11.mars fra <http://www.luftfartstilsynet.no/oss/>
- NHO luftfart. (u.å.). *En nyttig og bærekraftig norsk luftfart*. Oslo: NHO luftfart. Hentet fra http://nholuftfart.no/getfile.php/Dokumenter/NHO_Luftfart_siste_sjekk2.pdf
- Nordtug, J. (2000). *Regional utvikling ved hjelp av bedret jernbanenett : Steinkjer - Trondheim på 1 time* (NTF-notat (trykt utg.) 2000:2). Steinkjer: Nord-Trøndelagsforskning.
- Næringsforeningen i Tromsøregionen. (u.å.). *Fakta om Tromsøregionen*. Hentet 13.februar fra <http://www.nftr.no/medlemskap/fakta-om-tromsoregionen/>
- Olsen-Hagen, B., Avinor Museum, & Gulstad, A. B. (2012). *Tromsø lufthavn, Langnes*. Bodø: Norsk Luftfartsmuseum. Hentet fra <http://luftfartsmuseum.no/wp-content/uploads/2013/11/Tromso-Lufthavn-dokumentasjon.pdf>
- Pedersen, J. N. (2012). 27,7 mrd. til flyplasser - null til Tromsø, *Nordlys*. Hentet fra <http://www.nordlys.no/nyheter/27-7-mrd-til-flyplasser-null-til-tromso/s/1-79-6302594>
- Pedersen, J. N. (2013). Planlegger etterlenget utbygging, *Nordlys*. Hentet fra <http://www.nordlys.no/nyheter/planlegger-etterlenget-utbygging/s/1-79-6599203>
- Reiseliv i Nord. (2016). *Rekordmange overnattinger i nord i 2015*. Hentet 10.mai fra <http://www.reiselivinord.no/2016/02/rekordmange-overnattinger-i-nord-i-2015/>
- Samferdselsdepartementet. (2015a). *Luftfarten i Norge*. Regjeringen. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/luftfart/luftfarten-i-norge/id2076248/>.
- Samferdselsdepartementet. (2015b). *Organisering og virkemidler*. Regjeringen. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/luftfart/organisering-og-virkemidler/id2076299/>.
- Samferdselsdepartementet. (2015c). *Tilskudd til ikke-statlige lufthavner*. Regjeringen. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/luftfart/tilskudd-til-ikke-statlige-lufthavner/id2350824/>.
- Saunders, M. N. K., Lewis, P., & Thornhill, A. (2012). *Research methods for business students* (6th ed. utg.). Harlow: Pearson.
- SSP. (u.å.). *Om oss*. Hentet 15.februar fra <http://www.foodtravelexperts.com/norway/page/about/norwegian>
- Statens vegvesen. (2014). *Kommunedelplan for ny Tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya*. Troms: Statens vegvesen. Hentet fra http://www.vegvesen.no/_attachment/738725/binary/1003508?fast_title=Merknadshefte.pdf
- Tromsø kommune. (2014). *Planprogram til kommuneplan 2015 - 2026: Samfunnsdel og arealdel*. Tromsø: Tromsø kommune. Hentet fra <http://www.custompublish.com/getfile.php/2974161.1308.duyabvbwys/Planprogram+vedtatt+i+kommunestyret+29.+oktober+2014.pdf?force=1&3&>

- Tromsø kommune (Kartograf). (2016). Planinnsyn. Hentet fra <http://tema.webatlas.no/tromso/Planinnsyn>
- Universitetssykehuset Nord-Norge. (2009). *Kommuner i UNNs opptaksområde*. Hentet 10.mai fra <http://www.unn.no/kommuner-i-opptaksomradet/category21789.html>
- Universitetssykehuset Nord-Norge. (2011). *UNN HF - Tromsø*. Hentet 10.mai fra <http://www.unn.no/unn-tromso/category20629.html>
- Ytreberg, R. (2015). Norsk fisk verdt 69 milliarder, *Dagens Næringsliv*. Hentet fra <http://www.dn.no/nyheter/2015/01/07/1243/Fisk/norsk-fisk-verdt-69-milliarder>

Vedlegg 1: Informasjonsskriv til intervju

Forespørsel om deltakelse i forskningsprosjektet

”Ringvirkningsanalyse av Tromsø lufthavn”

Bakgrunn og formål

Dette er en forespørsel om å delta i et forskningsprosjekt knyttet til temaet ringvirkningsanalyse av Tromsø lufthavn. Du forespørres om å delta i undersøkelsen da du er en sentral person i forhold til bedriften som benyttes i denne casestudien.

Vi er to studenter ved Handelshøgskolen i Tromsø, og masteroppgaven er en del av masterstudiet økonomi og administrasjon (siviløkonom). Formålet er å undersøke hvilken betydning Tromsø lufthavn har for næringslivet i regionen, og om en investering i kapasitet kan øke lufthavnens betydning i regional verdiskapning. Problemstillingen er følgende: ”Hvilke ringvirkninger skaper Tromsø lufthavn for det regionale næringslivet?”.

Hva innebærer deltakelse i studien?

Datainnsamlingen gjennomføres ved bruk av intervju, med varighet 30-60 minutter. Spørsmålene knytter seg til hvor viktig Tromsø lufthavn er for din bedrift. Data registreres ved hjelp av lydopptak.

Hva skjer med informasjonen om deg?

Informasjonen som registreres om deg skal kun brukes slik som beskrevet i hensikten med studien. Alle opplysningene blir behandlet uten navn eller andre direkte personopplysninger, og i løpet av prosjektet vil kun studenter og veileder ha tilgang til denne informasjonen. For at personopplysninger/opptak skal ivareta konfidensialitet, vil navneliste/koblingsnøkkel lagres adskilt fra øvrige data.

Det vil ikke være mulig å identifisere deltakerne i resultatene av studien når disse publiseres. Planlagt prosjektstutt er 1.juni 2016. Etter prosjektets slutt vil personopplysninger og lydopptak slettes, slik at datamaterialet anonymiseres.

Frivillig deltakelse

Det er frivillig å delta i studien, og du kan når som helst trekke ditt samtykke uten å oppgi noen grunn. Dersom du trekker deg, vil alle opplysninger om deg bli anonymisert og/eller slettet.

Dersom du har spørsmål til studien, ta kontakt med Mari Finjord Jensen (tlf: 95 81 63 05), Inger-Lise Efraimsen (tlf: 45 25 30 04) eller veileder Jan Yngve Sand (tlf: 77 64 55 40).

Studien er meldt til Personvernombudet for forskning, Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste AS.

Vedlegg 2: Informasjonsskriv til spørreskjema

Forespørsel om deltakelse i forskningsprosjektet

”Ringvirkningsanalyse av Tromsø lufthavn”

Bakgrunn og formål

Vi er to studenter ved Handelshøgskolen i Tromsø, og skriver en masteroppgave innenfor økonomi og administrasjon (siviløkonom). Dette er en forespørsel om å delta i et forskningsprosjekt knyttet til temaet ringvirkningsanalyse av Tromsø lufthavn. Formålet vil være å kartlegge mulige katalytiske effekter av investeringer i Tromsø lufthavn.

Bakgrunnen for at din bedrift ble valgt ut til å delta i prosjektet er deres nærhet til regionen. Vårt utvalg ble derfor medlemsbedrifter i NHO Troms og Svalbard. Studien gjennomføres i samarbeid med Avinor, og spørreskjema distribueres via NHOs CRM-system.

Hva innebærer deltakelse i studien?

Datainnsamlingen vil skje ved bruk av spørreskjema og det vil ta ca. 10 minutter å besvare. Spørsmålene vil omhandle hvilken betydning Tromsø lufthavn har for din organisasjon, formålet med deres flyreiser, samt tilfredshet med dagens tilbud. Den tekniske gjennomføringen av spørreskjemaundersøkelsen foretas av Questback. Forsker får utlevert data fra Questback uten tilknytning til e-post/IP-adresse.

Hva skjer med informasjonen om deg?

Informasjonen som registreres om deg skal kun brukes slik som beskrevet i hensikten med studien. Alle opplysningene vil bli behandlet uten navn eller andre direkte personopplysninger, og i løpet av prosjektet vil kun studenter og veileder ha tilgang til denne informasjonen. Alle personopplysninger vil bli behandlet konfidensielt.

Det vil ikke være mulig å identifisere deltakerne i resultatene av studien når disse publiseres. Planlagt prosjektslutt er 1.juni 2016. Etter prosjektets slutt vil rådata slettes slik at datamaterialet anonymiseres.

Frivillig deltakelse

Det er frivillig å delta i studien, og du kan når som helst trekke ditt samtykke uten å oppgi noen grunn. Dersom du trekker deg, vil alle opplysninger om deg bli anonymisert og/eller slettet.

Dersom du har spørsmål til studien, ta kontakt med Mari Finjord Jensen (tlf: 95 81 63 05), Inger-Lise Efraimsen (tlf: 45 25 30 04) eller veileder Jan Yngve Sand (tlf: 77 64 55 40).

Studien er meldt til Personvernombudet for forskning, Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste AS.

Vedlegg 3: Intervjuguide

Innledningsvis takker vi informanten for deltakelsen, og spør om tillatelse til opptak av intervjuet. Vi presenterer studiens problemstilling, og forklarer formålet med studien. Før vi starter med intervjuet spør vi informanten om vi kan sende spørreundersøkelsen vår til vedkommende.

Innledende spørsmål

1. Kan du fortelle litt om arbeidsoppgavene dine?
2. Hvor mange sysselsatte og årsverk hadde din bedrift i 2015?
_____ antall sysselsatte med til sammen _____ årsverk, herav ca. _____ årsverk her i distriktet.
3. Hvor stor var bedriftens samlede omsetning i 2015?
ca. _____ kr
4. Omtrent hvor mange arbeidsrelaterte flyreiser har din bedrift gjennomført i løpet av 2015?
Reisemål innenlands _____ (1)
Reisemål utenlands _____ (2)
5. Hvor mye bruker din bedrift på flyreiser i året?
_____ kr.
Herav ca. _____ kr på reiser til/fra Tromsø.
6. Hvordan fordeler reiseaktiviteten seg mellom ulike grupper i bedriften og mellom aktiviteter?

Reiseaktivitet, formål og tilfredshet

7. Hvilke er de 5 viktigste stedene dere besøker med fly fra Tromsø? Hvor ofte reiser dere dit?
8. Er dere fornøyd/tilfreds med rutene til XX? (*Flere avganger, pris på flybilletter, sikkerhetskontroll, bagasjehåndtering osv.*)
9. Kan du fortelle litt om hva som er formålet med reisene deres? (*f.eks. besøke annen del av bedriften, salgsarbeid, besøke leverandører, levere varer/tjenester*)
10. Hvor stor andel av besøkende til deres bedrift kommer med fly? *Oppgi antall reiser med fly til eller fra Tromsø lufthavn i 2015 (en reise=tur/retur)*
_____ antall reiser

Katalytiske virkninger

11. Har Tromsø lufthavn hatt påvirkning på lokaliseringsvalget til din bedrift? Hvorfor er din bedrift lokalisert i Tromsø?
12. Kan du fortelle litt om betydningen som Tromsø lufthavn har for dere?
(produktutvikling, kontakt med kunder, rekruttering, reiseaktivitet/kurs).
13. Hva anser dere som viktige konkrete tiltak *(utdanningstilbud, rekrutterings- eller markedsføringstiltak, etc. i offentlig eller privat regi)* for å bedre rekrutteringen til næringslivet i Tromsøregionen?
14. Hvilken type infrastruktur (anlegg, haller, veier, areal, etc.) ønsker din bedrift var bedre tilrettelagt for i Tromsøregionen?
15. Hvilke virksomhetsområder/funksjoner kunne bidra til å gjøre flytilbudet i Tromsøregionen mer komplett?
16. Har Tromsø lufthavn betydning for deres konkurransekraft?
17. Oppgi omfanget av flyfrakt til og fra din bedrift:
_____ antall sendinger til og fra bedriften i året
_____ anslått samlet verdi på disse sendingene (godsets verdi)
18. Er det flyruter fra Tromsø lufthavn som din bedrift har spesielt behov for, men som ikke finnes i dag? Hvis ja, hvilke rutetilbud er det dere savner?
19. Er det andre forhold ved Tromsø lufthavn du ønsker å kommentere?

Vedlegg 4: Spørreskjema

Ringvirkningsanalyse av Tromsø lufthavn

Vi er to studenter ved Handelshøgskolen i Tromsø som skriver vår masteroppgave i samarbeid med Avinor. Formålet med oppgaven er å kartlegge mulige katalytiske effekter av investeringer i Tromsø lufthavn.

Det vil ta ca. 10 minutter å besvare spørreskjemaet. Spørsmålene vil omhandle hvilken betydning Tromsø lufthavn har for din organisasjon, formålet med deres flyreiser, samt tilfredshet med dagens tilbud. Vi vil være takknemlige om du eller en i ditt sted kan fylle ut skjemaet på vegne av bedriften.

All data vil anonymiseres. Planlagt prosjektslutt er 1.juni 2016. Det er frivillig å delta i studien, og du kan når som helst trekke ditt samtykke uten å oppgi noen grunn. Din identitet vil holdes skjult.

1) * I hvilken bransje er din bedrifts hovedaktiviteter?

- Olje, gassutvinning, energi
- Offentlig administrasjon og tjenesteyting
- Bank og forsikringsvirksomhet
- Transport, lagring
- Telekommunikasjon, IT
- Forretningsmessig tjenesteyting
- Industri, bygg- og anlegg
- Primærnæring, fiskeoppdrett og -foredling
- Forskning og undervisning
- Hotell, restaurant og handel
- Informasjon og media
- Annet

Tromsøregionen defineres her som Tromsø, Karlsøy og Balsfjord.

2) * Hvor er bedriftens hovedkontor?

- I Tromsøregionen
- I annen del av landet
- I utlandet

Tromsøregionen defineres her som Tromsø, Karlsøy og Balsfjord.

3) * Hvor er bedriftens avdelingskontor?

- Sør-Troms
- Indre Troms
- Midt-Troms
- Tromsøregionen
- Nord-Troms
- Svalbard

4) * Hvor mange ansatte har virksomheten lokalt?

- 10 eller færre
- 11-20
- 21-50
- 51-100
- 101-200
- 201-500
- 501 eller flere

5) * Vil du si at din stilling tilhører:

- Toppledelsen
- Mellomledelsen
- Arbeidsledelsen
- Prosjektledelsen
- Annet

Oppgi antall i tallformat (for eksempel "10").

6) * Omtrent hvor mange arbeidsrelaterte flyreiser har din bedrift gjennomført INNENLANDS i løpet av 2015?

Oppgi antall i tallformat (for eksempel "10").

7) * Omtrent hvor mange arbeidsrelaterte flyreiser har din bedrift gjennomført UTENLANDS i løpet av 2015?

8) * Hvilke av følgende reiseformål er viktig når din bedrift foretar flyreiser?

	Ikke viktig	Lite viktig	Noe viktig	Ganske viktig	Svært viktig
Markedsføring eller salg	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rådgivning og konsulentbistand	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Reiser tilknyttet prosjektsamarbeid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Styremøter og ledersamlinger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Konferanser, kurs eller messer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bedriftsbesøk eller befaring	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Teknisk service eller inspeksjon	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opplæring av kunder eller samarbeidspartnere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Annet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

9) * Hvor viktig mener du følgende infrastruktur er for din bedrifts lønnsomhet?

	Ikke viktig	Lite viktig	Nøytral	Ganske viktig	Svært viktig
Hovedveinettets standard inn og ut av Tromsø	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Flytilbudet ved Tromsø lufthavn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nærhet til Tromsø lufthavn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gode telekommunikasjoner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Busstilbudet ut og inn av Tromsø	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

10) * Hvor viktig mener du Tromsø lufthavn er for din bedrift på følgende områder?

	Ikke viktig	Lite viktig	Nøytral	Ganske viktig	Svært viktig
Kontakt med leverandører	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kontakt med kunder	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Utføring av serviceoppdrag	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kontakt med samarbeidspartnere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kontakt med andre deler av konsernet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Deltakelse på messer, kurs og konferanser	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Flyfrakt av varer til/fra bedriften	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Annet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

11) * Hvor viktig er Tromsø lufthavn for utførelsen av din bedrifts arbeidsoppgaver?

- Ikke viktig
- Lite viktig
- Nøytral
- Ganske viktig
- Svært viktig

12) * Hvordan tror du din bedrifts behov for arbeidsrelaterte flyreiser vil utvikle seg i årene fremover?

- Avta
- Uendret
- Øke noe
- Øke sterkt
- Vet ikke/uaktuelt

13) * Hvordan mener du din bedrifts behov for flyfrakt vil utvikle seg i årene fremover?

- Avta
- Uendret
- Øke noe
- Øke sterkt
- Vet ikke/uaktuelt

14) * I hvilken grad ville en alternativ lokalisering av din bedrift, med kortere avstand til flyplassen, være et viktig konkurransefortrinn?

- I liten grad
- I noen grad
- Nøytral
- I stor grad
- I svært stor grad

15) * Hva vil det bety for din virksomhet dersom det blir økt rutetilbud på Tromsø lufthavn, med bedre tilgang til billetter på kort varsel?

	Helt uenig	Delvis uenig	Nøytral	Delvis enig	Helt enig
Får flere kunder/kontrakter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Raskere prosjekt- og produktutvikling	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Økt omsetning	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

16) * Hvor viktig er følgende faktorer når din bedrift foretar arbeidsrelaterte reiser fra Tromsø lufthavn?

	Ikke viktig	Lite viktig	Nøytral	Ganske viktig	Svært viktig
Billettpris fly	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hyppige avganger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Punktlighet og regularitet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Direkteruter dit jeg skal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kort reisetid til flyplass	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kort ventetid ved innsjekking og i sikkerhetskontrollen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mulighet for å utnytte ledig tid på flyplassen til arbeid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Effektiv bagasjehåndtering	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

17) * I hvilken grad er du tilfreds med følgende forhold ved Tromsø lufthavn?

	I liten grad	I stor grad	Nøytral	I noen grad	I svært stor grad
Billettpris fly	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Punktlighet og regularitet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Direkteruter dit jeg skal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kort reisetid til flyplass	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kort ventetid ved innsjekking og i sikkerhetskontrollen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hyppige avganger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mulighet for å utnytte ledig tid på flyplassen til arbeid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Effektiv bagasjehåndtering	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

18) * Alt i alt, hvor fornøyd er din bedrift med Tromsø lufthavn sett i forhold til deres behov for arbeidsrelaterte flyreiser?

- Misfornøyd
- Lite fornøyd
- Nøytral
- Fornøyd
- Svært fornøyd

19) * Hvordan kan myndighetene/Avinor best tilrettelegge for bedriftenes persontransporter?

	Ikke viktig	Lite viktig	Nøytral	Ganske viktig	Svært viktig
Stimulere til flere direkteruter fra Tromsø lufthavn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Stimulere til økt konkurranse i luften	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bedre kapasitet på Tromsø lufthavn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bedre de nasjonale veiforbindelsene	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bedre kollektivtransport til flyplassen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

20) * Vennligst angi hvor enig du er i følgende utsagn:

	Helt uenig	Delvis uenig	Nøytral	Delvis enig	Helt enig
På mine tjenestereiser er den uformelle kontakten vel så viktig som den formelle	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
I min jobb er det viktig å etablere nye kontakter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fleire direkteruter fra Tromsø lufthavn ville styrket kontakten med våre viktigste markeder	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tromsø lufthavn fremstår som en foregangslufthavn for miljømessig gode løsninger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

21) * I hvilke markeder forventer du at din bedrift vil oppleve vekst de neste tre årene?

- I Norge
- I utlandet
- Forventer ikke vekst

22) * Vennligst spesifiser i hvilke internasjonale markeder dere forventer vekst:

23) * Hva skal til for at næringslivet i regionen skal bli bedre kjent med rutetilbudet ved Tromsø lufthavn?

	Ikke viktig	Lite viktig	Nøytral	Ganske viktig	Svært viktig
Annonsering i dagspressen (papiraviser)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kampanjer i radio og/eller fjernsyn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Annonsering i bransjeblader (papir)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Annonsering i nettaviser	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Informasjon på relevante websider (reisebyrå, bilutleie etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Direkte informasjon via e-post	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Direkte informasjon via SMS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Informasjon via sosiale medier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Informasjon ved henvendelse til reisebyråene	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

24) * Er det flyruter fra Tromsø lufthavn som din bedrift har spesielt behov for, men som ikke finnes i dag?

Ja

Nei

Vet ikke

25) * Hvilke rutetilbud er det dere savner?

26) Er det andre forhold ved Tromsø lufthavn du ønsker å kommentere, vennligst bruk feltet nedenfor:

Vedlegg 5: Geografisk oversikt over Avinors virksomhet



(Avinor, 2015b)