



Høgskulen
på Vestlandet

BACHELOROPPGAVE

Sogndal lufthavns betydning for næringslivet i Indre Sogn

The significance of Sogndal airport on businesses in Inner Sogn

Henrik Ingstad

Herdi Menmi

Sveinung Nes

Økonomi og Jus

Institutt for økonomi og administrasjon

Veileder Atanu Kumar Nath

13.05.2019

Vi bekrefter at arbeidet er selvstendig utarbeidet, og at referanser/kildehenvisninger til alle

kilder som er brukt i arbeidet er oppgitt, *jf. Forskrift om studium og eksamen ved Høgskulen på Vestlandet, § 10.*

Forord

Denne studien er skrevet som den avsluttende delen av vår treårige bachelorutdanning i Økonomi og Jus ved Høgskulen på Vestlandet, Campus Sogndal. Prosessen rundt oppgaven har vært omfattende og til tider slitsom. Likevel har det vært en meget spennende oppgave, og vi har lært mye underveis. Det har nå gitt oss et resultat vi er stolte av.

Vi vil benytte anledningen til å rette en ekstra takk til vår veileder, Atanu Kumar Nath. Underveis i prosessen har han kommet med verdifulle tilbakemeldinger og stilt viktige spørsmål til hjelp på veien videre i prosessen. I tillegg har han vist oss svært nyttige metoder og hjelpemidler til analysen som vi ikke kunne vært foruten. Videre vil vi også rette en takk til Jan Arve Strand, lufthavnsjef ved Sogndal Lufthavn, Haukåsen, og Torgeir Skålid, daglig leder ved Sogn Næring. Disse to er verdifulle fagpersoner som innledningsvis gav oss mye viktig informasjon om lufthavnen. Dette ga oss et viktig utgangspunkt for det videre arbeidet med studien. Det må også rettes en ekstra takk til flere av våre tidligere forelesere på instituttet, da disse har gitt oss viktig faglig kunnskap, både forut for studien og underveis i prosessen.

Vi vil også takke familie og venner for viktig støtte og veiledning i hektiske perioder av prosessen. Mange viktige justeringer på oppgaven har kommet som et resultat av dette. Her fortjener Fredrikke Fjellbu en spesiell takk for hjelp med korrekturlesing og viktige innspill på strukturen.

Den største takken må vi likevel rette til hverandre. I hektiske perioder har samarbeidet fungert ypperlig og effektivt, og stemningen har hele tiden vært god. Vi har fått et godt produkt og samtidig et godt samhold. God lesning!

Sogndal, 13.mai 2019

Henrik Ingstad

Herdi Menmi

Sveinung Nes

Sammendrag

Målet med oppgaven har vært å undersøke betydningen av Sogndal lufthavn, Haukåsen har for næringslivet i Indre Sogn. Rutetilbudet er i sin helhet innlemmet i FOT-ordningen, som består av ruter som ikke har tilstrekkelig markedsgrunnlag for å bli drevet kommersielt. Opprettholdelsen av disse rutene blir blant annet argumentert sterkt for å ha betydning for næringslivet. I den forbindelse ønsket vi å undersøke denne betydningen i Indre Sogn, og problemstillingen vår ble derfor: *Hvilken betydning har Sogndal lufthavn for regional utvikling og tilgjengelighet i Indre Sogn?*

Studien baser seg på tidligere teori og litteratur knyttet til samfunnsmessig analyse, med vekt på ringvirkningsanalyser og hvilke ringvirkningseffekter som oppstår grunnet lufthavnen. Ringvirkninger deles inn i fire ulike effekter: direkte, indirekte, induserte og katalytiske. Denne oppgaven avgrenses til å kun se på de katalytiske effektene.

Samlet sett viser funnene at Sogndal lufthavn ikke kan anses som en avgjørende faktor for næringslivets utvikling i Indre Sogn. Likevel viser studien at lufthavnen har katalytiske effekter på næringslivet. Det blir identifisert som å være både en lokaliseringsfaktor for bedriftene, i tillegg til å øke produktiviteten. Dette kommer av at flytilbudet representerer et nødvendig transportalternativ for bedriftene, og det er med på å sikre effektiv transport og ressursbruk. Dagens tilbud blir funnet å være noe ugunstig, og dette kan i større grad tilpasses næringslivet, spesielt med tanke på avgangsfrekvens og pålitelighet. Med bakgrunn i analyse og drøfting kan vi derfor si at Sogndal lufthavn ikke har avgjørende betydning for næringsutviklingen i Indre Sogn, men det er et nødvendig tilbud for en tilstrekkelig tilgjengelighet for bedriftene.

Abstract

The aim with this thesis is to map the significance of Sogndal airport, Haukåsen on the local businesses in the region of Inner Sogn. The airports routes are all a part of the FOT-settlement, which are routes that cannot be operated commercially. One of the strongest arguments for maintaining these routes are given in the significance they represent towards the regional businesses and development. Because of this, we wanted to map this significance in the region of Inner Sogn, and thus the main issue is: *Which significance does Sogndal airport have for business development and accessibility in Inner Sogn?*

The study is based on theory and literature linked to societal analysis, with consideration to the analyses of ripple effects that arises from the airport. The ripple effects are divided into four categories: direct, indirect, induced and catalytic. This study has a delimited focus only to the catalytic effects.

In total, the findings show that Sogndal airport cannot be recognized as a decisive factor for the business development in the region of Inner Sogn. However, the study shows that the airport does have some catalytic impacts on the businesses, through being both a locating factor and having a positive impact on the productivity for businesses located in the area. This comes from the fact that the air transport represents a necessary transport alternative for the businesses, and it contributes to an effective transportation and resource allocation. The provision of routes offered today is though found to be in some degree unfavorable to the businesses and could be more tightly adjusted to the business's needs, especially regarding to the frequency of departures and the reliability to these. From the analysis and the further discussion, we can say that Sogndal airport does not represent a decisive factor for the businesses in the region of Inner Sogn, but it does provide a necessary transportation alternative in order to secure a sufficient accessibility for the businesses.

Innholdsfortegnelse

1.0 Innledning	7
1.1 Bakgrunn for valg av tema	7
1.2 Problemstilling	7
1.3 Avgrensing.....	8
1.4 Presentasjon av case	10
1.4.1 Sogndal lufthavn	10
1.4.2 FOT-ruter	11
1.4.3 Widerøes drift.....	11
1.4.4 Næringslivet i Indre Sogn	12
1.5 Struktur	12
2. Teori	14
2.1 Samfunnsmessig analyse.....	14
2.2 Ringvirkningsanalyse.....	15
2.2.1 Katalytiske virkninger	16
3. Metode	19
3.1 Metodisk tilnærming	19
3.2 Forskningsdesign.....	19
3.3 Kvantitativ metode.....	20
3.4 Validitet og reliabilitet.....	20
3.5 Gjennomføring av spørreundersøkelsen.....	21
3.6 Utvalget	22
3.7 Feilkilder	23
3.8 Dataanalyse.....	24
4.0 Resultat	26
4.1 Bruk av flytilbudet	26
4.2 Vektlegging og tilfredshet av flytilbudet.....	29
4.3 Tilknytning og avhengighet	31
5. Drøfting og analyse	34
5.1 Utforskende faktoranalyse.....	34
5.2 Korrelasjonsanalyse	35
5.3 Hvilket tilgjengelighetsbehov representerer flytilbudet for næringslivet i Indre Sogn?	37
5.4 Hvor godt tilfredsstillende dagens flytilbud influensområdets behov?	39
5.5 Hvor avgjørende er flytilbudet for næringsutvikling i Indre Sogn?	41
6. Konklusjon	45
6.1 Begrensninger og svakheter ved oppgaven	47
6.2 Forslag til videre forskning	48
Litteraturliste	49

Vedlegg	51
<i>Vedlegg 1</i>	<i>51</i>
<i>Vedlegg 2</i>	<i>52</i>
<i>Vedlegg 3</i>	<i>58</i>

1.0 Innledning

1.1 Bakgrunn for valg av tema

I prosessen med bachelorprosjektet dannet vi tidlig interesse for Sogndal lufthavn og flytilbudet. Et vesentlig moment i denne sammenheng var den samfunnsøkonomiske posten denne representerte, sammen med de andre regionale lufthavnene i Norge. Rutetilbudet på Sogndal lufthavn er i sin helhet organisert gjennom FOT-tilbudet. Hensikten med FOT-tilbudet er å sikre hele Norge et godt flytilbud, ved å gi et tilbud til de områdene og regionene som ellers ikke hadde hatt et tilstrekkelig marked for å drive kommersiell flytrafikk. På denne måten skal man legge til rette for at hele landet blir knyttet sammen og bidra til at man får økt tilgjengelighet. Dette begrunnes sterkt i behovene næringslivet har, og betydningen av å legge til rette for næringsutvikling i regionene, spesielt i distriktene og i de mer perifere delene av landet.

Indre Sogn har et relativt rikt næringsliv slik vi ser det, med et mangfold av bedrifter av ulik størrelse og innenfor ulike bransjer. Likefullt ligger det ikke sentralt til geografisk, sett i en nasjonal sammenheng. Den generelle infrastrukturen i landet blir stadig mer utbygd, noe som får oss til å stille spørsmålsteget ved hvor essensielt flytilbudet er for næringsliv og tilgjengelighet i regionene, og i vårt tilfelle Indre Sogn. Oppgaven er ekstra aktuell ved at FOT-rutene skal ut på nytt anbud våren 2019, og dermed vil bli revidert.

1.2 Problemstilling

Etterhvert som vi gravde oss dypere inn i temaet ble det derfor mer og mer sentralt å finne svar på betydningen Sogndal lufthavn har for det regionale næringslivet, da dens eksistens og samfunnsøkonomiske rettferdiggjørelse blir begrunnet i denne betydningen. Den naturlige problemstillingen for vårt prosjekt ble derfor slik:

Hvilken betydning har Sogndal lufthavn for næringslivets utvikling og tilgjengelighet i Sogn?

For å kunne svare på denne problemstillingen, finner vi det hensiktsmessig å bryte den ned til flere og mindre delproblemstillinger. På denne måten kan vi i større grad få konkretisert oppgaven vår, slik at det blir metodisk lettere å gi et svar på problemstillingen. Vi pekte oss etterhvert ut noen sentrale spørsmål som etter vår mening var essensielle for å svare på problemstillingen.

Den perifere plasseringen tilsier at næringslivet i denne regionen kan være ekstra prisgitt av gode transportalternativer. Næringslivet kan i midlertidig være av en annen art i Indre Sogn, slik at den er mer lokalt og regionalt rettet. Tilgjengeligheten kan også bli dekket av andre transportmiddel enn fly. Det er derfor nødvendig å kartlegge hvilket behov flytilbudet representerer overfor næringslivet. Den første delproblemstillingen spør derfor om følgende:

1. Hvilket tilgjengelighetsbehov representerer flytilbudet for næringslivet i Indre Sogn?

Videre ønsket vi å undersøke forholdet mellom etterspørselen og tilbudet som flytrafikken representerer i denne regionen. Under dette punktet ønsket vi å se på hvordan tilfredsheten er ved dette tilbudet, og om det er misforhold mellom tilbudet som blir gitt og næringslivets behov. Den andre delproblemstillingen ser derfor på følgende:

2. Hvor godt tilfredsstillende er dagens flytilbud influensområdets behov?

Til slutt ønsket vi å vite hvordan flytilbudet virker inn på den regionale næringsutviklingen. Med dette mener vi å kartlegge graden av avhengighet og betydningen flytilbudet har for bedriftene. Den siste delproblemstillingen konkretiserer dette:

3. Hvor avgjørende er flytilbudet for næringsutvikling i Indre Sogn?

Disse spørsmålene mener vi er sentrale for å gi et klart svar på hvilken betydning Sogndal lufthavn har for regional utvikling og tilgjengelighet i Indre Sogn. Dette begrunnes blant annet i tidligere studier som er gjort på tilsvarende områder, der denne betydningen har blitt kartlagt ved andre norske lufthavner (se punkt 2.2.1). Ved å se på disse tidligere studiene og deres funn, mener vi at disse spørsmålene kan gi oss viktige holdepunkt i vår undersøkelse av hovedtemaet.

1.3 Avgrensning

Vår oppgave dreier seg om den samfunnsmessige betydningen av en regional lufthavn. Samfunnsmessige analyser av ulike tiltak er svært omfattende, og en fullstendig analyse av denne typen vil være for omfattende for vår oppgave.

I oppgaven vil vi fokusere på den delen av den samfunnsmessige analysen som tar for seg ringvirkningene av Sogndal lufthavn. Dette innebærer å undersøke ringvirkningseffektene den gir, i form av direkte, indirekte, induerte og katalytiske effekter. De katalytiske effektene, og delvis de induerte, har tradisjonelt sett blitt noe mindre kartlagt i teorien, da dette er de mest

omfattende å kartlegge. Det har tidligere blitt utført ringvirkningsanalyser av andre norske lufthavner (Halpern & Bråthen, 2010; Jensen & Efraimsen, 2016). I de to analysene forsøker man i større grad å skape et bilde på alle ringvirkningene som lufthavnen gir. En ringvirkningsanalyse er tidligere ikke utført i tilfellet Sogndal Lufthavn. I nasjonal sammenheng er dette en liten lufthavn. I 2018 var dette en av lufthavnene i Sør-Norges med minst passasjertall totalt sett (Avinor AS, 2019a). Av dette følger det at den driftsmessige delen av selve lufthavnen ikke er av en størrelse med stor regional betydning. I en ringvirkningsanalyse av Sogndal lufthavn vil derfor de direkte, indirekte og induserte effektene bli mindre relevante. Vår oppgave vil derfor fokusere på de katalytiske effektene av flytilbudet ved lufthavnen på regionen.

De katalytiske effektene aktualiseres derimot naturlig opp mot næringslivet rundt Sogndal lufthavn. Ved at flytilbudet ved Sogndal lufthavn er en del av FOT-tilbudet, som skal sikre lokalt næringsliv et tilstrekkelig flytilbud, ser vi også næringslivet som sentralt fokus ved vår oppgave. Passasjerer i private forbindelser vil derfor ikke være en del av vår forskningsoppgave. Det er avgjørende å skape et hovedskille mellom disse to hovedgruppene av passasjerer. Privatpassasjerer kan utgjøre en vesentlig del av trafikken ved lufthavnen, men disse er ikke en relevant del av vårt forskningsspørsmål. Oppgaven vil derfor avgrenses til å omhandle det regionale næringslivet og dets tilknytning og avhengighet til flytilbudet. Her velger vi også å fokusere kun på næringslivets persontransport, og vi velger dermed å se vekk i fra det som flytrafikken representerer i form av frakt av varer. Dette er naturligvis en sentral del av infrastrukturen og næringslivet, men dette vil vi ikke rette fokus mot i vår studie. Vi ser derfor bort fra de katalytiske effektene som går på handel og reiseliv, og fokuserer derfor kun på lokaliseringseffekter og effekter på produktivitet og investeringer.

Den katalytiske redegjørelsen vil her ikke ta sikte på en tallmessig framstilling av Sogndal lufthavns estimerte verdiskapende effekt i influensområdet. Dette er tidkrevende arbeid, og noe som ville vært altfor omfattende for vår oppgave. Ved disse effektene er det heller ikke nødvendigvis et endelig tall som er målet, men en redegjørelse for hvilken grad og type betydning lufthavnen representerer. Dette vil vi søke å svare på gjennom en spørsmålsrunde med bedriftene. Vi mener dette er en god måte å få tilstrekkelige svar på temaet rundt vår problemstilling.

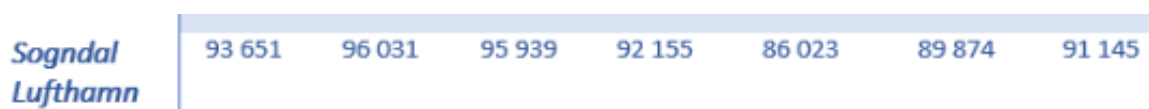
1.4 Presentasjon av case

1.4.1 Sogndal lufthavn

Norge er et stort land med utfordrende landskap som gjør transporttilbudet begrenset og vanskelig. Vi er avhengig av luftfarten for å opprettholde transporttilbudet i Norge (J. I. Lian, m.fl, 2007). Globaliseringen gjør at vi reiser mer enn før og bedrifter er avhengig av gode forbindelser til utland og andre landsdeler for å tilfredsstillere et marked som ikke lenger er begrenset av landets grenser eller regioner. Sogndal lufthavn eies og driftes av Avinor AS, som er et selveid aksjeselskap der staten står for alle aksjepostene. De driver subsidiert, der lufthavnene som går i overskudd dekker opp kostnadene til lufthavnene som går i underskudd, for å opprettholde tilbudet om flytransport i hele landet (Avinor AS, 2019b).

Sogndal lufthavn er en sivil, regional lufthavn i Sogndal kommune, og er en del av kortbanenettet i Norge. Det er en viktig del av transporttilbudet på Vestlandet, der andre transportmuligheter, som tog og motorveier er begrenset (Olsen & Engerengen, 2019). Sogndal lufthavn tilbyr gjennom Widerøe direkteruter til Bergen, Oslo, Ørsta-Volda og Sandane (Avinor AS, 2019e).

På bildet nedenfor kan man se trafikkutviklingen i Sogndal fra 2011 fram til 2017. Fra 2011 til 2017 har det vært til sammen 644 818 reisende ved Sogndal lufthavn og et snitt på 92 116 årlig (Sogn og Fjordane Fylkeskommune, 2018).



Bildet er hentet fra <https://www.sfj.no/rutetilbod.409352.nn.html>, 26.03.19

Sogndal kommune har per 4. Kvartal 2018, 8 191 innbyggere og prognosene for 2030 og 2040 tilsier at befolkningen skal øke til henholdsvis 9 475 og 10 752 innbyggere (Statistisk Sentralbyrå, 2018b). Influensområdet til Sogndal Lufthavn Haukåsen kan avgrenses til kommunene Luster, Årdal, Lærdal, Aurland, Vik, Balestrand, Leikanger og Sogndal. Samlet sett er befolkningstallet innenfor dette området på 28 828 innbyggere og utviklingen videre viser at det vil bli i underkant av 30 000 innbyggere innen 2040 (Statistisk Sentralbyrå, 2018a).

1.4.2 FOT-ruter

FOT-ruter er innenlandske flyruter som med lite sannsynlighet flyselskapene vil drive på et kommersielt grunnlag. Hensikten med å gjennomføre såkalte FOT-ruter er å sikre et godt og landsdekkende flyrutetilbud. Dermed sikrer staten at flytilbud er tilgjengelig gjennom et anbud, hvor flyselskaper kan legge fram sitt bud på enten en rute eller en pakke av ruter. Vinneren av anbudet vil få enerett over ruten eller en pakke av ruter. Kontraktene for flyrutene blir normalt tildelt de som har rimeligst tilbud og til lavest kostnad for staten. Her i Norge har det normalt vært Widerøe som har kontrakt på flyrutene på de regionale lufthavnene. Formalitet og krav rundt flyrutene blir satt av Samferdselsdepartementet, som for eksempel flytype, frekvens, setekapasitet, ruteføring og maksimale billettpriser. Widerøe kan deretter justere ruteprogrammet med ulike flytider, etter å ha sikret kontrakt på FOT-rutene (Sogn og Fjordane Fylkeskommune, 2018).

En av årsakene til at staten opprettholder driften av flyrutene som er tilgjengelig som FOT-ruter, er fordi disse rutene har stor betydning for næringslivet. Dersom flyrutene hadde et stort nok passasjergrunnlag kan man hypotetisk sett anta at Widerøe eller andre flyselskaper ville driftet dem kommersielt.

Flyruter som er tilgjengelig på markedet som FOT-ruter på Vestlandet er listet under.

• Florø – Oslo	• Oslo – Florø	Kommersielle frå 01.04.16
• Florø – Bergen	• Bergen – Florø	Kommersielle frå 01.04.16
• Førde – Oslo	• Oslo – Førde	
• Førde – Bergen	• Bergen – Oslo	
• Sogndal – Oslo	• Oslo – Sogndal	
• Sogndal – Bergen	• Bergen – Oslo	
• Sandane – Oslo	• Oslo – Sandane	
• Sandane – Bergen	• Bergen – Oslo	
• Ørsta/Volda – Oslo	• Oslo – Ørsta/Volda	Kommersielle frå 01.04.16
• Ørsta/Volda – Bergen	• Bergen – Ørsta/Volda	

Bildet er hentet fra <https://www.sjf.no/rutetilbod.409352.nn.html>, 15.03.19

1.4.3 Widerøes drift

Widerøe ble stiftet 19. Februar 1934 og er det eneste selskapet som tilbyr flyruter til og fra Sogndal lufthavn, gjennom FOT-rutene. Widerøe er Nordens største regionale flyselskap, og rutenettet er konsentrert rundt kortere flygninger og lokale destinasjoner langs hele norskekysten (Tandberg, 2018). I 2017 reiste 37 % av 2 822 509 med FOT-rutene (Widerøe AS, 2018).

1.4.4 Næringslivet i Indre Sogn

Næringslivet i Indre Sogn er variert, og man finner små og store bedrifter innenfor flere bransjer. Den største aktiviteten ligger naturligvis sentrert rundt regionscenteret Sogndal. Statistisk Sentralbyrå (2018c) viser at det i Sogndal kommune var totalt 1 143 virksomheter innenfor alle sektorer i 2018. Dette er det klart høyeste volumet blant alle kommunene i Indre Sogn, og dermed influensområdet til Sogndal lufthavn. Videre følger Luster- og Vik kommune med henholdsvis 756 og 504. De resterende kommunene, Aurland, Balestrand, Lærdal, Årdal og Leikanger, har alle mellom 200-400 virksomheter (Statistisk Sentralbyrå, 2018c). Den viktigste næringen i regionen er først og fremst prosessindustri, som utgjør den største verdiskapingen i regionen. Videre er kraftindustri, bygg og anlegg, handel og turisme de mest sentrale næringene (Løge & Dombu, 2017). Området er også preget av flere store offentlige aktører. En sentral aktør er fylkesadministrasjonen for Sogn og Fjordane, som ligger på Hermansverk i Leikanger kommune. I Sogndal kommune finner man flere offentlig institusjoner i form av forskningsinstitusjonen Vestlandsforskning og Høgskulen på Vestlandet (Askheim & Thorsnæs, 2018). Et annet statlig organ, som er lokalisert på Leikanger, er DIFI – Direktoratet for forvaltning og IKT. Direktoratet hadde 304 tilsette ved utgangen av 2017. Av disse var 110 lokalisert på Leikanger (Direktoratet for forvaltning og IKT 2018).

1.5 Struktur

Oppgaven er strukturert i fem deler. Det første kapittelet har gitt en innføring i bakgrunnen for oppgaven, med en kort presentasjon av studiets case. Videre har det første kapittelet, med bakgrunn i dette, begrunnet valg av problemstilling og avgrensing av oppgaven.

Det andre kapittelet presenterer den teoretiske bakgrunnen for oppgaven. Her blir det gitt en kort innføring i samfunnsmessige analyser, før man videre går nærmere i dybden på delen som går på ringvirkingsanalyser.

I det tredje kapittelet vil den metodiske tilnærmingen på oppgaven bli fremstilt. Dette innebærer en redegjørelse for den overordnede metoden, samt en presentasjon av forskningsdesignet som er brukt i oppgaven. I tillegg vil denne delen ta for seg vår fremgangsmåte for innsamling av data og utvalget blir presentert. Etske betraktninger, feilkilder, validitet og reliabilitet ved oppgaven blir også presentert. Til slutt presenterer vi metoden for dataanalysen.

I det fjerde kapitlet blir de empiriske funnene i oppgaven presentert. Vi gir en ren fremstilling av det datasettet vi har fått fra spørreundersøkelsen.

I det femte kapitlet vil dette bli videre analysert. Her vil vi koble de ulike resultatene opp mot de problemstillingene som er satt i første kapittel.

Det sjette og siste kapitlet vil være en oppsummerende del. Her vil vi gi vår konklusjon på den problemstillingen som er satt i det første kapitlet og dermed vårt svar på forskningsspørsmålet. Begrensninger og svakheter ved oppgaven blir fremstilt i dette kapitlet, samt forslag til videre forskning.

2. Teori

I dette kapitlet blir den teoretiske bakgrunnen for studien presentert. Vi presenterer tidligere litteratur og teori knyttet til samfunnsmessige analyser, med ekstra fokus rettet mot ringvirkningsanalyser og de ulike momentene knyttet til dette.

2.1 Samfunnsmessig analyse

Det er klart at med en slik oppgave vil det følge en analyse av den samfunnsmessige nytten som flyplassen utgjør for regionen den skal tjene. Slike analyser vil ofte bli gjennomført i forkant av at et samfunnspolitisk tiltak blir iverksatt, eksempelvis før opprettelsen av lufthavnen. Det kan i midlertidig være hensiktsmessig å gjennomføre slike analyser med jevne mellomrom, for å spore endringer og finne ut om tiltaket har de kalkulererte virkningene. Slike analyser kan være spesielt aktuelle ved politiske veiskiller, der ressurser og midler skal prioriteres og fordeles (Bråthen, 2006). Dette kan også aktualiseres for flyplassen og luftfartstilbudet ved Sogndal lufthavn, da alle deres ruter, som er en del av FOT-ordningen, våren 2019 skal ut på anbud og vil dermed bli revidert.

En samfunnsmessig analyse er en omfattende og nokså uttømmende analyseform. En slik analyse vil først og fremst inneholde en nyttekostnadsanalyse. Nytttekostnadsanalyser vurderer den samfunnsøkonomiske lønnsomheten til tiltaket, ved at man ser på netto nåverdi som prosjektet vil medføre (Bråthen, 2006). I tillegg vil den inkludere en ringvirkningsanalyse av tiltaket. Man forsøker derfor å gi et bredere oversiktsbilde over virkningene et tiltak resulterer i. En slik bred analyse kan gi et viktig utgangspunkt for en senere samfunnsøkonomisk analyse, da den kan avdekke virkninger som kan inngå i denne. I tillegg kan den også avdekke virkninger som ikke kan verdsettes på lik linje med andre (Bråthen, 2006).

En slik samfunnsmessig analyse har tidligere blitt utført i forbindelse med Avinor og luftfarten i Norge i sin helhet (J. I. Lian, Bråthen, Johansen & Strand, 2005). Her undersøkte de forhold som hadde en betydning på samspillet mellom luftfartssektoren og samfunnet. En samfunnsøkonomisk lønnsomhetsanalyse blir her nevnt som en for ambisiøs oppgave. Det ville vært nødvendig å kalkulere økonomien med og uten luftfart, med tanke på flere faktorer som ressursallokering, arbeidsdeling og produktivitet. Ved utformingen av en slik analyse er det sentralt å finne sin avgrensning, slik at den kan konsentreres rundt de sentrale faktorene i problemstillingen (J. I. Lian et al., 2005).

2.2 Ringvirkningsanalyse

Flyrutetilbudet er avgjørende for transportkartet i landet, og derfor mener Bråthen (2006) at det er viktig å vurdere alle aspektene ved de regionale utviklingene. I en ringvirkningsanalyse av en flyplass er målet å vurdere de regionale effektene av tiltaket. Ønsket er å vurdere om, og eventuelt hvordan, flyplassen generer aktivitet direkte og i form av ringvirkninger. Andre aspekter som vurderes er om flyplassen påvirker områdets attraktivitet, og dermed er en ringvirkningsanalyse bedre tilegnet kontra en nyttekostnadsanalyse. Regionen som vurderes er området rundt flyplassen, og det vil være aktuelt å inkludere flere kommuner i vurderingen. Dette kan være hensiktsmessig dersom det foreligger en hypotese om at de nærliggende kommunene til flyplassen har en virkning på flyplassen. En hovedregel om hvor grensen for flyplassregionen går er mot naboflyplassen og deres “flyplassregion”. To nærliggende flyplasser kan ha innvirkninger og konsekvenser på hverandres “flyplassregion” og i hvor stor grad flyplassen har influens på området rundt den (Bråthen, 2006).

Bråthen (2006) nevner kriteriet, «*kapasitetsmessige effekter*», for at regionale analyser skal gjennomføres. Dette kriteriet er ikke tilstrekkelig i seg selv, da det er to andre kriterier som også må være til stede for at regionale analyser skal gjennomføres. Tiltaket må både ha en “*betydning for regional utvikling*” og “*tiltaket skal være vesentlig*”. Dette åpner for en regional analyse som kan omhandle direkte virkninger i form av kapasitetsøkning. Kapasitetsøkning vil normalt ha to effekter, og det er tilgjengelighet og økt aktivitet i flyplassregionen. Dette kan være som direkte virkninger på flyplasser, og kan eksempelvis være ruteendringer eller flyplassutvidelser (eksempelvis ny hangar). Det er nødvendig å understreke at det ikke alltid har regionale effekter (Bråthen, 2006).

Det blir definert fire ulike kategorier av ringvirkningseffekter ved lufthavner, noe som er vist av Bråthens figur om ringvirkningsklassene (2006):

- Direkte virkninger (virkninger på selve flyplassen)
- Indirekte virkninger (underleverandører til flyplassen)
- Indusert virkninger (aktiviteter som er skapt av direkte virkninger og indirekte virkninger)
- Katalytiske virkninger (flyplassen som premiss for annen virksomhet)

2.2.1 Katalytiske virkninger

De virkningene en lufthavn har på en annen bedrift, karakteriseres som katalytiske. Hvis ringvirkningene til bedriften er avgjørende for en annen bedrift sin virksomhet og valg av lokasjon, er det en katalytisk virkning av bedriften sin eksistens (Bråthen, 2006). De katalytiske virkningene til en bedrift er de virkningene som er vanskeligst å måle og anslå, men kanskje de viktigste i en ringvirkningsanalyse. Etablering av en næringsvirksomhet kan virke positivt på befolkningsutviklingen i en region, men det er veldig vanskelig å måle og vurdere i større byer. En hjørnesteinsbedrift i et lite lokalsamfunn har mye større innvirkning på lokalbefolkningens valg av bosted. Et godt eksempel på det er næringslivet i Sunndalsøra med aktiviteten rundt aluminiums- og stålverkene, samt deres underleverandører i regionen (Kjærland, Mathisen & Solvoll, 2012).

De katalytiske virkningene kan ifølge Smith og Cooper (2005) deles inn i tre grupper:

1. *Lokaliseringseffekter*
2. *Effekter på handel og reiseliv*
3. *Effekter på produktivitet og investeringer*

Dersom en bedrift velger å etablere og lokalisere seg i området rundt en annen bedrift på grunn av nærhet til den, regnes dette som en katalytisk *lokaliseringseffekt*, fremt at virksomheten ikke er en indirekte eller direkte virkning av bedriften. Det kan være forskjellige grunner til at en bedrift ønsker å lokalisere seg i nærheten til en annen, for eksempel nærhet til en flyplass, nærhet til produksjonen eller på grunn av nærhet til eksisterende kunder. *Effektene på handel og reiseliv* handler om at flyplassen er med å binde landsdeler sammen som igjen bidrar til å skape økt handel og reiseliv (J. I. Lian et al., 2005). Globaliseringen har gjort det mulig å reise og kjøpe varer tross en stor avstand mellom kjøper og selger. Eksport og import er også avhengig av flytransport, og det har blitt mye raskere å importere og eksportere varer over landegrenser. Den tredje og siste effekten handler om *produktivitet og investeringer*. Flyplassen kan øke produktiviteten til virksomhetene som ligger innenfor influensområdet til flyplassen. Dette kan igjen påvirke flyplassen positivt med økt reising og sysselsetting. Tidsbruken til bedriftene i området rundt kan forkortes betraktelig, som vil føre til mer effektiv bruk av tid og ressurser. Flyplassen bidrar dermed med effektiv bruk av ressurser, raskere produktutvikling og bidrar med å øke konkurransen for bedriften som ligger i nærheten av flyplassen (J. I. Lian et al., 2005).

I en rapport av Lian m.fl (2007) blir det, med bakgrunn i tidligere internasjonale studier og funn, anslått at de katalytiske effektene fra økt produksjon og sysselsetting kan utgjøre rundt 80 % av de samlede direkte, indirekte og induserte virkningene. Med tallene fra 2005, som er fremstilt i denne rapporten, kan man derfor si at sysselsettingen knyttet til den katalytiske økte produksjonen og sysselsettingen utgjorde mellom 25 000 og 30 000 årsverk i hele Norge i 2005 (J. I. Lian, m.fl, 2007). Til tross for tallenes reduserte relevans i dag, kan dette likevel være et nyttig referansegrunnlag for den katalytiske betydningen av luftfarten.

Et viktig moment som bør påpekes i forbindelse med de katalytiske virkningene, er at de hviler på en antakelse om kausalitet mellom luftfarten og de antatte virkningene. Dette er i mindre grad problematisk ved beregning av de direkte, indirekte og induserte ringvirkningene, da disse kan måles og knyttes lettere opp mot flytrafikken og aktiviteten herunder. Når det kommer til de katalytiske virkningene må man derimot oftere ta for gitt en kausalitet som vil være vanskeligere å påvise. Eksempelvis kan mange bedrifter ofte ha en historisk betinget og gitt lokasjon, for eksempel ved at det er knyttet opp mot bestemte naturressurser. I slike tilfeller vil det være lite aktuelt med en flytting av lokasjon, men likefullt kan bedriften være avhengig av det nærliggende flyplasstilbudet, for å være sikret konkurransekraft i markedet. I slike tilfeller kan lokaliseringseffektene bli feilvurdert, slik at de blir høyere enn realiteten (J. I. Lian, m.fl, 2007).

For å finne de katalytiske virkningene anbefaler Bråthen (2006) å gjøre en spørreundersøkelse for å gjøre rede for hvilken betydning lufthavnen har for næringslivet, og i tillegg samle så mye kunnskap om lufthavnens influensområde som mulig. Dette blir også anbefalt i Lian et.al (2005), der det blir påpekt at de katalytiske virkningene er de minst opplyste ringvirkningene i litteratur og teori. En undersøkelse blant bedriftene rundt lufthavnen blir nevnt som en metode for å kartlegge de katalytiske effektene.

En slik undersøkelse er tidligere gjort av Halpern & Bråthen (2010) i en casestudie av de katalytiske virkningene ved Ålesund lufthavn, Vigra og Brønnøysund lufthavn, Brønnøy. Her undersøkte man hvordan flyplassene påvirket næringslivet i regionene. Man så blant annet på hvordan de brukte flyplassen, med tanke på hyppighet og formål. Videre så man også på bedriftenes syn på flyplasstilbudet og hvilken betydning dette tilbudet hadde for deres bedrift. Det gikk frem av funnene at rundt 75 % av bedriftene benyttet deres respektive flyplasser til forretningsreiser i 2009. I tillegg så man at rundt 20 % av bedriftene mener eksistensen av den lokale flyplassen har påvirket investeringsbeslutningene i bedriften. Interessant er det også at rundt 30 % av bedriftene anslo mer enn 20 % av deres omsetning som avhengig av det lokale

flytilbudet. Verdt å nevne er det at det i begge regioner var «gjennomgående» tilfredshet med det lokale flyrutetilbudet (Halpern & Bråthen, 2010).

3. Metode

I dette kapittelet presenteres og beskrives metoden vi har valgt å bruke for å svare på problemstillingen. Det vurderes eventuelle feilkilder, reliabiliteten og validitet ved studien. Videre følger en gjennomgang av undersøkelsen og utvalget blir presentert. Til slutt kommer en presentasjon av dataanalysen.

3.1 Metodisk tilnærming

Etter den samfunnsøkonomiske modellen for forskning er siktemålet å integrere teori og empiri (Johannessen, 2011). En satt problemstilling setter derfor en naturlig videreføring til søken av teori på det aktuelle fagfeltet. I vårt tilfelle dreide dette seg om teorien knyttet til samfunnsmessige analyser og nærmere bestemt ringvirkningsanalyser av flyplasser (se kapittel 2). Ved å se nærmere på hvilke ringvirkningsanalyser som er gjort tidligere, og hvordan disse er gjort, kan vi få et tydeligere bilde på hvordan vår oppgave kan og bør utformes. Teorien og forskningen som er utført på området tidligere forteller oss hvilke funn som er gjort, og det gir oss et utgangspunkt for hvilke områder og faktorer vi bør undersøke. På denne måten kan vi undersøke om det samme gjelder ved vårt fokusområde, og se hva som eventuelt kan være relevant å supplere inn i undersøkelsen. Vi benytter dermed en tilnæringsmetode der vi går fra etablert teori på området til en anvendelse av denne ved vår empiriske undersøkelse. Dette kalles en *deduktiv tilnærming* (Johannessen, 2011).

3.2 Forskningsdesign

Ved gjennomføringen av et forskningsprosjekt er det viktig at det i den innledende fasen tas stilling til hvordan man skal utforme prosjektet, nærmere bestemt hvilket *forskningsdesign* man skal benytte seg av. Ved valg av forskningsdesign er det viktig at man tar utgangspunkt i problemstillingen. Ut ifra denne skal man forsøke å finne den beste måten å gjennomføre undersøkelsen fra start til slutt. Forskningsdesignet vil videre omfatte bortimot alt ved denne gjennomføringen, og vil dermed ha en svært avgjørende betydning for prosjektet (Johannessen, 2011).

I vår problemstilling blir det rettet fokus mot et konkret forhold. Dette forholdet dreier seg om betydningen Sogndal lufthavn har på det nærliggende næringslivet. Vi ser derfor på en bestemt case. Dette vil følgelig påvirke undersøkelsen, som må utformes etter et casesdesign. I

et casesdesign studeres ett eller flere forhold inngående, og man avgrenser oppmerksomheten til dette. Man forsøker å innhente så mye informasjon som mulig, for å kunne gi et detaljert og inngående bilde. Casesdesign tas ofte i bruk ved kvalitative undersøkelser, men dette er også en tilnærming som kan benyttes ved kvantitative forskningsmetoder. Her kan man benytte ulike data og teknikker, eksempelvis eksisterende statistikk og strukturerte spørreskjemaer (Johannessen, 2011). Det er den sistnevnte tilnærmingen vi har benyttet oss av i vår oppgave, da vi ønsker et stort antall respondenter.

3.3 Kvantitativ metode

Bakgrunnen for at vi valgte å benytte kvantitativ metode for undersøkelsen, er på grunn av de begrensede ressursene og tiden vi har til å kartlegge hvor viktig Sogndal lufthavn er for regional utvikling og tilgjengelighet. Vi ønsket å nå ut til en så stor del av næringslivet som mulig. Populasjonen i undersøkelsen er alle bedrifter innen influensområdet. Det ville være vanskelig å nå ut til alle bedriftene, så vi var nødt til å ta et utvalg av de bedriftene på en representativ måte slik at vi kunne generalisere resultatet fra utvalget av populasjonen (Johannessen, 2011).

Bråthen (2006) mener det er vesentlig at man både har kvantitativ metode og kvalitativ metode for å få et helhetlig bilde av de katalytiske ringvirkningene. Vi har kun tatt for oss kvantitativ metode med spørreskjema for å kartlegge ringvirkningene for Sogndal lufthavn. Det er på grunn av tidspress og arbeidsmengde for å få ferdig oppgaven. Det negative med spørreskjema er at det ikke gir rom for endrede spørsmål eller oppfølgingsspørsmål. En kvalitativ studie ville supplert dette, men var ikke gjennomførbart på grunn av tidspress og arbeidsmengde.

3.4 Validitet og reliabilitet

Vi var nødt til å formulere oss på en ryddig måte og vite hva vi skulle spørre om, i og med at vi ikke kunne endre undersøkelsen underveis eller forklare oss på et senere tidspunkt. Dermed brukte vi tid på begrepsvaliditet og var nøye med hvordan vi formulerte oss. Vi fikk testet undersøkelsen på medelever for en kvalitetssjekk, før vi distribuerte den ut til bedrifter.

Reliabilitet handler om hvorvidt datamaterialet er behandlet på en pålitelig måte (Grønmo, 2016). Ifølge Tufte (2011) dreier det seg om undersøkelsen er gjennomført på en slik måte at man unngår tilfeldig feilregistrering av data. Når man formulerer spørsmål og svaralternativ i

en spørreundersøkelse, er det essensielt at de er laget så presise som mulig, at de er forståelige for respondentene, samt dekker feltet man forsker på. På flere av spørsmålene i undersøkelsen hadde vi ikke med et «blankt» svaralternativ. Dette kan ha ført til at respondentene følte seg tvunget til å velge ett svar, som de nødvendigvis ikke står for. Flere av svaralternativene var formulert på følgende måte: «ikke viktig», «lite viktig», «nøytralt», «litt viktig» og «veldig viktig». På spørsmålene knyttet til disse svaralternativene kan respondentene ha ulik tolkning på hva de legger i begrepet viktig.

Vi hentet inspirasjon og spørsmål fra spørreskjemaer som var benyttet ved tidligere ringvirkningsanalyser ved norske lufthavner (Halpern & Bråthen, 2010; Jensen & Efraimsen, 2016) for reliabiliteten sin skyld, men med egne tilpasninger med hensyn til problemstillingen og delproblemstillingene til oppgaven.

3.5 Gjennomføring av spørreundersøkelsen

Vi utformet spørreundersøkelsen i Google Forms, som gjorde at vi fikk en strukturert undersøkelse med standardiserte spørsmål. Det gjorde det lett å sammenligne likheter og variasjoner i svarene vi fikk. Spørreundersøkelsen er fremstilt i vedlegg 2. Vi fikk et tallmateriale som vi valgte å importere til SPSS, etter at undersøkelsen var avsluttet, slik at vi kunne analysere. Grafene som blir framstilt i resultatet er utarbeidet i programmet Numbers.

Vi benyttet oss av 15 lukkede spørsmål for å få en bedre svarrespons, og for å gjøre det lettere å sammenligne svarene opp mot hverandre. Vi startet med å stille demografiske og generelle spørsmål rundt bedriftene. Dette var for å kartlegge om utvalget var representativt for populasjonen. Videre i undersøkelsen ble det stilt spørsmål om bedriftenes bruk av flytilbudet, deres vektlegging og tilfredshet ved momenter rundt dette, og andre spørsmål rundt deres tilknytning til flytilbudet. Spørsmålene er som oftest gradsett med fem svaralternativer, men spørsmålet om antall reiser i 2018 er gradsett med seks svaralternativer.

Vi hadde med to åpne spørsmål i undersøkelsen, der det ene gjaldt hvor mange ansatte bedriften har, og det andre gikk på egne erfaringer, tanker og kommentarer rundt driften av Sogndal lufthavn. Dette var siste spørsmålet i undersøkelsen og et frivillig spørsmål til de som måtte ønske å kommentere. Vi valgte å minimere åpne spørsmål, for ifølge Johannessen (2011) oppnår man høyere svarprosent med lukkede spørsmål.

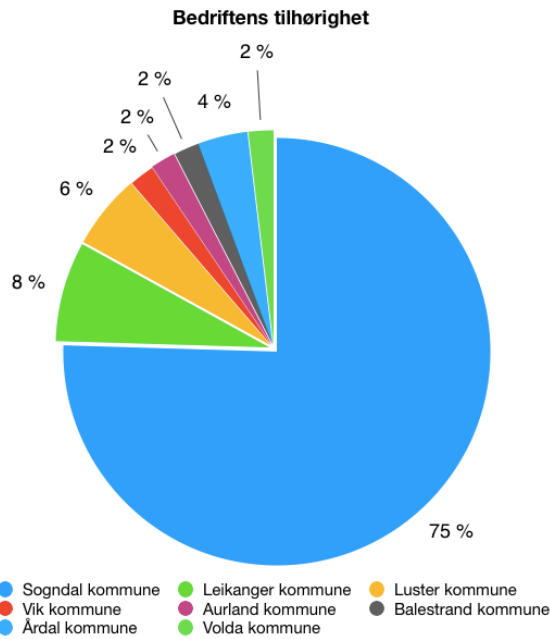
Ifølge Johannessen (2011) er det vanlig med svarrespons på rundt 30-40 prosent, og en respons på over 50 prosent er en god svarrespons. Vi fikk tatt dette med i betraktningen når vi skulle utforme undersøkelsen. Dermed holdt vi undersøkelsen på 17 spørsmål, slik at det skulle gå raskt for respondenten å svare på undersøkelsen. Vi fikk også redegjort betydningen med undersøkelsen i e-mailet vi sendte ut til bedriftene, se vedlegg 1. De kunne være med å ytre sine meninger rundt Sogndal lufthavn på en anonym måte, slik at det skulle fange interessen hos respondenten. Vi ønsket å få svar fra både de som ofte benytter seg av flyplassen og de som ikke benytter seg av flyplassen, for å få med grunnene til at de ikke benytter seg av tilbudet. En av grunnene til at respondentene ikke svarer på slike undersøkelser kan være at det er tidkrevende og de mister interessen for innholdet i undersøkelsen fordi den ikke berører de (Johannessen, 2011). Med bakgrunn i dette, valgte vi å sende ut undersøkelsen på e-post. Respondentene kunne svare når de selv fikk tid og vi fikk mulighet til å nå ut til bedriftene som ligger i utkanten av influensområdet.

Undersøkelsen ble dermed distribuert direkte til ca. 115 bedrifter i influensområdet, som fikk en e-mail med en link til undersøkelsen. I tillegg sendte vi forespørsler til Amfi Sogningen, Kaupanger Næringsforening, Lærdal Næringsforening og Vik Næringsssamskipnad om videredistribusjon av undersøkelsen til deres medlemsbedrifter. Her vet vi at Amfi Sogningen distribuerte den videre til sine underbedrifter, men fikk ingen respons fra de andre, noe som gjør det vanskelig å anslå hvor mange som egentlig fikk tilsendt undersøkelsen. I etterkant av første utsendelse av undersøkelsen hadde vi en runde der vi purret på virksomhetene. Av det direkte utvalget på ca. 115 bedrifter som ble forespurt om å delta i undersøkelsen, fikk vi inn 53 svar. Dette gir undersøkelsen en svarrespons på 46 %.

3.6 Utvalget

Av de 53 bedriftene som svarte på undersøkelsen hadde 26 bedrifter mellom 1-10 ansatte, noe som tilsvarer 49 %. Dette utgjorde derfor hovedtyngden av størrelsen. Videre hadde 11 av bedriftene mellom 11 og 20 ansatte, mens 6 bedrifter hadde mellom 21 og 50 bedrifter. Blant respondentene var det 5 bedrifter som hadde mellom 51 og 120 ansatte, og like mange hadde over 121 ansatte.

Av respondentene i undersøkelsen er 75 % fra Sogndal kommune, og 25 % fra andre nærliggende kommuner i regionen, inkludert en som hadde besvart Volda, som vist i figur 1.



Figur 1. Bedriftens tilhørighet

Salgs- og servicebransjen er høyest representert med 15 respondenter. Industri, forretningsmessig tjenesteyting og offentlig administrasjon er godt representert med henholdsvis 8, 7 og 7 respondenter. De resterende respondentene fordeler seg på bank- og forsikringsvirksomhet, hotell, restaurant og handel, og andre bransjer.

68 % har hovedkvarter i Sogneregionen, 21 % i Oslo, og resterende i andre landsdeler i Norge. Ingen respondenter har hovedkvarter som ligger nord for Trondheim eller i utlandet.

3.7 Feilkilder

Ved en undersøkelse kan det oppstå feilkilder i form av skjevhet. Wenstøp (2006) nevner tre ulike skjevheter som kan oppstå. Den første som blir nevnt er *utvalgsskjevhet*. Denne type skjevhet går ut på at man har tatt ut utvalget på en måte som ikke skaper mangfold i meninger eller hvordan folk svarer. Besvarelsene vil da være forbundet til en mening i utvalget. I vår kvantitative undersøkelse har det vært viktig med et mangfold i form av at undersøkelsen blir besvart av ulike bransjer i influensområdet, men også i hvilken grad flyplassen blir brukt. Undersøkelsen har blitt sendt via e-post til ulike tilfeldige virksomheter i influensområdet, og dette er en form for kommunikasjon som nærmest alle virksomheter benytter seg av.

En annen form for skjevhet er *frafallsskjevhet*, som oppstår når man har lav responsprosent. Begrunnelsen for at respondenten ikke besvarer, er knyttet til hvordan respondenten ville besvart undersøkelsen. Jo lavere responsprosent, jo høyere sannsynlighet for at man har frafallsskjevhet i besvarelsene. For å unngå frafallsskjevhet er det derfor viktig at man får mangfold i hvem som besvarer undersøkelsen (Wenstøp, 2006). Etersom vi har fått 46 % i svarrespons, med data som viser mangfold i hvilken stor grad flyplassen benyttes, er det mindre sannsynlighet for at vi har frafallsskjevhet. Undersøkelsen har blitt besvart av ulike bransjer med ulik grad av bruk av flyplassen, dette blir presentert i kapittel 3.5.

Den siste skjevheten som kan oppstå er *responsfeil*, som går ut på at respondenten ikke besvarer undersøkelsen ærlig. Dette kan oppstå dersom respondenten oppfatter undersøkelsen, eller hvordan den er framstilt, som ledende til én type besvarelse. Det er derfor viktig at undersøkelsen blir framstilt for respondenten nøytralt, slik at respondenten ikke besvarer uærlig fordi de blir ledet av framstillingen eller andre omstendigheter til en type besvarelse (Wenstøp, 2006). I vår undersøkelse kan dette oppstå ved invitasjonen som er tilsendt virksomhetene via e-post. Her kan respondentene få et inntrykk av hvilken type besvarelse vi ønsker av undersøkelsen. Dette kan i sin tur føre til at respondentene blir ledet i en viss retning ved besvarelsen, og vi får et ukorrekt datasett.

3.8 Dataanalyse

Spørreundersøkelsen ga oss et datasett som inneholdt respondentenes svar på de spørsmål som vi mente var nødvendige for å gi et svar på næringslivets tilknytning til flytilbudet. En mer overordnet analyse av denne tilknytningen krevde et mer komprimert og fokusert datasett.

Vi valgte å foreta en utforskende faktoranalyse. Dette er en analysemetode der man forenkler et datasett bestående av flere variabler eller spørsmål. Analysen samler variablene i færre faktorer, eller komponenter, slik at man får et mer ryddig og oversiktlig datasett. Faktorene blir samlet ved å se på hvilke variabler som korrelerer i datasettet. Man deler datasettet inn i et visst antall grupper der hver variabel blir representert med en korrelasjonskoeffisient i hver gruppering. Disse koeffisientene, eller ladningene, viser hvor stor betydning variabelen har for variasjonen i faktoren, og viser dermed indirekte hvor sentral variabelen er for faktorgrupperingen. Variablene vil derfor enten bli inkludert eller ekskludert fra grupperingen

ved å se på verdien av koeffisienten. Den latente faktoren blir deretter identifisert ved å finne fellestrekket mellom de variablene som blir inkludert (Linnerud, Oklevik & Slettvoll, 2004).

Ved faktoranalysen har man flere retningslinjer som bidrar til å gjøre analysen mindre komplisert. Selve analysen gjennomførte vi i det statistiske programmet SPSS. Et av de viktigste momentene er å først bestemme avgrensningen av hvor mange faktorer som skal inkluderes. I SPSS er standardinnstillingen at de komponentene som har en eigenvalue > 1 skal inkluderes. Eigenvalue er et mål på hvor mye av den totale variansen i variablene som den enkelte faktoren forklarer (Linnerud et al., 2004). Dette kan brukes som et utgangspunkt. Videre bør man fjerne de variablene som ikke har en ladning over 0,3 i noen av komponentene, og kjøre analysen på nytt. Deretter kan antallet komponenter justeres basert på en skjønnsmessig tolkning av de latente komponentene. En hovedregel er at alle bevarte komponenter bør ha minst tre variabler med en ladning $> 0,4$ (Samuels, 2017).

Ved valg av hvilke variabler som skal inkluderes i komponenten, er det flere momenter som må tas med i vurderingen. Samuels (2017) anbefaler å utelukke alle faktorladninger $< 0,3$. Deretter må man foreta en helhetlig tolkning for å bestemme variabelutvalget i hver komponent. Her må man se på graden av ladning, om variabelen har en korrelasjon i flere komponenter, og undersøke mønsteret i komponenten. Det er antatt at en komponent med fire variabler med ladning $> 0,6$ er stabil dersom utvalget er > 50 (Guadagnoli & Velicer, 1988).

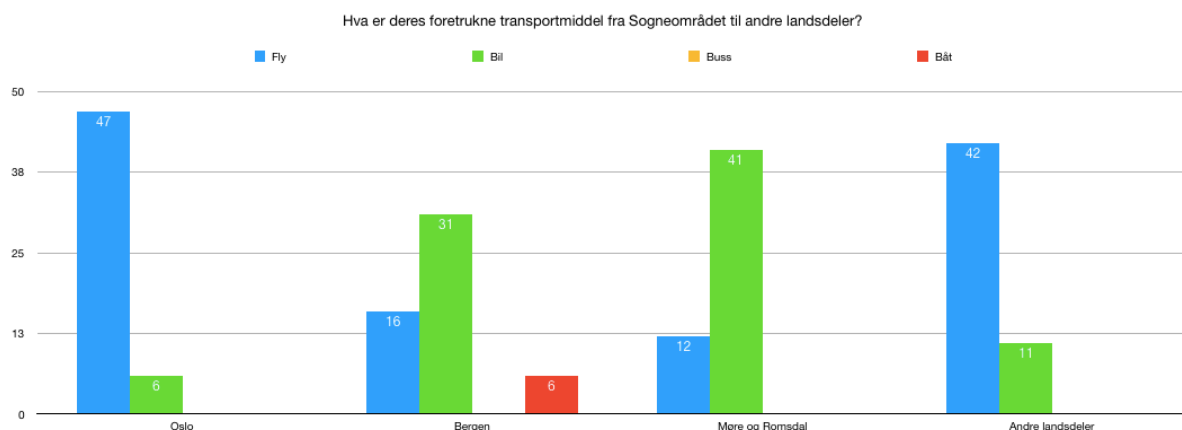
Videre undersøkte vi korrelasjonen mellom de nye komponentene i utvalget, for å identifisere eventuelle sammenhenger mellom det som ble identifisert som hoveddriverne i tilknytningen. SPSS ga oss Pearsons korrelasjonskoeffisient mellom hver av komponentene, slik at eventuelle sammenhenger lett kunne identifiseres. En koeffisient på $+1$ illustrerer en perfekt lineær samvariasjon mellom komponentene, mens en koeffisient på -1 illustrerer perfekt negativ samvariasjon. Dersom koeffisienten er lik 0, er det ingen samvariasjon mellom komponentene (Wenstøp, 2006). I praksis vil koeffisienten bortimot alltid ligge mellom disse tre punktene.

4.0 Resultat

I denne delen presenterer vi resultatene som har kommet fram gjennom undersøkelsen. Spørsmålene som ble spurt i denne delen skal lede oss til å kunne kartlegge i hvilken grad flyplassen tilfredsstiller virksomhetene i influensområdet. Spørsmålene skal også kartlegge bruken av flyplassen, og i hvor stor grad den er et alternativ for persontransport.

4.1 Bruk av flytilbudet

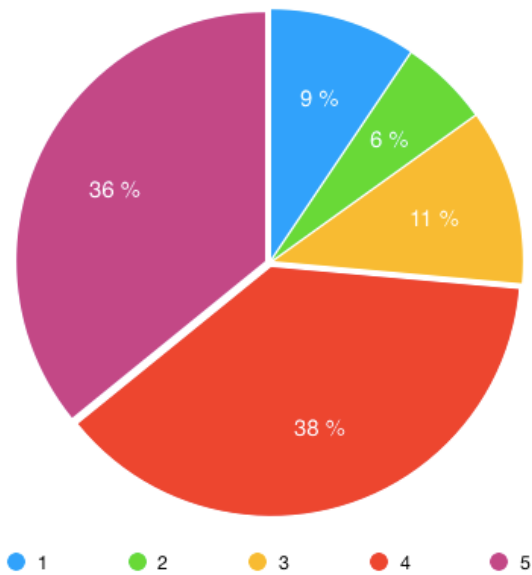
Når det kommer til spørsmålet rundt hva som er bedriftenes foretrukne transportmiddel til andre landsdeler, viser det seg at fly er førstevalget til Oslo og andre landsdeler. Til de andre flyrutedestinasjonene, Bergen og Møre, er bil foretrukket. Bil er førstevalget til 31 og 41 bedrifter til henholdsvis Bergen og Møre. Båt er et alternativ 6 bedrifter foretrekker når de skal til Bergen. Det er ingen som foretrekker buss til noen av destinasjonene.



Figur 2. Hva er deres bedrifts foretrukne transportmiddel fra Sogneområdet til andre landsdeler?

Det femte spørsmålet i undersøkelsen, som ble spurt i sammenheng med bruk og tilfredshet av flytilbudet, er «I hvor stor grad er flyplassen et alternativ for din virksomhet?».

I hvor stor grad er flyplassens reisetilbud et alternativ for din virksomhet?

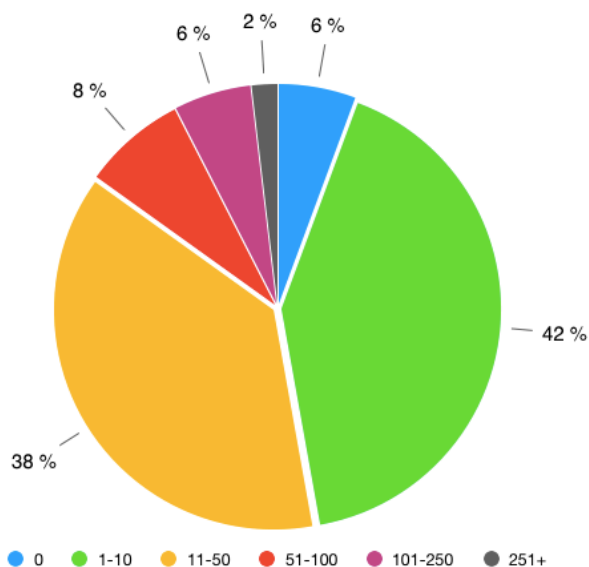


Figur 3. I hvor stor grad er flyplassen et alternativ for din virksomhet

Av figur 3 ser vi at 36 % av virksomhetene i influensområdet mener at flyplassens reisetilbud er et alternativ i størst grad, mens 38 % mener at reisetilbudet er et alternativ i større grad. Det er 26 % som anser flytilbudet på lufthavnen som et alternativ i noen grad, liten grad eller ikke som et alternativ for persontransport. Dette antyder til at de fleste bedriftene anser flytilbudet som et alternativ, men hva som er mulig årsak til at 26 % av virksomhetene ikke anser flytilbudet like godt som et transportalternativ kommer vi nærmere tilbake til ved resultatet i spørsmål om tilfredshet ved Sogndal lufthavn, i punkt 4.2.

Det neste spørsmålet som blir besvart i undersøkelsen er hvor mange reiser virksomheten har utført innenlands via Sogndal lufthavn i 2018. Resultatet skal vise hvor mye Sogndal lufthavn blir benyttet av virksomhetene i influensområdet og en antydning til i hvilken grad den har vært et alternativ for persontransport i 2018.

Hvor mange reiser har din virksomhet gjennomført via Haukåsen lufthavn innenlands i 2018?



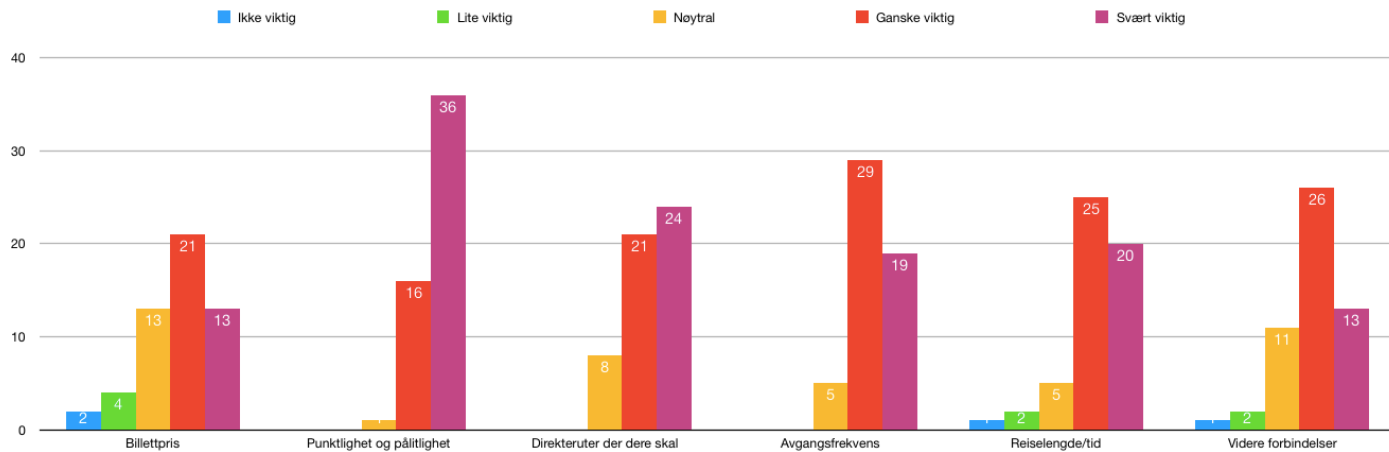
Figur 4. Hvor mange reiser har din virksomhet gjennomført via Haukåsen lufthavn innenlands i 2018

Av resultatet som vist i figur 4 ser vi at 42% av virksomhetene i influensområdet flydde mellom 1-10 ganger i 2018, som tyder til et mindre behov for persontransport via Sogndal lufthavn. 38 % av virksomhetene flydde mellom 11-50 ganger fra Sogndal lufthavn, noe som er en mer moderat bruk av flyplassen enn de resterende svaralternativene. 8 % av virksomhetene benyttet seg av flytilbudet mellom 51-100 ganger i løpet av 2018. Av virksomhetene som deltok i undersøkelsen er det 6 % som reiste mellom 101-150 ganger via Sogndal lufthavn. Det er kun 2 % av virksomhetene som benyttet seg av flytilbudet over 251 ganger. Det er 8 % som ikke benyttet seg av Sogndal lufthavn i 2018.

1-10 reiser kan tolkes som sjeldnere bruk i spesielle tilfeller. Blant de 20 virksomhetene som benyttet seg av flytilbudet mellom 11-50 ganger i 2018, kan det antyde til en mer jevnlig bruk. Bruk mellom 51-100 reiser antyder til en høy bruk av flytilbudet, hvor det kan tolkes at de anser flytilbudet som nødvendig for driften i virksomheten. Det samme vil gjelde for de som flyr mellom 101-250 og 251+.

4.2 Vektlegging og tilfredshet av flytilbudet

Figur 5 viser resultatet av spørsmål åtte i undersøkelsen. Her ble respondentene spurt «Hvor viktig er disse faktorene når din bedrift bestiller flyreise?».

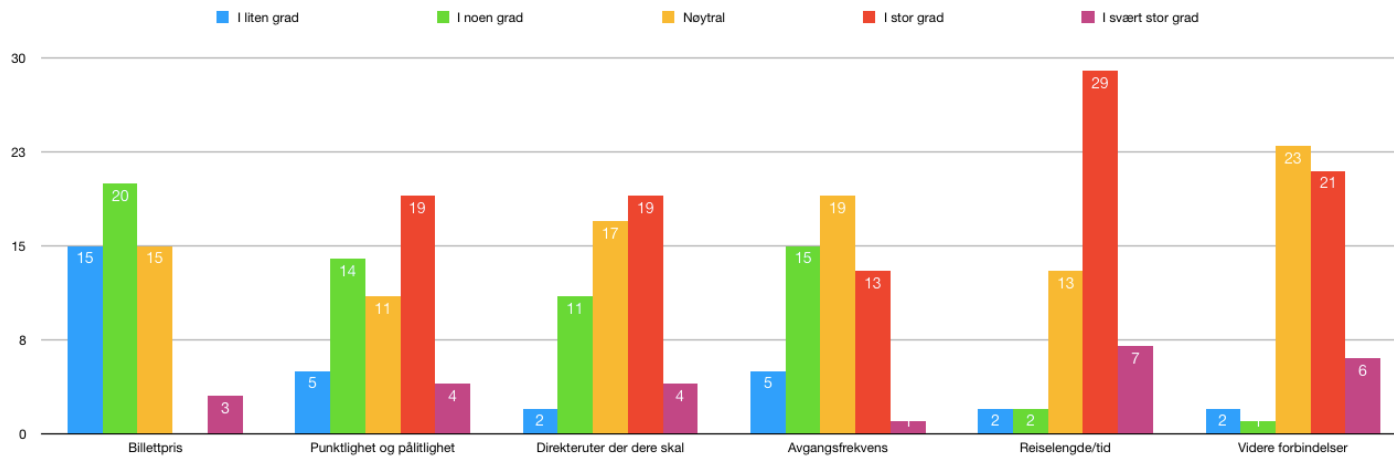


Figur 5. Hvor viktig er disse faktorene når din bedrift bestiller flyreise?

Resultatet viser de faktorene som de fleste virksomhetene anser som enten ganske viktig eller svært viktig. Blant de seks faktorene er det «billettpris» som har størst spredning i vektleggingen av faktoren. Det er 64 % som anser billettprisen som enten ganske viktig eller svært viktig når de bestiller reisen. «Direkteruter der dere skal» har 85 % respons som enten «ganske viktig» eller «svært viktig». «Punktligheit og pålitelighet» har 98 % respons som enten «ganske viktig» eller «svært viktig». En annen faktor som er i stor grad vektlagt av virksomhetene, er «avgangsfrekvens». 91 % vektlegger faktoren som enten «ganske viktig» eller «svært viktig». Dette tyder til at de tre sistnevnte faktorene anses som svært viktige for virksomhetene. Blant virksomhetene er det derimot 36 % som anser billettprisene som enten «ikke viktig», «lite viktig» eller «nøytral».

De tre resterende faktorene har følgende respons. Det er 6 % som mener det ikke er viktig eller lite viktig med «reiselengde/tid». 85 % mener det er ganske viktig eller svært viktig. Av respondentene mener 6 % at det ikke er viktig eller lite viktig med «videre forbindelser». 73 % mener det er ganske viktig eller svært viktig med «videre forbindelser». Av den siste faktoren, «reisetid til/fra lufthavnen», mener 12 % at det ikke er viktig eller lite viktig. 62 % mener det er ganske viktig eller svært viktig.

I oppfølgingsspørsmålet «*hvor tilfreds er dere med følgende forhold ved Haukåsen lufthavn?*» er resultatet illustrert i figur 6. Her er de samme faktorene som i figur 5 illustrert, for å kunne sammenligne vektlegging og tilfredshet ved disse faktorene for virksomhetene.



Figur 6. *Hvor tilfreds er dere med følgende forhold ved Haukåsen lufthavn?*

Resultatet viser det er minst tilfredshet angående faktoren «billettpris». Dette var den faktoren som hadde lavest respons som «i stor grad» eller «i svært stor grad». 28 % av respondentene besvarte faktoren som tilfreds «i liten grad», mens 66 % besvarte tilfredsheten som enten «i noen grad» eller «nøytral». Det var kun 6 % som var tilfreds «i svært stor grad» med billettprisene.

«Punktlighet og pålitlighet» har en respons på 9 % som tilfreds «i liten grad», mens 26 % er tilfreds «i noen grad». 21 % er verken misfornøyd eller tilfreds med faktoren og har besvart «nøytral». Tilfreds «i stor grad» og «i svært stor grad» har responsprosent på 43 angående «punktlighet og pålitlighet».

I de to neste faktorene («direkteruter der dere skal» og «avgangsfrekvens») viser resultatet seg mer lik «punktlighet og pålitlighet» enn «billettpris» i tilfredsheten. Angående faktoren «direkteruter der dere skal» er kun 4 % tilfreds «i liten grad», mens 21 % er tilfreds «i noen grad». 43 % er tilfreds «i stor grad» eller «i svært stor grad». I den neste faktoren «avgangsfrekvens» er 9 % tilfreds «i liten grad», mens 28 % er tilfreds «i noen grad». 36 % av virksomhetene i influensområdet viste seg å være nøytrale i deres mening om «avgangsfrekvens». 25 % viste seg å være tilfreds «i stor grad» med faktoren, mens kun 2 % var «i svært stor grad» tilfreds.

De tre resterende faktorene i spørsmålet har følgende respons. Ved «reiselengde/tid» er 8 % av respondentene i liten grad eller noen grad tilfreds med faktoren. 68 % av respondentene er i stor grad tilfreds eller i svært stor grad tilfreds. Når det gjelder «videre forbindelser» er 6 % av respondentene i liten grad eller i noen grad tilfreds. 51 % av respondentene er i stor grad eller i svært stor grad tilfreds. Den siste faktoren er «reisetid til/fra lufthavnen», men denne er ikke illustrert i figur 6. Resultatet viser at 6 % av respondentene er i liten grad eller i noen grad tilfreds, mens 49 % av respondentene er i stor grad eller i svært stor grad tilfreds.

Det neste spørsmålet om vektlegging og tilfredshet er «dersom det var flere direkteflyvninger fra Sogndal flyplass, ville din virksomhet benyttet seg av flytilbudet oftere?». Det var fire respondenter som svarte «nei», mens ti respondenter svarte «ikke nødvendigvis». Det var også fire respondenter som svarte «likegyldig». Vi tolker disse tre svaralternativene som at det er liten eller mindre sannsynlighet for at virksomheten ville benyttet seg av flytilbudet, dersom scenarioet inntraff. Av de 35 andre virksomhetene var det 24 som svarte at de ville «ja, sannsynligvis» benyttet seg av flytilbudet oftere. Det var 11 respondenter som svarte «ja, uten tvil» at ville benyttet seg av flytilbudet oftere dersom det var flere direkte ruter.

4.3 Tilknytning og avhengighet



Figur 7. Hvor viktig er Haukåsen lufthavn for utførelsen av din virksomhets arbeidsoppgaver

Av diagrammet over ser vi at lufthavnen fremstår som en viktig del av de fleste respondentenes arbeidsutførelse. Av utvalget på 53 bedrifter, mener 30 at lufthavnen og flytilbudet er «ganske viktig» eller «svært viktig» for deres virksomhets arbeidsoppgaver.

Dette tilsvarer en prosentandel på 57 %. Omtrent 25 % mener at lufthavnen har liten eller ingen betydning for deres arbeid. De resterende respondentene stiller seg noe mer nøytrale til betydningen på deres arbeid, da de ser på flytilbudet som «noe viktig» for dem.

Bedriftene ble også bedt om å ta stilling til *hvilken* betydning og påvirkning flytilbudet har for dem. Dersom vi ser på hvordan bedriftene har svart på dette, ser vi at virkningene er mangfoldige, og at flytilbudet er gunstig for bedriftene på flere ulike måter. Bedriftene kunne her velge flere ulike forhold og fordeler som flytilbudet gir dem. Dette ga oss totalt 117 svar på spørsmålet, selv om vi kun har et utvalg på 53. Mer effektiv utnyttelse av tid og arbeidskraft utpeker seg som den mest vanlige og viktigste fordelene, da 40 av respondentene har pekt på dette. Dette utgjør 75% av utvalget. Utvidede markedsmuligheter og større konkurransekraft peker seg også ut som fordeler ved flytilbudet, da henholdsvis 36 % og 23 % har pekt ut dette. De andre alternativene har fått noe mindre respons, og det kan se ut som at betydningen er mindre viktig når det kommer til investeringstakt og økt eksport. Disse peker seg ut som de minst relevante fordelene flytilbudet har på næringslivet i Sogn. Noen av respondentene peker likevel også på disse forholdene.

Det fremtidige perspektivet og bruken er også et tema som det er rettet søkelys mot i spørreundersøkelsen. Her spurte vi hvor stor sannsynligheten er for at bedriften tar i bruk flytilbudet i fremtiden, med dagens tilbud som utgangspunkt. På en skala fra 1 til 5, der 1 var «svært lite sannsynlig» og 5 var «svært sannsynlig», svarte henholdsvis 15 og 29 respondenter grad 4 og 5. Dette betyr at en prosentandel på 83 % ser det som høyst sannsynlig at de benytter seg av fly fra Sogndal lufthavn som transportmiddel også i fremtiden. 8 % av respondentene ser det som lite sannsynlig at de benytter seg av flytilbudet i fremtiden (grad 1 og 2).

På spørsmål om hvor avhengig virksomhetens videre satsing er av en videreutvikling av flytilbudet ved Sogndal lufthavn, ga respondentene en jevnere spredning i svarene. Her ble det gitt en fempunktsskala, der 1 var «ikke viktig» og 5 var «svært viktig». Rundt 45 % av bedriftene ser på en utvidet satsing i bedriften som nokså proporsjonalt avhengig av et utvidet flytilbud, da de besvarte spørsmålet med grad 4 eller 5. Rundt 25 % kan se ut til å mene at flytilbudet har en viss betydning, men ikke direkte avgjørende, og stiller seg nøytrale. De resterende 30 % mener et utvidet flytilbud har liten eller ingen betydning på bedriftens videre satsing.

Bedriftenes eget syn på lufthavnen og flytilbudets betydning er derimot noe mer entydig. Vi stilte spørsmålet om hvor viktig bedriftene mener Sogndal lufthavn er for regional utvikling og tilgjengelighet, der vi også ga en fempunktsskala med endepunkt på «ikke viktig» (1) og «svært viktig» (5). Her ga bortimot hele utvalget uttrykk for at flytilbudet er en viktig forutsetning for den regionale utviklingen, da 96 % valgte å gradere denne betydningen som 4 eller 5, med hovedvekt på grad 5, «svært viktig». De resterende 4 % mente den var noe mindre avgjørende, men at den hadde en viss betydning, ved at de valgte midtpunktet på skalaen.

Flytilbudets sentrale betydning for næringslivets tilgjengelighet blir også understøttet i et annet resultat. Bedriftene ble stilt spørsmål om hvor viktig ulike tiltak var for tilretteleggingen av bedriftenes persontransporter. Her anså 81 % av utvalget en stimulering av økte direkteruter fra lufthavnen som «ganske viktig» eller «svært viktig». 57 % hadde det samme synet på en forbedring av de nasjonale veiforbindelsene.

Det ble også oppstilt andre tiltak tilknyttet flytrafikken. Her var det en høy prosentandel som stilte seg nøytrale. Både ved stimulering av økt konkurranse i luften og en bedring av kollektivtilbudet til lufthavnen svarte 45 % at de stilte seg nøytrale. Av det resterende utvalget fremhevet rundt 43 % økt konkurranse i luften som et viktig tiltak, mens fordelingen var heller motsatt ved en forbedring av kollektivtilbudet til lufthavnen, der rundt 34 % så på dette som lite viktig. Grunnen til det høye antallet nøytrale svar kan være at disse to er tiltak som respondentene ikke ser på som like viktige. Dette kan også fremstå som tiltak som til dels går utenfor deres påvirkningsevne, og som de derfor har mindre forhold til. Dette spørsmålet ble i stor grad hentet fra en tidligere utført ringvirkningsanalyse av Tromsø lufthavn (Jensen & Efraimsen, 2016), og også her ble de to sistnevnte tiltakene tillagt liten vekt, på grunn av at disse ble antatt å ligge utenfor påvirkningsevnen til både respondentene og Avinor. Våre resultater kan understøtte en slik innstilling blant respondentene.

5. Drøfting og analyse

I dette kapittelet skal vi ta for oss analysen og drøftingen ved hjelp av metoden og teorien vi har presentert i tidligere kapitler. Vi bruker utforskende faktoranalyse og korrelasjonsanalyse for å besvare delproblemstillingene som igjen skal hjelpe oss å besvare problemstillingen.

5.1 Utforskende faktoranalyse

Av resultatene foretok vi en analyse av tilknytningen mellom næringslivet og flytilbudet i Indre Sogn. Spørreskjemaet inneholdt de spørsmålene vi mente var nødvendige for å belyse problemstillingen på en best mulig måte, og disse var til en viss grad gruppert etter delproblemstillingene. Likevel var det nødvendig å få et mer ordnet datasett, der vi samlet de ulike spørsmålene og variablene i mer oversiktlige kategorier. Det ble da foretatt en utforskende faktoranalyse i SPSS.

I utgangspunktet valgte programmet å fordele besvarelsene i syv ulike komponenter av den roterte komponentmatrisen uten tilpasninger. Dette var da basert på antall komponenter med eigenvalue >1 . Først fjernet vi de variablene som ikke ladet over 0,3 ved noen av komponentene, og kjørte analysen på nytt. Basert på kriteriet fremsatt av Samuels (2017) om at komponentene bør ha minst 3 faktorladninger $>0,4$, så vi også nå at flere av komponentene så vidt, eller ikke i det hele tatt, innfridde dette kravet. Vi valgte derfor først å avgrense analysen til 4 komponenter. Ved tolkningen av den nye matrisen identifiserte vi raskt to av komponentene, men de resterende to var noe sammenfallende. De høyeste ladningene i de to komponentene ble tolket til å representere den samme latente komponenten. Vi valgte derfor å avgrense analysen til tre komponenter og kjørte en ny analyse. Resultatet er vist i vedlegg 3.

Etter å ha foretatt en skjønnsmessig vurdering av komponentenes utvalg, identifiserte vi de tre underliggende komponentene som «avhengighet», «vektlegging av tilgjengelighet» og «tilfredshet». Når det kommer til hvilke variabler som skulle inkluderes i komponentene, valgte vi å sette et minstekrav til ladning på 0,4. Vi mente at dette kvalitetssikret komponenten i enda større grad enn dersom vi fulgte anbefalingen til Samuels (2017) om å ekskludere variabler med ladning $<0,3$. I tilfellene der variabelen lader høyt nok i flere komponenter har vi tatt en helhetsvurdering basert på sammenhengen og mønsteret i de andre variablene. Dette har videre blitt avgjørende for hvilke variabler som blir inkludert.

Ser vi på den første kolonnen og komponenten i den roterte komponentmatrisen, som er identifisert som «avhengighet», beskriver denne virksomhetenes avhengighet av flytilbudet.

Dette er den komponenten med de høyeste faktorladningene, og er dermed den mest stabile komponenten. Dette ser vi også av at denne kvalifiserer kravene om stabilitet fremsatt av Guadagnoli & Velicer (1988), da den har mer enn fire faktorladninger over 0,6.

Den andre komponenten i analysen, er identifisert som «vektlegging av tilgjengelighet», beskriver hvordan virksomhetene vektlegger ulike momenter ved tilgjengeligheten som de oppnår ved flytilbudet. Dette indikerer derfor hvor avhengige de er av en ekstern tilgjengelighet. Her har vi valgt å ekskludere spørsmålene som går på vektleggingen av bedre nasjonale veiforbindelser og bedre kollektivtransport til flyplassen, samt vektleggingen av reisetid til/fra lufthavnen. Disse har en tilstrekkelig ladning til å bli inkludert, men de angår ikke flytilbudet direkte.

Den tredje komponenten, «tilfredshet», kategoriserer spørsmål som går på tilfredsheten ved flytilbudet ved Sogndal lufthavn. Denne komponenten ble lett identifisert, da alle spørsmålene retter seg direkte mot tilfredsheten ved ulike momenter knyttet til flytilbudet. Både denne og «vektlegging av tilgjengelighet» har kun tre faktorladninger $> 0,6$, og er derfor ikke like stabile som «avhengighet», men vi mener alle grupperingene gir tydelig uttrykk for deres underliggende komponenter.

Noen av spørsmålene har likevel havnet utenfor disse komponentene, og faller derfor utenfor analysen. Disse kan likevel gi et viktig tolkningsbidrag i den videre drøftingen av problemstillingene.

5.2 Korrelasjonsanalyse

Den utforskende faktoranalysen identifiserer hovedkomponentene i datasettet. De tre faktorene «tilfredshet», «vektlegging av tilgjengelighet» og «avhengighet» kan derfor i stor grad tegne et bilde på tilknytningen mellom lufthavnen og bedriftene.

Korrelasjonsanalysen av de tre hovedkomponentene er vist i figur 8. Her ser vi også gjennomsnittet i alle tre komponentene, noe som illustrerer interessante funn. Vi ser at respondentene vektlegger tilgjengeligheten i stor grad. Det samme kan sies om graden av avhengighet til flytilbudet som respondentene uttrykker. Tilfredsheten med flytilbudet er det som får lavest score. Denne ligger omtrent på midtpunktet, og indikerer at næringslivet verken er fornøyd eller misfornøyd med tilbudet, men at det uansett er rom for forbedringer.

Ser vi på korrelasjonsanalysen mellom de tre komponentene, ser vi at det kun er en signifikant korrelasjon mellom to av dem, avhengighet og (vektlegging av) tilgjengelighet. Vi observerer her en korrelasjon på 0,522 mellom de to komponentene. Denne er signifikant på 0,01-nivået, og vi kan dermed slå fast denne korrelasjonen som signifikant. Denne korrelasjonen ligger på et temmelig nøytralt punkt, og kan følgelig ikke tolkes som verken sterk eller svak. Like fullt bevitner dette om en signifikant korrelasjon. Funnet representerer en logisk slutning: de bedriftene som vektlegger tilgjengeligheten høyest, de velger også å benytte seg av flytilbudet av den grunn. Bruk av flytilbudet beror da på at bedriften til en viss grad er avhengig av denne tilgjengeligheten, og på denne måten har man også en viss avhengighet til flytilbudet.

Vi ser at tilfredshet ikke har en signifikant korrelasjon mellom noen av de to andre komponentene. Sett i sammenheng med den eksisterende korrelasjonen, kan mye tyde på at næringslivet først og fremst benytter seg av flytilbudet på grunn av at de må, ikke på grunn av at de ser det som et ideelt alternativ. Tilknytningen og avhengigheten oppstår derfor først og fremst av at flytilbudet tilbyr en nødvendig tilgjengelighet for næringslivet.

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
Avhengighet	3,6631	,82499	53
Tilgjengelighet	4,2264	,53319	53
Tilfredshet	3,0818	,65259	53

Correlations

		Avhengighet	Tilgjengelighet	Tilfredshet
Avhengighet	Pearson Correlation	1	,522**	,110
	Sig. (2-tailed)		,000	,433
	N	53	53	53
Tilgjengelighet	Pearson Correlation	,522**	1	-,113
	Sig. (2-tailed)	,000		,422
	N	53	53	53
Tilfredshet	Pearson Correlation	,110	-,113	1
	Sig. (2-tailed)	,433	,422	
	N	53	53	53

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Figur 8. Korrelasjon av komponentene «avhengighet», «tilgjengelighet» og «tilfredshet» hentet fra SPSS

5.3 Hvilket tilgjengelighetsbehov representerer flytilbudet for næringslivet i Indre Sogn?

Vektleggingen av tilgjengelighet identifiserte vi som en av tre hovedkomponenter datasettet ga oss. Dette tyder på at denne vektleggingen er en av de drivende komponentene for graden av tilknytning bedriftene har til flytilbudet. Denne komponenten kan også fungere som et godt utgangspunkt for den videre analysen av spørsmålet om hvor viktig tilgjengeligheten er for næringslivet i Sogn.

Komponenten består av spørsmål om hvor viktig ulike momenter er ved bestilling av flyreiser. Variablene er reiselengde/tid, punktlighet og pålitelighet, direkteruter, videre forbindelser og avgangsfrekvens. I tillegg inneholder den et spørsmål som går på hvordan bedriften vektlegger tiltaket om flere direkteruter fra lufthavnen. Dette er dermed variabler som påvirker hvor tilgjengelige bedriftene blir av flytilbudet. Av figur 8 i korrelasjonsanalysen ser vi at denne komponenten ga et gjennomsnitt blant respondentene på ca. 4,2. Sett i sammenheng med hvordan respondentene har vektlagt billettpris (se figur 5), ser vi at dette er mindre viktig blant bedriftene. Dette understøtter at flytilbudets hovedoppgave er å gi bedriftene en større og mer effektiv tilgjengelighet enn hva andre transportmiddel kan tilby. Det er denne tilgjengeligheten som gjør at fly blir valgt som transportmiddel.

Den høye vektleggingen, som vi ser av komponentens gjennomsnitt, kan tyde på at lufthavnen og flytilbudet har en lokaliseringseffekt på næringslivet i Indre Sogn. Lian m.fl (2007) peker på at denne effekten kan oppstå der virksomheter er avhengig av flytilbudet for rask produktutvikling, effektiv eksport, god kontakt med kunder og service- og konsulentoppdrag. Det kan også virke inn på bedrifter som har en historisk betinget lokalisering, men som er avhengig av flytilbudet for å opprettholde konkurransekraft.

Ser vi på hvordan flytilbudet påvirker respondentene, ser vi at rundt 75 % peker på mer effektiv utnyttelse av arbeidskraft og tid. I tillegg ser vi at de viktigste påvirkningene utenom dette er utvidede markedsmuligheter og styrket konkurransekraft, på henholdsvis 36 % og 23 %. Effektiv persontransport og styrket konkurransekraft- og muligheter framstår derfor som de sentrale effektene ved lufthavnen. Ser vi denne påvirkningen i sammenhengen med at størsteparten av respondentene har benyttet seg av flytilbudet (94 %), og den høye vektleggingen de legger på tilgjengeligheten det gir, tyder mye på at lufthavnen representerer en lokaliseringseffekt på bedriftene. Styrken på denne effekten er derimot vanskelig å anslå,

da dette kun vil være en av flere lokaliseringsfaktorer, noe som også blir påpekt av Lian m.fl (2007).

Den høye vektleggingen kan også indikere at tilgjengeligheten i seg selv er sentral for næringslivet i Sogn. Denne tolkningen kan man også avlede av faktorladningene i den roterte komponentmatrisen. Komponenten for vektlegging av tilgjengelighet har også flere ekskluderte variabler med høy koeffisient. Både “vektleggingen av bedring av de nasjonale veiforbindelsene” og “vektlegging av bedre kollektivtransport til flyplassen” har relativt høye koeffisienter, men er ikke inkludert i komponenten, da vi tolker dette som variabler som faller utenfor den latente komponenten, som går på tilgjengeligheten ved flytilbudet. Vi kan likevel observere at disse andre transportiltakene, som faller utenfor flytilbudet, har en viss korrelasjon med komponenten som vektlegger tilgjengelighet. Sett opp mot den høye gjennomsnittsverdien komponenten har, kan det avlede at det generelle tilgjengelighetsbehovet blant næringslivet i Sogn er høyt.

Bedriftenes hovedkvarter gir noe av forklaringen på dette. En knapp tredjedel (32 %) av respondentene har hovedkvarter utenfor Sogn og Fjordane, og disse vil trolig ha noen reiser forbundet med dette, noe som kan sees i sammenheng med antall flyreiser. I utvalget var det kun 3 av respondentene som ikke hadde benyttet seg av flytilbudet ved Sogndal lufthavn i 2018, og to av disse hadde hovedkvarter i Indre Sogn, mens den tredje hadde hovedkvarter på Sunnmøre, som ligger innenfor rimelig kjøreavstand. Hovedkvarter utenfor fylket kan derfor til en viss grad forklare næringslivets høye tilgjengelighetsbehov. Det er likevel bare en knapp tredjedel av utvalget som vil kunne ha reiser forbundet med dette. Ser vi dette i sammenheng med svarene på hvilken påvirkning flytilbudet har, viser dette at det er eksterne oppdrag og kontakter i markedet som er den viktigste årsaken til flyreisene.

Når det gjelder hvilke destinasjoner som er viktige, ser vi også et tydelig mønster. På spørsmålet om respondentenes foretrukne transportmiddel til andre landsdeler, peker Oslo seg ut som den klart viktigste kontakten ved flytilbudet, når knappe 89 % foretrekker fly til Oslo. Både til Bergen og Møre er bil foretrukket av flesteparten, mens drøye 79 % foretrekker fly også til andre landsdeler. Det er derimot ingen ruter mot andre destinasjoner enn Oslo, Bergen, Ørsta-Volda eller Sandane fra Sogndal lufthavn per i dag, noe som tyder på at de foretrekker fly med mellomlanding i enten Bergen eller Oslo.

Denne bruken, med mellomlandinger, kan også spores i respondentenes vektlegging av videre forbindelser. Dette spørsmålet ga et gjennomsnitt på 3,91, se figur 9. Direkteruter ble derimot

vektlagt enda høyere, med et gjennomsnitt på 4,30. De høye vektleggingene tyder derfor på reisene fra Sogndal lufthavn både er reiser direkte til hoveddestinasjonen og mellomlandinger med videre flyreiser. Sett i sammenheng med deres foretrukne transportmiddel til de ulike destinasjonene, fremgår det klart at det er Oslo som i dag er den viktigste direkteforbindelsen. Den videre flyforbindelsen mot andre landsdeler kan derimot også gå gjennom Bergen, men Oslo har det største tilbudet, og er en mer foretrukket destinasjon. Ved videre forbindelser er det derfor naturlig å anta at dette er den foretrukne mellomstasjonen.

Report		
	Hvor viktig er videre forbindelser?	Hvor viktig er direkteruter?
Mean	3,91	4,30
N	53	53
Std. Deviation	,883	,723

Figur 9. Gjennomsnitt av vektlegging av videre forbindelser og vektlegging av direkteruter

5.4 Hvor godt tilfredsstillers dagens flytilbud influensområdets behov?

Den andre komponenten vi identifiserte ut fra datasettet var «tilfredshet», der vi inkluderte variabler som går på hvor tilfreds bedriftene er med tilbudet ved Sogndal lufthavn. Komponenter er sammensatt av 6 forskjellige spørsmål, som går på momenter som billettpris, reiselengde/tid, punktlighet og pålitelighet, direkteruter, videre forbindelser og til slutt avgangsfrekvens. Disse 6 spørsmålene er satt sammen til én komponent, som ut ifra korrelasjonsanalysen i figur 8 ga et gjennomsnittsvar fra respondentene på ca. 3,08. Dette tolkes som at de har en nokså nøytral tilfredshet ved flytilbudet ved Sogndal lufthavn. De 6 variablene ved tilfredsheten med flytilbudet er spredt med den laveste scoren på 2,17 til den høyeste på 3,7 (se figur 10).

Report						
	Tilfredshet med billettpris?	Tilfredshet med reiselengde/tid?	Tilfredshet med punktlighet og pålitelighet?	Tilfredshet med direkteruter?	Tilfredshet med videre forbindelser?	Tilfredshet med avgangsfrekvens?
Mean	2,17	3,70	3,06	3,23	3,53	2,81
N	53	53	53	53	53	53
Std. Deviation	1,033	,890	1,151	,993	,868	,982

Figur 10: Gjennomsnittlig tilfredshet med ulike faktorer.

Billettpris som variabel scorer lavt med et gjennomsnitt på 2,17, som er med å dra snittet ned ved tilfredsheten. Det er den variabelen som er desidert lavest sammenlignet med de andre variablene i komponenten. Her er kun 6 % av respondentene fornøyd med billettprisen, der de

svarer at de er tilfreds «i stor grad» eller «i svært stor grad». 66 % svarer at de er tilfreds «i noen grad» eller «i liten grad» av billettprisene. Her har en respondent svart at bedriften heller velger å kjøre bil til Bergen og Oslo, med tanke på at billettprisen er for høy.

Legger man tilfredsheten av billettprisen opp mot vektleggingen av faktoren, ser man at flertallet synes billettprisen er viktig når de bestiller flyreiser. Samtidig ser vi at flertallet synes prisene er for høye. Sammenligner vi vektleggingen av variabelen opp mot tilgjengelighetsvariablene, ser vi at billettpris er det minst viktige variabelen når respondentene bestiller flyreise. Dette kan tyde på at billettpris ikke spiller en like stor rolle, som de andre variablene i komponenten.

Neste spørsmål i komponenten går på hvor tilfreds de er med reiselengde/tid, og her gir respondentene et gjennomsnittsvar på 3,7 av 5. Denne variabelen er respondentene mest fornøyd med, sett i sammenheng med vektleggingen av faktoren. 85 % av respondentene mener at denne faktoren er viktig, og 68 % er tilfreds «i stor grad» eller «i svært stor grad» med reiselengden. Dette kan skyldes at reiselengden fra/til Sogndal fra/til destinasjonene Widerøe flyr til er under 1 time, med unntak av mellomlandingene. Med mellomlandingene tatt i betraktning ligger flytiden på under 2 timer. Denne variabelen kan sees i sammenheng med neste variabel i komponenten som går på hvor tilfreds de er med direkteruter dit de skal. Her svarer 43 % at de er tilfreds «i stor grad» eller «i svært stor grad». På en vilkårlig dag (6 og 7.mai 2019) går det 3 direktefly til Oslo fra Sogndal og 3 fly til Oslo, med mellomlandinger via Sandane eller Ørsta/Volda. 2 direktefly til Bergen og ett fly til Sandane kl. 21.40. Siste flyet til Sandane, fra Oslo via Sogndal, overnatter og går fra Sandane til Oslo, via Sogndal på morgenen neste dag. Dette kan være grunnen til at under halvparten er fornøyd med direkteflygningene. Det går kun ett direktefly til Oslo på morgenen, og neste direkteflygning til Oslo går ikke før kl. 18.35 og kl. 21.05 (Avinor AS, 2019f). I og med at 89 % foretrekker fly til Oslo, og kun 43 % er fornøyd med direkterutene, kan dette tolkes som at direktefly-tilbudet er for dårlig. 25 % svarer at de «i noen grad» eller «i liten grad» er fornøyd med direkterutene. En av respondentene har svart at de savner en direkterute til Trondheim.

Dette kan understøttes med neste variabel, som går på hvor tilfreds respondentene er med avgangsfrekvensen fra Sogndal lufthavn. Her har bare 26 % svart at de er tilfreds «i stor grad» eller «i svært stor grad». Det går ett fly til Oslo før kl. 09, som går kl. 07.05. Neste fly til Oslo går ikke før kl. 09.40, men med mellomlandinger i enten Sandane eller Ørsta/Volda. Hvis de tar det flyet, er de ikke i Oslo før kl. 11.25 (Avinor AS, 2019c) eller kl. 11.45 (Avinor AS, 2019d).

Her har en respondent svart at de ønsker et fly som går tidligere enn kl. 07.05, for å rekke videre forbindelser i Oslo. De mener også at siste flyet fra Oslo må gå senere enn kl. 21.05, slik at de slipper overnattinger på både utreise og innreise. De svarer at dette gjør at reisene blir svært ineffektive, og vil føre til at bedriften må flytte fra Indre Sogn. Den generelt lave tilfredsheten gir uttrykk for et ønske om flere avganger ved Sogndal lufthavn. Sett i sammenheng med de individuelle kommentarene, fremstår dagens rutetilbud som noe ugunstig. Her er det derfor rom for bedre utnyttelse og tilpasninger.

Hvor tilfreds respondentene er med videre forbindelser, er neste variabel i komponenten som vi identifiserte. Gjennomsnittet for denne faktoren er nest høyest og scorer 3,53 av 5. 51 % svarte at de er tilfreds «i stor grad» eller «i svært stor grad». Dette kan nok skyldes at flyrutene fra Sogndal går til Bergen og Oslo på under 2 timer, inkludert flyrutene med mellomlandinger. Fra Bergen og Oslo når man enkelt ut til andre landsdeler og til utlandet. Vi ser fra datamaterialet at 6 % av respondentene har hovedkvarter i landsdeler som krever at de må ta videre forbindelser fra enten Oslo eller Bergen for å komme seg dit.

Den sjette og siste faktoren i komponenten går på tilfredshet ved punktlighet og pålitelighet. Her er scoren på 3,06, som ligger ca. midt på det nøytrale. 43 % svarer at de er tilfreds «i stor grad» eller «i svært stor grad», mens 36 % svarer at de er tilfreds «i noen grad» eller «i liten grad». Punktlighet og pålitelighet er den variabelen som er viktigst når de bestiller. Denne variabelen var en gjenganger i det åpne kommentarfeltet vi hadde på slutten av undersøkelsen, der flere hadde ytret sine meninger og ønsker ved faktoren «punktlighet og pålitelighet». Der kommer det frem at de mener det er et sjansespill å booke det første flyet, og det innebærer at de ofte må reise dagen før for å være sikker på å komme seg til destinasjonen. De mener at problemet vil løses med en hangar, slik at Sogndal lufthavn får et nattstasjonert fly og at man er sikret avgang på morgenen. Enkelte kan ikke risikere å miste møter eller de får problemer med å gjøre jobben sin ved å gamble på at flyet kan lande. Dermed velger de heller andre transportmidler.

5.5 Hvor avgjørende er flytilbudet for næringsutvikling i Indre Sogn?

Den tredje identifiserte komponenten, «avhengighet», ble brukt til å vektlegge i hvor stor grad virksomhetene er avhengige av Sogndal lufthavn. Komponentens spørsmål og besvarelser kartlegger virksomhetenes synspunkter av hvor avhengig næringen i influensområdet er av lufthavnen. Spørsmålet «hvordan påvirker flytilbudet ved Haukåsen lufthavn din

virksomhet?» vil også bli brukt i en videre analyse om hvilke katalytiske effekter flytilbudet har på produktivitet og investeringer i næringslivet.

Utvalget ble spurt om deres avhengighet og potensielle bruk i fremtiden. Respondentene besvarte spørsmål om hvor viktig flytilbudet er for deres egne arbeidsoppgaver, virksomhetenes videre utvikling og næringsutvikling. Besvarelsene har gitt antydning til i hvor stor grad virksomhetens fremdrift og utførelse av arbeidsoppgaver er avhengig av flytilbudet. Komponenten viser at gjennomsnittet på avhengighet av lufthavnen er 3,66. Snittet antyder til at det er en avhengighet over det nøytrale av lufthavnen. Dette tyder på at virksomhetene i influensområdet er i større grad avhengig av lufthavnen, men ikke fullstendig avhengig. En fullstendig avhengighet ville vært et snitt nærmest 5.

Antall reiser som virksomhetene har utført i 2018 antyder til i hvor stor grad lufthavnen er et alternativ, men også hvor avhengig virksomheten var av flytilbudet i 2018. Antall reiser i 2018 er i stor grad forbundet med komponenten «avhengighet» og i hvor stor grad reisetilbudet var et alternativ i 2018. Dette ser vi ved den høye koeffisienten som variabelen har på 0,688. En verdi på 0,688 tolkes som en høyere verdi og nærliggende 1. Andre variabler som har en nærliggende verdi som sistnevnte, tilhører også komponenten. Variablene som tilhører komponenten er illustrert med uthevet skrift i vedlegg 3. Antall flyreiser er kodet fra 1 til 6. En verdi av 1 tilsvarer 0 reiser i 2018, mens en verdi av 6 tilsvarer 251+ reiser i 2018. Verdiene imellom er i stigende rekkefølge fra «1-10», «11-50», «51-100» og «101-250» reiser. Gjennomsnittet på variabelen er 2,72, se figur 11, og anses en plass mellom kategoriene «1-10» og «11-50» reiser i 2018.

Report

Antall reiser via Haukåsen i 2018?

Mean	N	Std. Deviation
2,72	53	1,026

Figur 11. Gjennomsnitt av variabelen «antall reiser via Haukåsen i 2018?»

En sammenstilling av komponenten «avhengighet» og variabelen «antall flyreiser i 2018», viser at kun en av de fem mest avhengige virksomhetene har under 50 reiser i 2018. I utvalget er det fire virksomheter som reiste mellom 101-250 ganger, og to av disse er blant de fem mest avhengige av Sogndal lufthavn, se figur 12. Blant de fem virksomhetene gjennomførte en respondent «251+» reiser i 2018. De to resterende respondentene gjennomførte «51-100» og «11-50» reiser. Dette bekrefter en logisk forutsetning, hvor høyere avhengighet fører til

flere reiser. Av figur 13 ser vi at dette stemmer i den andre enden av komponenten også. Av virksomhetene som scorer lavest på komponenten finner vi de tre respondentene som utførte 0 reiser i 2018.

	 Avhengighet	 AntallFlyreiser
1	5,00	5
2	4,71	4
3	4,57	3
4	4,57	5
5	4,57	6

Figur 12. Fem mest avhengige virksomheters antall reiser i 2018

	 Avhengighet	 AntallFlyreiser
1	1,43	1
2	1,57	2
3	2,00	1
4	2,14	2
5	2,14	1

Figur 13. Fem mest uavhengige virksomheter antall reiser i 2018

I vurderingen av hvordan flytilbudet påvirker produktiviteten til virksomhetene, responderte 75 % av virksomhetene at det «utnytter arbeidskraft og tid mer effektivt». Resultatet er hentet fra spørsmålet «*Hvordan påvirker flytilbudet ved Haukåsen lufthavn din bedrift?*». Dette tyder på at virksomhetens benyttelse av flytilbudet er med å frigjøre tid og ressurser, slik at det kan bli brukt til andre formål. Lian (2005) påstår at luftfarten bidrar til at virksomheter kan oppnå høyere konkurranse og mer effektiv arbeidsfordeling. Det er 23 % av virksomhetene som mener det «styrker konkurransekraften» deres, og 36 % som mener de «når et større marked». Resultatet viser at flytilbudet ikke påvirker virksomhetene i stor grad verken for å nå et større marked eller styrke deres konkurransekraft. Det kan ikke vises til at virksomhetene i influensområdet oppnår gevinst i form av de to faktorene, men oppnår produktivitet i form av utnyttelse av arbeidskraft og tid mer effektivt.

Ved besvarelse av den tredje delproblemstillingen, «*Hvor avgjørende er flytilbudet for næringsutvikling i Indre Sogn?*», er det visse variabler i komponenten som er bedre egnet til å besvare delproblemstillingen tilstrekkelig. Resultatet fra spørsmålet «*Hvor viktig er Haukåsen flyplass for utførelsen av din virksomhets arbeidsoppgaver?*» viser at det er en varierende respons på hvor viktig lufthavnen er for virksomhetene. Variabelens gjennomsnitt er 3,42,

som tyder på at betydningen av lufthavnen, som et transportmiddel ved utførelse av arbeidsoppgavene, til en viss grad er over det nøytrale. Se figur 14 for gjennomsnitt. 57 % av virksomhetene mener Sogndal lufthavn er enten i høyere grad eller i høyeste grad viktig for utførelse av arbeidsoppgaver, mens 43 % anser flytilbudet som enten ikke viktig, mindre viktig eller som nøytralt ved utførelse av arbeidsoppgavene. Det varierende resultatet gjør at det ikke kan fastslås at flytilbudet er avgjørende for å utføre virksomhetenes arbeidsoppgaver.

Report

Hvor viktig er Haukåsen flyplass for din virksomhets arbeidsoppgaver?

Mean	N	Std. Deviation
3,42	53	1,322

Figur 14. Gjennomsnitt av spørsmålet «*hvor viktig er Haukåsen flyplass for din virksomhets arbeidsoppgaver?*».

Et annet spørsmål i komponenten, som er et supplement til å besvare delproblemstillingen, er «*I hvor stor grad er deres videre satsing avhengig av en videreutvikling/utvidelse av flytilbudet ved Haukåsen flyplass?*». Resultatet fra variabelen viser et lavere gjennomsnitt enn førstnevnte variabel, på 3,17, se figur 15. Gjennomsnittet er marginalt over det nøytrale, men blir tolket i stor grad som et nøytralt svar. Slik som i det foregående spørsmålet kan det ikke fastslås at virksomhetene er avhengig av at flytilbudet videreutvikles/utvides. Besvarelsen av de to spørsmålene kartlegger lufthavnens betydning og hvor avhengig virksomhetene er av at flytilbudet ved lufthavnen blir utvidet. Resultatet av undersøkelsens siste spørsmål, «*Med dagens tilbud, hvor sannsynligvis er det at din virksomhet vil benytte seg av Haukåsen flyplass i fremtiden?*», viser at de fleste virksomhetene i utvalget vil sannsynligvis eller høyst sannsynlig benytte seg av flytilbudet. Dette går frem av gjennomsnittet på 4,26, se figur 15.

Report

	Hvor avhengig er bedriften av en videreutvikling/utvidelse av flytilbudet ved Haukåsen?	Sannsynlighet for fremtidig bruk ved dagens tilbud:
Mean	3,17	4,26
N	53	53
Std. Deviation	1,355	1,041

Figur 15. Gjennomsnitt av «*Hvor avhengig er bedriften av en videreutvikling/utvidelse av flytilbudet ved Haukåsen?*» og «*Sannsynlighet for fremtidig bruk ved dagens tilbud*».

6. Konklusjon

I dette kapitlet presenteres hovedfunnene fra undersøkelsen og konklusjonen på hovedproblemstillingen rundt hvilken betydning Sogndal lufthavn har for næringslivets utvikling og tilgjengelighet i Indre Sogn. Vi kommer med svakheter og begrensninger ved oppgaven, og deretter forslag for videre forskning.

Hvilket tilgjengelighetsbehov representerer flytilbudet for næringslivet i Indre Sogn?

Totalt sett viser funnene at næringslivet vektlegger de ulike variablene og tiltakene knyttet til tilgjengeligheten ved flytilbudet høyt. Dette ser vi av hvordan respondentene har vektlagt momentene som går på tilgjengeligheten høyere enn billettpris ved valg av fly som reisemiddel. Dette peker derfor i retning av at omstendighetene rundt reisen, slik som tidsaspektet og avstanden, er avgjørende for valg av reisemiddel. Den høye vektleggingen tyder også på at flytilbudet har en viss lokaliseringseffekt på næringslivet her, tatt i betraktning at respondentene gir uttrykk for at det bidrar til en effektivisering og til en viss grad utvidede muligheter for bedriften. Når det gjelder flyreisenes natur, er det de eksterne kontaktene, utenfor virksomheten, som er den viktigste årsaken til reisene. Oslo peker seg ut som den klart viktigste forbindelsen ved flytilbudet. Totalt sett fremstår det derfor klart at flytilbudet ved Sogndal lufthavn representerer et nødvendig transportalternativ for næringslivets eksterne tilgjengelighet utenfor Vestlandet.

Hvor godt tilfredsstillers dagens flytilbud influensområdets behov?

Samlet sett under komponenten «tilfredshet», kan vi se ut ifra datamaterialet at det er to faktorer respondentene er fornøyd med, som er videre forbindelser og reiselengde. Denne konklusjonen kan understøttes med at vektleggingen og tilfredsheten av faktoren er tilnærmet lik. Videre kan vi se at respondentene ikke er fornøyd med billettprisen, men ut ifra vektleggingen av faktoren når de bestiller flyreisen, scorer den lavt. Dermed har den ikke like stor betydning som de andre variablene når respondentene bestiller flyreise. Variabelen om direkteruter er de nokså fornøyd med, men denne faktoren er heller ikke like viktig for respondentene når de bestiller flyreiser. Faktoren kan sees i sammenheng med reiselengde, men har i større grad rom for forbedringer. Punktlighet og pålitelighet, og avgangsfrekvens er de i mindre grad tilfreds med enn billettpris og direkteruter. Sett i sammenheng med vektleggingen av de to faktorene er de ugunstige og har rom for forbedringer. Generelt sett kan vi se at tilfredsheten ligger midt på treet angående flytilbudet, der enkelte faktorer er

positive og andre mer negative. For å tilfredsstille respondentene kan vi dermed konkludere med å forbedre punktligheten og påliteligheten, og avgangsfrekvensen, i og med at det er disse variablene som betyr mest for respondentene og de variablene de er minst fornøyde med.

Hvor avgjørende er flytilbudet for næringsutvikling i Indre Sogn?

Resultatene viser til en nøytral avhengighet av lufthavnen. Det tilsier dermed at det er virksomheter som anser lufthavnen som svært viktig og er avhengig i større grad, men også virksomheter som ser på lufthavnen som det motsatte. Resultatet fra fremtidig bruk med dagens tilbud tilsier at et flytilbud i Indre Sogn er nødvendig, ettersom 83% mener de kommer til å benytte seg av flytilbudet. Resultatet fra spørsmålet viser at flytilbudet ved Sogndal lufthavn er en nødvendighet for virksomhetene. Et overordnet syn med vekt på gjennomsnittene fra spørsmål om vektlegging og avhengighet fører til at flytilbudet anses som verken i stor eller mindre grad avgjørende for næringsutviklingen i Indre Sogn.

Samlet sett viser funnene at Sogndal lufthavn ikke kan anses som en avgjørende faktor for næringslivets utvikling i Indre Sogn. Det er en signifikant korrelasjon mellom vektleggingen av tilgjengelighet og avhengighet til flytilbudet blant bedriftene, men avhengigheten er for varierende til å fastslå en avgjørende betydning for næringsutvikling. Likevel viser studien at lufthavnen har katalytiske effekter på næringslivet. Det blir her identifisert som å være både en lokaliseringsfaktor for bedriftene, i tillegg til å øke produktiviteten. Dette kommer av at flytilbudet representerer et nødvendig transportalternativ for bedriftene, og det er med på å sikre effektiv persontransport og ressursbruk. Dagens tilbud blir funnet til å være noe ugunstig, og dette kan i større grad tilpasses næringslivet, spesielt med tanke på avgangsfrekvens og pålitelighet. Med bakgrunn i analyse og drøfting kan vi derfor si at Sogndal lufthavn ikke har avgjørende betydning for næringsutviklingen i Indre Sogn, men det er et nødvendig tilbud for en tilstrekkelig tilgjengelighet for bedriftene.

6.1 Begrensninger og svakheter ved oppgaven

I etterkant av studien ser vi det er flere begrensninger. Først og fremst ser vi det er en tydelig utvalgsskjevhet. Rundt 75% av respondentene er fra Sogndal kommune, noe som også er hjemkommunen til lufthavnen. Undersøkelsen ble sendt ut til et utvalg av tilfeldige bedrifter i de ulike kommunene innenfor influensområdet, men Sogndal har klart høyest representasjon. Dette er riktignok den kommunen med høyest antall virksomheter, men responsen fra de resterende kommunene belyser ikke denne delen av næringslivet tilstrekkelig. Det er blant annet ingen respondenter fra Lærdal kommune. Totalt sett, med 46 % i svarrespons, tyder det på at frafallsskjevheten ikke er nevneverdig stor. Det er likevel viktig å bemerke at det ble benyttet videredistributører ved utsending av undersøkelsen, slik at det har vært vanskelig å si med sikkerhet hvor mange som har fått den tilsendt.

I tillegg ser vi at e-posten som ble sendt ut sammen med undersøkelsen, som en presentasjon, kan oppfattes som ledende, siden vi skrev at vi ønsket at dette kunne være en «nyttig veileder ved tilpasningen av tilbudet». Dette kan ha ledet respondentene til å antyde en større betydning og avhengighet enn hva den faktisk er. Dette var naturligvis ikke hensikten, noe vi også prøvde å få frem. Vi er likevel bevisst på at dette kan ha ført til noe responsfeil, som nevnt i kapittel 3.7.

En sentral begrensning ved oppgaven er det minimale referansegrunnlaget man har ved ringvirkningsanalyser av lufthavner. Dette gjør at vi har hatt lite mangfold i den metodiske utformingen, og det blir vanskelig å sammenligne funn. Dette kommer også av studienes natur, da de er utformet som casestudier. Jensen & Efraimsen (2016) og Halpern & Bråthen (2010) må likevel nevnes som spesielt viktige referanser. Den eksisterende teorien på feltet anbefaler å benytte kvalitativ metode med dybdeintervju sammen med den kvantitative metoden i ringvirkningsanalyser. Vårt tidsestimat og ressurser tillot i midlertidig ikke dette, men vi er bevisst på at dette er en begrensning ved studien, da det kunne belyst forholdet i enda større grad.

6.2 Forslag til videre forskning

Denne studien kan fungere som et viktig utgangspunkt for videre forskning rundt forholdet mellom Sogndal lufthavn og næringslivet. Dette blir det første bidraget til Sogndal lufthavn, og kan fungere som et forprosjekt for videre undersøkelser. Med tanke på at dette er en casestudie som studerer dette konkrete forholdet, har også ringvirkningsstudier ved andre lufthavner begrenset relevans her.

I vår studie undersøker vi dette forholdet ved hjelp av et datasett innhentet fra en spørreundersøkelse blant bedriftene, noe som i stor grad er begrunnet i vår begrensede tid og ressurser. Dette bidrar til et avgrenset bilde av tilknytningen, og det gir stort rom for tolkning. For videre undersøkelser vil det bli nødvendig å gå mer i dybden på dette forholdet. En mer komplett redegjørelse vil kreve en kvalitativ del som ser nærmere på tilknytningen ved enkelte bedrifter. Dette støttes av Bråthen (2006). Det vil også være nødvendig å rette fokus mot det flytilbudet bidrar med ved frakt av varer, da dette er noe som er sett bort i fra ved vår studie. I tillegg kan det være aktuelt å studere forholdet over tid, der man ser på utviklingen ved flyaktivitet og næringsliv. Dette kan være spesielt aktuelt ved endringer i flytilbudet.

En mer fullstendig redegjørelse vil også kreve et større bedriftsutvalg. Vår undersøkelse har en utvalgsstørrelse som bidrar til et begrenset bilde på det generelle mønsteret. Det er verdt å merke seg at rundt 75% av respondentene er i samme kommune som lufthavnens lokasjon. Det vil være vesentlig å få en jevnere fordeling over hele influensområdet, samtidig som man øker volumet på utvalget. Det kan også være aktuelt å studere ringvirkningene opp mot hvilke ringvirkninger andre regionale lufthavner i Sogn og Fjordane har, noe som kan være med på å gi et bedre bilde av hvor stor betydning lufthavnene faktisk har. En slik undersøkelse ville blitt for stor for omfanget av vår studie, men denne studien kan likevel fungere som utgangspunktet for dette.

Litteraturliste

- Askheim, S. & Thorsnæs, G. (2018). Sogn. I. Store norske Leksikon. Hentet 30.03.2019 fra <https://snl.no/Sogn>
- Avinor AS. (2019a). 2018 - årsstatistikk. I Passasjerer-2018 (Red.), *Microsoft Excel*: Avinor AS. Hentet fra <https://avinor.no/konsern/om-oss/trafikkstatistikk/arkiv>
- Avinor AS. (2019b). Eierstyring og Ledelse. Hentet 01.04 2019 fra <https://avinor.no/konsern/om-oss/konsernet/eierstyring-og-ledelse>
- Avinor AS. (2019c). Flight WF143 Widerøe. Hentet fra <https://avinor.no/flight/?flightLegId=wf143-sog-osl-20190507&airport=SOG>
- Avinor AS. (2019d). Flight WF144 Widerøe. Hentet fra <https://avinor.no/flight/?flightLegId=wf144-sog-osl-20190507&airport=SOG>
- Avinor AS. (2019e). Sogndal lufthamn. Hentet 15.03 2019 fra <https://avinor.no/flyplass/sogndal/>
- Avinor AS. (2019f). Sogndal Lufthamn, Flytider. Hentet fra <https://avinor.no/flyplass/sogndal/flytider/avganger/>
- Bråthen, S. (2006). *Samfunnsmessige analyser innen luftfart : 1 : Samfunnsøkonomi og ringvirkninger : del 1: veileder*. Molde: Møreforskning Molde; TØI.
- Direktoratet for forvaltning og IKT (2018). *Årsrapport 2017*. Hentet fra https://www.difi.no/sites/difino/files/difis_arsrapport_2017.pdf
- Grønmo, S. (2016). *Samfunnsvitenskapelige metoder* (2. utg.). Bergen: Fagbokforlaget.
- Guadagnoli, E. & Velicer, W. F. (1988). Relation of sample size to the stability of component patterns. *Psychological bulletin*, 103(2), 265.
- Halpern, N. & Bråthen, S. (2010). Catalytic impact of airports in Norway. Hentet 30.03.2019 fra https://www.researchgate.net/publication/321979217_Catalytic_impact_of_airports_in_Norway
- Jensen, M. F. & Efraimsen, I.-L. (2016). Hvilken betydning har en lufthavns tilstedeværelse for regional utvikling? - En ringvirkningsanalyse av Tromsø lufthavn. I J. Y. Sand & S. Thyholdt (Red.): *UiT Norges arktiske universitet*.
- Johannessen, A. (2011). *Forskningsmetode for økonomisk-administrative fag* (3. Utg.). Oslo: Abstrakt forlag.
- Kjærland, F., Mathisen, T. & Solvoll, G. (2012). Verdsetting av ringvirkninger: et eksempel fra kraftbransjen. *Magma*, 2
- Lian, J. I., Bråthen, S., Johansen, S. & Strand, S. (2005). Luftfartens samfunnsnytte. *Dokumentasjon av nytte og skisse til et løpende rapporteringssystem*. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Lian, J. I., m.fl. (2007). *Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart* (921/2007). Oslo: Transportøkonomisk Institutt.
- Linnerud, K., Oklevik, O. & Slettvoll, H. (2004). *Statistisk analyse med SPSS*. Hentet 30.04.2019 fra <https://hvlopen.brage.unit.no/hvlopen-xmlui/handle/11250/149465>
- Løge & Dombu. (2017). *Økonomiske effekter av reiselivet i Sognefjorden*. Hentet fra 20.03.19 fra <https://docplayer.me/107185621-Okonomiske-effekter-av-reiselivet-i-sognefjorden.html>

- Olsen, H. & Engerengen, L. (2019). Sogndal lufthamn, Haukåsen. I *Store norske leksikon*. Hentet 15.03.2019 fra https://snl.no/Sogndal_lufthamn,_Hauk%C3%A5sen
- Samuels, P. (2017). *Advice on Exploratory Factor Analysis*. Hentet 30.04.2019 fra https://www.researchgate.net/publication/319165677_Advice_on_Exploratory_Factor_Analysis
- Smith, A. & Cooper, P. (2005). *The Economic Catalytic Effects of Air Transport in Europe*. Oxford Economic Forecasting. Hentet fra https://www.eurocontrol.int/eec/gallery/content/public/document/eec/report/2005/025_Economic_Catalytic_Effects_of_Air_Transport_Europe%20.pdf
- Sogn og Fjordane Fylkeskommune. (2018). Rutetilbud på regionale lufthammer. Hentet 20.03.2019 fra <https://www.sfj.no/rutetilbud.409352.nn.html>
- Statistisk Sentralbyrå. (2018a). Kommunefakta. Hentet fra <https://www.ssb.no/kommunefakta/sogndal> fra <https://www.ssb.no/kommunefakta/leikanger> fra <https://www.ssb.no/kommunefakta/luster> fra <https://www.ssb.no/kommunefakta/balestrand> fra <https://www.ssb.no/kommunefakta/laerdal> fra <https://www.ssb.no/kommunefakta/ardal> fra <https://www.ssb.no/kommunefakta/aurland> fra <https://www.ssb.no/kommunefakta/vik>
- Statistisk Sentralbyrå. (2018b). Kommunefakta Sogndal. Hentet 01.04 2019 fra <https://www.ssb.no/kommunefakta/sogndal>
- Statistisk Sentralbyrå. (2018c). Virksomheter. Hentet 30.03 2019 fra <https://www.ssb.no/statbank/table/10308/tableViewLayout2/>
- Tandberg, E. (2018). Widerøe. I *Store norske leksikon*. Hentet 16.03.2019 fra <https://snl.no/Wider%C3%B8e>
- Tufte, P. A. (2011). Kvantitativ metode (s. 71-99). Oslo: Gyldendal akademisk, 2011.
- Wenstøp, F. (2006). *Statistikk og dataanalyse* (9. utg.). Oslo: Universitetsforlaget.
- Widerøe AS. (2018). *Selskaps- og konsernregnskap 2017*. Hentet fra <https://www.wideroe.no/ShowFile.ashx?FileInstanceId=2b5d5b72-85f2-44ac-96c8-06bdc0b6c411>

Vedlegg

Vedlegg 1

Næringslivets tilknytning og bruk av Haukåsen Lufthavn

Undersøkelse blant næringslivet

Link til undersøkelsen:

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSdszfKf4ZzlnXm647q9mlZvrscOc4BXfY2zzfnj_qdOihWLbWQ/viewform?usp=sf_link

Bakgrunn og formål

Vi er tre studenter ved Høgskulen på Vestlandet, campus Sogndal, som våren 2019 skal fullføre vår bachelorgrad i Økonomi og Jus. I vår bacheloroppgave har vi valgt å rette søkelyset på hvilken betydning Haukåsen Lufthavn har for næringslivets utvikling og tilgjengelighet i Sogn. I denne forbindelse sender vi ut en spørreundersøkelse til ulike bedrifter i Sogn, der vi etterspør deres svar på spørsmål knyttet til dette. Vi ønsker veldig gjerne å høre deres ærlige innspill og tanker rundt dette temaet, og håper dere vil ta dere tid til å svare, uavhengig av deres grad av tilknytning til Haukåsen Lufthavn!

Underveis i prosessen har vi også samarbeidet og hatt dialog med både Avinor og Sogn Næring. Vi ønsker at denne undersøkelsen og oppgaven skal være med på å kartlegge næringslivets bruk, behov og tilknytning til Haukåsen, slik at det videre kan være en nyttig veileder ved tilpasningen av tilbudet. På grunnlag av dette vil vi presisere at ethvert svar vil gi oss viktig informasjon, og vi ønsker deres ærlige tilbakemelding.

Om undersøkelsen

Undersøkelsen inneholder 17 spørsmål som knytter seg til bruk, tilfredshet og deres bedrifts tilknytning til flytilbudet ved Haukåsen Lufthavn. I tillegg er det spørsmål vedrørende deres bedrift. Dette for å kunne kartlegge eventuelle sammenhenger rundt bedriftsrelaterte faktorer og flybruken. Estimert tidsbruk på undersøkelsen er ca 5 minutter. Selve undersøkelsen vil skje via skjemaverktøyet Google Forms.

Informasjonen

Informasjonen som blir registrert rundt deres bedrift vil kun bli brukt for å gi et helhetlig statistisk bilde og svar på spørsmål knyttet til vårt forskningstema. Det vil derfor ikke være mulig å identifisere deres bedrift i resultatene. Vi etterspør navn på bedrift kun for å sikre oss oversikt over respondenter. Det vil kun være studentene, samt vår veileder, som vil ha tilgang til disse opplysningene underveis, og disse vil bli behandlet konfidensielt. Dersom din bedrift ønsker å trekke seg fra undersøkelsen på et senere tidspunkt, så vil deres opplysninger bli slettet. Oppgaven vil bli ferdigstilt innen 14.mai, og etter dette vil all rådata bli slettet.

Ved spørsmål vedrørende undersøkelsen, ta gjerne kontakt med oss. Vi håper dere vil bidra til vår undersøkelse!

Med vennlig hilsen:

Herdimenmi, E-post: herdimenmi@hotmail.com, tlf: 938 11 808

Henrik Ingstad, E-post: henrik.ingstad@gmail.com, tlf: 915 25 381

Sveinung Nes, E-post: sveinung.nes@gmail.com, tlf: 468 21 547

Din virksomhets tilknytning og bruk til Haukåsen flyplass

*Må fylles ut

1. Bedriftens tilhørighet *

Markér bare én oval.

- Sogndal kommune
- Leikanger kommune
- Luster kommune
- Vik Kommune
- Aurland kommune
- Balestrand kommune
- Lærdal kommune
- Årdal Kommune
- Andre: _____

2. Hvilke bransje tilhører deres bedrift? *

Markér bare én oval.

- Energi
- Offentlig administrasjon og tjenesteyting
- Bank og forsikringsvirksomhet
- Forretningsmessig tjenesteyting
- Transport, lagring
- Salg- og servicebransjen
- Industri
- Jordbruk
- Forskning og undervisning
- Hotell, restaurant og handel
- Andre: _____

3. Hvor er deres bedrifts hovedkvarter? **Markér bare én oval.*

- Sogneregionen (Sogndal, Luster, Balestrand, Kaupanger, Lærdal, Vik og Aurland)
- Sogn og Fjordane, utenfor Sogneregionen
- Oslo
- Hordaland (Bergensområdet)
- Rogaland
- Sunnmøre
- Andre: _____

4. Hvor mange ansatte har virksomheten? *

5. Hva er deres bedrifts foretrukne transportmiddel fra Sogneområdet til andre landsdeler? **Markér bare én oval per rad*

	Fly	Bil	Buss	Båt
Oslo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bergen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Møre og Romsdal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andre landsdeler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6. I hvor stor grad er flyplassens reisetilbud et alternativ for din virksomhet? **Markér bare én oval.*

	1	2	3	4	5	
Svært lite når jeg velger et transportalternativ	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	I høy grad når jeg velger et transportalternativ

7. Hvor mange reiser har din virksomhet gjennomført via Haukåsen flyplass innenlands i 2018? *

Markér bare én oval.

- 0
 1-10
 11-50
 51-100
 101-250
 251+

8. Hvor viktig er disse faktorene når din bedrift bestiller flyreise? *

*

Markér bare én oval per rad

	Ikke viktig	Lite viktig	Nøytral	Ganske viktig	Svært viktig
Billettpris	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Reiselengde/tid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Punktlighet og pålitelighet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Direkteruter dit dere skal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Videre forbindelser	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Reisetid til/fra lufthavnen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avgangsfrekvens	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

9. Hvor tilfreds er dere med følgende forhold ved Haukåsen lufthavn? *

Markér bare én oval per rad

	I liten grad	I noen grad	Nøytral	I stor grad	I svært stor grad
Billettpris	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Reiselengde/tid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Punktlighet og pålitelighet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Direkteruter dit dere skal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Videre forbindelser	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Reisetid til/fra lufthavnen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avgangsfrekvens	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

10. Dersom det var flere direkteflyvninger fra Haukåsen flyplass, ville din virksomhet benyttet seg av flytilbudet oftere? *

Markér bare én oval per rad

	Nei	Ikke nødvendigvis	Likegyldig	Ja, sannsynligvis	Ja, uten tvil
Direkteflyvninger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

11. Hvordan mener dere at myndighetene/Avinor best kan tilrettelegge for bedriftenes persontransporter? *

Markér bare én oval per rad

	Ikke viktig	Lite viktig	Nøytral	Ganske viktig	Svært viktig
Stimulere til flere direkteruter fra Haukåsen flyplass	<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 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"/>

12. Hvor viktig er Haukåsen flyplass for utførelsen av din virksomhets arbeidsoppgaver? *

Markér bare én oval.

	1	2	3	4	5	
Ikke viktig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Svært viktig

13. Hvordan påvirker flytilbudet ved Haukåsen Lufthavn din bedrift? Kan velge flere. *

Merk av for alt som passer

- Reduserer kostnader
- Når et større marked
- Fremmer eksport
- Øker omsetning
- Styrker lønnsomhet
- Utnytter arbeidskraft og tid mer effektivt
- Øker innovasjonsgraden
- Styrker konkurransekraften
- Øker investeringstakten

14. I hvor stor grad er deres videre satsing avhengig av en videreutvikling/utvidelse av flytilbudet ved Haukåsen flyplass? *

Markér bare én oval.

	1	2	3	4	5	
Ikke viktig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Svært viktig

15. Hvor viktig mener dere at Haukåsen flyplass er for regional næringsutvikling og tilgjengelighet? *

Markér bare én oval.

	1	2	3	4	5	
Ikke viktig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Svært viktig

16. Med dagens tilbud, hvor sannsynlig er det at din virksomhet vil benytte seg av Haukåsen flyplass i fremtiden? *

Markér bare én oval.

	1	2	3	4	5	
Svært lite sannsynlig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Svært sannsynlig

17. Alternativ spørsmål: har du ønsker, erfaringer eller andre kommentarer så setter vi stor pris på besvarelse her

Drevet av



Vedlegg 3

Rotated Component Matrix^a

	Component		
	1	2	3
I hvor stor grad er flyplassens reisetilbud et alternativ for din virksomhet?	,807	,165	,123
Antall reiser via Haukåsen i 2018?	,688	,028	-,316
Hvor viktig er reiselengde/tid?	,256	,453	-,062
Hvor viktig er punktlighet og pålitelighet?	,438	,419	-,148
Hvor viktig er direkteruter?	,276	,494	-,112
Hvor viktig er videre forbindelser?	,050	,772	-,132
Hvor viktig er reisetid til/fra lufthavnen?	-,115	,698	,003
Hvor viktig er avgangsfrekvens?	,105	,688	-,137
Tilfredshet med billettpris?	,017	,052	,605
Tilfredshet med reiselengde/tid?	,626	-,176	,529
Tilfredshet med punktlighet og pålitelighet?	-,042	-,078	,800
Tilfredshet med direkteruter?	,126	-,137	,550

Tilfredshet med videre forbindelser?	,476	-,142	,490
Tilfredshet med reisetid til/fra lufthavnen?	,441	,051	,133
Tilfredshet med avgangsfrekvens?	,032	,037	,665
Økt bruk ved flere direkteruter?	,426	,368	-,425
Vektlegging av flere direkteruter fra Haukåsen flyplass	,455	,669	-,108
Vektlegging av bedring av de nasjonale veiforbindelsene	-,040	,633	,319
Vektlegging av bedre kollektivtransport til flyplassen	-,026	,405	,356
Hvor viktig er Haukåsen flyplass for din virksomhets arbeidsoppgaver?	,756	,434	-,030
Hvor avhengig er bedriften av en videreutvikling/utvidelse av flytilbudet ved Haukåsen?	,613	,492	-,023
Haukåsen lufthavns betydning for regional næringsutvikling og tilgjengelighet?	,572	,299	,079
Sannsynlighet for fremtidig bruk ved dagens tilbud:	,716	-,117	,120