



Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2023 30 stp

Fakultet for miljøvitenskap og naturforvaltning

Preparerade skidspår - en fri nyttighet eller en kommersiell vara? En jämförande studie mellan Røros och Funäsfjällen

Groomed cross-country ski tracks - a free utility or commercial good? A comparative study between Røros and Funäsfjällen

Erica Hammar

Master i Naturbasert Reiseliv

Förord

Denna uppsats är min masteruppsats i Naturbasert Reiseliv, skriven vid Norges miljø- og biovitenskaplige universitet ved fakulteten for miljøvitenskap og naturforvaltning.

Mina två år som student på NMBU har gett mig värdefulla insikter och nyttig kunskap om naturbaserad och hållbar turism. Och att skriva den här masteruppsatsen har varit otroligt lärorikt, intressant, roligt och utmanande. Jag har fått en djupare förståelse och ödmjukhet inför människors olika syn på fria nyttigheter, och har även ändrat min egen uppfattning. Det ska bli intressant att följa med på den fortsatta utvecklingen kring finansieringen och förvaltningen av fria nyttigheter.

Jag vill rikta ett stort tack till min handledare Peter Fredman för alla hans råd, litteraturtips och bidrag till denna uppsats. Mest av allt vill jag tacka dig för ditt tålamod, förståelse och oppmuntran som tagit mig hela vägen i mål. Jag vill också tacka alla medarbetare och engagerade styrelsemedlemmar i Funäsfjällens ledbolag och Røros tur- og løypeforening. Den här studien hade inte varit möjlig utan ert bidrag.

Till sist vill jag tacka min familj som oppmuntrat mig och kommit med hejarop. Mina barn, Storm och Mio som fått mig att arbeta mer effektivt än jag någonsin trott att jag kunde och min fantastiska sambo Magnar. Du som fixat allt på hemmaplan och alltid varit där, både i med- och motgångar. Tack!

Røros, 12. Maj 2023

Erica Hammar

Sammanfattning

I både Norge och Sverige är längdåkning en folksport och under vinterhalvåret förvandlas många destinationer till skidparadis med otaliga mil preparerade skidspår. Att underhålla och preparera skidspår är kostbart, men vem som ska betala är inte alltid självklart. Finansieringen av skidspår har traditionellt baserats på frivilligt arbete och offentliga bidrag i både Sverige och Norge, men i dagens samhälle är detta på väg att förändras. På senare tid har vi sett en utveckling där typiska skiddestinationer infört avgifter som lägger kostnaden på användaren av skidspåren. På så sätt har skidspåren gått från att vara en fri nytting till att bli en kommersiell vara eller tjänst. Denna utveckling ligger i en allemansrättslig gråzon och i denna uppsats undersöker jag vad användarna av skidspåren menar om finansieringsfrågan. Studien utforskar och jämför vad skidåkare anser om finansieringen på två välkända destinationer, Funäsfjällen i Sverige och Røros i Norge. Arbetet har baserats på frågeställningen: *Hur skidspåren i Røros och Funäsfjällen kan vidareutvecklas genom en djupare förståelse av användarnas syn på frågan om finansiering.*

För att besvara studiens frågeställning har jag använt mig av en explorativ metod bestående av en komparativ fallstudie inspirerad av "mixed-metod", med huvudfokus på den kvalitativa delen. I denna ingick även en kvantitativ enkätundersökning som huvudsakligen användes för att rekrytera informanter till åtta semistrukturerade djupintervjuer med användare av skidspår i Funäsfjällen och Røros.

Resultaten från de två olika metoderna identifierar och diskuterar finansiering av skidspår specifikt, och finansiering av fria nyttinger generellt. Användarna av skidspåren i Funäsfjällen är för en användarfinansiering medan användarna på Røros är mer positivt inställda till en finansiering baserad på en kombination av frivilligt arbete och avgifter samt offentliga bidrag. Skillnader mellan Røros och Funäsfjällen visar att lokalt anpassade lösningar är viktiga, eftersom användarnas syn, och de lokala förhållandena och möjligheterna varierade mellan platserna. Studien visar även att en användarfinansiering kan vara en framgångsrik strategi för platser med högt besöksstryck, om man klarar att värna intressen av allemansrättslig karaktär för de fastboende. En offentlig finansiering

eller en finansiering baserat på frivilligt arbete kan vara en god lösning för platser av mindre turistisk karaktär.

Denna studie bidrar till att identifiera områden som är viktiga för vidare forskning, till exempel att undersöka skillnaderna mellan Sverige och Norge, när det gäller människors syn på allemansrätten. Detta kan bidra till att utveckla naturturismen i de två länderna.

Abstract

In both Norway and Sweden, cross-country skiing is a popular sport and, during the winter months, many destinations are transformed into ski paradises with countless miles of groomed ski tracks. Maintaining ski tracks is expensive, but it is not always obvious where to send the bill. The financing of ski tracks has traditionally been based on voluntary work and public contributions in both Sweden and Norway but in today's society, this is about to change.

Recently, we have seen a trend where typical ski destinations have introduced fees that put the cost of the maintenance on the user of the ski tracks. As follows, the ski tracks have gone from being a free utility to becoming a commercial good or service. This development lies within a grey area due to the right of public access, and this study explores and compares what skiers think about the financing issue at two well-known ski destinations, Funäsfjällen in Sweden, and Røros in Norway. The main objective of this study is to: Explore how ski tracks in Røros and Funäsfjällen can be further developed through a deeper understanding of the users' views of the funding.

To answer the objective, the study applied an exploratory, comparative case study approach inspired by "mixed method," focusing on the qualitative part. This included a quantitative survey which was mainly used to recruit informants for eight semi-structured in-depth interviews with users of ski tracks in Funäsfjällen and Røros.

The findings from the two different methods identify and discuss the financing of ski tracks specifically, and the financing of public goods in general. The users in Funäsfjällen are more positive to a user fees approach, while the users in Røros are more positive to a combination of voluntary work and public contributions. Differences between Røros and

Funäsfjällen also show the importance of locally adapted solutions as the users' view, and the local conditions and possibilities varied between the two places. The study shows that user fees can be a successful strategy for places with high visitor pressure if you manage to maintain public interests for the permanent residents. A public financing or a financing based on voluntary work can be a good solution for places with fewer tourists.

This study helps to identify areas that are important for further research for example, to investigate the differences between Sweden and Norway when it comes to people's view of the right of public access - that will provide a better basis to develop nature tourism in the two countries.

Innehållsförteckning

1	Inledning	1
2	Frågeställning	3
3	Spår och leder	4
3.1	Olika typer av leder	4
4	Teori	6
4.1	Vad är en nyttighet?	6
4.2	Egenskaper hos fria nyttigheter	7
4.3	Fria nyttigheter inom turismen	9
4.4	Olika sätt att finansiera fria nyttigheter	12
4.5	Allemansrätten	14
4.6	Exempel hur spår och leder kan finansieras	15
4.6.1	Avgifter	15
4.6.2	Skatter	17
4.6.3	Ideellt arbete	18
5	Områdesbeskrivning	20
5.1	Funäsfjällen	20
6	Røros	23
7	Metod	25
7.1	Val av metod	25
7.2	Enkätundersökning och urval av informanter för intervjuer	26
7.3	Tillvägagångssätt av enkätundersökning	26
7.4	Kvantitativ analys av enkätundersökningen	27
7.5	Semi-strukturerade intervjuer	27

7.6	Urval.....	27
7.7	Tillvägagångssätt intervjuer	31
7.8	Analys och transkribering av intervjuer	31
7.9	Reliabilitet og validitet	31
8	Resultat.....	33
8.1	Resultat från enkätundersökningen	33
8.1.1	Funäsfjällen.....	33
8.1.2	Data från enkätundersökningen på Røros	40
8.2	Resultat från intervjuer.....	46
8.2.1	Funäsfjällen.....	46
8.2.2	Røros.....	51
9	Finansiering av skidspår i Funäsdalen och Røros - en sammanfattning	58
9.1	Funäsfjällen	58
9.2	Røros	60
10	Diskussion	63
10.1	Skidspår av hög kvalitet.....	63
10.2	Användarfinansiering	63
10.3	Skattefinansiering.....	64
10.4	Medlemskap i ideella föreningar och frivilligt arbete	66
10.5	Ska alla betala och bidra med samma summa?	66
10.6	Vad är då en bra lösning på finansieringsfrågan?	68
10.7	Flexibla lokala lösningar	70
10.8	Rekommendationer	72
10.9	Styrkor och svagheter	73
10.10	Fortsatt forskning	74

11	Konklusion	75
12	Källor	77
13	Bilagor	80
13.1	Bilaga 1 - intervjuguide.....	80
13.2	Bilaga 2 - enkätundersökning på svenska	82
13.3	Bilaga 3 - enkätundersökning på norska	84
13.4	Bilaga 4 - Samtyckeschema	86

Figur- och tabellförteckning

Figurer

Figur 1. Olika typer av fria nyttigheter. Källa: Egen modell med utgångspunkt från Ostrom (1977), återgett av Angelica m.fl. (2014) och Fredman (2018).....	7
Figur 2. Områdets förutsättningar för turism. Källa: Kamfjord (2011, s.179).....	9
Figur 3. Uppdelning av fria nyttigheter inom turistnäringen. Källa: Farstad et al. (2001, s. 9)	11
Figur 4. Överlappande fria nyttigheter. Källa: Farstad et al., (2001, s. 10).....	12
Figur 5. Karta områden. Källa: [Karta från Google maps med egna modifikationer, utan titel]. (u.å). Hämtad 5. april 2021 från, https://www.google.no/maps/@62.6378854,11.9929911,9.53z	20
Figur 6. Olika spår i Funäsfjällen. Källa: [figur från Funäsfjällens ledbolag, utan titel]. (u.å). Hämtad 19. april 2023 från, https://funasfjallensledbolag.se/langd/	21
Figur 7. Karta Funäsfjällen. Källa: [karta från Funäsfjällens ledbolag, utan titel]. (u.å). Hämtad 19. april 2023 från, https://funasfjallensledbolag.se/langd	21
Figur 8. Spåravgifter Funäsfjällen. Källa: [Fjällpass längd]. (u.å). Hämtad 19. April 2023 från https://funasfjallensledbolag.outby.se/tickets/131	22
Figur 9. Karta Røros. Källa: [Karta från skisporet.no, utan titel]. (u.å). Hämtad 19. April 2023 från https://www.skisporet.no/map/destination/118	23
Figur 10. Medlemskap Røros. Källa: [Røros tur- og løypeforening gir vinteropplevelser for mange]. (u.å). Hämtad 19. april 2023 från https://rorosloypeforening.net/	24
Figur 11. Respondenternas hemvist, Funäsfjällen, 2022.....	33
Figur 12. Respondenternas ålder, Funäsfjällen, 2022.....	33
Figur 13. Hur ofta åker respondenterna i preparerade skidspår, Funäsfjällen, 2022.....	34
Figur 14. Skidspårens betydelse för respondenterna, Funäsfjällen, 2022.....	34

<i>Figur 15. Så menar respondenterna skidspår ska finansieras, Funäsfjällen, 2022.....</i>	<i>36</i>
<i>Figur 16. Så menar kvinnor skidspår ska finansieras, Funäsfjällen, 2022.....</i>	<i>36</i>
<i>Figur 17. Så menar män skidspår ska finansieras, Funäsfjällen, 2022.....</i>	<i>37</i>
<i>Figur 18. Så menar fastboende skidspår ska finansieras, Funäsfjällen, 2022.....</i>	<i>37</i>
<i>Figur 19. Så menar stugägare skidspår ska finansieras, Funäsfjällen, 2022.....</i>	<i>38</i>
<i>Figur 20. Så menar tillfälliga besökare skidspår ska finansieras, Funäsfjällen, 2022.....</i>	<i>38</i>
<i>Figur 21. Respondenternas hemvist, Røros, 2022.....</i>	<i>40</i>
<i>Figur 22. Respondenternas ålder, Røros, 2022.....</i>	<i>40</i>
<i>Figur 23: Hur ofta åker respondenterna i preparerade skidspår, Røros, 2022.....</i>	<i>41</i>
<i>Figur 24. Skidspårens betydelse för respondenterna, Røros, 2022.....</i>	<i>41</i>
<i>Figur 25. Så menar respondenterna skidspår ska finansieras, Røros, 2022.....</i>	<i>42</i>
<i>Figur 26. Så menar kvinnor skidspår ska finansieras, Røros, 2022.....</i>	<i>43</i>
<i>Figur 27. Så menar män skidspår ska finansieras, Røros, 2022.....</i>	<i>43</i>
<i>Figur 28. Så menar fastboende skidspår ska finansieras, Røros, 2022.....</i>	<i>44</i>
<i>Figur 29. Så menar stugägare och tillfälliga besökare skidspår ska finansieras, Røros, 2022.....</i>	<i>44</i>

Tabeller

<i>Tabell 1. översikt av informanter i den kvalitativa undersökningen.....</i>	<i>29</i>
<i>Tabell 2. Användarnas i Funäsfjällen nyckelargument för och emot olika finansieringslösningar.....</i>	<i>59</i>
<i>Tabell 3. Användarnas i Røros nyckelargument för och emot olika finansieringslösningar.....</i>	<i>61</i>

1 Inledning

Att vistas i naturen är en central del av livet för både norrmän och svenskar. Vi nyttjar den för näringsverksamhet, rekreation, träning, nöjen, jakt och skidåkning. Det finns lagar i våra länder som värnar om naturen samtidigt som allemansrätten sätter vår natur i en unik position som turistmål och säkrar att vi kan färdas fritt i naturen (Friluftslöven, 1957; Regeringsformen (1974:152), 2010). På grund av allemansrätten är naturen och de leder och den infrastruktur som finns där ofta (men inte alltid) en del av de fria nyttigheterna här i Norden.

Begreppet "fria nyttigheter", "Fellesgoder", eller "public goods" finner vi i första hand inom samhällsvetenskapliga discipliner, särskilt ekonomi, juridik och statsvetenskap. Fria nyttigheter är gemensamma nyttigheter eller tjänster som fritt kan användas av allmänheten, och där en individs användning av nyttigheten inte inskränker andras möjligheter att nyttja den (Deardorff, 2014). Exempel på fria nyttigheter är traditionella tjänster för turism och friluftsliv såsom skyltar, märkta leder för vandring och skidåkning, offentliga toaletter, gemensam marknadsföring för destinationer, och parkeringsplatser. En vacker utsikt eller en attraktiv miljö är andra exempel. Fria nyttigheter kan också vara vardagliga tjänster för ett lands invånare såsom infrastruktur, sjukvård och skola (Kamfjord, 2019). Preparerade skidspår är ett typiskt exempel på en fri nyttighet (NHO Reiseliv, 2011), i de fall de är fria att nyttja för allmänheten. Men kan också uppfattas som en privat vara eller tjänst, i de fall de är avgiftsbelagda och alltså inte öppna för alla.

Enligt Kamfjord (2019) är fria nyttigheter en viktig förutsättning för turism. Han menar att näringslivet som verkar inom turismsektorn är beroende av fria nyttigheter då de komplimenterar de kommersiella utbudet på en destination. Och inom naturturism är de fria nyttigheterna väsentliga för dess existens då naturturism ofta kännetecknas av nära interaktioner mellan turistens upplevelser och naturens resurser (Elmahdy, Haukeland, & Fredman, 2017). Vad vore en fjällsemester utan den vackra fjällmiljön, snön och de öppna vidderna?

Samtidigt är det svårt att omsätta fria nyttigheter i ett monetärt värde och tjäna pengar på dem, och de produceras eller handlas därför inte på den öppna marknaden (Kamfjord, 2019). Till skillnad från privata varor orsakar de marknadsmisslyckanden och kan vara svåra att finansiera (Tullock, Brady, & Seldon, 2002). Man ser bland annat problem med vad man kallar för *”gratispassagerare”*, att människor har en tendens att bidra lite eller ingenting, samtidigt som de åtnjuter fördelarna av tjänsten eller nyttigheten (Kim & Walker 1984). Finansieringen av preparerade skidspår är ett gott exempel på det. De har traditionellt baserats på frivilligt arbete och offentliga bidrag i både Sverige och Norge, men många kommuner och idrottsföreningar har idag inte längre möjligheten att bära sådana kostnader själva (Freng, 2011; Sweski, 2019; Talseth & Svendsby, 2011; Tomren, 2018).

Flera studier visar att människor önskar tillrättalagd natur och som regel följer gästande besökare de leder som finns istället för att färdas fritt ute i naturen (Fredman, Hörnsten Friberg, & Emmelin, 2005; Haukeland, Grue, & Veisten, 2010). Denna tillrättaläggning av leder är kostbar, men vem som ska betala är inte alltid självklart. En aktivitet som i många fall kräver tillrättaläggning är längdskidåkning, eftersom allt fler söker sig till preparerade skidspår. I både Norge och Sverige är längdåkning en folksport och under vinterhalvåret förvandlas terrängen i länderna till skidparadis med otaliga mil preparerade skidspår. Funäsfjällen är ett exempel på en svensk skiddestination som varje vinter preparerar cirka 300 kilometer längdspår. Røros i Norge preparerar varje vinter 128 kilometer med längdspår. Dessa populära skidområden kommer vi bekanta oss närmare med i den här uppsatsen.

Det är svårt att finna exakta tal på hur många som utövar längdskidåkning men varje år deltar tusentals av svenskar och norrmän i de stora långloppstävlingarna Vasaloppet och Birkebeinerrennet. 2023 deltog över 50 000 i Vasaloppet i Sverige (Vasaloppet, 2023), och 2019 deltog 8 600 skidåkare i Birkebeinerrennet i Norge (Store norske leksikon, 2023a).

Generellt finns tre typer av sätt att finansiera en led. (1) Att *”alla” bidrar genom skatter*, (2) att användarna betalar genom avgifter eller (3) i form av ideellt arbete genom

föreningar och liknande (Fredman, 2018). Under de senaste åren har ett antal destinationer gått från att lederna finansierats genom frivilligt arbete till att man infört en spåravgift som lägger kostnaden på användaren av skidspåren. I och med det har också skidspåren gått från att vara en fri nytthet till att bli en kommersiell vara eller tjänst. Denna utveckling ligger i en allemansrättslig gråzon och denna uppsats ska undersöka vad skidåkarna anser om finansieringen av preparerade skidspår.

2 Frågeställning

Hur kan skidspåren i Røros och Funäsfjällen vidareutvecklas genom en djupare förståelse av användarnas syn på frågan om finansiering?

Följande delfrågor används för att belysa problemställningen:

1. Hur ser skidåkarna på olika slags finansieringen av skidspår i respektive område?
2. Vad förklarar olika hållningar avseende olika typer av finansiering av skidspår?
3. Hur kan skillnader mellan Røros och Funäsdalen bidra till bättre lösningar för finansiering av fria nyttheter inom naturturismen.

För att besvara studiens frågeställning har jag använt mig av en explorativ metod som bestod av en komparativ fallstudie inspirerad av "mixed-metod", med huvudfokus på den kvalitativa delen. Det har även genomförts en enkätundersökning som huvudsakligen användes för att rekrytera informanter till åtta semistrukturerade djupintervjuer med användare av skidspåren i Funäsfjällen och Røros.

3 Spår och leder

3.1 Olika typer av leder

Stigar och leder (i denna uppsats kommer jag att benämna det som leder, spår eller skidspår) har varit en förutsättning för människors resande och turism genom århundraden. Många forntida stigar och leder har utvecklats till vägar som vi fortfarande idag använder (Timothy & Boyd, 2015). Sådana stigar och natursköna resvägar kan också fungera som turistattraktioner i sig själva (Moore & Shafer, 2001). Människor använder sig av leder för motion, avkoppling, djurlivsskådning, besöka kulturella platser, vandringar till natursköna utsiktsplatser och inspiration. Leder fungerar också som guider genom landskapet. De ger tillgång till naturområden, en rutt som besökare kan följa för att minska riskerna för att gå vilse, möta fysiska faror eller skada känsliga platser (Lekies & Whitworth, 2011). Leder spelar även en viktig roll i det turistiska attraktionssystemet (Travis, 2011). Globalt ökar antalet leder för rekreation och inom det naturbaserade reselivet kan leder ses som både en resurs som tillför värde till turismupplevelsen och ett verktyg för att hantera människor (Timothy & Boyd, 2015). Axelson, P.W., Chesney, D.A., Galvan, D.V., Kirschbaum, J.B., Longmuir, P.E., Lyons, C., & Wong, K.M. (1999) återgett av Moore & Shafer (2001) definierar leder som *”färdvägar för rekreation och/eller transport inom en park, naturmiljö eller anvisad korridor som inte klassificeras som motorväg eller gata”* (Moore & Shafer, 2001 s. 3). Det ska dock tilläggas att i en litteraturgenomgång om leder och turism av Godtman Kling, Fredman, & Wall-Reinius (2017) drar de slutsatsen att leder saknar en tydlig definition och att det inte har varit av så stor betydelse att definiera leder för turism och friluftsliv inom forskningen. Likaså kom de fram till att det saknas kunskap kring leders ekonomi och finansiering, och att det skulle behövas mer forskning på området. De skriver även att det gjorts mest studier om vandring och vandringsleder medan studier på leder för vinteraktiviteter, såsom längdskidåkning är få.

Moore & Ross (1998) föreslår i sin studie att det finns minst fem olika typer av leder. Dessa definierar de som: (1) traditionella backcountry-leder. Den traditionella backcountry-leden är ofta en naturlig väg som kan sträcka sig från smala stigar till noggrant planerade, naturliga passager. Dessa leder finns ofta djupt inne i

rekreationsområdena och i de yttre omkretsarna. (2) rekreationsgräsleder. Dessa är korridorer av grönområden som finns främst i stadsområden (3) "multiple-use trails" eller rekreationsleder för flera användningsområden såsom vandring, cykling, skidåkning och annan icke-motoriserad användning (4) järnvägsleder byggs på övergivna järnvägar som har omvandlats till leder för rekreationsbruk (5) vattenleder som går på vatten, till exempelvis paddling eller andra vattenaktiviteter.

Skidspår kan också betraktas som en slags led. I vinterterrängen är de en viktig vägvisare för att finna fram. Likaså använder sig människor av preparerade skidspår för motion och de ger enkel tillgång till naturområden. De fungerar även kanaliserande för att minska risken till att skada känsliga platser eller störa djurliv, såsom Lekies & Whitworth (2011) skriver om i sin studie.

4 Teori

4.1 Vad är en nytthet?

En nytthet eller "gode" är en vara eller tjänst som används för att tillfredsställa ett behov. Nyttigheten ökar på så sätt förbrukarens nytta (Deardorff, 2014; Store norske leksikon, 2023b). Inom ekonomin skiljer man på varor, vilka är fysiska och överförbara och tjänster, som inte är överförbara. Man skiljer även på privata och kollektiva varor eller nyttheter. Privata varor är sådant som människor äger såsom bilar, hus och mobiltelefoner, och kan köpas och säljas mot en monetär transaktion. Kollektiva eller fria nyttheter är luft eller en vacker utsikt som finns naturligt i riklig tillgång och i teorin är gratis för alla (Deardorff, 2014).

Nyttigheterna delas ofta upp i olika kategorier beroende på om de är rivaliserande eller exkluderande. Med rivaliserande menas att nyttheten bara kan konsumeras av en person, och att den enskilde individens nytta och tillfredsställelse blir lägre om fler använder sig av nyttheten samtidigt. Matvaror är ett exempel på en rivaliserande nytthet. När en individ har ätit matvaran har inga andra möjlighet att äta samma matvara igen. En park däremot är ett exempel på en icke-rivaliserande nytthet. Den kan flera individer nyttja samtidigt utan att de påverkas nämnvärt. En exkluderande nytthet kan exempelvis vara en alpinanläggning där man kan exkludera individer från att nyttja anläggningen om individen inte köper ett liftkort. Luften vi andas är ett exempel på en nytthet som är icke-exkluderande. Man kan aldrig hindra personer från att andas in den fria luften (Fredman, 2018; Store norske leksikon, 2023b).

Dessa kategorier delar in nyttheter:

- *Privata varor som är rivaliserande och exklusiva. Exempel: livsmedel.*
- *Klubbförmåner/naturligt monopol som är icke-konkurrerande och exklusiva. Exempel: flygplatser, privata parker.*
- *Gemensamma resurser som är rivaliserande och icke-exklusiva. Exempel: fiskbestånd.*
- *Fria varor som är icke-rivaliserande och icke-exklusiva. Exempel: försvaret, vägar, ren luft (Fredman, 2018; Store norske leksikon, 2023b).*

	Exkluderande	Icke-exkluderande
Rivaliserande	Privata	Gemensamma
Icke-rivaliserande	Klubb	Fria

Figur 1: olika typer av privata och kollektiva nyttigheter. Källa: Egen modell med utgångspunkt från Ostrom (1977), återgett av Angelica m.fl. (2014) och Fredman (2018)

De två vänstrafälten i figuren representerar varor och tjänster som är exkluderande där den enskilde individen eller gruppen styr över konsumtionen. De två högra fälten visar varor och tjänster som alla fritt kan ta del av, de är alltså icke-exkluderande (Fredman, 2018; Ostrom 1977, återgett av Angelica m.fl. 2014). Dock menar flera att denna distinktion är otillräcklig för att kategorisera fenomen i den verkliga världen. Särskilt när man tar hänsyn till saker som antalet konsumenter, platsen och det institutionella sättet att tillhandahålla varor eller nyttigheter på (Adams & McCormick, 1987; Cowen, 1985).

4.2 Egenskaper hos fria nyttigheter

För mer än 50 år sedan gjorde ekonomer såsom Samuelson (1969) och Musgrave (1969) en beskrivning av fria nyttigheter, som pekar på de två specifika egenskaperna: (1) *icke-exkluderande* och (2) *icke-rivaliserande*. Sedan dess har Samuelsons och Musgraves teorier ansetts vara de karaktäristiska egenskaperna hos fria nyttigheter (Kallhoff, 2014). Detta till trots för att tydliga fall av fria nyttigheter med dessa egenskaper är sällsynta (Kaul, Grunberg, & Stern, 1999). Det är få exempel som passar in men en vacker utsikt kan nämnas som en typisk fri nyttighet efter dessa kriterier.

Frågan är om alla fria nyttigheter uteslutande icke-rivaliserande och icke-konkurrerande? Fredman (2018) skriver i sin rapport om finansiering av leder att gällande figur 1, bör man notera att den ger en förenklad bild av verkligheten. Att i princip de flesta nyttigheter har olika grad av exkluderande och rivalitet. Exempelvis delas de "privata" matvarorna inom en familj, vilket gör att matvaran mer kan liknas med en gemensam vara, alltså icke-exkluderande. Detsamma gäller de fria nyttigheterna. Det är få nyttigheter där det inte föreligger någon rivalitet. Syret är för exempel inte obegränsat. I teorin innebär varje andetag en människa tar förbrukat syre, vilket minskar tillgången på syre för andra människor. Enligt Adams & McCormick (1987) krävs ett klassificeringssystem som separerar dessa egenskaper och tillåter dem att vara närvarande i varierande grad.

Det är svårt att tjäna pengar på fria nyttigheter och de produceras eller handlas därför inte på den öppna marknaden (Kamfjord, 2019). På grund av sina egenskaper betraktas ofta fria nyttigheter som "bråkmakare". Till skillnad från privata varor orsakar de marknadsmisslyckanden och framkallar allvarliga brister i kollektiva åtgärder (Tullock et al., 2002).

Exempel på fria nyttigheter inom turism är traditionella tjänster för turism och friluftsliv såsom: *skyltar, märkta leder för vandring, offentliga toaletter, gemensam marknadsföring för destinationer, och parkeringsplatser*. En vacker utsikt eller en attraktiv miljö är andra exempel som har betydelse för upplevelser. Preparerade skidspår och leder kan också ses som en fri nyttighet (NHO Reiseliv, 2011), i de fall de är fria att nyttja för allmänheten. Då ligger de i den högra kolumnen i figuren ovan (jfr Röros), medan en spåravgift placerar dem i vänstra kolumnen (jfr Funäsfjällen).

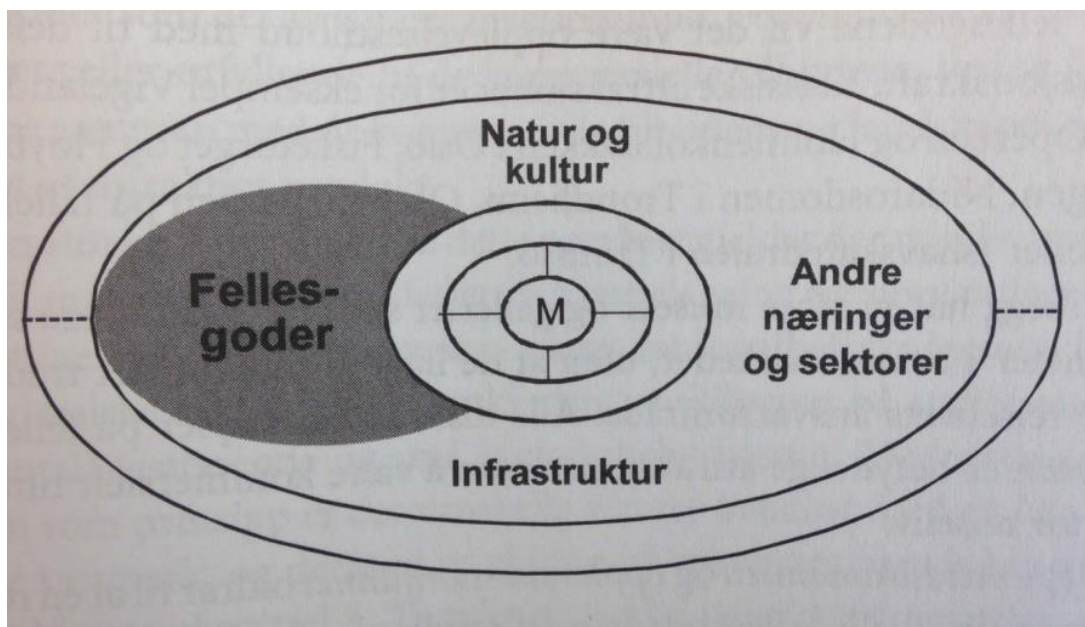
Enligt Kamfjord (2019) är fria nyttigheter en viktig förutsättning för turism, men de kommer också med en del problem. Flera teorier har använts för att förklara människors irrationalitet när det kommer till gemensamma resurser. Deras slutsats är i stort sett den samma. Människor handlar oftast till fördel för sig själva framför att handla till fördel för gruppen som helhet. Kim & Walker (1984) lyfter fram två viktiga principer om hur människor förhåller sig till fria nyttigheter och tjänster. De menar att människor har en tendens att bidra lite eller ingenting, samtidigt som de åtnjuter fördelarna av tjänsten eller nyttigheten, de är alltså gratispassagerare (också kallad free-rider). De skriver att människor är benägna att agera till fördel för sig själva i stället för gruppen som helhet. Problemet med överutnyttjande på grund av avsaknad av tydligt definierad äganderätt eller olika typer av nyttjanderätter har beskrivits av Hardin (1968) och benämns som "allmänningarnas tragedi". Det kan illustreras genom sjön som blir överfiskad och den minskade fångsten leder till ännu mera fiske, eller ängen som varje år blir överbetad då var enskild bonde bara ser till vad som är bäst för hen. I en rapport från Oppdal kommun i Norge kan man läsa om att problemet med fria nyttigheter i Oppdal består av två faktorer; *gratispassagerare* och *bristande enighet om prioriteringar* (Sandnes, Jakbosen, Enger, & Iversen, 2013). Prioriteringssystemet handlar om att destinationen består av

många olika aktörer med väldigt olika intressen. Då blir problemet vem som ska få genomslag för sina önskemål och intressen (Sandnes et al., 2013).

Ostrom, Gardner, Walker, & Walker (1994) menar dock att människor som nyttjar fria nyttigheter på ett effektivt och korrekt sätt är bra på att kommunicera med varandra, och på så sätt formar de regler som till och med kan förbättra det samlade resultatet. De menar att rationella personer inser att man uppnår mer genom att gemensamt bidra till att gemenskapen. Ostrom (1990) skriver att fria nyttigheter bäst förvaltas genom att användarna själva får sätta upp de regler som krävs, samtidigt som det bör finnas sanktionsmöjligheter mot de som bryter mot reglerna.

4.3 Fria nyttigheter inom turismen

I det turistiska systemet har fria nyttigheter en viktig roll. Tillsammans med infrastruktur, landskap och annat näringsliv är fria nyttigheter en förutsättning för turismens existens (Kamfjord, 2019). Nedan visas en illustration av detta, se figur 2.



Figur 2: Områdets förutsättningar för turism. Källa Kamfjord (2011, 179).

Enligt boken Det Helhetlige Reiselivsprodukt av Kamfjord (2019) är näringslivet som verkar inom turismsektorn beroende av fria nyttigheter då dessa komplimenterar de

kommersiella utbudet på en destination. Inom naturturism är fria nyttigheter väsentliga för dess existens, då naturturism ofta kännetecknas av nära interaktioner mellan turistens upplevelser och naturens resurser (Elmahdy et al., 2017). Vad vore längdskidåkning utan snö och vackra fjällupplevelser? Ser man till dessa fyra faktorer: *natur och kultur, fria nyttigheter, infrastruktur och näringslivet* bildar de tillsammans en helhetlig destination och turismprodukt (Kamfjord, 2019).

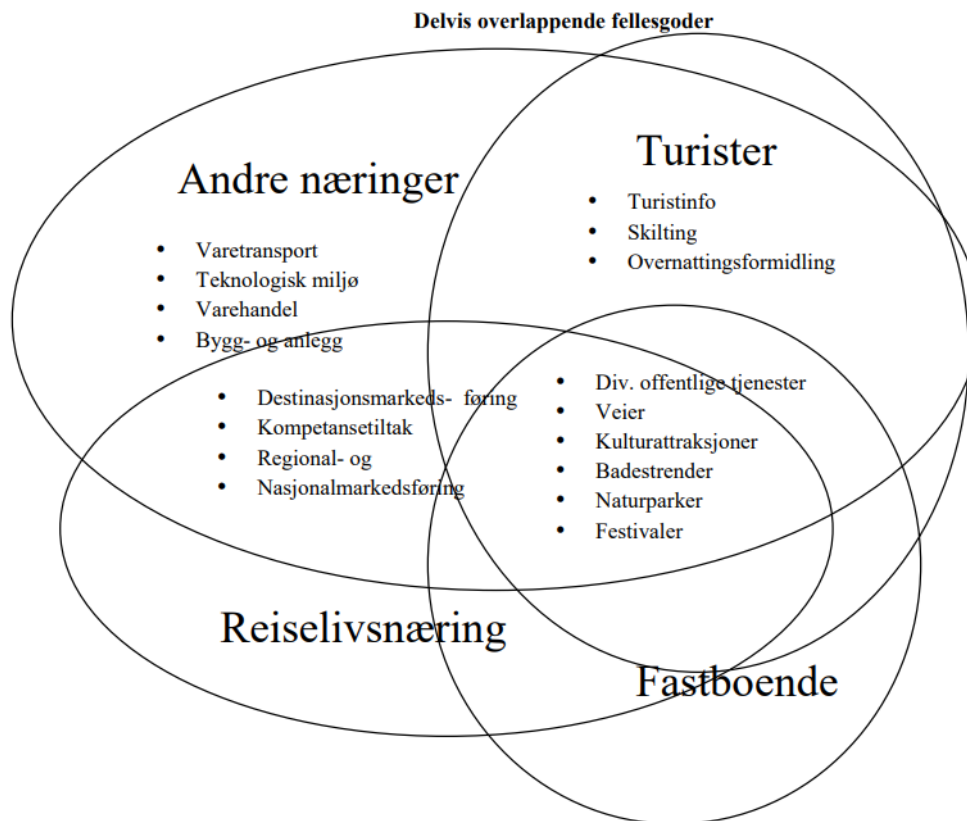
Fria nyttigheter inom turism har samma definition som fria nyttigheter i samhället: det är nyttigheter som är *icke-rivaliserade* och *icke-exkluderande*. Enligt NHO Reiseliv (2011) finns det två olika typer av fria nyttigheter inom turism. Gemensamt för dessa är att de bidrar till att öka kvaliteten på destinationen. Den första kallas *affärsorienterade nyttigheter* och är nyttigheter som är tillgängliga för turistsnäringen på en destination. Marknadsföring av destinationen, besöksundersökningar, gemensamma bokningssystem och en gemensam turismstrategi. Den andra syftar till de nyttigheter som är tillgängliga för besökarna på en destination och kallas *kundorienterade nyttigheter*. Stigar och leder, skidspår, parkeringar, skyltning, kartor och offentliga toaletter (NHO Reiseliv, 2011).

Farstad, Skälpe, & Troye (2001) illustrerar (se figur 3) hur fria nyttigheter skiljer sig från andra nyttigheter i turistnäringen. De skriver att inom turistnäringen kan det vara ett problem att många nyttigheter är gemensamma för flera sektorer. Att turister ofta nyttjar de samma nyttigheterna som lokalbefolkningen. Exempelvis parkeringsplatser. Och att det som gör en destination attraktiv för turister och fastboende (exempelvis goda möjligheter för längdskidåkning), samtidigt blir ett element som gör turistnäringens produkter mer attraktiva. Det blir en större efterfrågan på hotell och övernattnings exempelvis.

Betegnelse	Kjennetegn	Eksempler
Kommersielle (turist) goder	Goder som det er tilstrekkelig etterspørsel etter til at de kan tilbys uten tilskudd	Overnatting, servering, skiutleie, skitrekk
Produsentgoder	Goder som først og fremst har nytte for tilbyderne	Parkanlegg i tilknytning til hoteller, brosjyrer, regnskapssystemer, opplæringstiltak, gjesteundersøkelser, etc
Delvis kommersielle goder	Tiltak og goder som turister er villige til å betale for, men hvor etterspørselen ikke er tilstrekkelig til å gi lønnsom drift	Spesifikke festivalarrangementer, byvandring, vill-lakssentra
Typiske fellesgoder og -tiltak	Goder som ikke kan oppdeles og tilbys turist og næring på en lønnsom måte, men som er i aktørenes felles interesse	Destinasjonsprofilering, festivalkontor, sti- og veimerking, rasteplasser, infokiosker, bookingsystemer, arkitektur, bygdetun

Figur 3: Uppdelning av fria nyttigheter inom turistnäringen. Källa: Farstad et al. (2001, s.9)

Vidare skriver Farstad et al. (2001) att eftersom turister inte är en homogen grupp, utan har olika behov är det svårt att avsätta de fria nyttigheterna till exempelvis fastboende eller turister. De skriver att dessa avgränsningsproblem gör det svårt att finna en naturlig lösning på var man ska "skicka räkningen" för de fria nyttigheterna (Farstad et al., 2001). Ska kommunen betala för de fria nyttigheterna som de fastboende nyttjar sig av medan turistnäringen ska stå för turisternas? Det är också vanligt att en lokal fri nyttinghet används i regi av ett turistföretag. Dessa företag förlitar sig på att det finns fria nyttigheter för att locka turister till sina boenden och restauranger. På lång sikt, på grund av fri tillgång, menar Vail & Hultkrantz (2000) att det är osannolikt att kvantiteten och kvaliteten på fria nyttigheter som tillhandahålls kommer att möta turisternas efterfrågan, vilket kan äventyra destinationens framtida attraktionskraft (Vail & Hultkrantz, 2000). Farstad et al. (2001) drar slutsatsen att det kommer att vara svårt att definiera tydliga gränser mellan vad som ska betalas av samhället nationellt, regionalt och lokalt och vad som ska bekostas av turistnäringen. Detta illustreras i figur 4.



Figur 4: Överlappende fria nyttigheter. Källa: (Farstad et al., 2001, s. 10)

Preparerade skidspår kan i sammanhanget placera sig på samma plats som "veier" i figuren. Denna figur illustrerar också hur svår gränsdragningen är mellan att beteckna ett preparerat skidspår som en fri nyttighet eller inte.

4.4 Olika sätt att finansiera fria nyttigheter

Till trots för att fria nyttigheter spelar en viktig roll för turismen (Kamfjord, 2019), finns det ingen tydlig fördelning gällande finansiering för de fria nyttigheterna. Det är många aktörer, både privata och offentliga som delar på arbetet. Detta medför att de fria nyttigheterna ramlar mellan stolarna. En av utmaningarna är att dessa fria nyttigheter inte frambringar så stora intäkter, varken till staten eller det kommersiella. Dock har många företag knutna till turism och upplevelser ofta stor nytta av att dessa fria nyttigheter finns. Trots detta är det många som undviker ansvar för att göra destinationen mer attraktiv genom att bidra ekonomiskt till att lösa finansieringsfrågan av de fria nyttigheterna (Kamfjord, 2019).

Principiellt sett finns tre sätt att hantera nyttjandet av fria varor och tjänster då resurserna är knappa: *att införa privat ägande, att stifta lagar och regler, eller att ta ut skatter som finansierar hanteringen av resurserna* (Fredman, 2018). Farstad et al. (2001) gjorde på uppdrag av det norska Närings- och handelsdepartementet en analys av olika finansieringssystem för "fellesgoder" eller fria nyttigheter inom norsk turism. De konkluderar med att en destinationsutgift som kommer i tillägg till priset på övernattningen är den bästa modellen. Denna modell innebär dock att företag som tjänar på turismen men inte driver övernattningsverksamhet inte bidrar. Därför bör de bidra i form av en avgift baserad på sin omsättning skriver Farstad et al. (2001). En sådan typ av "turistskatt" har dock flera gånger avisats av det norska Finansdepartementet med hänvisning till att man inte kan öronmärka skatter och avgifter (Kamfjord, 2019). Vidare skriver Kamfjord (2019) att turistnäringen fortsatt får finna sig i "ad hoc" lösningar och lokala finansieringsmodeller. Han skriver att situationen är varierande på olika ställen i landet och att vissa destinationer faktiskt klarar att finna lösningar på finansieringsfrågan genom samarbete mellan alla de berörda aktörerna. Det verkar fungera bäst på de destinationer där det finns en tradition av samarbete inom turistnäringen, kommunens vilja till att bidra och lokalt engagemang (Kamfjord, 2019).

Även i en rapport om Norges nationella reselivsstrategi betonas att finansieringsfrågan idag präglas av många olika lokala modeller för finansiering och förvaltning där en nationell strategi efterfrågas (Innovasjon Norge, 2021). I samma rapport skriver de även att finansieringen och förvaltningen av fria nyttigheter kommer med utmaningar där det mest kritiska i Norge är att hitta lösningar för att kunna hantera och förvalta platser med stort besöksstryck (Innovasjon Norge, 2021).

I Norge står det i regeringens nationella turiststrategi att kommunerna och reselivet bör samarbeta för att tillrättalägga de fria nyttigheterna (Nærings-og handelsdepartementet, 2012). Även Heldt (2010) och (Fredman, 2018) är inne på samma resonemang. Enligt Heldt (2010) fungerar ideella insatser i vissa fall bra men i andra fall är de inte tillräckliga, främst när det kommer till finansieringen. Då menar han att en typ av användarbetaling är ett bra redskap. Fredman (2018) diskuterar i sin rapport leders olika karaktär och

tradition. Vissa leder som tillgodoser efterfrågan hos mer specifika grupper som exempelvis skoterleder, fungerar en privat användarfinansiering bra så länge det inte inskränker det allemansrättsliga nyttjandet. Andra leder som exempelvis en vandringsled, med mer allemansrättslig karaktär som har hög samhällsnytta bör finansieras genom skatter.

I Sverige har arbetet med fria nyttigheter inte kommit lika långt men den svenska staten har diskuterat organiseringen av besöksnäringen i en utredning från 2017. I den utredningen står det att vid de tillfällen företag och samhälle har intresse av att utveckla besöksnäringen och platser där turism sker, finns ett starkt värde i ett organiserat samarbete mellan staten, regioner, kommuner och näringsliv för att skapa en mer innovativ och konkurrenskraftig besöksnäring. Uppgifterna är hämtade från utredningen Sveriges besöksnäring betänkande ett land att besöka (SOU 2017:95).

4.5 Allemansrätten

I både Sverige och Norge finns det lagar som värnar om naturen samtidigt som allemansrätten säkrar att man kan färdas fritt i naturen (Friluftslöven, 1957; Regeringsformen (1974:152), 2010). Detta innebär att vi i Norden med vissa undantag har tillgång till privat mark för rekreation och turism utan att behöva fråga ägaren om lov. I Norge regleras allemansrätten genom Friluftslöven. Där står det att den ska "verne friluftslivets naturgrunnlag og sikre allmenhetens rett til ferdsel, opphold m.v. i naturen, slik at muligheten til å utøve friluftsliv som en helsefremmende, trivselsskapende og miljøvennlig fritidsaktivitet bevares og fremmes" (Lov om friluftslivet §1, 1957). I den svenska grundlagen står det «Alla ska ha tillgång till naturen enligt allemansrätten» (Regeringsformen (1974:152), 2010).

På senare år har fler och fler fjälldestinationer börjat ta betalt för sina preparerade skidspår. Sjusjøen skisenter (Talseth & Svendsby, 2011), Botne Skiklubb (Stølan, 2016) och Funäsfjällen (Funäsfjällens ledbolag, 2022) är några exempel på aktörer som uppmanar till eller i Funäsfjällens fall kräver en avgift för att nyttja spåren. Bakgrunden är naturligtvis att de har stora kostnader för att preparera skidspåren och ibland producera konstsnö. I Sverige finns ett exempel från en dom i Falun förvaltningsrätt. De konstaterade i sin dom

att Mora kommuns beslut att ta ut en avgift för sina skidspår inte står i strid med allemansrätten. Det här ärendet i Mora, där en privatperson överklagade kommunens beslut att ta ut en avgift för ett 24 kilometer långt spår, var första gången som en sådan avgiftsfråga prövades i en svensk domstol. I detta fall menade förvaltningsrätten att kommunens betydande kostnader för röjning av spåret under sommaren, elljus, produktion av konstsnö, samt omklädningsrum i anslutning till skidspåret berättigade en sådan avgift (Eklund, 2010). I Norge menar juristen och specialisten på allemansrätten Marianne Reusch att en skidstadion eller liknande idrottsanläggning där det produceras konstsnö faller under definitionen ”opparbeidet friluftsområde” i §14 (Friluftslöven, 1957), och kan därmed avgiftsbeläggas med kommunens samtycke. Hon skriver också att elljusspår eller skidspår i tillknytning till en skidstadion också kan avgiftsbeläggas på samma sätt om området är reglerat så i kommunens regleringsplan. Om skidspåret däremot är draget över ett område som är reglerat till lantbruk-, natur- och friluftsområde (LNF-område) är saken inte lika självklar (Reusch, 2012). Allemansrätten ger människor (inklusive de som inte är medborgare i Sverige och Norge) omfattande tillgång till det mesta av mark (Vail & Hultkrantz, 2000). En utmaning för en ekonomiskt hållbar naturturism i länder som har fri tillgång till privat mark är att finna vägar att stärka incitamenten för markägare att investera i bevarande och turism (Vail & Hultkrantz, 2000).

4.6 Exempel hur spår och leder kan finansieras

4.6.1 Avgifter

Utifrån ett nordamerikanskt sammanhang, där de inte har någon allemansrätt finns det en annan tradition av att bedriva kommersiell turism i skyddade naturområden, och för att betala inträde och avgifter för naturområden. Det kan dock tilläggas att införa användaravgifter i naturbaserade turismsammanhang och på statlig mark har varit en omtvistad fråga även i Nordamerika (Chung, Kyle, Petrick, & Absher, 2011).

Kline, Cardenas, Duffy, & Swanson (2012) har studerat kanotisters inställning till olika sätt att finansiera kanotleder i North Carolina, USA. De har undersökt olika

finansieringsalternativ och deras möjligheter till att finansiera underhåll och etablering av nya paddelleder. Internetundersökningen de genomförde visar att det finns stöd för en mängd olika alternativ till användarfinansiering. Den visar att avgifter för att finansiera lederna har störst stöd (31 procent av de tillfrågade), följt av skatt på utrustning (28 procent), registrering av kanoter/kajaker (23 procent) och paddlingstillstånd (11 procent). En tredjedel av de tillfrågade stödde inte något av de fyra alternativen. Resultatet pekar också på att kvinnor och fritidspaddlare är mer benägna att stödja finansiering. I tillägg är paddlare med relativt hög inkomst, och de som anser att utveckling av paddelleder är en form av ekonomisk utveckling positivt inställda till att bidra till finansieringen. De som paddlar ofta, och som har en egen kanot/kajak, var mindre benägna att stödja finansieringsförslagen. Även manliga paddlare och personer anställda i den privata sektorn tenderade i mindre grad att stödja något av finansieringsalternativen. Kline et al. (2012) drar slutsatsen att en bra lösning för att utveckla paddlingsleder är en kombination av registrering av kanoter/kajaker och avgifter för paddling. På så sätt får man de att olika grupperna av kanotister till att bidra till finansieringen av ledsystemet. Studier visar också att om människor är eniga med syftet med en användaravgift (till exempel miljöskydd), är det mer sannolikt att de stöder sådana principer (Kyle, Absher, & Graefe, 2003; Williams, Vogt, & Vittersø, 1999). Om användaren förstår fördelarna med avgiften är de mer villiga att betala (Williams et al., 1999).

Laarman & Gregersen (1996) hävdar att människors vilja att betala också beror på en plats attribut och kvaliteter. Till exempel kommer en plats med en speciell eller känd attraktion att resultera i högre nivåer av betalningsvilja än "vanliga platser". Detta har destinationssällskapet i Funäsfjällen tillsammans med ledbolaget använt i sin marknadsföring genom att lansera så kallade «guldturer». Leder till de mest «speciella» platserna.

Enligt Heldt (2010) är det i Sverige och Norge på grund av allemansrätten inte möjligt att ta ut användaravgifter för att finansiera typiska fria nyttigheter. Avsaknaden av ett direkt prissättningsinstrument gör det svårt att få tillbaka investeringar i infrastrukturen som behövs såsom stigar, broar, skyltar och lägereldsområden. Även Vail & Hultkrantz (2000) menar att detta leder till en underinvestering av offentlig och privat

rekreationsinfrastruktur, vilket i sin tur gör att potentialen för att locka turister inte utnyttjas fullt ut. Litteraturen innehåller flera exempel där användaravgifter anses vara det bästa sättet att finansiera fria nyttigheter i samband med turism (Eagles, 2002; Kline et al., 2012; Reynisdottir, Song, & Agrusa, 2008), men när möjligheten att utesluta besökare från rekreationsområden är begränsad, antingen på grund av etiska skäl eller på grund av flera infarter till själva attraktionen, står turistnäringen inför utmaningen att hitta sätt att finansiera utvecklingsprojekt.

Trots de administrativa och ekonomiska fördelarna med användaravgifter för naturområden pågår en debatt om dess legitimitet och rättvisa. Reynisdottir et al. (2008) har i sin studie jämfört och presenterat ett ramverk för de två synsätten: *synen på fria nyttigheter* och *synen på att användaren betalar*, för att adressera frågor om rättvisa inom naturbaserad turism. *Synen på fria nyttigheter* föreslår att naturresurser för fritidsaktiviteter bör vara tillgänglig för alla på bekostnad av skatteintäkterna (Reynisdottir et al., 2008). More & Stevens (2000) delar denna uppfattning och menar att naturresurserna bör vara fria att nyttja för allmänheten och bidrar till allmän välfärd. De menar att det är orättvist att ta ut nyttjandeavgifter då det kan minska besöket bland ekonomiskt utsatta grupper. Detta kan liknas med vår nordiska allemansrätt. *Synen på att användaren betalar* menar att människor bör betala för sin användning av naturresurserna, tjänsterna och faciliteterna i anslutning till naturresurserna som tillhandahålls. Huvudargumentet följer principen att endast besökaren ska betala för de kostnader som "naturresursen kostar", och alltså inte skattebetalarna (Reynisdottir et al., 2008).

4.6.2 Skatter

Standardmetoden för att finansiera lokala fria nyttigheter (såsom skidspår eller vandringsleder) har historiskt baserats på offentligt stöd (Sinclair, 1998). Fredman (2018) skriver att det i Sverige funnits en tradition av att skatter stödjer många av de fria nyttigheter som gör det möjligt för människor att utöva fysiska aktiviteter ute i naturen. Ett av huvudskälen till detta menar han är de förväntade vinster som en förbättrad folkhälsa innebär i form av lägre sjukvårdskostnader. Vidare skriver Fredman (2018) att tillrättaläggning och information om naturen också kan innebära lägre kostnader för

räddningsinsatser, vilket också talar för en offentlig finansiering. Likaså kan människors medvetenhet om naturens betydelse öka om människor vistas i naturen vilket kan ha positiva effekter för samhället i stort. Han konkluderar med att vissa typer av leder av mer allemansrättslig karaktär som har hög samhällsnytta bör finansieras genom skatter.

Frågan om finansiering av leder kan också jämföras med ekonomi- och förvaltningspolicyer som används inom nationalparker. Eagles (2002) har studerat olika sätt att finansiera skötsel, underhåll och utveckling i nationalparker, vilket ofta inkluderar leder av olika slag. Traditionellt har ekonomin haft låg prioritet i nationalparkerna och de flesta av världens nationalparker och skyddade områden tar ut avgifter som endast täcker en liten del av deras förvaltningskostnader (Van Sickle & Eagles, 1998; Wells, 1997). I många fall har bevarandet av naturen setts som en tillräcklig grund för offentligt stöd. Denna politik utvecklades under en tid då naturskyddet sågs som det viktigaste målet, som också skulle gynna hela befolkningen. På senare tid har länder runt om i världen ändrat denna politik och menar att endast de som deltar i friluftslivet gynnas av denna politik. Deras argument är att de inte kan motivera offentliga utgifter för att finansiera rekreation till endast en del av befolkningen. Därför har de offentliga bidragen till förvaltningen av nationalparker minskat eller till och med upphört (Eagles, 2002; Heldt, 2010).

4.6.3 Ideellt arbete

Både Sverige och Norge har en lång historia av oavlönat frivilligt arbete. Traditionen kan spåras tillbaka till jordbrukssamhället på 1400 och 1500-talet (Simon & Mobekk, 2019).

Det som kännetecknar det ideella arbetet idag är frivilligt arbete som utförs som gemenskap eller kollektiv, och är traditionellt ett sätt att lokalt lösa problem.

Kärnelementen är: *1) obetalt arbete; 2) möten ansikte mot ansikte; 3) definierade uppgifter med start- och slutpunkter; 4) arbetet följs av en social samvaro* (Simon & Mobekk, 2019).

Inom naturbaserad turism har det traditionellt sett varit stort ideellt engagemang kring leder av olika slag i Sverige skriver Fredman (2018) i sin rapport om finansiering av leder. Vidare beskriver rapporten att skötsel och underhåll av många leder utanför de svenska

fjällen bygger på ideellt arbete. Här nämns föreningen Sörmlandsleden som ett gott exempel. Sörmlandsleden är en cirka 100 mil lång natur- och kulturvandringsled som till stor del sköts av en ideell förening. På sin hemsida skriver de att cirka 200 av föreningens medlemmar arbetar ideellt med att underhålla och utveckla leden. I tillägg får föreningen stöd av markägare och ekonomiskt bidrag från länsstyrelser, kommuner och företag, men det är långt ifrån tillräckligt för att leden ska kunna upprätthållas, och leden är därför beroende av sina medlemmar (Sörmlandsleden, u.å.). Ett annat exempel är Den Norske Turistforening (DNT). Det är Norges största friluftsförbund med över 300.000 medlemmar. På sin hemsida skriver DNT:

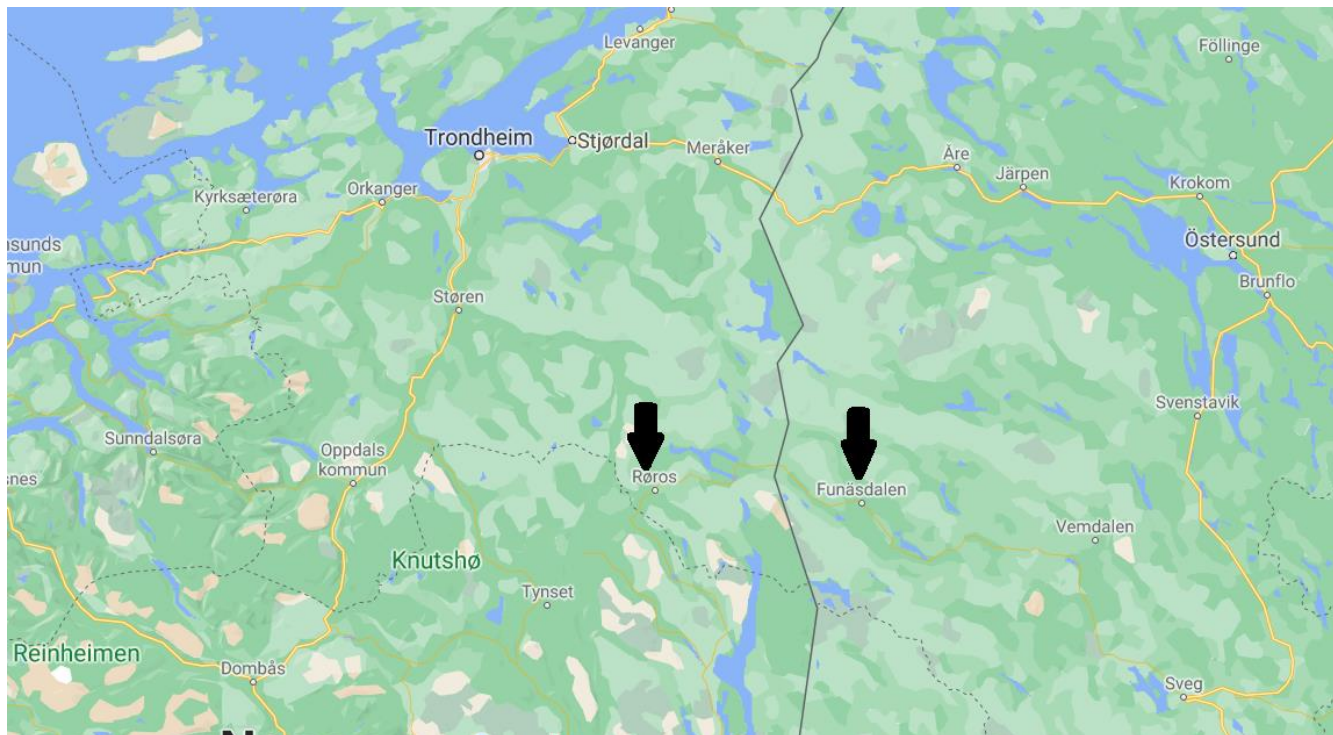
” Dugnaden er selve ryggraden i DNT. Som frivillig i DNT blir du med i et unikt dugnadsfellesskap og bidrar til at flere kommer seg ut. Bli med du også, og gjør naturen tilgjengelig for flere!” - (DNT, u.å.).

De som arbetar ideellt i DNT är bland annat med och märker leder, underhåll av DNTs stugor, är turledare eller guider på organiserade turer (DNT, u.å.).

Enligt (Heldt, 2010) kan frivilliga bidrag och donationer fungera för att finansiera fria nyttigheter. Han menar att insamlingar och olika typer av lotterier och rabatter gör att folk bidrar mer. Samtidigt är förtroende mellan människor viktigt för individers vilja att samarbeta. Det krävs att människor känner tillit till de dem ska vara med och bidra till. Om människor känner förtroende för exempelvis en organisation har det visat sig ha en positiv effekt på välgörenhetsinsatserna (List & Price, 2009).

Den ideella sektorn står dock inför utmaningar enligt Fredman (2018). Föreningarna har färre medlemmar och intresset för att arbeta ideellt har minskat. Likaså nämns en ökad kommersialisering av friluftslivet som en faktor att ta hänsyn till. Här kommer också Kamfjord (2019) resonemang om hur dessa aktörer ska bidra in i bilden. Enligt Cornes & Sandler (1996) är det välkänt att, förutom under mycket strikta omständigheter, kan en frivillig bidragsmekanism inte producera samma kvantitet av en fri nytta som en betalningsmekanism. Finansieringen av skidspår är ett annat exempel. De har traditionellt baserats på frivilligt arbete och offentliga bidrag i både Sverige och Norge, men många kommuner och idrottsföreningar har idag inte möjligheten att bära sådana kostnader själva (Freng, 2011; Sweski, 2019; Talseth & Svendsby, 2011; Tomren, 2018).

5 Områdesbeskrivning



Figur 5: karta över områdena. Källa: Karta från Google maps med egna modifikationer, utan titel. (u.å).

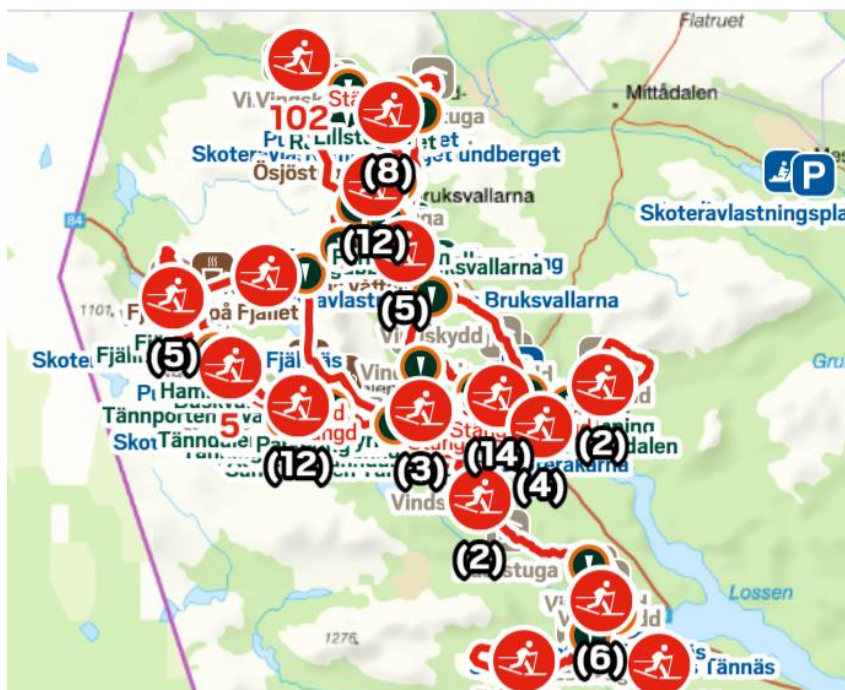
Hämtad 5. april 2021 från, <https://www.google.no/maps/@62.6378854,11.9929911,9.53z>

5.1 Funäsfjällen

Funäsdalen som går under destinationsnamnet Funäsfjällen är en svensk fjälldestination belägen i västra Härjedalen. Området är snösäkert och en känd vinterdestination i Sverige. Varje år har destinationen ca 950 000 gästnätter, där en knapp tredjedel besöker området på sommaren (Funäsfjällens ledbolag, u.å.). Funäsfjällens preparerade spårssystem för längdskidåkning går igenom dalgångar och över högfjällsterrängen. Totalt prepareras 300 kilometer längdspår regelbundet fördelat på 51 olika spår som är ihopkopplade (Funäsfjällens ledbolag, u.å.)

BRUKSVALLARNA – RAMUNDBERGET	FUNÄSDALEN – LJUSNEDAL	TÄNNÄS	TÄNNDALEN – FJÄLLNÄS
101 Tusenspåret 3.5 km Startplats: Ramundberget Skyttad åkriktning: Motosols För dig som vill komma åt den genuina kändan av fjällvärlden, såsom det gjordes för. Vi drar spår med skoter, endast klassisk skidåkning. Du följer höjddkurvornas böljande vågor. Start och avslut med Fjällgärdsbanan.	301 Eriksgårdsålingen 5 km Startplats: Eriksgården Skyttad åkriktning: Motosols Ett gammeldags motionsspår som bjuder på varierande skidåkning i vindskyddad terräng. Ett utmärkt sätt av avrunda turen är på Eriksgårdens spaavdelning.	400 Develålingen 3 km Startplats: Stortjärn Skyttad åkriktning: Motosols Enkelt kort och platt. Solen i ansiktet när du stannar till i vindskyddet. Du omges av både gran- och tallskog när du skidar omkring i kanten av Develmyren.	500 Lillålingen 9 km Startplats: Högsta Hällen Skyttad åkriktning: Motosols Charmig slinga på fjället bland småbjörk. Ett spår med fina fjällhyer som fungerar även om det blåser. Tämigen snällt kuperat för att vara så högt beläget 800 m.o.h. Flera vindskydd.
102 Klinkenspåret 12 km Startplats: Ramundberget Skyttad åkriktning: Motosols Vid vägs ände tar detta spår vid. Lagom runda med fjället i bakgrunden när resten av familjen är i skidbacken. Fjällända även om du inte är på fjället. Två vindskydd längs spåret.	302 Rinsåsets spåret 2 km Startplats: Rinsåset och Eriksgårdsålingen Skyttad åkriktning: Båda håll En anslutning mellan Rinsåsets spår och Bergsleden. Snäll skidåkning ute på myrarna och därefter svagt motut sett nerifrån byn. Passerar riksväg 84.	401 Hårsåset 7.5 km Startplats: Övre Kyrkbyn Skyttad åkriktning: Motosols På 1600-1800 talet var detta en hästled där post transporterades. Nu transporterar du dig själv upp för en tuff start för att få tillgång till enklare skidåkning i tallskog innan en ny stigring avrundar turen.	501 4.5-an 4.5 km Startplats: Spårången Åsallens Skyttad åkriktning: Motosols Ett tufft och kuperat skidspår bland fjällbjörk. Vacker utsikt mot Rödåfjället längs den övre delen av spåret. Lite varmare här uppe en kall dag, vindskyddat. Utgångspunkt vid Åsallens Spårången, där stuga finns med möjlighet att göra upp eld.
103 5-an 5 km Startplats: Ramundberget Skyttad åkriktning: Motosols Ett trivsamt skidspår där du inleder med elljusspåret i Ramundberget för att sedan skida på båda sidor om Ljusnan. Småkuperat och varierat skidåkning med utslut mot Skardfjället.	303 Gondolspåret 3 km Startplats: Funäsdalsbergets topp Skyttad åkriktning: Motosols Mycket upplevelse på kort sträcka. Panorama över hela Funäsfjällens fjällvärld på toppen av berget. Är det kallt nere i byn, är det oftast varmare här. Brant backe inledningsvis, sedan	402 Elljusspåret Tännäs 4 km Startplats: Övre Kyrkbyn Skyttad åkriktning: Motosols Kuperat elljusspår där första backen är utmanande. Bybornas bästa tips är att vara där	502 Elljusspåret Tännadalen 4 km Startplats: Tännadalen Arena Skyttad åkriktning: Motosols Ett kuperat elljusspår i Tännadalen med en rejäl

Figur 6: Olika spår i Funäsfjällen. Källa: figur från Funäsfjällens ledbolag, utan titel. (u.å). Hämtad 19. april 2023 från, <https://funasfjallensledbolag.se/langd/>



Figur 7: Karta över spårsystemet i Funäsfjällen. Källa: karta från Funäsfjällens ledbolag, utan titel. (u.å). Hämtad 19. april 2023 från, <https://funasfjallensledbolag.se/langd/>

På 1980-talet utvecklades områdets spårssystem "Nordic Ski Center" för längdåkning. Driften sköttes av fyra lokala spårgrupper och finansierades med bäddavgifter som var obligatoriska för bygdens kommersiella bädduthyrare och frivilliga för privata. Oklar koppling mellan bäddavgifter och nyttjandet av spåren gjorde att finansieringsmodellen år 2010 ändrades till att ta ut avgifter för nyttjandet av längdspåren direkt från användarna. Satsningen har fallit väl ut och idag täcker avgifterna kostnaderna för drift och underhåll och för markupplåtelser, samt ger möjlighet att återinvestera i utveckling

av ledsystemen berättar Sven Erik Hammar som är ordförande i Funäsfjällens spår och leder AB (personlig kommunikation, 9. april 2023).

För att utveckla besöksnäringen i området och åstadkomma bättre samordning och effektivare drift skedde år 2021 en sammanläggning av all administration, drift och underhåll till ett gemensamt driftsbolag, Funäsfjällens Spår och Leder AB som i dag hanterar både längdspår, skoterleder, cykelleder och vandringsleder.

Viktiga frågor för det samlande bolaget är att utveckla nya digitaliserade informations- och kommunikationslösningar liksom nya digitala betallösningar. Detta för att möta gästernas önskemål och effektivisera hanteringen. Likaså pågår arbeten för att skapa ökad delaktighet hos markägare som upplåter mark för olika leder. I praktiken går avgiftsuttaget till så att skidåkarna löser spåravgiften i appen Spår och leder Funäsfjällen, via återförsäljare, eller på ledbolagets hemsida. Då får skidåkaren ett digitalt "Fjällpass" som är ett typ av liftkort för de preparerade skidspåren. I skidspåren arbetar ledkontrollanter med att kontrollera att skidåkarna har betalat. Det är gratis för alla t.o.m. 15 år. Ett dagspass kostar 130 SEK, 7 dagarspass kostar 730 SEK och ett säsongskort kostar 1400 SEK (Funäsfjällens ledbolag, 2022). För människor skrivna i Funäsfjällen kostar ett säsongskort 300 SEK. Totalt sålde de Fjällpass för längdskidåkning för cirka 10 500 000 SEK under 2022, och enligt deras egen statistik betalade 91% spåravgift (Sven Erik Hammar, personlig kommunikation, 9. april 2023).

Skoter Längd Längd/Cykel Cykel Vandring



Fjällpass Längd

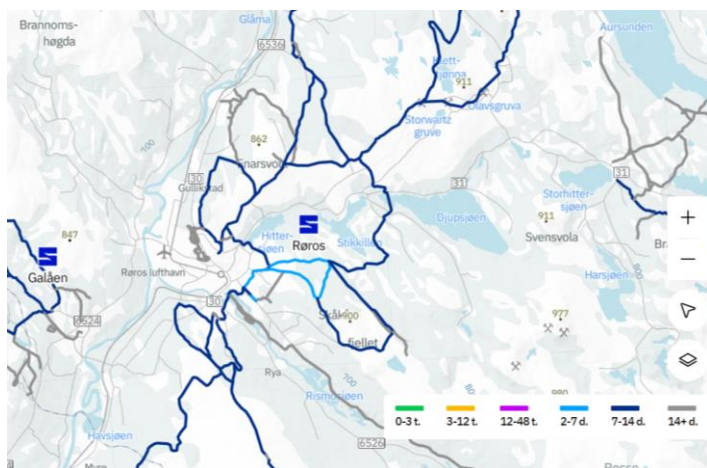
Åk längdskidor i en storslagen fjällmiljö, genom dalgångar och över högfjäll. Här ringlar sig 300 kilometer preparerade längdspår genom hela Funäsfjällen. Försäsongsskidåkning i Bruksvallarna och Ramundberget t.o.m 15/12, köps under rubriken Försäsong längd. Ordinarie säsong startar den 16/12. Gratis t o m 15 år. Du behöver ingen spårknapp, det digitala kvittot är ditt ledbevis. Vi kan söka på ditt namn vid en ledkontroll, så du behöver heller inte ha telefonen med dig i spåret.

1 dag 130 SEK 1	2 dagar 240 SEK 1
3 dagar 350 SEK 1	4 dagar 460 SEK 1
5 dagar 560 SEK 1	6 dagar 660 SEK 1
7 dagar 730 SEK 1	8 dagar 800 SEK 1
Säsongskort 1400 SEK 1	

Figur 8: Priser i Funäsfjällen. Källa: Fjällpass längd. (u.å). Hämtad 19. April 2023 från <https://funasfjallensledbolag.outby.se/tickets/131>

6 Røros

Røros, som i folkmun kallas Bergstaden Røros, är en av Europas äldsta trähus-städer. Staden grundades kring gruvorna som fanns i området och är idag en av få gruvstäder i världen som finns med på UNESCOs lista över världens kulturarv (Destinasjon Røros, u.å). Stadens historia och fjällen i området lockar varje år runt 1 miljon besökare, där de flesta besöker staden på sommaren (Sandmo & Thobroe, 2016). I tillägg finns det 3399 hytter i området (SSB, 2021). Spårsystemet för längdskidåkning i Røros sköts av Røros tur- og løypeforening. Även här går spåren genom varierad terräng och sprider ut sig över Rørosvidda (Personlig kommunikation, Roger Berggård, 03. maj 2021). Totalt prepareras 128 kilometer med längdspår regelbundet, fördelat på 37 spår (Skisporet, u.å.).



Figur 9: Karta över spårsystemet på Røros. Källa: Karta från skisporet.no, utan titel. (u.å). Hämtad 19. April 2023 från <https://www.skisporet.no/map/destination/118>

Att åka i de preparerade skidspåren är gratis. På sin hemsida skriver Tur- og løypeforeningen att om man önskar att stötta deras arbete kan man bli medlem (Røros tur- og løypeforening, u.å). Enligt Roger Berggård som är ordförande i Røros tur- og løypeforening har de intäkter från sponsorer, kommunen och medlemmar på cirka 1 500 000 per år. Sponsorerna står för cirka 50% och medlemmarna 50%. Bland medlemmarna är det ungefär lika fördelat mellan fastboende och stugägare. Enligt Berggård är det en svår balansgång att få ihop ekonomin för föreningen då förväntningarna på skidspåren ständigt blir högre medan medlemsantalet legat stabilt på 1200 medlemmar. Berggård menar att det är många som nyttjar skidspåren, utan att bidra till finansieringen. Han upplever att skidåkarna förväntar sig att kommunen eller staten skall finansiera de 128

kilometerna med preparerade skidspår, något som inte är en realitet då Røros kommun bidrar med 100 000 NOK per år (personlig kommunikation, 3. maj 2021).

Vill man bidra till Røros tur- og løypeforening finns det tre olika medlemskap.

Familjemedlemsskapet som kostar 850 NOK per år, Hyttemedlemsskapet kostar 700 NOK per år och som enskild medlem betalar man 600 NOK per år.

Ønsker du å støtte vårt arbeid? Finn medlemskapet som passer for deg.

 Familjemedlem Kr 850,-	 Enkeltmedlem Kr 600,-	 Hyttemedlem kr 700,-
--	---	--

Det er Røros tur- og løypeforening som lager skiløyper på Røros.

Vi gjør det fordi vi elsker ski og vinter, og vi gjerne vil dele gode vinteropplevelser med flere. Foreningens arbeid er basert på dugnadsinnsats, men de to løypemaskinene våre trenger vedlikehold og drivstoff for å lage gode trikkespor.

Skiløypene gir trening, avkobling stillhet og ny energi til mange.

Enten det er tørr og knirkende snø i desember, pudde i februar eller skareføre med tørre rabber i april, har Røros tur- og løypeforening vært tidlig oppe og laget velpreparerte skiløyper til deg. Når du støtter oss med medlemskap, bidrar du til gode ski- og naturopplevelser for både deg selv og andre.

God tur, vi ses i løypa!

Figur 10: Oversikt medlemskap i Røros tur- og løypeforening. Källa: Røros tur- og løypeforening gir vinteropplevelser for mange. (u.å). Hämtad 19. april 2023 från <https://rorosloypeforening.net/>

7 Metod

7.1 Val av metod

Eftersom den här studien syftar till att jämföra två områden, Røros och Funäsfjällen blev en komparativ fallstudie en passande forskningsdesign. En fallstudie är en fokuserad studie av ett individuellt eller mindre antal av exempel (Brunt, Horner, & Semley, 2017). Då jag i studien fokuserar på att samla in data från mer än ett "case" för att jämföra en frågeställning definieras det som en flerfallsstudie, eller komparativ studie (Brunt et al., 2017). Jag har även använt en kombination av kvantitativa och kvalitativa data med huvudfokus på det senare. Eftersom studien syftar till att förstå människors uppfattning om finansieringen av skidspår valde jag att genomföra kvalitativa semi-strukturerade intervjuer. För forskning som rör idéer eller känslor, underliggande orsaker och detaljer med syfte att belysa, förklara och förstå anses en kvalitativ ansats mest passande (Brunt et al., 2017; Bryman, 2008). Då kan man använda tekniker så som intervjuer, observationer eller fokusgrupper (Brunt et al., 2017). Nackdelen med den kvalitativa metoden är att undersökningen kan bli subjektiv och det är svårt att dra generella slutsatser. Den baseras på hypoteser, inte objektiv kunskap.

För att besvara studiens frågeställning med syfte att förstå människors uppfattning av finansieringen av skidspår var det viktigt att studien kunde ses från fler än ett perspektiv, även kallat triangulering. Eftersom de olika metoderna har fördelar och nackdelar, som jag nämnt ovan, valde jag att i tillägg till min kvalitativa undersökning, komplettera studien med en enklare kvantitativ undersökning för att få en mer komplett och heltäckande bild av det som studerats. Genom att kombinera dessa två perspektiv kan studien beskriva människors syn på finansieringsfrågan av skidspår som fenomen genom kvalitativa intervjuer, för att sedan jämföra detta mot den kvantitativa data från enkätundersökningen och försöka bekräfta eller avfärda hypotesen, eller finna andra förklaringar. Med denna metod som är inspirerad av mixed method kan mätningen bli mer noggrann och ge mer fakta och belägg i både analys och resultat (Brunt et al., 2017; Denscombe, 2009). Trianguleringen är även viktig för studiens validitet, då resultatet vilar på flera olika angreppssätt.

7.2 Enkätundersökning och urval av informanter för intervjuer

Den kvantitativa delen av studien har primärt använts för att få kunskap om studieområdet, rekrytera informanter till den kvalitativa undersökningen och ha ett litet underlag att jämföra den kvalitativa data emot. Den kvantitativa undersökningen bygger på data som samlats in genom en enkätundersökning. I analysen har jag valt att jämföra respondenterna baserat på vad de svarade på frågan: I vilken utsträckning anser du att skidspår skall finansieras genom: 1) *statlig finansiering*, 2) *kommunal finansiering*, 3) *frivilliga insatser och medlemskap i ideella föreningar*, 4) *användaren betalar en spåravgift* och 5) *bidrag från lokala företag och organisationer*. Utifrån respondenternas svar på frågan delade jag sedan upp dem i dessa fem kategorier, som jag sedan använde mig av när jag utformade intervjuguiden till de kvalitativa intervjuerna och när jag valde ut informanter till intervjuerna.

7.3 Tillvägagångssätt av enkätundersökning

Enkäten genomfördes vintern 2022 och baserades på en litteraturgenomgång av tidigare forskning inom området och diskussioner med min handledare. Därefter utarbetades en enkät på svenska och en på norska som sedan testades på fyra testpersoner. Efter deras feedback justerades enkäterna och testades den på två nya testpersoner. Efter den andra testrundan ansåg jag enkäterna som färdiga. För att säkerställa att enkäten nådde personer som hade befunnit sig i ett preparerat skidspår valde jag att samla in data på olika strategiskt utvalda platser i spårsystemen i Røros och Funäsfjällen. Med en surfplatta fick de som sa sig villiga att svara på enkäten genomföra den. Jag satte även upp plakat med QR-koder som länkades till undersökningen i skidspåren. Detta pågick i cirka två veckor (1. mars – 15 mars 2022 i Funäsfjällen och 5. april – 22. april 2022 på Røros) och jag fick in cirka 80 respondenter i Funäsfjällen och 30 respondenter i Røros. Då jag önskade ett större urval valde jag därefter att sprida enkätundersökningarna på sociala medier. I Funäsfjällen använde jag mig av Facebook-grupperna "*Info Funäsdalen med byar*" och "*spår och leder i Funäsfjällen*", och på Røros spreds enkäten i Facebook gruppen "*hva skjer på Røros*" och Røros tur- og løypeforenings Facebook sida. Enkätundersökningen fick fortsätta på sociala medier i cirka 4 veckor innan den avslutades (15. mars – 25. april 2022 i Funäsfjällen och 22. april – 31. maj 2022 på Røros).

Då hade sammanlagt 382 personer svarat på undersökningen; 301 svenska och 81 norska respondenter.

7.4 Kvantitativ analys av enkätundersökningen

I den kvantitativa analysen har respondenterna jämförts beroende på vad de svarat i enkäten genom beräkningar i programmet Excel (se resultatavsnittet). Jag analyserade hur många det var som kryssat av respektive alternativ på de olika frågorna (i flera fall hade respondenterna möjlighet att välja flera olika alternativ på samma fråga). När jag fått av bild av resultaten gjorde jag olika typer av diagram (se resultatavsnittet). För de öppna frågorna valde jag att läsa igenom allt och analysera innehållet i de svar som jag tyckte var av störst intresse för undersökningens frågeställningar. Dessa presenteras också i resultatavsnittet.

7.5 Semi-strukturerade intervjuer

För den kvalitativa datainsamlingen valde jag att göra åtta semi-strukturerade intervjuer med informanter som jag baserat på enkätundersökningen. En intervju är en form av utfrågning där syftet är att få information från den man intervjuar (informant) (Björklund & Paulsson, 2012). Intervjuer är en passande metod för att förstå saker som påverkar folks idéer eller känslor och uppmärksamma underliggande orsaker och detaljer och förstå komplexiteten i en situation (Brunt et al., 2017; Bryman, 2008; Straus & Corbin, 1990). Anledningen till att jag valde att göra semi-strukturerade intervjuer var att relevanta frågor och teman skulle belysas samt att informanterna skulle ha möjlighet att komma med nya synvinklar och perspektiv (May, 2013).

Innan intervjuerna utarbetade jag en intervjuguide (se bilaga 1) baserad på litteraturen (Elmahdy et al., 2017; Farstad et al., 2001; Heldt, 2010; Vail & Hultkrantz, 2000) och resultaten från enkätundersökningen. Målet med intervjuerna var att få en ännu djupare förståelse om användarnas syn på finansieringen och varför det tyckte som de gjorde.

7.6 Urval

Den kvantitativa enkätundersökningen har jag byggt på ett sannolikhetsurval. Detta för att få ett representativt urval och säkra att jag inte hade något inflytande på valet av personer som inkluderas i urvalet (Denscombe, 2014). Jag använde mig även av ett

randomiserat urval då det är slumpmässigt vem som svarar på enkätundersökningen, dock var en av kriterierna i början av enkätundersökningen att respondenterna befann sig i skidspåret. Detta för att säkerställa att en del av urvalet faktiskt hade åkt skidor och befunnit sig i skidspåret. Denscombe (2014) skriver att i ett randomiserat urval måste urvalet fortfarande uppfylla kriterier som försätter respondenten i korrekt målgrupp. Det krävs alltså en känd grupp att ta det ifrån, vilket i den här undersökningen var skidåkare som åker i preparerade spår.

För mina kvalitativa intervjuer valde jag att exkludera respondenter som inte samtyckte till att bli kontaktade. Efter exkluderingen återstod 122 svenska respondenter och 26 norska respondenter. Dessa utgjorde underlaget för mitt urval för de kvalitativa intervjuerna. I studiens kvalitativa del var målet att intervjua personer som hade starka åsikter i frågan om finansiering av skidspår. Information om vad de olika respondenterna hade svarat i enkätundersökningen användes för att plocka ut dessa personer till intervjuerna. Jag använde mig av följande kriterier för urvalet.

- Personer som var för statlig finansiering
- Personer som var för kommunal finansiering
- Personer som var för frivilliga insatser och medlemskap i ideella föreningar
- Personer som var för användaren betalar en spåravgift
- Personer som var för bidrag från lokala företag och organisationer
- Personer som hade svarat att de inte ville bli kontaktade blev exkluderade från urvalet

Av de utvalda personerna tog jag kontakt med dem i slumpmässig ordning, men jag försökte få en viss spridning i kategorierna, ålder, kön, fastboende, besökande eller stugägare.

Tabell 1: översikt av informanter i den kvalitativa undersökningen

Informant	Fiktivt namn	Kriterier	Om informanten	Plats
1	Arne	Statlig finansiering	Arne är 55 år gammal och fastboende på Røros. Han åker mycket skidor på fritiden	Røros
3	Knut	Frivilliga insatser och medlemskap i ideella föreningar	Knut är pensionär och fastboende på Røros. Han och hans fru tycker om att vara ute i natur och åker gärna skidor.	Røros
4	Ole	Användaren betalar en avgift	Ole är 64 år gammal och fastboende på Røros. Han och familjen har varit aktiva i skidskyttemiljön på Røros. Ole åker mycket skidor på fritiden.	Røros
5	Marit	Bidrag från lokala företag och organisationer	Marit är 65 år gammal och fastboende på Røros. Hon arbetar som lärare och på sin fritid tycker hon om att träna och hålla sig i form. Skidspåren menar hon är jätteviktiga för att hon ska kunna träna.	Røros
6	Birgitta	Statlig finansiering	Birgitta är 50 år gammal författare och Stugägare i Funäsfjällen. Hon trivs ute och har de senaste åren mest åkt turskidor då hon tycker det är mycket folk i skidspåren	Funäsfjällen

7	Sebastian	Kommunal finansiering	Sebastian är tillfällig besökare i Funäsfjällen. Han är 53 år gammal och har hållit på mycket med idrott. När han åker skidor vill han att de ska vara "fart och fläkt" och han trivs bäst i preparerade skidspår	Funäsfjällen
8	Carl	Frivilliga bidrag och medlemskap i ideella föreningar	Carl bor lite utanför Östersund men hans sambo kommer ursprungligen från Funäsfjällen så de besöker området några gånger per år. Carl föredrar att åka på sina turskidor i skogen bakom sitt hus, han kallar det "skidpromenad".	Funäsfjällen
9	Per Anders	Användaren betalar en avgift	Per Anders är fastboende i Funäsdalen och har drivit eget företag i många år, nu är han pensionär. Han tycker om att åka skidor och ser det som bra motion.	Funäsfjällen

7.7 Tillvägagångssätt intervjuer

De utvalda informanterna kontaktade jag via den kanal som de angett i enkätundersökningen att de ville kontaktas på (e-post eller telefon), de flesta kontaktades på e-post. Sex intervjuer blev genomförda som digitala möten på Teams och två intervjuer genomfördes på telefon. Informanterna fick bestämma vad som passade bäst för dem. Varigheten på intervjuerna varierade från 27 minuter till 38 minuter, med cirka 32 minuter som genomsnittlig tid.

7.8 Analys och transkribering av intervjuer

För att kunna göra en bra analys av intervjuerna transkriberade jag dem ordagrant. Då ingen av intervjuerna skedde genom ett fysiskt möte förekom det vissa tekniska problem med ljudinspelningen. Jag upplevde att vissa ljud och rörelser kunde påverka ljudinspelningen, dock inte nämnvärt. Transkriberingen var också ett bra sätt för mig att bekanta mig med datan. Enligt Fangen & Sellerberg (2011) påbörjas analysarbetet redan vid transkriberingen då man kan börja urskilja olika mönster och upprepade gånger får lyssna igenom materialet. För att analysera intervjuerna arbetade jag utifrån en systematisk process där jag ordnat materialet i enlighet med olika koder. Det första jag gjorde var att använda mig av uppsatsens teori och frågeställningar för att göra en grovskiss för de olika koderna. Vidare använde jag dessa koder i transkriptionerna för intervjuerna, och även nya teman uppstod och var med att vidareutveckla koderna. De huvudsakliga koderna var:

- *Argument för och emot statlig finansiering*
- *Argument för och emot kommunal finansiering*
- *Argument för och emot frivilliga insatser och medlemskap i ideella föreningar*
- *Argument för och emot användaren betalar en spåravgift*
- *Argument för och emot bidrag från lokala företag och organisationer*

7.9 Reliabilitet og validitet

När man ska bedöma en undersöknings kvalitet, trovärdighet och huruvida kunskapen går att applicera på en större population är begreppen *validitet* och *reliabilitet* centrala (Straus & Corbin, 1990). Reliabilitet handlar om att studien uppfyller det som den ämnar

göra (Bryman, 2008; Patel & Davidson, 2003). Reliabilitet handlar också om att resultatet är välgrundat och reflekterar fenomenet som studerats (Brunt et al., 2017). Jag gjorde därför en litteraturgenomgång för att undersöka faktorer relaterat till finansiering av skidspår innan jag utformade intervjuguiden. Likaså använde jag data från enkätundersökningen för att göra intervjuguiden så träffsäker som möjligt. Eftersom det är centralt att det som är studiens syfte speglar de faktiska förhållandena som har undersökts har jag under intervjuerna hela tiden försökt ställa följdfrågor för att gå till botten med vad intervjupersonerna egentligen tyckte.

I studiens kvantitativa del är validitet viktig. Det innebär bland annat att studien ska kunna reproduceras av en annan forskare och ändå få liknande resultat. Validitet är också en fråga om noggrannhet vid datahanteringen, trovärdighet och en bredare tillämpning av den kunskap som fåtts i studien (Brunt et al., 2017). För att säkerställa validiteten i den kvantitativa delen av uppsatsen har jag försökt att beskriva forskningsprocessen grundligt, så att det är möjligt för andra att upprepa mina analyser. Dock finns det inga garantier för att populationen inte har förändrats sig när en eventuell ny analys genomförs. Då jag jämfört data mellan Funäsfjällen och Røros är en svaghet att det var 301 respondenter i Funäsfjällen medan det på Røros endast var 81 respondenter.

I mina kvalitativa intervjuer är det svårare att säkerställa validiteten. Det på grund av att jag har använt mig av semistrukturerade intervjuer där informanterna är med och påverkar intervjun. Det blir svårt att upprepa det på samma sätt. Jag som har intervjuat har också en större subjektiv roll i de kvalitativa intervjuerna vilket är svårt att upprepa av någon annan. Därför valde jag att använda mig av triangulering, dvs. en mindre kvantitativ del i min undersökning. Om resultaten från den kvantitativa och den kvalitativa undersökningen är liknande, styrker detta studiens validitet. Slutligen har jag i detta metodkapitel försökt att så noggrant som möjligt beskriva hur jag har gått tillväga för att läsaren själv ska kunna bedöma studiens tillförlitlighet.

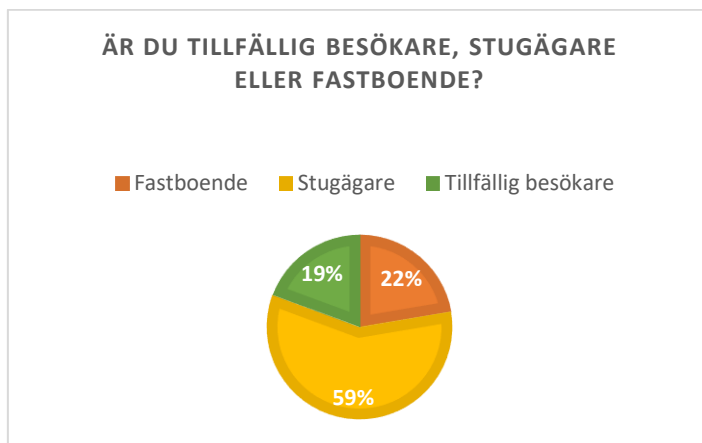
8 Resultat

8.1 Resultat från enkätundersökningen

I den här delen av uppsatsen presenterar jag resultat från enkätundersökningen avseende användarnas syn på finansieringsfrågan av skidspår. För att tydligare identifiera skillnader mellan olika finansieringssystem presenterar jag jämförande data från Røros och Funäsfjällen. Hela enkätundersökningen finns i bilaga 2 & 3.

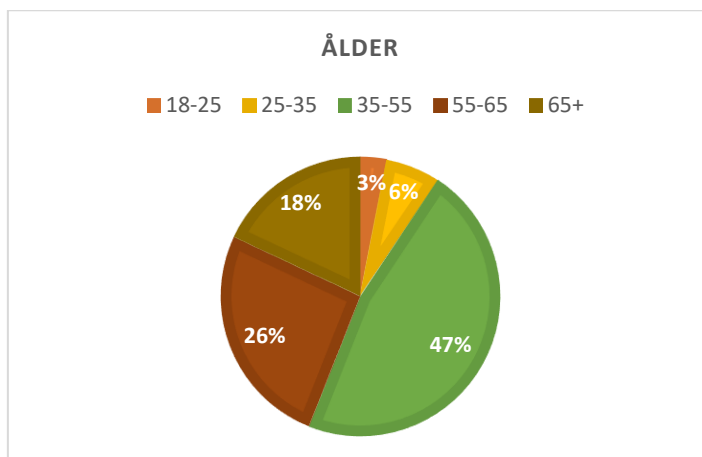
8.1.1 Funäsfjällen

8.1.1.1 Deltagare i enkätundersökningen



Figur 11: Respondenternas hemvist, Funäsfjällen, 2022.

Som figuren ovan visar var det i Funäsfjällen mest stugägare (59%) som deltog i enkätundersökningen, därefter fastboende (22%) och tillfälliga besökare (19%).

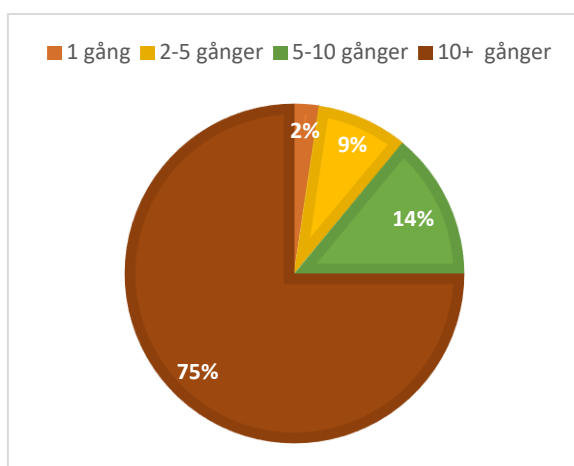


Figur 12: Respondenternas ålder, Funäsfjällen, 2022.

De flesta var mellan 35-65 år gamla och det var något fler kvinnor (57%) än män (43%) som deltog i undersökningen.

8.1.1.2 Hur mycket åker respondenterna i preparerade skidspår?

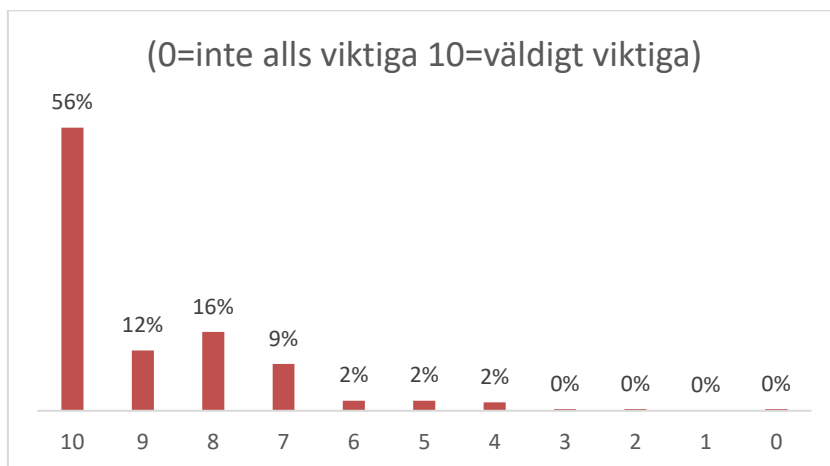
I Funäsfjällen var det en övervägande del (75%) av respondenterna som uppgav att de åkte i preparerade skidspår mer än 10 gånger per år. Enbart 2 % av respondenterna uppgav att de bara åkte 1 gång per år.



Figur 13: Hur ofta åker respondenterna i preparerade skidspår, Funäsfjällen, 2022.

8.1.1.3 Vad betyder preparerade skidspår för respondenterna?

När respondenterna i Funäsfjällen fick frågan om hur viktiga preparerade skidspår var för dem i en skala från 0-10, uppgav de flesta att de var väldigt viktiga. Enbart några få menade att de har liten betydelse för dem.



Figur 14: Skidspårens betydelse för respondenterna, Funäsfjällen, 2022.

8.1.1.4 Vad tillför de preparerade skidspåren respondenterna?

Respondenterna fick svara på en öppen fråga om vad preparerade skidspår tillför i deras liv. *"Glädje", "njutning", "naturupplevelse", "motion", "friluftsliv" och "livskvalitet"* var några av de återkommande svaren. Flera av respondenterna lyfte fram hälsoaspekten, både för det fysiska och psykiska välmåendet. Att skidspåren gav de möjligheten att träna, samtidigt som de fick vara ute i naturen. Likaså var naturupplevelsen och möjligheten att ta sig upp på fjället viktig för många. Skidspåren gör det enklare att ta sig fram och hitta menade många:

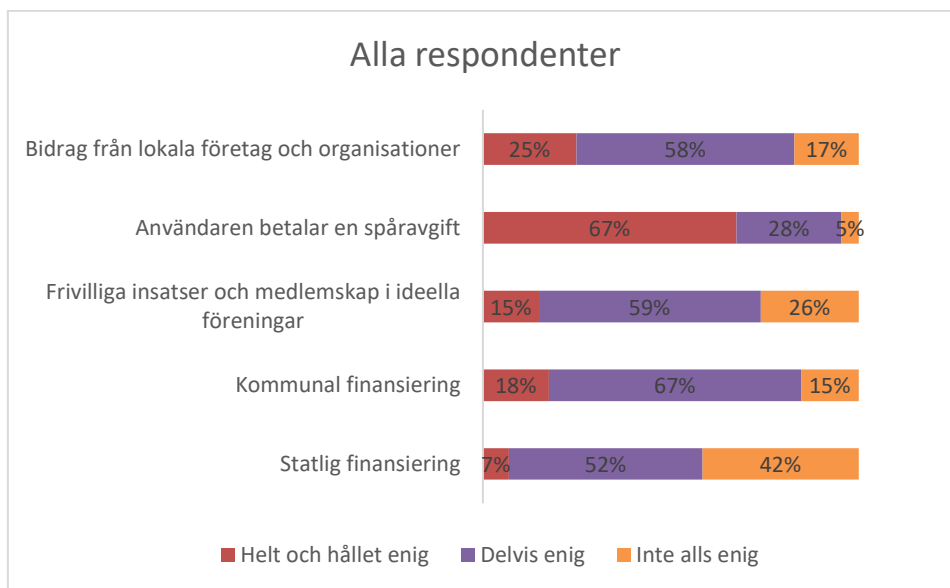
«De preparerade spåren förenklar skidåkningen dels till att hitta på fjället för en person som inte är uppväxt i området, men också hitta nya spår att åka. Samt öka både den psykiska och fysiska hälsan»

Några kommenterade även att de var viktiga för de eftersom de är en av reseanledningarna till Funäsfjällen, och många lever av turism i området:

«som lokal företagare är skidspåren en viktig del i reseanledningen till Funäsfjällen som så många av oss lever av»

8.1.1.5 Hur bör skidspåren finansieras?

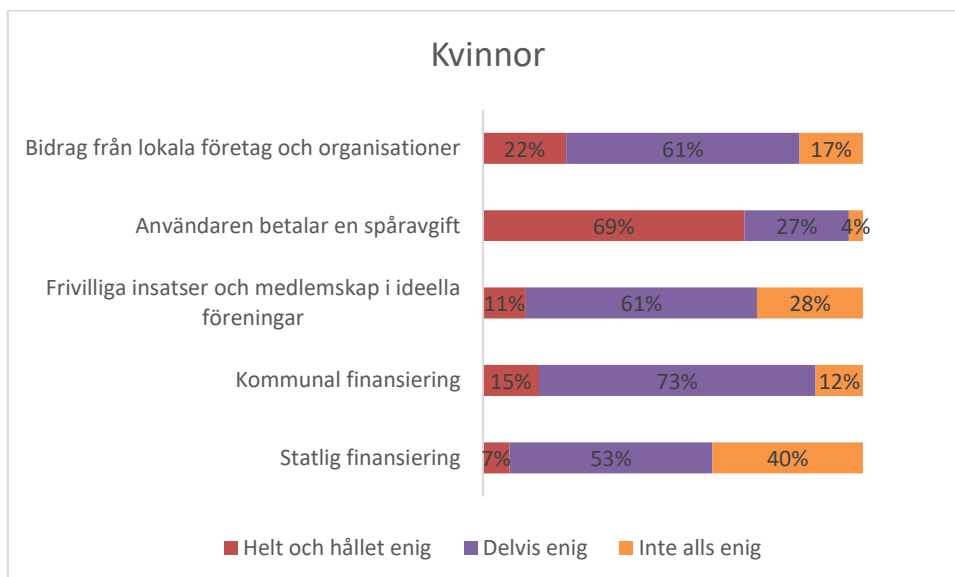
I enkät-undersökningen blev respondenterna tillfrågade att svara på vad de tycker om fem olika sätt att finansiera skidspår (figur 15): *bidrag från lokala företag och organisationer, användaren betalar en spåravgift, frivilliga insatser och medlemskap i ideella föreningar*. Respondenterna fick välja mellan alternativen «helt och hållet enig», «delvis enig» och «inte alls enig»



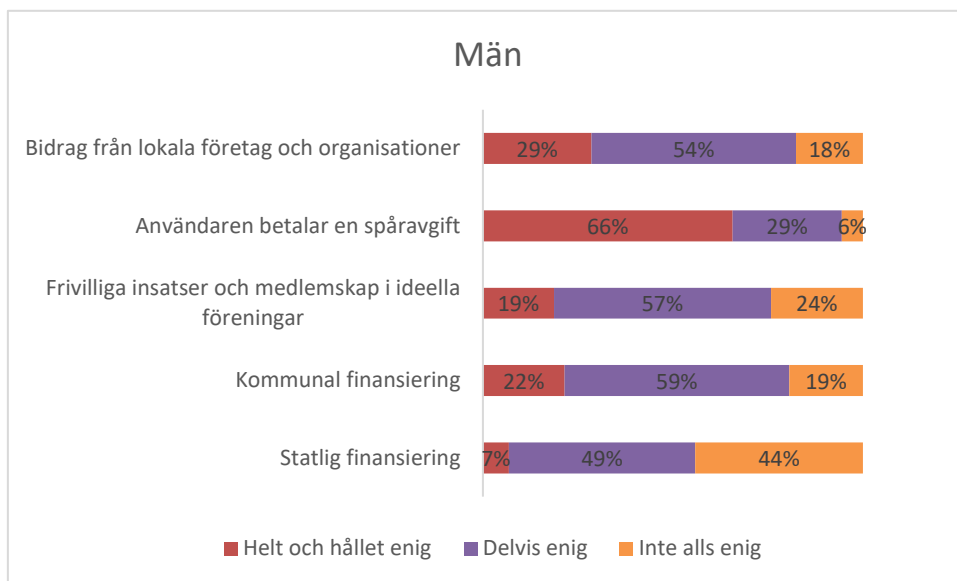
Figur 15: Så menar respondenterna skidspåren ska finansieras, Funäsfjällen, 2022

Som figur 15 visar är en övervägande andel av respondenterna i Funäsfjällen positiva till en obligatorisk spåravgift. Även bidrag från lokala företag och organisationer är respondenterna positiva till. Statlig finansiering och frivilliga insatser och medlemskap i ideella föreningar är respondenterna mest tveksamma till. Kommunal finansiering placerar sig någonstans i mitten.

8.1.1.6 Fördelning mellan könen – finansiering av skidspår:



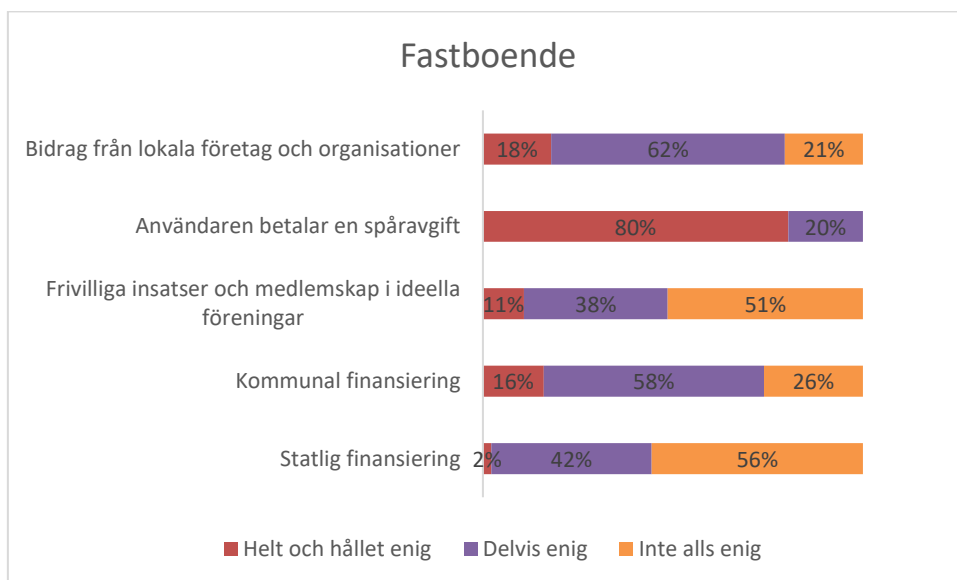
Figur 16: så menar kvinnor skidspår ska finansieras, Funäsfjällen, 2022



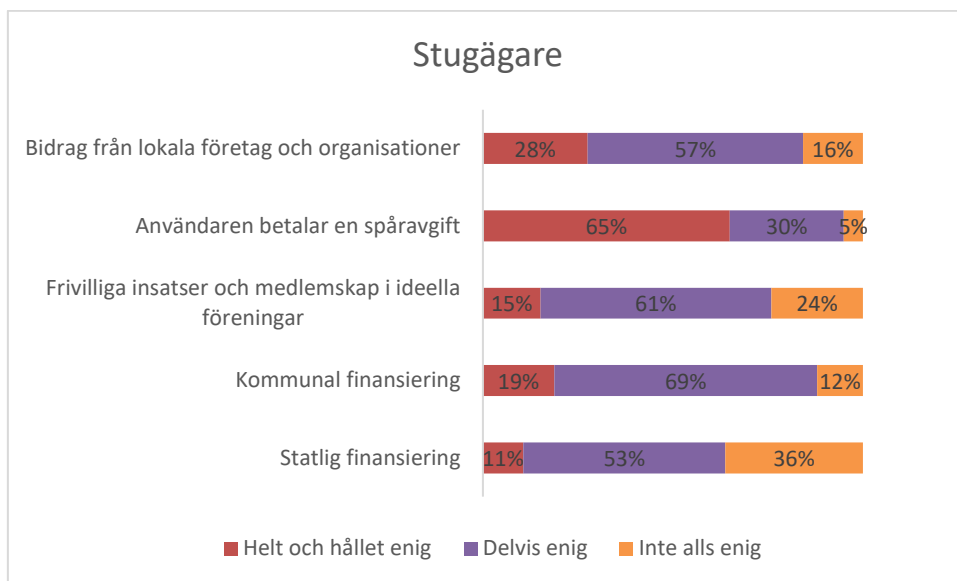
Figur 17: så menar män skidspår ska finansieras, Funäsfjällen, 2022

Som figurerna ovan visar är det inga större skillnader mellan könen. Både kvinnor och män i Funäsfjällen är positiva till en spåravgift och bidrag från lokala företag och organisationer. Männen är något mer positivt inställda till frivilliga insatser och medlemskap i ideella föreningar.

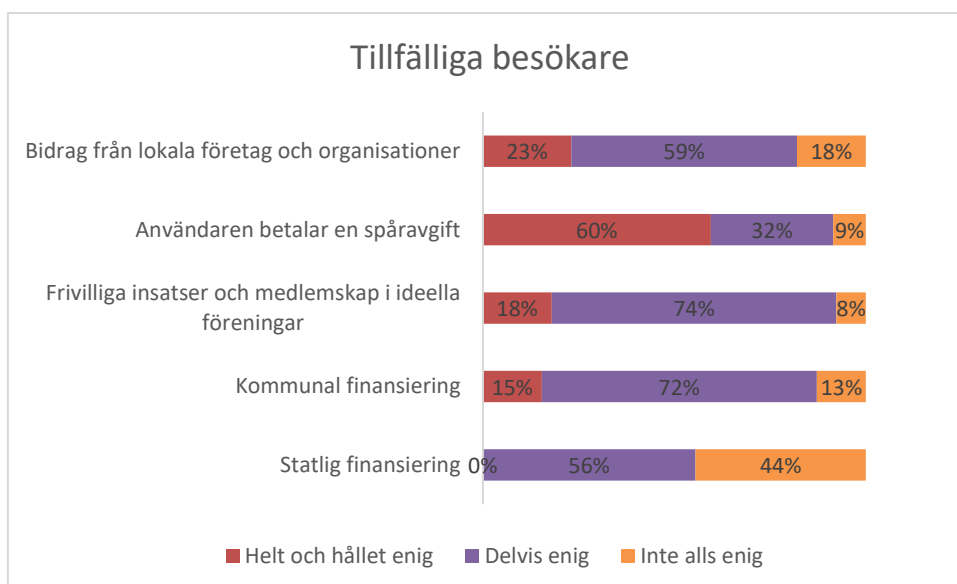
8.1.1.7 *Fördelning mellan fastboende, stugägare och tillfälliga besökare*



Figur 18: så menar fastboende skidspår ska finansieras, Funäsfjällen, 2022



Figur 19: Så menar stugägare skidspår ska finansieras, Funäsfjällen, 2022



Figur 20: Så menar tillfälliga besökare skidspår ska finansieras, Funäsfjällen, 2022

Figurerna ovan illustrerar att alla tre grupper (fastboende, stugägare och tillfälliga besökare) är positivt inställda till spåravgifter, där de fastboende är mest positiva. De fastboende är också mest negativt inställda till frivilliga insatser och medlemskap i ideella föreningar. Samtliga är delvis eller negativt inställda till statlig finansiering.

8.1.1.8 Så förklarar respondenterna sin syn på finansiering av skidspåren

Respondenterna fick även möjligheten att i en öppen fråga kommentera vad de menade är den bästa lösningen på finansieringsfrågan av skidspår. Liksom figur 15 visar tyckte

många att användaren borde betala en avgift. En del av dessa var emot att det offentliga skulle bidra då de menade att kostnaden borde ligga på de som använder skidspåren.

Samtidigt menade de flesta att en kombination av flera modeller var att föredra:

«Man ska betala spåravgift. Men även kommunen och lokala företag bör hjälpa till då det gynnar lokalsamhället med turister»

Några av informanterna var också emot en spåravgift och menade att skidspåren borde finansieras genom offentliga medel. Att skidspåren borde vara av offentligt intresse liksom vägnät, cykelbanor och löpbanor:

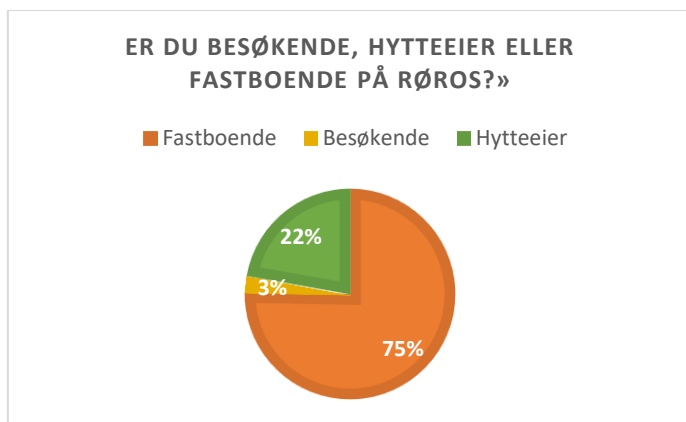
«I Funäsfjällen är spåren en inkomstbringande aktivitet för kommunen då det ger turister men det ger inga intäkter. Kommunen borde satsa en del men merparten av oss som åker är inte skattebetalare så vi borde stå för det mesta. Sen borde staten ge stöd för hälsan och att det sköts bra ur miljösynpunkt»

Det fanns även respondenter som var öppna för en kombination av alla finansieringsformer och menade att preparerade skidspår låg i allas intresse, och att det därför är rimligt att kostnaden delas av alla:

«Jag tycker att spåren bör finansieras med en blandning av spåravgifter pga. att de som nyttjar dem bör betala mest. Tycker även att kommunen bör finansiera spår som kan användas av den breda allmänheten som bor i kommunen för att främja folkhälsa. Även privata företag i området kan vara med & finansiera spåren för ökad turism mm & med det ökade intäkter till företagen».

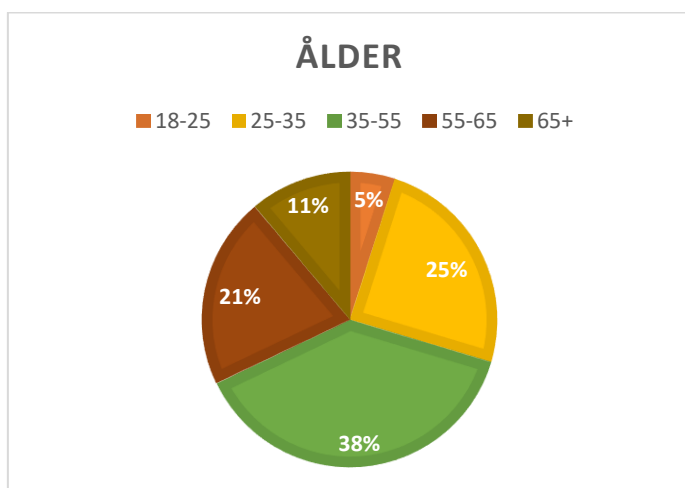
8.1.2 Data från enkätundersökningen på Røros

8.1.2.1 Deltagare i enkätundersökningen



Figur 21: Respondenternas hemvist, Røros, 2022.

På Røros var den största andelen av deltagare i enkätundersökningen fastboende (75%), efterföljt av hytteeiere (22%) och besökande (3%).

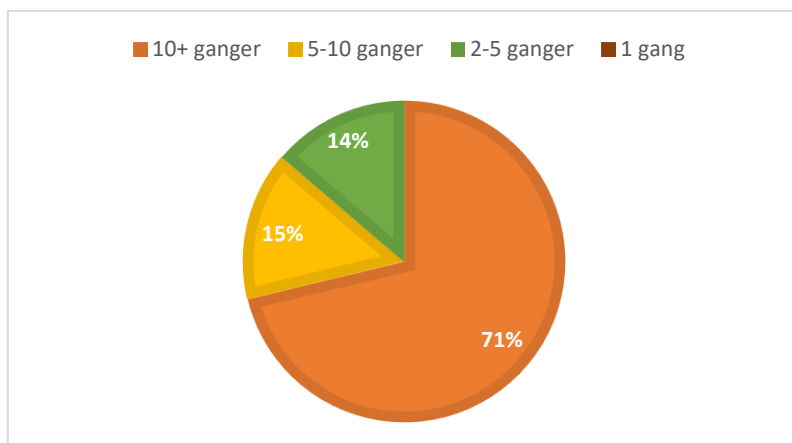


Figur 22: Respondenternas ålder, Røros, 2022.

De flesta var mellan 25-55 år gamla och det var lite fler män (62%) än kvinnor (38%) som deltog i undersökningen.

8.1.2.2 Hur mycket åker respondenterna i preparerade skidspår?

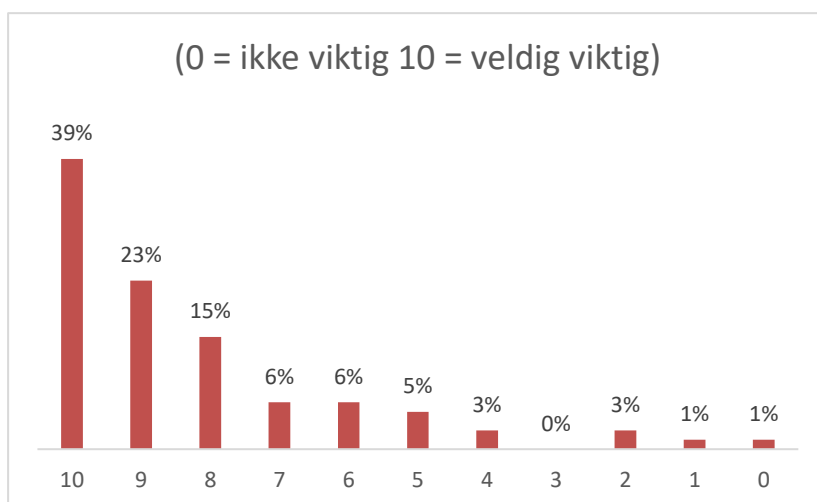
Även på Røros uppgav de flesta respondenter (71%) att de åkte i preparerade skidspår mer än 10 gånger per år. Ingen av respondenterna uppgav att de åkte 1 gång per år, och cirka 30% uppgav att de åkte 2-10 gånger per år.



Figur 23: Hur ofta åker respondenterna i preparerte skispår, Røros, 2022.

Vad betyder preparerte skispår for respondenterna?

Preparerte skispår var veldig viktig for respondenterna på Røros også. Även här var det få som uppgav att preparerte skispår inte var viktiga för dem.



Figur 24: Skispårens betydelse for respondenterna, Røros, 2022.

Vad tillför de preparerte skispåren respondenternas liv?

"Livskvalitet", "god helse", "frisk luft", "trening", "glede", "friluftsliv", "enklere å komme seg ut" och "naturopplevelser" är några av svaren på den öppna frågan vad preparerte skispår tillför respondenternas liv. De flesta av respondenterna nämner någonting med hälsa och fysisk aktivitet. Att preparerte skispår ger de möjligheten att träna och hålla sig i form. Även naturopplevelsen och möjligheten att göra en aktivitet utomhus lyfts fram som en viktig faktor:

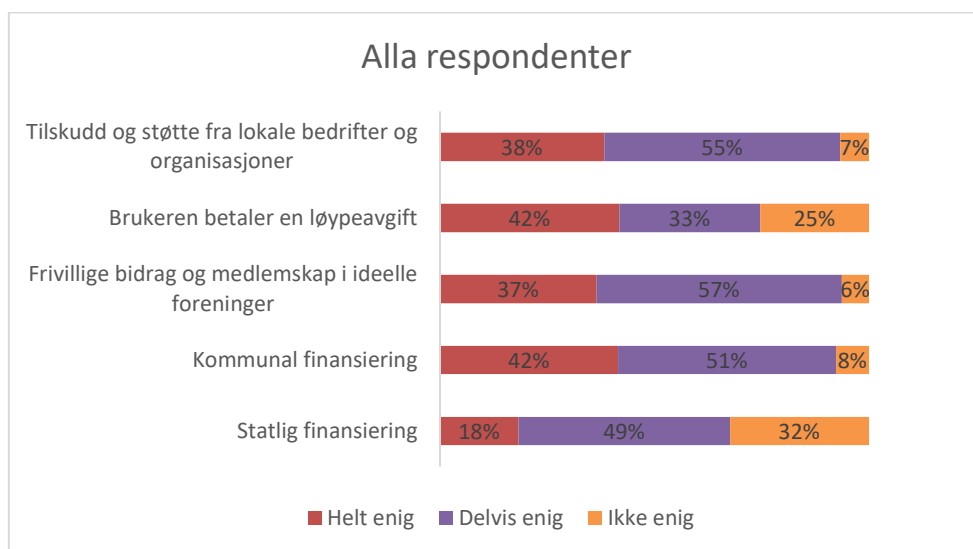
" Den tilfører livet mitt treningsglede, god kondisjon, naturopplevelser, god helse og masse glede"

Många av respondenterna påpekar också att de preparerade skidspåren gör det enklare att komma sig ut på tur eller träning. Att det blir enklare att ta med sig barnen på skidtur eller för äldre som sliter med att åka skidor där det inte är preparerat:

” Enklere å komme seg ut (for alle). Sosialt, går i skiløyper med familie og venner. Mer variert trening. Livsglede.”

8.1.2.3 Hur bör skidspåren finansieras?

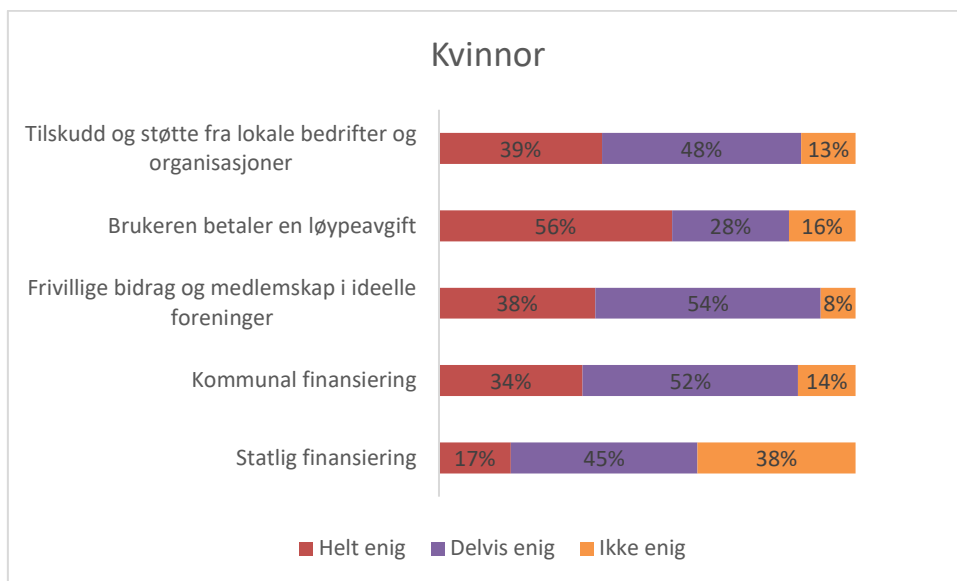
I enkät-undersökningen blev respondenterna tillfrågade att svara på vad de tycker om 5 olika sätt att finansiera skidspår på (se figur 25). De olika finansieringsalternativen som uppgavs var: *bidrag från lokala företag och organisationer, användaren betalar en spåravgift, frivilliga insatser och medlemskap i ideella föreningar*. Respondenterna fick välja mellan alternativen «helt och hållet enig», «delvis enig» och «inte alls enig»



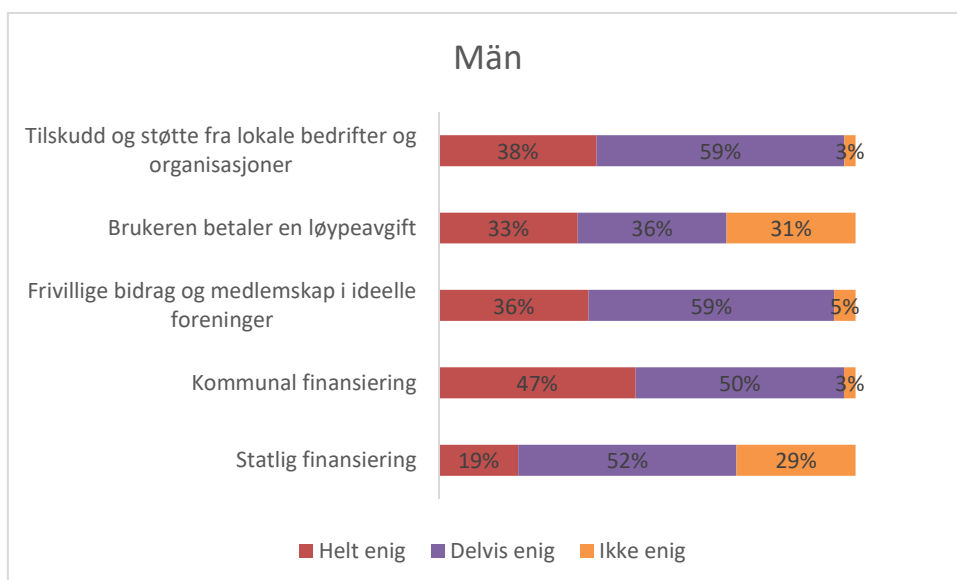
Figur 25: Så menar respondenterna skidspåren ska finansieras, Røros, 2022.

På Røros var respondenterna relativt jämnt fördelade, då det var ungefär lika många som var positivt inställda till en spåravgift, kommunal finansiering, bidrag från lokala företag och organisationer och frivilliga insatser och medlemskap i ideella föreningar. Statlig finansiering var flest respondenter negativt inställda till. Det kan även tilläggas att flera även var negativt inställda till en obligatorisk spåravgift.

8.1.2.4 Fördelning mellan könen - I vilken utsträckning anser du att skidspår skall finansieras genom:



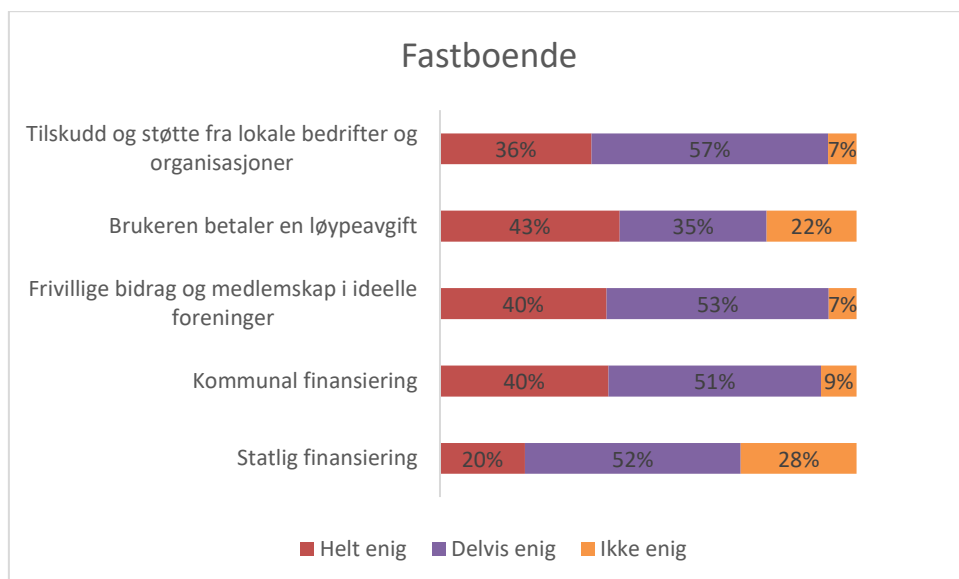
Figur 26. Så menar kvinner skidspår ska finansieras, Røros, 2022.



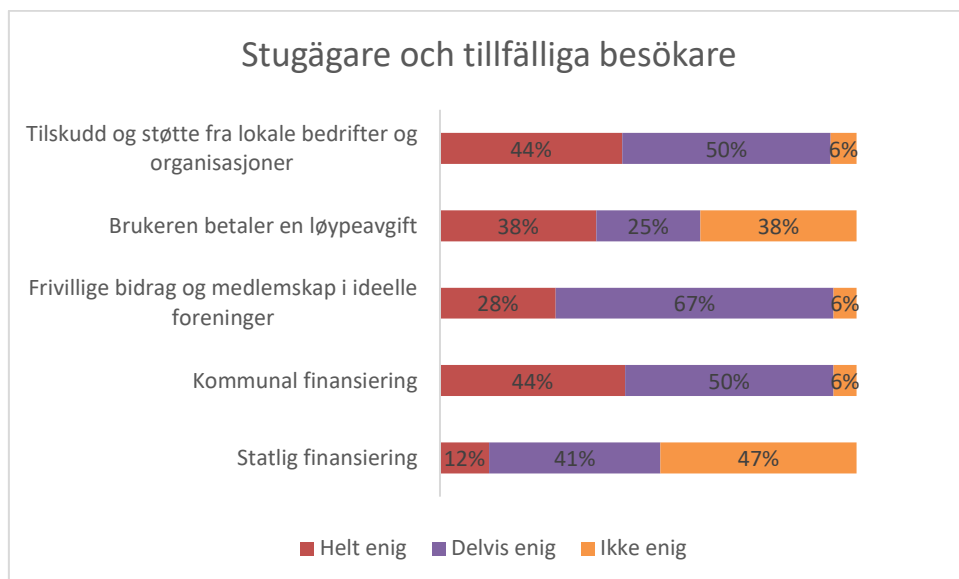
Figur 27. Så menar män skidspår ska finansieras, Røros, 2022.

Figurerna ovan visar att kvinnorna i undersökningen på Røros var mer positivt inställda till en spåravgift medan männen var mer positiva till en kommunal finansiering. Kvinnorna var mest negativt inställda till en statlig finansiering medan männen var tveksamma till en spåravgift. Båda grupperna var positiva till bidrag från lokala företag och frivilliga bidrag och medlemskap i ideella föreningar.

8.1.2.5 Fördelning mellan fastboende, stugägare och tillfälliga besökare



Figur 28. Så menar fastboende skidspår ska finansieras, Røros, 2022.



Figur 29. Så menar stugägare skidspår ska finansieras, Røros, 2022

Figurerna ovan illustrerar att det inte är några stora skillnader mellan grupperna.

Stugägare och tillfälliga besökare är något mer positiva till en kommunal finansiering medan de fastboende ställer sig lite mer positiva till en spåravgift. Stugägarna och besökarna är mer tveksamma till en statlig finansiering. I övrigt fördelar sig grupperna ganska likt.

8.1.2.6 Så menar respondenterna att skidspåren bör finansieras

Även på Røros fick respondenterna möjligheten att i en öppen fråga kommentera vad de menade är den bästa lösningen på finansieringsfrågan av skidspår. Liksom figur 25 visar tyckte många att offentliga bidrag, någon typ av frivillig avgift och medlemskap i ideella föreningar och frivilligt arbete var goda lösningar:

” Bør finansieres av det offentlige, gjerne kommunalt, skigåing er et positivt bidrag for folkehelse (som igjen kan spare det offentliges helseutgifter). Skiløypene kommer hele kommunens innbyggere til gode. Er også ok med private sponsorer, samt frivillig løypeavgift”

Liksom i Funäsfjällen var de flesta respondenterna för en mix av olika finansieringslösningar. Men till skillnad från Funäsfjällen menade många av respondenterna på Røros att offentliga bidrag i kombination med någon typ av frivillig avgift och medlemskap i ideella föreningar och frivilligt arbete var att föredra:

«Synes det bør være en spleisepakke. Man kan yte noe, men bør være lavterskel slik at de som ikke har så god råd også kan bidra. Synes dette er utrolig viktig for folkehelse, så bør både stat, kommune og frivillige organisasjoner/bedrifter bidra.»

8.2 Resultat från intervjuer

8.2.1 Funäsfjällen

8.2.1.1 Informanternas relation till längdskidåkning och betydelsen av preparerade skidspår

De flesta informanterna jag pratat med har varit duktiga längdskidåkare som har åkt mycket skidor. Flera av de sa att längdskidåkning var en viktig träningsform för dem. Det var även många som åkte skidor som en form för friluftsliv och ett sätt att komma ut i naturen. De flesta uppgav att de föredrog att åka i preparerade skidspår, medan några få uppgav att de åkte både i preparerade skidspår och med turskidor på fjället.

«jamen de e ju sådär att i 20 år så höll jag på å åkte Vasaloppen, eller tränade till Vasaloppet ska jag säga ... å jag har fullföljt 10 år.» - Birgitta

«för mig är de ganska centralt i fjällupplevelsen, tidigare så va de ju mest alpint å utför men sen vi flyttade till Järvsö och fick tillgänglighet till skidspår (vi kommer från Stockholm), vi är väl inte riktigt de där som har på oss turskidorna å trampar upp ett eget spår i skogen någonstans utan vi gillar ju lite fart och att man har de som träning och en naturupplevelse samtidigt. Å då tycker jag att fina skidspår e väldigt inbjudande.» - Sebastian

8.2.1.2 Skidspårens betydelse för lokalsamhället och de fastboende

Informanterna är eniga om att preparerade skidspår är av stor betydelse för lokalsamhället och de fastboende. De menar skidspåren gör det lättare att ta sig ut i naturen och att de bidrar till att människor är fysiskt aktiva. Några tar även upp skidspårens betydelse för folkhälsan. Det är även några av informanterna som menar att de gör Funäsdalen till en attraktiv plats att bo och flytta till.

8.2.1.3 Skidspårens betydelse för Funäsfjällen som turistdestination

Angående skidspårens betydelse för Funäsdalen som turistdestination finns det en del likheter, och en del olikheter mellan informanternas svar. Alla är eniga i att skidspåren är av betydelse för platsen som turistdestination, och att skidspåren är en av reseanledningarna till Funäsfjällen.

Informanterna är eniga om att området är beroende av skidspår och att de bidragit till att området är en populär vinterdestination. Informanterna menar att skidspåren är en av de viktigaste reseanledningarna till Funäsfjällen. Huruvida skidspåren är den främsta attraktionen är informanterna oeniga om. Vissa menar att skidspåren är den primära attraktionen medan alpinbackarna är sekundära, andra menar alpinbackarna är huvudattraktionen och skidspåren är komplement till de:

«här i Funäsfjällen e de faktiskt så att de är skidspåren som gör att de ser ut som de gör. Allt annat e liksom komplement. Eh, alla skidbackar, slöjdkurser, yoga, paddel, allting annat har tillkommit efteråt. De är ju, de e ju dehär skidspårssystemet som gjorde att, eh att befolkningen ökar, de e en levande bygd. De är här Härjedalens andra systembolag finns, de finns bara 2, de andra i Sveg. Så allt bygger liksom på skidspåren!» – Birgitta

«Alltså jag tänker Funäsdalen, Åreområdet å häromkring i västra Jämtland. Asså de e ju nästan, inte lika viktigt som utförsåkning men de kompletterar ju den» – Carl

Flera nämner även att längdskidåkning i preparerade skidspår är den «billiga» aktiviteten i jämförelse med alpin skidåkning. Att längdskidåkning är det rimliga alternativet under en skidsemester. Det nämns även att det blir fler och fler som nyttjar spåren vilket gör att man kan uppleva trängsel och att spårssystemet skulle behövas byggas ut eller göras om.

«Hotellen där behöver skidklubbar, å att skidklubbarna tycker spåren e bra. Å de har ju ryktats lite att nu vill inte skidklubbarna komma hit längre för att de e för många som går i spåren...//... både i Funäsdalen å i Tännadalen så försöker man ju göra skidspår på sjöar för att man behöver sprida ut folk. Å många nybörjade gillar ju att åka på sjöar, lite likt som de e i stan där dom åkt på golfbana. Dom vill inte ha dehär spåren som e gjorda för att eliten skulle kunna träna på dom. Eller i alla fall semi-eliten. Eh, men sen e de ju också de här att man har byggt ut så mycket att man behöver utöka spåren». – Birgitta

8.2.1.4 Statlig finansiering av skidspår

Argumenten de svenska informanterna hade för en statlig finansiering av skidspår var folkhälsa, som informanterna menade var viktigt för staten. De uppgav att skidspåren bidrar till att folk är fysiskt aktiva och håller sig friska, vilket gynnar staten. Även friluftsliv menade flera var viktigt för många. Att människor är ute i naturen, vilket flera uppgav är bra för både människor hälsa och välmående. Några argumenterade även för att staten

gynnas av att människor bedriver friluftsliv eftersom de då får mer kunskap om och respekt för naturen, vilket exempelvis minskar kostnaderna för räddningsinsatser av människor som är "vilsna på fjället". En av informanterna menade att en statlig finansiering var ganska naturligt, han uttryckte det "en av många statligt finansierade idrottsaktiviteter". Några informanter menade också att statlig finansiering av skidspår var ett bra sätt att flytta tillbaka skattemedel till glesbygden. Att man på så sätt exempelvis kunde tillbakaföra de kostnader skidorter i Norrland har på sjukvård av skadade sportlovsfirare. De menade också att en statlig finansiering skulle vara ett bra sätt att få glesbygden att leva och utvecklas. Vidare resonerade en av informanterna att en statlig finansiering vore bra för att få mer inhemsk turism. Att svenskar skulle välja att semestra i Sverige ifall fler aktiviteter, såsom skidspåren vore gratis. Detta menade informanten även skulle gynna klimatet då färre skulle välja att resa utomlands:

«de är ett bra sätt att flytta tillbaka skattemedel från folk som inte bor här men som, de blir liksom att du omfördelar å gör så att dom här delarna av Sverige kan leva. Å dessutom så gör ju de att du får mer inhemsk turism i stället för att folk åker till andra länder vilket är bra för klimatet» - Birgitta

Huvudargumentet informanterna hade emot en statlig finansiering var att längdskidåkning inte är tillgängligt för hela Sverige, och att man därav skulle premiera orter med snö. Det var även några informanter som menade att finansieringen av skidspår inte borde gå via skattsedeln. De menade att det blev fel att hela driften av skidspåren skulle finansieras statligt, då de som nyttjar skidspåren själva borde bekosta de. Däremot var dessa informanter öppna för att man kunde få statliga bidrag för att vidareutveckla spårsystemen:

"om staten är med i själva etableringen så räcker väl de. För underhållet – det tycker jag brukarna ska kunna betala för. Brukarna slash företagen» - Per Anders

8.2.1.5 Kommunal finansiering av skidspår

Huruvida skidspåren ska finansieras kommunalt var informanterna i Funäsfjällen oeniga om. De flesta menade dock att en sådan finansiering var svår att genomföra på grund av kommunens dåliga ekonomi. Informanterna tyckte dock att det i teorin är en bra lösning men de var samtidigt bekymrade för att skidspårens kvalitet skulle bli sämre på grund av

kommunens pressade ekonomi. Flera argumenterade för att det är en bra lösning då kommunen tjänar på turismen i Funäsfjällen. Att det skapar många arbetstillfällen och intäkter för kommunen. Likaså bidrar skidspåren och turismen till det lokala näringslivet, vilket också är i kommunens intresse. Vidare argumenterade några av informanterna för att skidspåren gör Funäsfjällen till en attraktiv plats att bo och flytta till, vilken både kan få nya att flytta till området samt få folk att bo kvar. Även barn- och ungdomsidrott diskuterades av en informant som ett viktigt skäl för kommunen att bidra till skidspåren.

8.2.1.6 Finansiering genom frivilliga insatser och medlemskap i ideella föreningar

Flera av informanterna i Funäsfjällen var tveksamt inställda till att frivilliga insatser eller ett medlemskap i ideella föreningar ska finansiera skidspåren. De flesta uppgav att det är svårt att driva någonting ideellt och få kontinuitet i det. Att det är svårt att få folk att ställa upp och arbeta ideellt, och de få eldsjälarna som gör det får för stor arbetsbelastning. En sådan lösning menade flera skulle leda till stor osäkerhet som kunde påverka spårens kvalitet. Flera menade även att det inte är en långsiktig lösning på finansieringsfrågan. Ett annat orosmoment några av informanterna tog upp gällande en frivillig finansiering var att frivilliga spåravgifter inte skulle räcka för att finansiera hela spårsystemet:

”nja, nää. Sânt tror jag inte funkar. Det vet en jo själv att det är svårt att få i hop folk som ska jobba ideellt i föreningar. De ser jag som en omöjlighet» - Per Anders

En av informanterna menade också att dagens samhälle inte skapar tidsutrymme för människor att arbeta ideellt och att flera därför föredrar att ”köpa sig fri”. Till trots för alla dessa utmaningar som informanterna såg med en sådan finansiering var flera också positiva till en finansiering med frivilliga insatser och ideellt arbete. De menade att det är fint att göra någonting tillsammans och att människor faktiskt vill bidra på grund av exempelvis glädjen till sporten. Att få vara med att utveckla någonting tillsammans ansåg de flesta som någonting positivt. Problemet många såg var bara att det i praktiken var svårt att genomföra. Det lokala engagemanget och ägarskapet som blir i en ideell förening ansåg de flesta som någonting positivt. Även möjligheten att hålla nere produktionskostnaden, och att man då kunde ha rimliga priser nämndes av en informant. Hen diskuterade också att en finansiering genom ideella föreningar och frivilliga bidrag

fungerar bra på vissa platser där det inte är ett lika högt besöksstryck som i Funäsfjällen, men att han hade full förståelse för att det var svårt att genomföra i Funäsfjällen:

«ideellt arbete i Funäs kanske inte skulle klara sig så som Järvsö, men de är ju många ställen i landet som inte skulle ha skidspår om de inte vore för ideellt arbete ...» - Sebastian

«de e svårare att driva skidspår ideellt i Funäs där de är mycket turister...//...Då e de ju business i de, å då e man väl inte lika motiverad att driva ideellt, när folk tjänar pengar på de...» - Carl

8.2.1.7 Användaren betalar en spåravgift

En obligatorisk spåravgift tyckte de flesta av informanterna i Funäsfjällen var en ekonomiskt försvarbar lösning. Alla var inte övervägande positiva till en spåravgift men resonerade ändå att det var nödvändigt för att kunna finansiera skidspåren. Några menade att det är försvarbart när inte stat eller kommun finansierar spåren. Att kostnaden ligger på användarna av skidspåren ansåg några av informanterna som "lika självklart som att köpa liftkort":

"det är lika självklart som att man köper ett liftkort när man nyttjar slalombackarna. Där är det ingen som helst diskussion om. Så då tycker jag att det bör vara lika på längdspåren.» - Per Anders

De flesta av informanterna var eniga om att med en obligatorisk spåravgift får man de ekonomiska medel man behöver för att göra bra och välpreparerade skidspår. De ansåg att man fick goda faciliteter, bra digitala verktyg för att se kartor och vilka spår som var preparerade och en mångfald av fina skidspår. Flera av informanterna nämnde att de uppfattade det hela som professionellt genomfört.

Informanterna ansåg också att en obligatorisk spåravgift kommer med nackdelar. Bland annat att det blir dyrt att åka längdskidor, och att detta kan exkludera grupper som inte har råd att betala spåravgiften från att åka skidor:

"alltså de blir ju dyrt att åka längdskidåkning. Slalom e ju på väg att bli en total överklassport, 1700 kr för 1 veckas liftkort x antal medlemmar man e i familjen sådär. Men längdåkning har ju varit liksom de billiga alternativet. Men nu blir ju de också dyrare"
– Birgitta

Flera av informanterna tyckte också det var tråkigt att det blev en "industri" av det hela. Att längdskidåkningen blir lika kommersiell som alpint. En av informanterna påpekar också att det blir högre kvalitetskrav när man har en obligatorisk avgift, vilken kan leda till missnöje om människor exempelvis promenerar i skidspåren eller att spåren är dåligt pistade.

"Men så var det ett år då dom faktiskt var ganska dåliga, och dåliga och kostar pengar e faktiskt ingen bra kombination när de är skidspår som gör att man driver och lever på de..." - Birgitta

8.2.1.8 Bidrag från lokala företag och organisationer

Att lokala företag och organisationer skulle finansiera skidspåren var alla informanter i Funäsfjällen positivt inställda till. De flesta resonerade att de som gynnas av att skidspåren finns, bör också bidra till deras existens. Att de flesta företag i Funäsfjällen som drev med någon typ av turism, borde bidra såg alla som en självklarhet. En informant uttryckte det att det för företagen är en investering i destinationen. Många ansåg att företagens bidrag borde ses som ett komplement till andra finansieringsmodeller:

"ja, de tycker jag e helt givet. Förutsatt att man kan se att det skapar en nytta för de lokala företaget. Och i en glesbygd som både Järvsö och Funäs e, och som e säsongsbetonat så e det nästan en förutsättning för många företag att de kommer turister. För att de ska kunna handla i deras butiker eller köpa mat i restaurangen eller överhuvudtaget kunna utnyttja de faciliteter som finns. Sen kanske driver jag ett lokalt jordbruk, ja då kanske man inte ser den nyttan. Men ja hotell, restauranger, butiker och bensinmackar har ju en nytta av att de kommer hit turister, så de blir ju inte en kostnad utan de blir ju en investering» - Sebastian

8.2.2 Røros

8.2.2.1 Informanternas relation till längdskidåkning och betydelsen av preparerade skidspår

Även på Røros är flera av informanterna i undersökningen duktiga skidåkare som åker mycket i preparerade skidspår. Flera uppger att de åker skidor för att hålla sig i form och komma ut i naturen. De flesta informanterna på Røros föredrog att åka i preparerade

skidspår, då de menade att det gjorde det enklare att komma sig ut samt att det var bättre att träna i preparerade skidspår i jämförelse med att åka på turskidor. En av informanterna uppgav att hen varierade med att åka på turskidor utanför skidspåren, och ibland i preparerade spår.

”Jeg bor på Røros da. Så jeg har gått på ski hele livet, drevet med skiskyting, ja og no når jeg har hund er jeg på ski nesten kvar dag...” – Arne

«Jeg har gått på ski så lenge jeg kan minnes. E tye de er veldig bra trening å gå på ski å jeg er veldig avhengig tå å ha preparerte skispor. Rett å slett for å få trent. Jeg går sjeldent i laussnø eller der de ikke er preparert da.» - Marit

8.2.2.2 Skidspårens betydelse för lokalsamhället och de fastboende

Informanterna på Røros var liksom i Funäsfjällen eniga om att preparerade skidspår är av stor betydelse för lokalsamhället och de fastboende. Flera av informanterna diskuterade skidspårens betydelse för folkhälsan, och att de bidrar till att både vuxna och barn- och ungdomar är fysiskt aktiva. Flera av informanterna menade också att skidspåren är viktiga för barn- och ungdomsidrotten. Det var även några av informanterna som menar att de preparerade skidspåren gör Røros till en attraktiv plats att bo och flytta till:

«jo de e nok veldig viktig. Å jeg tenker på at kanskje de er lett for mange å kom seg ut da. At no ligg de til rette liksom. At man kan gå ut og ta en skitur. Jeg føler liksom at når de e kjørt opp spor e de lettere for befolkninga at ta den der skituren. Om man vil gå på tur eller trene hardt så er det viktig at de ligg til rette trur jeg. De e mye lettere at dem kjem seg ut. Åsså e de veldig viktig da at en gjør de og at de blir kjørt opp spor for helsa da. De e jo kjempeviktig. Fysisk aktivitet.» – Ole

Några av informanterna menar att skidspåren nyttjas mer av vissa åldersgrupper. Exempelvis pensionärer, barnfamiljer och de som är 50+. En av informanterna har reflekterat över att det är lite ungdomar som åker i skidspåren:

”når jeg er ute å går på ski så registrerer jeg vel at de e lite ungdommer som e ute på ski. De er flest tå dem som e kanskje 50+ å barnefamilier.” - Marit

8.2.2.3 Skidspårens betydelse för Røros som turistdestination

Alla informanter är eniga om att skidspåren är av betydelse för platsen som turistdestination, och att skidspåren är en av reseanledningarna till Røros. En del nämner att skidspåren är viktiga eftersom staden har så många hytter, och om de inte vore för skidspåren hade inte området varit ett lika attraktivt för hytteägarna:

”Røros består jo tå mye hytter så æ trur når de hyttebeboerne kjem så trur jeg dem vil gjerne ha skiløyper å gå i. Så de trur æ e veldig viktig for at vi skal få turister og hyttebeboere, at det legges til rette for skiløyper. De trur jeg e kjempeviktig.» - Ole

På Røros har man möjligheten att kombinera det kulturella i centrum med typiska hytteaktiviteter, vilket gör området unikt och attraktivt för många menar några av informanterna. Samtidigt menar en av informanterna att eftersom Røros inte har några alpinbackar så är längdskidspåren av stor betydelse:

”Jo je vil tru det er mange som trekkes hit av de. Å at du kan kombinere de å gå på ski med de kulturelle på Røros da. De kulturelle i sentrum her å alle arrangement å sån da... som Vinterfestspill. Å kombinere de med fysisk aktivitet, en skitur som er så sentrumsnært.” – Arne

Ett fåtal av informanterna uttalar också att de tycker skidspåren på Røros har ett outnyttjat potential, med tanke på de fina vinterförhållandena. Att Røros hade kunnat vara en större vinterdestination. Likaså menar de att Røros som skiddestination inte kommuniceras och marknadsförs tillräckligt:

«Så je trur at løypenettet på Røros e litt undervurdert i forhold til de mulighetene vi har med en lang vinter å vår som gjør at de går an å gå lenge på ski da...//... jeg synes de markedsføres for lite» – Knut

”De mener jeg er en bra produkt som kanskje ikke er markedsført godt nok.” – Arne

8.2.2.4 Statlig finansiering av skidspår

Även de norska informanterna uppgav folkhälsa som ett av huvudargumenten för en statlig finansiering. Även i Røros var de lägre sjukvårdskostnaderna kopplade till att människor var fysiskt aktiva i skidspåren grunden till att informanterna tyckte att staten

borde finansiera skidspåren. Goda uppväxtförhållanden med barn- och ungdomsidrott menade också många av informanterna var goda skäl till en statlig finansiering:

”jo je er helt enig i de at de offentlige bør bidra med sin del der å. Helt klart! Man har jo de med helseaspektet, oppvekst, næringsliv, ja... å je trur ikke de er urimelig at staten skal ta sin del der nei” – Arne

Även friluftsliv som är gratis och tillgängligt för alla var ett viktigt argument. Sedan var den några av informanterna som menade att staten borde bekosta skidspåren för att de är viktiga för näringslivet, och att många exempelvis väljer att köpa hytta på Røros på grund av fina skidspår. Vidare menade flera att staten borde finansiera skidspåren på grund av Løypeforeningens dåliga ekonomi. Att det är svårt för den frivilliga Løypeforeningen att få verksamheten och driften att gå runt, och därav borde staten stå för en stor del av finansieringen. Flera menade att ett statligt bidrag till Løypeforeningen hade varit en bra lösning:

«vi vet jo de at den der løypeforeninga slit litt økonomisk. Eh kanskje særlig no de siste to åra... så se har jo vært veldig flott å fått en statlig finansiering. Vis ikke så kan de jo gå utover de lokale engasjementet da. E vet ikke om statlig finansiering e den rette veien å gå men statlige tilskudd hadde jeg kunnet tenkt meg å hatt» - Knut

Slutligen var det en informant som menade att finansieringen borde gå via skattsedeln eftersom det då skulle bli likt över hela landet. Att alla skidspår skulle hålla samma kvalitet och standard.

De enda argumentet informanterna på Røros hade emot en statlig finansiering var att man kunde mista det lokala engagemanget och styrningen.

8.2.2.5 Kommunal finansiering av skidspår

De flesta av informanterna på Røros var positivt inställda till en kommunal finansiering av skidspår. Flera såg det som en självklarhet att kommunen bör bidra till skidspåren, och menade att Røros kommun idag bidrar alltför lite. Flera av informanterna menade på att ”mange andre kommuner, dem bidrar jo mye mer”, där Trondheim var ett återkommande exempel. Argument som folkhälsa, goda uppväxtförhållanden och tillflyktning menade många var goda skäl för kommunen att vara med och finansiera skidspåren. Likaså alla de faktorer som skidspåren bidrar med till Røros som en attraktiv turistdestination. All

handel, hytter, arbetsplatser, turism och näringsliv som kommunen gynnas av. En av informanterna menade att skidspår är extra viktigt för Røros, som inte har några alpinbackar. Därav menade han att skidspåren borde vara prioriterade av Røros kommun, om man vill fortsätta vara en attraktiv hyttekommun. Flera av informanterna argumenterade också att kommunen borde bidra på grund av Røros tur- og løypeforenings dåliga ekonomi, och att betydande kommunala bidrag till Løypeforeningen hade varit en god lösning. Likaså argumenterade några av informanterna för att det är viktigt att kommunen värdesätter idrotten i kommunen, och att skidåkning är en viktig tradition i Norge. Några av informanterna menade att en kommunal finansiering var bättre än en statlig. Detta då man har en starkare lokal förankring i kommunen och det lokala engagemanget och samarbetet är viktigt.

Även på Røros nämns kommunens dåliga ekonomi som ett argument emot kommunal finansiering. Informanterna uttrycker en bekymring för att skidspåren inte skulle prioriteras av kommunen och att det därmed skulle bli sämre. En informant diskuterade även aspekten att det skulle bli stora nationella skillnader, från kommun till kommun, beroende på vilken prioritet skidspåren har.

8.2.2.6 Finansiering genom frivilliga insatser och medlemskap i ideella föreningar

I Røros var informanterna i motsättning till Funäsfjällen övervägande positiva till en "dugnadsbaserad" finansiering. De menade att folk ska bidra med den summa de har möjlighet till och för de som inte har råd, ska det vara gratis. De flesta resonerade att detta var standardmodellen i Norge, och en frivillig medlemsavgift till Røros tur- og løypeforening ansåg de flesta som en bra lösning. Liksom i Funäsfjällen menade många att frivilliga insatser eller dugnad, som det heter på norska, är positivt för att skapa ett lokalt engagemang kring skidspåren. Att det medför lokalt inflytande och är en social aktivitet att göra tillsammans med andra. Samarbetet menade många är en viktig del då det finns mycket lokal kunskap, och eftersom Løypeforeningen har en pressad ekonomi ansågs det viktigt att bidra för att driva och utveckla skidspåren. En av informanterna menade också att det är viktigt att inkludera barn och unga tidigt i dugnaden, så att det blir naturligt för de att bidra, även när de växer upp:

”jo dugnadsånden må ikke forsvinne! Æ mener at de e veldig viktig de her med dugnad fortsatt. Å jeg har jo vært med i mange år på dugnader å de er jo en sosial greie å de tar mye tid men de e jo å veldig fint å sosialt å treffe folk å en gjør noe sammen... men æ føler litt så at kanskje den yngre generasjonen, at di vil betale seg fri nærmest foran å va med på dugnad... men æ mener at de e veldig viktig for å få te noenting. Alt koster jo å penger»
- Ole

Trots att de flesta menade att frivilliga insatser och medlemskap i ideella föreningar är viktigt att värna om, uttryckte flera av informanterna bekymringar och utmaningar med den finansieringsmodellen. Flera tog upp Løypeforeningens dåliga ekonomi, likaså att det är svårt att säkra en finansiering över lång tid. Även det faktum att Løypeforeningen behöver lägga så mycket tid och resurser på att ”skaffa pengar”, att det går ut över deras kärnverksamhet, att preparera skidspår. Flera nämnde också svårigheterna att få folk att arbeta ideellt, och att många i dagens samhälle inte har tid och hellre vill ”köpa sig fri”, liksom informanterna i Sverige påpekade. Några av informanterna menade också att de ansåg att kommunen borde finansiera skidspåren, genom bland annat egendomsskatten, och ansåg därför inte att det skulle behövas något ideellt arbete om kommunen tog över den dagliga driften. Alla informanterna var eniga om att dessa utmaningar påverkar spårens kvalitet och uttryckte en bekymring över att konsekvensen blev att skidspåren skulle prepareras mindre.

8.2.2.7 Användaren betalar en spåravgift

Huruvida skidspåren ska finansieras genom en obligatorisk avgift var informanterna på Røros inte lika positivt inställda som informanterna i Funäsfjällen. De flesta informanterna på Røros menade att en obligatorisk avgift stred emot allemansrätten och kunde exkludera människor från att åka skidor. Många menade att skidspåren ska vara tillgängliga för alla, oavsett ekonomi. De bekymrade sig för att det skulle bli för dyrt att åka skidor för många grupper i samhället med en spåravgift, och att detta även skulle gå ut över barn och unga:

” Man ekskluderer jo folk fra å gå på ski, å jeg arbeider jo i helsevesenet sjøl å da blir en jo litt påvirket tå helseaspektet. Å en hører jo de at foreldrene trekker ungene ut tå aktiviteter på grund tå økonomien. Å de e jo ikke bra at det skal være sån. Å vis de skal bli

sån i skiløypa å, at foreldrene ikke kan ta med ungene ut på ski på grund tå økonomien – de blir feil!” – Arne

Några av informanterna trodde också att färre skulle åka skidor ifall det var en obligatorisk avgift, och att det även skulle vara resurskrävande att följa upp vilka som betalat. Många kände att det blev moraliskt fel att ta ut en obligatorisk avgift. Samtidigt var det några få av informanterna på Røros som resonerade att det är kostbart att köra upp skidspår och att det behövs mer intäkter. De såg en obligatorisk avgift som en sista utväg, ifall de frivilliga bidragen inte skulle räcka:

”de koster jo mye å lage disse løypene, å kjør opp di og preparere og alt de der. Så en sån der kontingent. Jeg er ikke emot en kontingent. De er jeg ikke emot asså. Jeg synes vi kan ha en slik familiekontingent. Jeg vet ka de koster så de er rimelig» - Ole

8.2.2.8 Bidrag från lokala företag och organisationer

Även informanterna på Røros var generellt positiva till att lokala företag och organisationer skulle finansiera skidspåren. De förde samma resonemang som informanterna i Funäsfjällen, att de som tjänar på skidspåren, borde bidra och att skidspåren kommer alla till godo. Några av informanterna menade att om alla bidrog lite behövde det inte bli så dyrt för varje enskilt företag. En av informanterna diskuterade också fördelarna företagen har av att de anställda åker skidor och håller sig i form. Hen menade att företagen kunde se bidrag till skidspåren som en typ av friskvårdsbidrag för de anställda.

Det var några av informanterna på Røros som diskuterade att en sådan finansiering kan vara både osäker och oförutsägbar, och att det därför är svårt att se denna modell som en långsiktig lösning.

9 Finansiering av skidspår i Funäsdalen och Røros - en sammanfattning

9.1 Funäsfjällen

De flesta av informanterna i Funäsfjällen menade att en användarbetaling var den bästa lösningen för att finansiera skidspår. De menade att de var rimligt att kostnaden låg på användaren och att det var ett måste för att få finansieringen att gå ihop. Många menade att det inte var möjligt att finansiera spår av bra kvalitet på något annat sätt. Det som informanterna menade talade emot en spåravgift var främst att det kunde bli dyrt och att det kan exkludera vissa grupper från att nyttja spåren. Likaså menade några av informanterna att en spåravgift bidrar till ett ökat kvalitetskrav, vilket kan vara svårt att uppfylla.

Generellt menade informanterna att det fanns mycket som talade för en offentlig finansiering, både statlig och kommunal. Folkhälsa, aktiviteter för barn- och ungdom, lokalt näringsliv, friluftsliv, turism och en levande landsbygd var några av argumenten. Det som informanterna menade talade emot en sådan finansiering var främst kommunens dåliga ekonomi och att om det skulle finansieras statligt är inte längdskidåkning möjligt i hela landet, och skulle därför inte vara tillgängligt alla.

Att skidspåren skulle finansieras genom frivilliga bidrag och medlemskap i ideella föreningar fanns det ungefär lika många argument för som emot. Informanterna menade att det är svårt att driva någonting ideellt på lång sikt. Att människor inte har tid att arbeta frivilligt och att fler önskar att "köpa sig fria". Likaså var många oroad för att en frivillig avgift inte täcker alla kostnader. Samtidigt var det informanter som menade att frivilliga bidrag och medlemskap i ideella föreningar är ett bra sätt att skapa lokalt engagemang runt skidspår och att det är fint att uträtta och skapa någonting tillsammans. Likaså fanns det de som menade att man kan hålla nere produktionskostnaden, och därav blir skidspåren rimligare i pris. Slutligen var de flesta för att bidrag från lokala företag och organisationer skulle vara med och finansiera skidspåren. Det sågs som en investering i destinationen och att de som gynnas av att skidspåren finns, bör bidra till de.

Tabell 2: Användarnas nyckelargument för och emot olika finansieringslösningar

	Nyckelargument för	Nyckelargument emot
Statligt finansierat	• Folkhälsa • En av många statligt finansierade idrottsaktiviteter • Friluftsliv • Flytta tillbaka skattemedel • hela Sverige kan leva • Inhemsk turism • Bra för klimatet	• Inte tillgängligt för alla • Inte tillgängligt i hela Sverige • Inte genom skattsedeln
Kommunalt finansierat	• Turism • Lokalt näringsliv • Förhindra från flyttning • Tillflyttning • Aktiviteter för barn och ungdom • Arbetstillfällen	• Kommunens dåliga ekonomi
Finansierat genom frivilliga bidrag och medlemskap i ideella föreningar	• Känns bra • Göra någonting tillsammans • Rimliga priser • Folk vill bidra • Lokalt engagemang • Vara med å utveckla • Håller nere produktionskostnaden • Glädje till sporten • Ägarskap • Gemenskap • Socialt • Bevarande	• Svårt att få folk att bidra • Svårt att driva någonting ideellt • Frivilliga spåravgifter räcker inte • Färre medlemmar • Fler vill köpa sig fri • Dagens samhälle skapar inte tidsutrymme • Osäkert • Ej långsiktigt • Svårt med kontinuitet
Användaravgift	• Man måste få det att gå ihop • Ekonomiskt försvarbart • Kostnaden ska ligga på användarna • Lika självklart som liftkort • Bra produkt • Skönt att köpa sig fri • Kvalitet • Försvarbart när ej stat eller kommun finansierar spåren • Mångfald av skidspår • Bra digitala verktyg • Professionellt • Faciliteter	• Dyrt • Exkluderande • Industri • Kvalitetskrav • Promenerar i spåren

Bidrag från lokala företag och organisationer	• De som tjänar på att spåren finns ska bidra • Solidaritet • De gynnas av skidspår • En investering i destinationen • Ekonomiskt komplement	
--	--	--

9.2 Røros

De flesta på Røros var för en offentlig finansiering, både statlig och kommunal. Folkhälsa, goda uppväxtförhållanden, främja näringsliv och Løypeforeningens dåliga ekonomi var några av informanternas argument. Det som talade emot en statlig finansiering menade informanterna var en sämre lokal förankring, och de som talade emot en kommunal finansiering var kommunens dåliga ekonomi och prioriteringar, och att det skulle bli stora nationella skillnader, jämfört med en statlig finansiering. Att skidspåren skulle finansieras genom frivilliga bidrag och medlemskap i ideella föreningar var många av informanterna för. De flesta tyckte att en frivillig avgift var bra, och att folk fick bidra med det de har möjlighet till. Många menade också att det bidrog till ett starkt lokalt engagemang och ägarskap för skidspåren och att det var fint med det sociala som frivilligt arbete frambringar. Samtidigt fanns det en hel del argument emot en sådan typ av finansiering. Bland annat att det är svårt att säkra finansieringen och att det är för få som ställer upp och arbetar ideellt. Likaså var det några som menade att kommunen borde stå för finansieringen och underhållet, och var därför emot "dugnaden".

Principiellt var det många som var emot en typ av obligatorisk användaravgift. De menade det var exkluderande och moraliskt fel. Samtidigt var det några som såg det som en "sista utväg" för att säkra finansieringen och få goda skidspår.

Många av informanterna var för att bidrag från lokala företag och organisationer skulle vara med och finansiera skidspåren. De flesta menade att skidspåren kommer alla till godo, och att näringslivet gynnas av att de finns och lockar folk till Røros. Några få menade att en sådan finansiering var osäker och oförutsägbar.

Tabell 3. Användarnas nyckelargument för och emot olika finansieringslösningar

	Nyckelargument för	Nyckelargument emot
Statligt finansierat	• folkhälsa • bra uppväxtförhållanden • främja näringsliv • friluftsliv • Løypeforeningen har dålig ekonomi • skidspår betyder mycket för många • säkrad finansiering • likt överallt i landet	• sämre lokalt engagemang
Kommunalt finansierat	• folkhälsa • bra uppväxtförhållanden • tillflyttning • främja näringsliv • kommunen tjänar på skidspår (handel, byggande av fritidsboenden, mer jobb, turism etc.) • Løypeforeningen har dålig ekonomi • Røros är en destination för längdskidåkare – inga slalombackar • bättre med kommunal än statlig finansiering • lokal förankring • kommunala bidrag till Løypeforening • samarbete • värdesätta idrotten i kommunen, • viktig kultur i Norge • ”mange andre kommuner, dem bidrar jo mye mer”	• kommunens ekonomi • stora nationella skillnader • beroende av hur kommunen prioriterar skidspår
Finansierat genom frivilliga bidrag och medlemskap i ideella föreningar	• standardmodellen för finansiering av skidspår i Norge • många som använder skidspåren vill bidra • frivillig medlemsavgift • dugnad är en naturlig del • engagerad lokalbefolkning • lokalt medbestämmande • lokal kunskap • liten användaravgift • de som har råd kan bidra	• kommunen borde betala allt • eiendomsskatten borde "betala skidspår" • Løypeforeningens dåliga ekonomi • lägger mycket tid å resurser på att skaffa pengar • svårt att säkra finansiering • färre ställer upp och jobbar ideellt

	• samarbete • socialt • åstadkomma något tillsammans • Løypeforeningen har inte mycket pengar, då må dugnad till för att få uträtta saker • inkludera barn och unga tidigt	• går ut över skidspårens kvalitet • tar mycket tid • yngre generation vill köpa sig fri
Användaravgift	• sista utväg (Om inte frivilliga bidrag räcker) • kostbart att köra upp skidspår • behövs intäkter • alla bör bidra med en liten summa så att skidspåren kan hållas öppna	• allemansrätten • användaravgift = mindre bruk • exkluderande • blir en fråga om ekonomi att åka skidor • moraliskt fel • dyrt • skam om man inte betalat • resurskrävande att följa upp • ska vara öppet för alla
Bidrag från lokala företag och organisationer	• tjänar på att det finns skidspår • alla ska bidra • spleiselag • till godo för alla parter • folkhälsa • som ett friskvårdsbidrag • sponsorer	• stora skillnader på hur mycket olika företag bidrar • osäkert • oförutsägbart

10 Diskussion

I detta avsnitt kommer fallstudie-områdena, och de olika finansieringsmodellerna jämföras och kommenteras. Därefter kommer möjligheter och strategier för att vidareutveckla finansieringslösningarna att diskuteras.

10.1 Skidspår av hög kvalitet

Gemensamt för de flesta informanter, både i Funäsfjällen och på Røros är att alla vill ha goda skidspår av hög kvalitet. Sedan delar de inte samma uppfattning om hur det ska genomföras eller finansieras, men de flesta påpekar att det är kostbart att underhålla och utveckla skidspår så att säkra finansieringen är viktigt. Faktorer som påverkar skidspåren negativt menar informanterna bland annat är: *dålig eller ingen preparering, människor som promenerar i skidspåren, dålig information om förhållanden i skidspåren, dålig skyltning, dåligt utformade skidspår, för kuperade skidspår, trängsel och mycket folk i spåren och hundbajs i skidspåren.*

Hur dessa faktorer påverkar synen på finansieringen skiljer sig mellan informanterna. Flera uppger att de har förståelse för att det ibland är svårt att preparera, beroende på väder exempelvis. En av informanterna uttryckte att så länge det informeras om att det inte är preparerat, och varför, har hen förståelse för det. Flera av informanterna på Røros uppger även att de tycker att det beror på oss som använder spåren vilken preparering de blir. Om alla är med och bidrar, blir spåren bra:

”Jeg synes at vis vi betaler så trur jeg sporen vil bli bra» - Arne

I Funäsfjällen uppgav de flesta av informanterna att de hade stor förståelse för att det vissa dagar var svårt att hålla en god preparering, men de var också eniga i att när man betalar spåravgiften, ställer det vissa krav på att spåren är bra.

10.2 Användarfinansiering

I Funäsfjällen var många positiva till en användarfinansiering, både i den kvantitativa och den kvalitativa delen av undersökningen. Flera såg det som den ”enda” fungerande lösningen och menade att om man vill ha goda skidspår av hög kvalitet måste det finnas ekonomiska incitament att driva det. Många menade att de andra alternativen inte fungerade i praktiken och på lång sikt. Detta kan jämföras med det Kamfjord (2019) och

Tullock et al. (2002) skriver om fria nyttigheter. Att det är svårt att tjäna pengar på fria nyttigheter och på grund av sina egenskaper betraktas ofta fria nyttigheter som "bråkmakare" till skillnad från privata varor.

På Røros var det fler som var emot en användarfinansiering, både i den kvantitativa och kvalitativa delen av undersökningen. Många menade att en sådan finansiering var emot allemansrätten och därför inte ens en möjlighet. I den svenska undersökningen var inte detta ett tema. På Røros menade också flera att en spåravgift är exkluderande och kan utesluta människor från skidspåren på grund av ekonomi liknande som More & Stevens (2000) diskuterar i sin studie. Det är dock viktigt att ta i betraktning att även ifall skidspåren är avgiftsbelagda är det inte tillträdet till skidspåren användarna betalar för, utan snarare prepareringen. Det innebär att spåren kan ses som en fri nyttighet medan prepareringen kan kategoriseras som en privat vara. Detta visar på hur diffusa gränserna är mellan den privata varan och den fria nyttigheten. Denna slutsats drar även Farstad et al. (2001).

I studiens kvantitativa del var kvinnor och fastboende något mer positiva till en spåravgift. Även Kline et al. (2012) fann i sin studie om kanotisters inställning till olika sätt att finansiera kanotleder att kvinnor och är mer benägna att stödja en användarfinansiering. I tillägg fann de att paddlare med relativt hög inkomst, och de som anser att utveckling av paddelleder är en form av ekonomisk utveckling positivt inställda till att bidra till finansieringen. Även Williams et al. (1999) resonerar kring att om användaren förstår fördelarna med avgiften är de mer villiga att betala. Detta kan förklara de fastboendes positiva inställning till en spåravgift. Kanske att de fastboende kan se den positiva utvecklingen skidspåren bidrar till.

10.3 Skattefinansiering

Det som talar för att skidspår ska finansieras genom skatter, både statliga och kommunala, är först och främst folkhälsoperspektivet. Liksom More & Stevens (2000) och Reynisdottir et al. (2008) diskuterar i sina studier menade många av informanterna i den här undersökningen att skidspåren bidrar till allmän hälsa och välfärd, som i sin tur besparar staten utgifter i form av en friskare befolkning och bättre folkhälsa. More & Stevens (2000) menar att det är orättvist att ta ut nyttjandeavgifter då det kan minska

besöket bland ekonomiskt utsatta grupper, vilket även var återkommande i den här studien. Flera av informanterna menade att en användaravgift skulle exkludera människor från att åka i skidspåren. Likaså var barn- och ungdomsidrott ett viktigt tema för informanterna. Flera menade att det är viktigt att barn från familjer som har sämre ekonomi, också kan hålla på med sin idrott, och att en avgift skulle exkludera dessa. Att människor bedriver friluftsliv menar många av studiens informanter är positivt. Det eftersom de då får mer kunskap om och respekt för naturen, vilket exempelvis minskar kostnaderna för räddningsinsatser av människor som är "vilsna på fjället", vilket även det talar för en offentlig finansiering. Detta resonemang för även Fredman (2018) i sin studie. Likaså menar han i sin studie att människors medvetenhet om naturens betydelse ökar om människor vistas i naturen vilket kan ha positiva effekter för samhället i stort. Skidspåren kan också ses som en typ av dragplåster till både Røros och Funäsfjällen, vilket gynnar platserna som turistdestinationer, det gynnar kommunernas handel och näringsliv och gör platserna attraktiva att bo och flytta till. Detta gynnar kommunerna och Kamfjord (2019) menar att kommunens vilja till att bidra till en sådan fri nytthet som skidspår, är viktigt för att skapa ett hållbart reseliv. Att finansiera skidspår med offentliga medel kan också ses som en form av stöd till glesbygdsutveckling där man med statliga medel kan få glesbygden att leva och utvecklas. Undersökningen visar att människor är bekymrade över kommunernas vilja och förmåga att bekosta skidspår. Flera är eniga i att det vore rimligt att kommunerna tog en del av kostnaderna kring skidspåren med tanke på de fördelar de får av deras existens, men uttrycker samtidigt en oro för både kommunernas intresse och ekonomiska möjligheter till detta. Detta kan liknas vid finansieringen av nationalparker som Van Sickle & Eagles (1998) och Wells (1997) konkluderar med i sina studier har det offentliga stödet har minskat. På senare tid menar de att inställningen varit att man inte kan motivera offentliga utgifter för att finansiera rekreation till endast en del av befolkningen. Detta är även en hållning som är återkommande i denna studie då många menar att stat och kommun borde ta ett större ansvar och bidra ekonomiskt.

10.4 Medlemskap i ideella föreningar och frivilligt arbete

Att finansiera skidspår genom medlemskap i ideella föreningar och genom frivilligt arbete var norrmännen generellt positiva till, både i den kvalitativa och den kvantitativa delen av studien. Många såg det som ett fint sätt att skapa lokalt engagemang kring skidspåren och en solidarisk lösning på finansieringsfrågan. Flera menade att man borde bidra ekonomiskt men att summan skulle vara den som var och en hade möjlighet att bidra med. Många menade att om man vill kunna åka i preparerade skidspår, borde man bidra till de, antingen genom ekonomiska bidrag, eller genom sin egen tid. Både DNT (u.å.) och Sörmlandsleden (u.å.) beskriver att deras verksamheter är beroende av deras medlemmar och frivilligt arbete. I den här undersökningen framkommer det också att informanterna menar att många platser är beroende av frivilligt arbete för att det ska finnas skidspår.

Samtidigt fanns det i undersökningen en hel del negativa röster mot en sådan typ av finansiering. Främst bland svenskarna. Många menade att det i praktiken var svårt att driva någonting ideellt, och att det var för få som bidrog. Att dagens samhälle inte skapar tidsutrymme för ideellt arbete. Likaså menade informanterna i Funäsfjällen att det var svårt att driva någonting ideellt då det är så mycket "business" i det. När det finns stora kommersiella intressen i det blir det svårt att motivera människor att arbeta ideellt. Dessa faktorer nämner också Fredman (2018) i sin rapport.

Cornes & Sandler (1996) skrivet att, förutom under mycket strikta omständigheter, kan en frivillig bidragsmekanism inte producera samma kvantitet av en fri nytta som en betalningsmekanism. Detta visar också data från den här undersökningen. Informanterna uttryckte ofta en oro över att kvantiteten och kvaliteten på skidspåren skulle bli sämre ifall de skulle drivas genom frivilligt arbete.

10.5 Ska alla betala och bidra med samma summa?

Flera av informanterna i Funäsfjällen tyckte att det var rimligt att de fastboende betalar mindre och stugägare och tillfälliga besökare betalar mer. Många menade att skidåkningen är en del av livsstilen till människor som lever i Fjällvärlden, och att det då skulle vara orimligt att betala lika mycket som besökarna, som enbart åker en vecka om

året. Likaså argumenterade flera för att de som är med och betalar kommunalskatt, bör få en lägre avgift eftersom de redan bidrar ekonomiskt till området. Detta argument faller på att finansieringen i Funäsfjällen är helt användarbaserad. Kommunen har ingenting med finansieringen att göra. Samtidigt reflekterar några av informanterna kring den typen av fördelning ur ett rättviseperspektiv. En av informanterna menar att priserna blir orimligt höga för de besökande och att det även blir problematiskt med att människor får olika syn på skidspåren. Att de fastboende som betalar en liten del, som enligt informanten gör att de tar spåren för givet, medan de besökande betalar ett ganska högt pris, och för dem blir en exklusiv produkt:

«dom som är skrivna här betalar 300 kr för ett årskort, å dom som inte e skrivna här betalar 1600,- för ett årskort. Å e de dagskort, ja vet inte, kanske 200 kr eller så. De betyder att de blir ganska dyrt om de kommer hit en barnfamilj, som kommer hit på sportlovet å vill åka lite slalom, å kanske ta en liten sväng på längdskidor, de blir ju ganska mycket pengar. de blir ju problematiskt när en barnfamilj ska betala en 1000-lapp för att åka lite skidor i några dagar å lokalbefolkningen betalar 300 för en säsong så blir de ju väldigt olika vad man har för förväntningar på hur spåren ska se ut...//... å ena sidan så e de ju bra. Men de blir ju liksom jobbigt när de liksom inte blir tydligt för alla... Hur otroligt dyrt de blir för besökarna liksom...//... Asså de känns som turister bara e en form för en vandrande kassakko som man ska mjölka hur mycket pengar ur som helst. De en ju en attityd som man kan tycka att aaa, ni kan också betala 200 kr om dan för att gå i skidspåren då ja...» - Birgitta

Informanterna på Røros tycker annorlunda även i den här frågan. De flesta menar att de besökande inte ska betala lika mycket då de inte nyttjar spåren lika mycket som de fastboende, men är ändå eniga i att även de besökande ska vara med och bidra till finansieringen:

”de er vel rimelig at fastboende kanskje betaler litt mer enn hytteeiere. Dem e jo her litt mindre og bruker løypenettet mindre å” – Arne

Sammanfattningsvis tycker jag att informanterna i Funäsfjällen i teorin inte har så goda skäl för att det skulle vara billigare för de fastboende, då hela verksamheten baserar sig på att användaren betalar för sitt eget nyttjande av skidspåren, oavsett var man bor. Samtidigt är det en fin och solidarisk strategi som Ledbolaget har, med ett lägre

«bybopris» till de fastboende. Samtidigt leder strategin till att användarna har väldigt olika syn på skidspåren. För en besökande är skidspåren en relativt dyr vara, som de betalat 730 SEK för en vecka att åka i. För de fastboende kostar ett säsongskort 300 SEK, vilket är en relativt liten summa i jämförelse med vad de besökande betalar. Detta tror jag gör att man som fastboende ser spåren mer som en fri nyttinghet medan besökaren ser de som en kommersiell vara.

Informanterna på Røros tyckte det var rimligt att de som inte var fastboende betalade ett mindre belopp för skidspåren. Detta på grund av att man som fastboende antagligen nyttjar spåren mer. Denna syn menar jag i praktiken passar bättre ihop med Funäsfjällens betalningsmodell där användaren betalar för nyttjandet. På Røros bidrar kommunen med cirka 100 000 NOK per år, vilket kan tala för en lägre avgift för de fastboende – då det till viss del (100 000 är en förhållandevis liten summa i sammanhanget) finansieras genom deras skattemedel. Samtidigt är det en hel del fastboende som arbetar ideellt med spåren, vilket också kan tala för en lägre avgift.

Avslutningsvis tror jag att den här frågan är svår att svara på utifrån de argument som jag använt mig av i studien. Farstad et al. (2001) skriver att det är svårt att definiera tydliga gränser mellan vad som ska betalas av samhället nationellt, regionalt och lokalt och vad som ska bekostas av turistnäringen. Denna studie visar att en finansieringsmodell där användaren betalar för sitt nyttjande kan vara mer flexibel och för de fastboende liknas vid en fri nyttinghet, som kan leda till bättre folkhälsa och välbefinnande (bland de fastboende) trots att den inte är offentligt finansierad. Samtidigt som användarna av en finansieringsmodell som baseras på frivillighet och offentliga åtaganden, ändå menar att det är rimligt att betala för sitt nyttjande beroende på hur mycket man nyttjar skidspåren.

10.6 Vad är då en bra lösning på finansieringsfrågan?

Funäsfjällen och Røros representerar två olika finansieringsmodeller, vilket i sin tur medför att skidspåren betraktas olika avseende graden av "fri nyttinghet". På Røros kan skidspåren i högre grad ses som en fri nyttinghet då de till viss del är *icke-rivaliserande* och *icke-exklusiva* Kallhoff (2014). I Funäsfjällen har man gjort skidspåren till en blandning mellan en privat vara och en klubbvara. De är *exkluderande* i den mån att det inte är lov

att åka i de om man inte betalat, men de har i dagsläget inga konkurrenter och därför skulle jag kategorisera de som *icke-rivaliserande* (Store norske leksikon, 2023b).

Utmaningarna på Røros handlar till stor del om att säkra finansieringen. Både användarna av skidspåren och Røros tur- og løypeforenings ordförande vittnar om en pressad ekonomisk situation (Personlig kommunikation, Roger Berggård, 03. maj 2021). Man upplever problem som är typiska för fria nyttigheter såsom gratispassagerare och bristande enighet om prioriteringar (Sandnes et al., 2013). Samtidigt som användarna av skidspåren på Røros tycker att den ”dugnadsbaserade” verksamheten är viktig, både för det lokala engagemanget och skidspårens existens. Det finns samtidigt en oro över att föreningen har färre medlemmar och att intresset för att arbeta ideellt har minskat. Därför vill många av användarna på Røros se mer offentliga bidrag, främst från kommunen som i dagsläget bidrar med en något blygsam summa. Samtidigt är det svårt att definiera tydliga gränser för den fria nyttigheten, som i detta fall är skidspåren. Hur ska man exempelvis skilja mellan besökare och fastboende? Ska kommunen betala för de fria nyttigheterna som de fastboende nyttjar sig av medan turistnäringen skall stå för turisternas? Farstad et al. (2001) skriver att dessa avgränsningsproblem gör det svårt att finna en naturlig lösning på vart man ska ”skicka räkningen” för de fria nyttigheterna. I den utsträckning skidspåren bidrar till människors välmående och fysiska och psykiska hälsa finns det goda skäl för en offentlig finansiering menar bland annat Fredman (2018) och Reynisdottir et al. (2008). Likaså fyller skidspåren en viktig funktion för friluftslivet och människors tillgång till naturen och kunskap om naturen. Det kan bidra till att öka säkerheten i fjällen och minska behovet för räddningsinsatser. Allt detta talar för att det offentliga bör stå för sin del av finansieringen.

I Funäsfjällen har man genom att erbjuda den fria nyttigheten som en privat vara löst stora delar av finansieringsproblematiken. Enligt Sven Erik Hammar som är ordförande i Funäsfjällens spår och leder AB (personlig kommunikation, 9. april 2023) har den lösningen fallit väl ut och idag täcker spåravgifterna kostnaderna för drift och underhåll och för markupplåtelser, samt ger ledbolaget möjlighet att återinvestera i utveckling av ledsystemen. Flera av användarna är nöjda med betalningslösningen och menar att

spåren är av bra kvalitet och de upplever att avgiften är rimlig i förhållande till vad man får. Samtidigt finns det kritiska röster till Funäsfjällens modell.

Några av informanterna uttryckte att de upplevde det som dyrt att åka i spåren och att detta blir exkluderande för vissa grupper. De menar att finansieringsmodellen nästan är oetisk med tanke på hur viktiga skidspåren är för folkhälsan. Likaså menade många att i och med att skidspåren blivit en "vara" man betalar för, ställs ganska höga krav på spårens kvalitet och preparering.

*«Men så var det ett år då dom faktiskt var ganska dåliga, och dåliga och kostar pengar e faktiskt ingen bra kombination när de är skidspår som gör att man driver och lever på de»
- Birgitta*

Laarman & Gregersen (1996) hävdar att människors vilja att betala beror på en plats attribut och kvaliteter. Det kan innebära att skidspår av dålig kvalitet, minskar användarnas betalningsvilja och gör de missnöjda. Till trots detta menar Vail & Hultkrantz (2000) att en sådan lösning som i Funäsfjällen kan vara ett bra sätt att säkra finansieringen och underhållet av exempelvis skidspår. De skriver att det är osannolikt att fria nyttigheter på lång sikt kan stå för den kvantiteten och kvaliteten som efterfrågas, vilket kan äventyra destinationens framtida attraktionskraft.

10.7 Flexibla lokala lösningar

Farstad et al. (2001) kommer i sin studie fram till att en typ av turistskatt som de kallar destinationsutgift är den bästa lösningen på finansieringen av fria nyttigheter som exempelvis skidspår. En sådan typ av "turistskatt" har dock flera gånger avvisats av det norska Finansdepartementet med hänvisning till att man inte kan öronmärka skatter och avgifter (Kamfjord, 2019). Från den kvalitativa delen av studien framkom att de flesta av informanterna är eniga i att en god lösning ofta är en kombination av flera finansieringsmodeller, liksom Kline et al. (2012) och Fredman (2018) pekar på i sina studier. Informanterna i Funäsfjällen var mer öppna för att kombinera en användaravgift med bidrag från lokala företag och organisationer medan flera av informanterna på Røros menade att en kombination av offentlig finansiering tillsammans med medlemskap i ideella föreningar och frivilligt arbete var en god lösning. Dock var det också många som

menade att många av eller alla finansieringsmodeller tillsammans var en god lösning. Här ett talade citat för en sådan lösning:

«kommunalt bidrag, ledpassavgifter, lokala näringslivet stöttar och ideellt arbete. De e fyra viktiga komponenter. Om en av dem försvinner så blir ju de andra dyrare» - Sebastian

Även den kvantitativa delen av studien visar att användarna av skidspåren ser en mix av flera finansieringsmodeller som en bra lösning.

I båda länderna har utredningar visat att det offentliga bör samarbeta med näringslivet för att tillrättalägga kring de fria nyttigheterna (Nærings-og handelsdepartementet, 2012) (SOU 2017:95). Även Heldt (2010) och (Fredman, 2018) är inne på samma resonemang. Enligt Heldt (2010) fungerar de ideella insatserna i vissa fall bra men i andra fall är de inte tillräckliga, främst när det kommer till finansieringen såsom ordförande i Røros tur- og løypeforening vittnar om. Fredman (2018) diskuterar leders olika karaktär och tradition. Vissa leder som tillgodoser efterfrågan hos mer specifika grupper som exempelvis skoterleder kan en användarfinansiering fungera bra så länge det inte inskränker det allemansrättsliga nyttjande. Andra leder som exempelvis en vandringsled med mer allemansrättslig karaktär som har hög samhällsnytta kanske bör finansieras genom skatter. Exakt var skidspåren placerar sig i detta är svårt att avgöra och kanske finns det inte en lösning som passar alla platser och destinationer.

Funäsfjällen som är en såpass populär vinterdestination, där man primärt lever av att människor väljer att resa dit och åka skidor har inte samma förutsättningar som Røros att driva verksamheten ideellt. En av informanterna uttryckte det att:

”det ligger så mycket pengar i det, så det finns inget intresse av att göra det gratis” – Carl
Och det finns det heller inget stort intresse för hos användarna. Därför kan spåravgiften med subventionerade priser för fastboende vara en god lösning för området. Man har gjort den fria nyttigheten till en turistisk produkt, i detta fall skidspåren. Som man dessutom tjänar en hel del på, men samtidigt värnar man om att skidspåren för de fastboende ska vara en tillgänglig aktivitet för alla där man endast har en symbolisk avgift. På detta sätt lyckas man ta vara på både de kommersiella intressena och de av allemansrättslig karaktär för de fastboende.

Røros är inte en lika uttalad skiddestination, även om många väljer att åka dit också på vintern. Det finns ett intresse av att driva skidspåren ideellt men man behöver säkra finansieringen bättre för att kunna driva verksamheten. Det finns en förväntan bland användarna för offentliga åtaganden som idag inte uppfylls. Här behöver man nog som Heldt (2010) skriver, finna ett komplement som kan vara med att säkra finansieringen. Antigen genom mer offentliga bidrag eller en användaravgift. I Røros fall talar mycket för mer offentliga bidrag. Dels på grund av användarnas tveksamma syn på obligatoriska spåravgifter. Men också av juridiska skäl. Reusch (2012) skriver att vissa typer av skidspår kan avgiftsbeläggas utan att inskränka allemansrätten såsom en skidstadion eller ett skidspår med konstsnö, men för skidspår som sträcker sig över ett område som är reglerat till lantbruk-, natur- och friluftsområde (LNF-område) är saken inte lika självklar.

Allemansrätten verkar också ha en starkare ställning i Norge, jämfört med i Sverige. Ser man till lagtexterna har de olika formuleringar i de två länderna. I den norska Friluftsloven står det att allemansrätten ska: ”verne friluftslivets naturgrunnlag og sikre allmenhetens rett til ferdsel, opphold m.v. i naturen, slik at muligheten til å utøve friluftsliv som en helsefremmende, trivselsskapende og miljøvennlig fritidsaktivitet bevarer og fremmes” (Lov om friluftslivet §1, 1957). I den svenska grundlagen står det: «Alla ska ha tillgång till naturen enligt allemansrätten» (Regeringsformen (1974:152), 2010).

Den norska formuleringen uppfattar jag tydligare och mer omfattande. Likaså ger den friluftslivet och människors möjligheter att utöva aktiviteter i naturen en viktigare ställning. Detta kan bland annat omfatta längdskidåkning i preparerade skidspår. Den mer omfattande norska formuleringen kan ha bidragit till starkare norska traditionen av gemensam finansiering av skidspåren snarare än avgifter, och den ger skidspåren en tydligare position som fri nytthet. I denna uppsats kan jag inte dra några slutsatser om detta men det är ett tema som kan vara intressant att studera närmare.

10.8 Rekommendationer

Jag tror att alla finansieringsmodeller som presenterats i denna studie kan tillämpas och kombineras i olika omfattning beroende på olika platserns förutsättningar. Rørosmodellen

kan vara en framgångsrik lösning för platser med ett mindre besöksstryck. Funäsmodellen tror jag kan vara en framgångsrik strategi för platser med högt besöksstryck.

I Norges nationella reselivsstrategi betonas det att det mest kritiska i finansieringen och förvaltningen av fria nyttigheter är att hitta lösningar för att kunna hantera och förvalta platser med stort besöksstryck (Innovasjon Norge, 2021). Kända turistattraktioner såsom Trolltunga eller Prekestolen är goda exempel. Dock tror jag det är viktigt att finna en balans, så att platserna kan gynnas av de kommersiella intressena, men samtidigt ta vara på intressen av allemansrättslig karaktär. På detta tema kan det vara intressant att forska vidare och se på hur man kan finna ett rättvist system som innebär att turister betalar mer än lokalbefolkningen exempelvis.

Som nämnt blir detta en svår fråga och balansgång då jag tror att naturturismen i Norden är populär just på grund av vår unika allemansrätt och de fria nyttigheterna som finns i vår natur. Avgiftsbelägger man de fria nyttigheter försvinner lite av det genuina och speciella med Norden, vilket såklart kan påverka hur många som väljer att resa hit. Därav tror jag att Sverige och Norge kan lära av varandra, för att finna en balans som är hållbar över tid.

10.9 Styrkor och svagheter

Studien har gett en god insikt i användarnas syn på finansieringen av skidspår och olika finansieringsmodeller. Likaså visar studien på att skillnaderna mellan de jämförda platserna talar mycket för att finansieringslösningar för skidspår bör vara flexibla och anpassade de lokala förhållandena på platsen, samtidigt som det är viktigt att säkra finansieringen genom flera olika finansieringslösningar. Detta för att säkra finansiering och underhåll samtidigt som man tar vara på allmänna intressen. Skillnader mellan Røros och Funäsfjällen visar också på att de lokala lösningarna är viktiga eftersom användarnas syn, de lokala förhållandena och möjligheterna varierade mellan platserna. Vad som förklarar olika hållningar avseende av olika typer av finansiering är till viss del svårt att svara på då detta verkar vara en högst individuell fråga, detta kan vara ett spännande tema att studera närmare. Det som var gemensamt för samtliga informanter var att alla var mån om skidspårens kvalitet. Alla ville ha bra skidspår! Informanterna i Funäsfjällen

ställde något högre krav på skidspåren, då det är en "vara" de betalat för, medan informanterna på Røros lutade mer åt att ifall alla bidrog skulle spåren bli bra.

Kunskapsgrundlaget och urvalet av informanter var störst i Funäsfjällen där den kvantitativa delen hade 300 respondenter jämfört med Røros som hade 81 respondenter, som sedan användes för att rekrytera informanter till studiens primära kvalitativa del. Denna obalans är inte optimal då delar av problemställningen handlar om att visa på skillnader mellan de två platserna. Samtidigt var den kvantitativa delen i studien så pass liten att den inte påverkar undersökningens totala resultat nämnvärt, och det var ändå ett tillräckligt stort urval även på Røros för att kunna genomföra ett önskat antal intervjuer. Likaså var det exempelvis olikheter i fördelningen mellan kvinnor och män, vilket självklart kan påverka resultatet. Dock visar data från min kvantitativa del att det inte var så stora skillnader mellan könen, vilket kan tala för att det har haft en liten påverkan på min studie.

10.10 Fortsatt forskning

Jag har uppdagat att det finns ganska stora skillnader mellan Sverige och Norge, framför allt när det kommer till användarnas syn på allemansrätten. Om det är svårare att avgiftsbelägga en fri nyttighet i Norge jämfört med i Sverige svarar inte denna studie på, men det kan vara ett intressant tema att forska vidare på. Det verkar dock som att allemansrätten är starkare i Norge och att norrmännen värnar mer om allemansrätten än svenskarna. I Sverige verkar det finnas en tradition av att kommersiella intressen i högre grad är styrande jämfört med i Norge. Detta kan vara intressant att se närmare på, och hur det påverkar naturturismen i de två länderna.

Vidare resonerade en av informanterna i den kvalitativa undersökningen att en statlig finansiering kan bidra till att få mer inhemsk turism. Att svenskar och norrmän skulle välja att semestra i hemma ifall fler fria nyttigheter, såsom skidspåren vore gratis. Detta menade informanten även skulle gynna klimatet då färre skulle välja att resa utomlands. Detta är ett intressant resonemang som det kan vara intressant att studera närmare.

Ytterligare ett förslag till vidare forskning kan vara att undersöka olika kombinationer av finansieringslösningar, och se närmare på hur effektiva de är i olika situationer.

11 Konklusion

I inledningen av arbetet med denna uppsats identifierades fem olika sätt att finansiera skidspår baserat på tidigare forskning. Dessa finansieringslösningar var: *1) statlig finansiering 2) kommunal finansiering 3) medlemskap i ideella föreningar och frivilligt arbete 4) användaren betalar en avgift 5) bidrag från lokala företag och organisationer.* Genom arbetet med uppsatsen har jag funnit att en god lösning på finansieringsfrågan av skidspår ofta är en kombination av flera av dessa finansieringsformer.

Finansieringsmodellen bör vara flexibel och anpassad de lokala förhållandena på platsen, samtidigt som det är viktigt att säkra finansieringen genom flera olika källor till finansiering. Användarna efterfrågar generellt skidspår av hög kvalitet, oavsett om de är för en användarfinansiering eller om de menar att skidspåren bör finansieras genom offentliga medel eller frivilligt arbete.

Informanterna i Funäsfjällen var mestadels positivt inställda till en användarfinansiering och mer negativt inställda till en offentlig finansiering medan informanterna på Røros var mer positiva till en offentlig finansiering och frivilligt arbete, och aningen negativa till en användaravgift. Skillnader mellan Røros och Funäsfjällen visar att det behövs lösningar som tar hänsyn till lokala förhållanden, just eftersom användarnas syn och de lokala möjligheterna varierade mellan platserna. I Funäsfjällen, som är en utpräglad turistdestination, finns det inget intresse av att driva skidspår ideellt, och flera av informanterna menade att det finns för stora kommersiella värden i skidspåren för att driva dem på ett annat sätt. På Røros finns inte motsvarande kommersiella intressen, och där anser informanterna att man behöver arbeta med att säkra finansieringen på andra sätt. I Røros talar mycket för ökade offentliga bidrag, dels på grund av användarnas tveksamma syn på obligatoriska spåravgifter, dels på grund av juridiska skäl. En användarfinansiering vara en framgångsrik strategi för platser med högt besöksstryck, om man klarar att värna intressen av allemansrättslig karaktär för de fastboende. En offentlig finansiering eller en finansiering baserat på frivilligt arbete kan vara en god lösning för platser av mindre turistisk karaktär och besöksstryck.

Det kan tilläggas att finansiering av fria nyttigheter är en komplex fråga som påverkas av många olika förhållanden. Genom detta arbete har jag försökt att identifiera och beskriva användarnas syn på finansieringen. Det är likaväl svårt att säga med säkerhet vad som är en god lösning på finansieringsfrågan. Här behövs mer kunskap! Att studera allemansrättens ställning i Sverige jämfört med i Norge kan vara ett sätt för att bättre förstå finansieringsfrågan. Undersökningen har visat att alla finansieringslösningar har sina för- och nackdelar, och plockar man det bästa från varje modell och kombinerar dessa med hänsyn till lokala förhållanden finns goda möjligheter att finna en bra lösning.

12 Källor

- Adams, R. D., & McCormick, K. (1987). Private goods, club goods, and public goods as a continuum. *Review of Social Economy*, 45(2), 192-199.
- Björklund, M., & Paulsson, U. (2012). *Seminarieboken: Att skriva, presentera och opponera* (2 ed.). Lund: Studentlitteratur AB.
- Brunt, P., Horner, S., & Semley, N. (2017). *Research methods in tourism, hospitality and events management*. Los Angeles, Calif: Sage Publication Ltd.
- Bryman, A. (2008). *Samhällsvetenskapliga metoder (uppl. 2)* Stockholm: Liber AB.
- Chung, J. Y., Kyle, G. T., Petrick, J. F., & Absher, J. D. (2011). Fairness of prices, user fee policy and willingness to pay among visitors to a national forest. *Tourism management*, 32(5), 1038-1046.
- Cornes, R., & Sandler, T. (1996). *The theory of externalities, public goods, and club goods*: Cambridge University Press.
- Cowen, T. (1985). Public goods definitions and their institutional context: a critique of public goods theory. *Review of Social Economy*, 43(1), 53-63.
- Deardorff, A. V. (2014). *Terms of trade: glossary of international economics*: World Scientific.
- Denscombe, M. (2009). *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*.
- Denscombe, M. (2014). *Good Research Guide : For Small-Scale Social Research Projects* (5th ed. ed.): McGraw-Hill Education.
- Destinasjon Røros. (u.å.). Dette er Destinasjon Røros. Hämtad från <https://www.roros.no/#DNT>. (u.å.). BLI FRIVILLIG I DNT. Hämtad från <https://www.dnt.no/dugnad/>
- DNT. (u.å.). BÆREKRAFT I DNT. Hämtad från <https://www.dnt.no/fornybart-friluftsliv/>
- Eagles, P. F. (2002). Trends in park tourism: Economics, finance and management. *Journal of Sustainable Tourism*, 10(2), 132-153.
- Eklund, N. (2010). "Fler aktiviteter kan bli avgiftsbelagda". Hämtad från <https://sverigesradio.se/artikel/3642817>
- Elmahdy, Y. M., Haukeland, J. V., & Fredman, P. (2017). Tourism megatrends : a literature review focused on nature-based tourism. In: Norwegian University of Life Sciences, Ås.
- Fangen, K., & Sellerberg, A.-M. (2011). *Många möjliga metoder*: Studentlitteratur.
- Farstad, E., Skalpe, O., & Troye, S. V. (2001). Finansieringssystem for dekning av fellesgoder i reiselivet.
- Fredman, P. (2018). Finansiering av leder: En översikt med särskilt fokus på fjällen. In: Mid Sweden University.
- Fredman, P., Hörnsten Friberg, L., & Emmelin, L. (2005). *Friluftsliv och turism i Fulufjället-Före efter nationalparksbildningen: Dokumentation av de svenska nationalparkerna nr 18*: Naturvårdsverket.
- Freng, G. (2011). Nå må skiløperne betale for snøen i Natrudstilen. *Østlendingen*. Hämtad från <https://www.ostlendingen.no/ringsaker-blad/nyheter/ringsaker-blad/na-ma-skiloperne-betale-for-snoen-i-natrudstilen/s/2-2.2757-1.6503607>
- Funäsfjällens ledbolag. (2022). Fjällpass Längd. Hämtad från <https://funasfjallensledbolag.outby.se/tickets/131>
- Funäsfjällens ledbolag. (u.å.). Om oss. Hämtad från <https://funasfjallensledbolag.se/om-oss-2/>
- Hardin, G. (1968). The Tragedy of Commons. *Science, New Series*, 162 (3859), 1243-1248. In:
- Haukeland, J. V., Grue, B., & Veisten, K. (2010). Turning National Parks into Tourist Attractions: Nature Orientation and Quest for Facilities. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 10(3), 248-271. doi:10.1080/15022250.2010.502367

- Heldt, T. (2010). Financing Recreational Infrastructure with Micropayments and Donations: A Pilot Study on Cross-country Ski Track Preparations in Sweden. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 10(3), 386-394. doi:10.1080/15022250.2010.496569
- Innovasjon Norge. (2021). *Norway: Nasjonal reiselivsstrategi 2030*. Hämtad från https://assets.simpleviewcms.com/simpleview/image/upload/v1/clients/norway/Nasjonale_Riselivsstrategi_original_ny_cad86af3-d2e9-486d-9c4e-7d1e7709ca32.pdf
- Kallhoff, A. (2014). Why societies need public goods. *Critical Review of International Social and Political Philosophy*, 17(6), 635-651.
- Kamfjord, G. (2019). *Det helhetlige reiselivsproduktet* (6 ed.). Oslo: Fagspesialisten AS.
- Kaul, I., Grunberg, I., & Stern, M. A. (1999). Global public goods: international cooperation in the 21st century/edited by Inge Kaul, Isabelle Grunberg, Marc A. Stern.
- Kim, O., & Walker, M. (1984). The free rider problem: Experimental evidence. *Public choice*, 43(1), 3-24.
- Kline, C., Cardenas, D., Duffy, L., & Swanson, J. R. (2012). Funding sustainable paddle trail development: paddler perspectives, willingness to pay and management implications. *Journal of Sustainable Tourism*, 20(2), 235-256.
- Kyle, G. T., Absher, J. D., & Graefe, A. R. (2003). The moderating role of place attachment on the relationship between attitudes toward fees and spending preferences. *Leisure sciences*, 25(1), 33-50.
- Laarman, J. G., & Gregersen, H. M. (1996). Pricing policy in nature-based tourism. *Tourism management*, 17(4), 247-254.
- List, J. A., & Price, M. K. (2009). The role of social connections in charitable fundraising: Evidence from a natural field experiment. *Journal of Economic Behavior & Organization*, 69(2), 160-169.
- May, T. (2013). *Samhällsvetenskaplig forskning. 2., [rev. och uppdaterade] uppl. Lund: Studentlitteratur.*
- More, T., & Stevens, T. (2000). Do user fees exclude low-income people from resource-based recreation? *Journal of Leisure Research*, 32(3), 341-357.
- Musgrave, R. A. (1969). Provision for social goods. *Public economics*, 124-144.
- Nærings-og handelsdepartementet. (2012). *Destinasjon Norge. Nasjonal strategifor reiselivsnæringen*. Oslo Hämtad från <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/destinasjon-norge/id677870/>
- NHO Reiseliv. (2011). *Reisemålsselskapene i Norge*. Hämtad från <https://www.nhoreiseliv.no/contentassets/44dbb4dfac4a460eae1c7108cff9c32c/reisemalsselskapene-i-norge---en-rapport-fra-nho-reiselivs-strukturvalg-2011.pdf>
- Ostrom, E. (1990). *Governing the commons: The evolution of institutions for collective action*: Cambridge university press.
- Ostrom, E., Gardner, R., Walker, J., & Walker, J. (1994). *Rules, games, and common-pool resources*: University of Michigan press.
- Patel, R., & Davidson, B. (2003). *Forskningsmetodikens grunder. Att planera, genomföra och rapportera en undersökning*.
- Reusch, M. (2012). *Allemannsretten*. Oslo: Flux.
- Reynisdottir, M., Song, H., & Agrusa, J. (2008). Willingness to pay entrance fees to natural attractions: An Icelandic case study. *Tourism management*, 29(6), 1076-1083.
- Røros tur- og løypeforening. (u.å). Din støtte til Røros- Tur og Løypeforening gir vinteropplevelser for mange. Hämtad från <http://www.rorosloypeforening.net/index.php/blog/item/16-din-stotte-til-roros-tur-og-loypeforening-gir-vinteropplevelser-for-mange>
- Samuelson, P. A. (1969). Pure theory of public expenditure and taxation. IN: *PUBLIC ECONOMICS, LONDON, MACMILLAN, 1969, P 98-123.*

- Sandmo, E., & Thobroe, G. (2016). På topp for femte året på rad. *NRK*. Hämtad från <https://www.nrk.no/trondelag/pa-topp-for-femte-aret-pa-rad-1.13206976>
- Sandnes, R., Jakbosen, E. W., Enger, A., & Iversen, E. K. (2013). *Modell for fellesgodefinansiering i Oppdal*, . Hämtad från MENON-PUBLIKASJON NR. 33/2013: <https://www.oppdal.kommune.no/globalassets/pdfdokumenter/naring/masterplan-fellesgodemodell-oppdal.pdf>
- Simon, C., & Mobekk, H. (2019). Dugnad: a fact and a narrative of Norwegian prosocial behavior. *Perspectives on behavior science*, 42, 815-834.
- Sinclair, M. T. (1998). Tourism and economic development: A survey. *The journal of development studies*, 34(5), 1-51.
- Skisporet. (u.å.). Røros. Hämtad från <https://www.skisporet.no/map/destination/118>
- SSB. (2021). Bygningsmassen, Statistisk sentralbyrå. Hämtad från <https://www.ssb.no/kommunefakta/roros>
- Store norske leksikon. (2023a). Birkebeinerrennet. Hämtad från <https://snl.no/Birkebeinerrennet>
- Store norske leksikon. (2023b). Gode. Hämtad från <https://snl.no/gode#:~:text=Gode%20er%20innen%20samfunns%C3%B8konomi%20en,i%20prisen%20p%C3%A5%20andre%20varer.>
- Straus, A., & Corbin, J. (1990). Basics of qualitative research: Grounded theory procedures and techniques.
- Stølan, A. V. (2016). Nå må du betale for å gå på ski her. Hämtad från <https://www.vestviken24.no/vv24livsstil/na-ma-du-betale-for-a-ga-pa-ski-her/s/5-83-25991>
- Sweski. (2019). Nu är det skidspår på Riksskidstadion. Hämtad från <https://www.sweski.com/?id=6257581>
- Sörmlandsleden. (u.å.). Om föreningen. Hämtad från <https://www.sormlandsleden.se/om-foreningen/>
- Talseth, L.-C., & Svendsby, E. (2011). Her må du betale for å gå på ski. *E24* Hämtad från <https://e24.no/naeringsliv/i/dO7bGq/her-maa-du-betale-for-aa-gaa-paa-ski>
- Tomren, J. I. (2018). Hæ!? Skal vi betale for å gå på ski? *rbnett*. Hämtad från <https://www.rbnett.no/meninger/Kronikk/2018/03/03/H%C3%A6-Skal-vi-betale-for-%C3%A5-g%C3%A5-p%C3%A5-ski-16205238.ece>
- Tullock, G., Brady, G. L., & Seldon, A. (2002). *Government failure: a primer in public choice*: Cato Institute.
- Vail, D., & Hultkrantz, L. (2000). Property rights and sustainable nature tourism: adaptation and mal-adaptation in Dalarna (Sweden) and Maine (USA). *Ecological economics*, 35(2), 223-242. doi:10.1016/S0921-8009(00)00190-7
- Van Sickle, K., & Eagles, P. (1998). User fees and pricing policies in Canadian senior park agencies. *Tourism management*, 19(3), 225-235.
- Vasaloppet. (2023). Fakta, statistik, nyheter och kuriosa inför Vasaloppet 2023. Hämtad från <https://vasaloppet.se/nyheter/fakta-statistik-nyheter-och-kuriosa-infor-vasaloppet-2023/#:~:text=P%C3%A5%20s%C3%B6ndag%20den%205%20mars,v%C3%A4rlden%20kommer%20att%20f%C3%B6lja%20loppet.>
- Wells, M. P. (1997). *Economic perspectives on nature tourism, conservation and development* (Vol. 55): Environment Department, World Bank Washington, DC.
- Williams, D. R., Vogt, C. A., & Vittersø, J. (1999). Structural equation modeling of users' response to wilderness recreation fees. *Journal of Leisure Research*, 31(3), 245-268.

13 Bilagor

13.1 Bilaga 1 - Intervjuguide

Tack för att du tar dig tid att delta och bli intervjuad. Jag tänker att vi håller på mellan 20 och 30 minuter. Som jag skrev på mejl är bakgrunden för den här undersökningen och intervjun att jag ska skriva en masteruppsats om skidspår och spåravgifter. Syftet är att undersöka och kartlägga hur du som använder skidspåren tycker att de ska finansieras, med följande problemställning: hur kan skidspåren i Røros och Funäsfjällen vidareutvecklas genom en djupare kunskap av användarnas syn på finansieringen? Jag har kontaktat dig baserat på dina svar i enkätundersökningen som du deltog i förra vintern. Jag vill spela in intervjun så att jag kan transkribera det vi pratat om i senare. Då undgår vi att viktig information går förlorad. Den informationen som kommer fram i intervjun ska användas till att besvara studiens problemställning. Ditt namn och andra personalia kommer inte framgå i uppsatsen, bara de erfarenheter och information du delar med mig i den här intervjun. Efter projektets slut kommer all information som finns lagrad om dig, i tillägg till transkription och ljudfil från intervjun att raderas. Är detta OK för dig, och kan vi starta intervjun? [STARTA INNSPELNING HÄR]

(till norrmän som jag intervjuar) I samtykkeerklæringen i spørreundersøkelsen stod det «jeg samtykker til: - å delta i et intervju med bruk av lydopptak (informasjonen fra lydopptaket vil bli transkribert og brukt til oppgaven). - at personopplysninger om meg behandles slik det er beskrevet i informasjonsskrivet frem til prosjektslutt 30.06.23. - at informasjon og beretninger fra intervju blir brukt i oppgaven for å besvare problemstilling slik den er beskrevet i informasjonsskrivet» Kan du bekrefte at du samtykker til dette?

___ Ja ___ Nei

Om ja: Tack! Då är allt i ordning. Da var det i orden,, säg bara till när som helst om du vill att jag ska stänga av ljudinspelningen under intervjun, eller efter intervjun om du vill dra tillbaka ditt samtycke och få informationen jag har lagrat om dig raderad. **Om nej:** Tack för att du säger ifrån. Då avslutar vi intervjun här, tack för ditt deltagande.

Innan vi börjar intervjun undrar jag om du har några frågor? [Diskutera och svara på eventuella frågor] Om det dyker upp frågor under vägen är det bara att fråga, jag hjälper

gärna till att reda ut saker. Detsamma gäller tiden efter intervjun, jag svarar mer än gärna på frågor om det är något du undrar över.

Intervju

Bakgrundsinformation:

Kan du kort berätta dig själv?

Kan du beskriva din relation till längdskidåkning? Vad betyder skidspåren för dig och ditt liv?

Hur viktig är Röros/Funäsfjällen som plats för dig. Vilken är din relation till platsen?

Intervjufrågor:

Vad tycker du att skidspåren betyder för lokalsamhället och de fastboende?

Hur viktiga menar du att skidspåren är för Røros/Funäsfjällen som turistdestinationer?

Vad anser du om dessa olika typer av finansieringsformer för skidspår? Diskutera gärna de olika alternativen:

- Statlig finansiering
- Kommunal finansiering
- Frivilliga insatser och medlemskap i ideella föreningar
- Användaren betalar en spåravgift
- Bidrag från lokala företag och organisationer

Vad menar du är en bra lösning på finansieringsfrågan av skidspår?

Anser du att betalning för skidspår bör skilja mellan lokalt boende och besökande turister? Varför...

Finns det några faktorer som påverkar hur du upplever skidspåren? Exempelvis hur de är skyltade, preparerade, var de är belägna etc..

Påverkar dessa faktorer även din syn på finansieringen av skidspåren? På vilket sätt påverkar det din syn?

Om du skulle lyfta fram tre saker som du menar är det viktigaste vi har pratat om, vad skulle det vara?

Är det någonting jag inte har frågat om som du vill ta upp på temat?

13.2 Bilaga 2 - Enkätundersökning på svenska

Skidspåret du åker på i Funäsfjällen är anlagt och preparerat för att du ska kunna uppleva naturen och bra längdskidåkning. När skidspår anläggs krävs det åtgärder både för att bevara naturen, minska störningar på djurliv och andra näringar och för att tillrättalägga färdsel för dig på skidor. Prepareringen av skidspår med bra kvalitet, skyltning och information är dessutom kostbart, och det finns olika sätt att finansiera detta. I

Funäsfjällen finansieras det genom den spåravgift du betalat. Denna undersökning syftar till att kartlägga hur du som användare av skidspåren i Funäsfjällen ser på hur de preparerade skidspåren ska finansieras. Undersökningen genomförs som en del i min masteruppsats vid Norges miljø- og biovitenskaplige universitet.

Tusen tack för ditt bidrag!

Erica Hammar, student i Naturbasert reiseliv vid NMBU

tel: +47 969 47 828

e-post: erica.hammar@nmbu.no

1. Ungefär hur många gånger per år brukar du åka i preparerade skidspår?
 - 1 gång
 - 2–5 gånger
 - 5–10 gånger
 - 10+ gånger
2. Hur viktiga är preparerade skidspår för dig?
 - Skala 0 (inte alls viktiga) – 10 (väldigt viktiga)
3. Vad tillför de preparerade skidspåren till ditt liv. Motivera ditt svar.
4. I vilken utsträckning anser du att skidspår skall finansieras genom:
 - Statlig finansiering
 - Kommunal finansiering
 - Frivilliga insatser och medlemskap i ideella föreningar
 - Användaren betalar en spåravgift
 - Bidrag från lokala företag och organisationer
 - Annat

Skala 1 (inte alls enig) – 5 (helt och hållet enig)

5. Vänligen motivera kort ditt svar hur skidspår bör finansieras:
6. Är du tillfällig besökare, stugägare eller fastboende i Funäsfjällen?
 - tillfällig besökare

- stugägare
 - fastboende
7. Vilken är din ålder?
- 18–25
 - 25–35
 - 35–55
 - 55–65
 - 65+
8. Jag definierar mig som...
- Kvinna
 - Man
 - Annat
9. För att få en djupare förståelse av hur du som användare av de preparerade skidspåren ser på finansieringsfrågan generellt och skidspåren mer specifikt önskar jag att genomföra en uppföljande intervju med dig. Är detta någonting du kan tänka dig att delta i?
- Ja
 - Nej
10. Tack för att du vill delta i den här undersökningen. Med hänsyn till gällande lagstiftning kring GDPR är jag skyldig att informera dig om dina rättigheter. Du finner riktlinjerna jag och NMBU arbetar efter här:
<https://www.nmbu.no/om/utvalg/etikk/personvern/node/14384>

Att samtycka till att delta i denna studie innebär att du kan bli kontaktad för uppföljande frågor angående skidspår och spåravgifter.

- Jag har skriftligen informerats om studien och samtycker till att delta. Jag väljer att delta i studien och godkänner att studenten och NMBU behandlar mina personuppgifter i enlighet med gällande dataskyddslagstiftning och lämnad information. Jag är medveten om att mitt deltagande är helt frivilligt och att jag kan avbryta mitt deltagande i studien utan att ange något skäl.
 - Jag samtycker inte och väljer att inte medverka i studien
11. Vänligen uppge om du vill bli kontaktad på e-postadress eller telefonnummer
- E-post
 - Telefon
12. Skriv in ditt telefonnummer
13. Skriv in din e-postadress
14. Tack för ditt deltagande!

Är det någonting mer du vill tillföra kring ...? Utveckla det gärna fältet under.

13.3 Bilaga 3 - Enkätundersökning på norska

Skiløypene her på Røros er ordnet og preparert slik at du kan oppleve natur og gode langrennsløyper. Når skiløyper tilrettelegges kreves det tiltak både for å verne naturen, redusere forstyrrelser for dyreliv å annen næring, og for å legge til rette for ferdsel for deg på ski. Opparbeidelse av skiløyper med god kvalitet, skilting og informasjon er også kostbart, og det er ulike måter å finansiere dette på. På Røros finansieres det gjennom frivillige bidrag fra deg som går på ski og næringslivet. Denne undersøkelsen har som mål å kartlegge hvordan du som bruker skiløypene ser på hvordan de skal finansieres. Undersøkelsen er utført som en del av min masteroppgave ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet.

Tusen takk for ditt bidrag!

Erica Hammar, student i Naturbasert reiseliv ved NMBU

tlf: +47 969 47 828

e-post: erica.hammar@nmbu.no

1. Omtrent hvor mange ganger i året pleier du å gå i preparerte skiløyper?
 - 1 gang
 - 2-5 ganger
 - 5-10 ganger
 - 10+ ganger
2. Hvor viktige er preparerte skiløyper for deg?
 - Skala 0 (ikke viktig) – 10 (veldig viktig)
3. Hva tilfører de preparerte skiløypene til livet ditt. Motiver svaret ditt.
4. I hvilken grad mener du at skiløyper skal finansieres:
 - Statlig finansiering
 - Kommunal finansiering
 - Frivillige bidrag og medlemskap i ideelle foreninger
 - Brukeren betaler en løypeavgift
 - Tilskudd og støtte fra lokale bedrifter og organisasjoner
 - Annet

Skala 1 (ikke enig) – 5 (helt enig)

5. Begrunn kort hvordan skiløyper bør finansieres:
6. Er du besøkende, hytteeier eller fastboende på Røros?

- Besøkende
 - Hytteeier
 - fastboende
7. Hvor gammel er du?
- 18-25
 - 25-35
 - 35-55
 - 55-65
 - 65+
8. Jeg definerer meg som ...
- Kvinne
 - Man
 - Annet
9. For å få en dypere forståelse av hvordan du som bruker skiløypene ser på finansieringsspørsmålet generelt, og skiløypene mer spesifikt, ønsker jeg å gjennomføre en oppfølgingssamtale med deg. Er dette noe du kan tenke deg å være med på?
- Ja
 - Nei
10. Takk for at du deltar i undersøkelsen. Med hensyn til gjeldende lovgivning om GDPR, er jeg forpliktet til å informere deg om dine rettigheter. Du finner retningslinjene jeg og NMBU jobber etter her:
<https://www.nmbu.no/om/utvalg/etikk/personvern/node/14384> Å takke ja til å delta i denne studien betyr at du kan kontaktes for oppfølgingsspørsmål vedrørende skiløyper og løypeavgifter.
- *Jeg har blitt skriftlig informert om studien og samtykker i å delta. Jeg velger å delta i studien og samtykker i at studenten og NMBU behandler mine personopplysninger i henhold til gjeldende personvernlovgivning og girte opplysninger. Jeg er klar over at min deltakelse er helt frivillig og at jeg kan avbryte min deltakelse i studien uten å oppgi noen grunn.*
 - *Jeg er ikke enig og velger å ikke delta i studien*
11. Vennligst oppgi om du ønsker å bli kontaktet på e-postadresse eller telefon
- E-post
 - Telefon
12. Skriv inn telefonnummeret ditt
13. Skriv inn e-post adressen din
14. Takk for at du deltar!

Er det noe mer du vil legge til ...? Utdyp gjerne det i feltet nedenfor.

13.4 Bilaga 4 - Samtyckeschema

Dine rettingheter

Vil du delta i forskningsprosjektet «Undersøkelse om skiløyper og løypeavgifter»? I dette skrivet gir jeg deg informasjon om målene for prosjektet og hva deltakelse vil innebære for deg.

Formål

Denne undersøkelsen har som formål å kartlegge hva du som bruker skiløypene mener om hvordan skiløypene skal finansieres. Undersøkelsen gjennomføres som en del av min masteroppgave ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet og tar utgangspunkt i følgende problemstilling: *Hvordan kan skiløypene i Røros og Funäsfjällen videreutvikles gjennom en dypere kunnskap av brukenes syn på finansiering?* Det er en masteroppgave for Erica Hammar og inngår som en avsluttende del av det toårige masterstudiet naturbasert reiseliv ved NMBU på Ås.

Hvem er ansvarlig for forskningsprosjektet?

Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU) er ansvarlig for prosjektet.

Hvorfor får du spørsmål om å delta?

Dette prosjektet baserer seg på to utvalg (grupper av informanter), et i Sverige og et i Norge. Disse er trukket ut ifra resultatet fra spørreundersøkelsen. Du har blitt kontaktet på bakgrunn av dine svar i spørreundersøkelsen.

Hva innebærer det for deg å delta?

Jeg ønsker å gjennomføre dybdeintervjuer med informantene fra de to utvalgene med spørsmål knyttet til videre spørsmål om hva du som bruker av skiløypene mener hvordan skiløypene skal finansieres. Intervjuet vil ha en varighet på 20-30 minutter. I tillegg til at jeg tar notater underveis ønsker jeg å bruke lydopptaker under intervjuet for å sikre at alle opplysninger kommer med. Intervjuene kan gjennomføres på telefon eller digitalt, dette avtaler vi nærmere.

Det er frivillig å delta

Det er frivillig å delta i prosjektet. Hvis du velger å delta, kan du når som helst trekke samtykket tilbake uten å oppgi noen grunn. Alle dine personopplysninger vil da bli slettet. Det vil ikke ha noen negative konsekvenser for deg hvis du ikke vil delta eller senere velger å trekke deg.

Ditt personvern – hvordan vi oppbevarer og bruker dine opplysninger

Vi vil bare bruke opplysningene om deg til formålene vi har fortalt om i dette skrivet. Vi behandler opplysningene konfidensielt og i samsvar med personvernregelverket. De som har tilgang til den behandlede informasjonen er masterstudent Erica Hammar. I tillegg vil veileder Peter Fredman ha tilgang til informasjonen.

For å sikre at uvedkommende ikke får tilgang til personopplysningene vil navn og kontaktopplysninger erstattes med en kode som lagres på egen navneliste adskilt fra øvrige data. Adgangsbegrensning benyttes for å videre sikre dataene, i tillegg benyttes endringslogg for å dokumentere tidspunkt og informasjon om hvem som foretar endringer i de lagrede dataene.

Hva skjer med opplysningene dine når vi avslutter forskningsprosjektet?

Opplysningene anonymiseres når prosjektet avsluttes/oppgaven er godkjent, noe som etter planen er 30.06.23. Dette medfører sletting av lydopptak og transkripsjonenes koblingsnøkkel, samt alle lagrede personopplysninger.

Hva gir oss rett til å behandle personopplysninger om deg?

Vi behandler opplysninger om deg basert på ditt samtykke.

På oppdrag fra NMBU har NSD – Norsk senter for forskningsdata AS vurdert at behandlingen av personopplysninger i dette prosjektet er i samsvar med personvernregelverket.

Dine rettigheter

Så lenge du kan identifiseres i datamaterialet, har du rett til:

- innsyn i hvilke opplysninger vi behandler om deg, og å få utlevert en kopi av opplysningene
- å få rettet opplysninger om deg som er feil eller misvisende
- å få slettet personopplysninger om deg
- å sende klage til Datatilsynet om behandlingen av dine personopplysninger

Hvis du har spørsmål til studien, eller ønsker å vite mer om eller benytte deg av dine rettigheter, ta kontakt med:

- NMBU – Norges miljø- og biovitenskapelige universitet ved masterstudent Erica Hammar på epost (erica.hammar@nmbu.no) eller på telefon: 969 47 828

- NMBU – Norges miljø- og biovitenskapelige universitet ved veileder Peter Fredman på epost (peter.fredman@nmbu.no) eller på telefon: +47 672 31 652
 - Vårt personvernombud Hanne Pernille Gulbrandsen på epost (personvernombud@nmbu.no) eller på telefon: 402 81 558
- Hvis du har spørsmål knyttet til NSD sin vurdering av prosjektet, kan du ta kontakt med:
- NSD – Norsk senter for forskningsdata AS på epost (personverntjenester@nsd.no) eller på telefon: 53 21 15 00.

Med vennlig hilsen

Peter Fredman
(Veileder)

Erica Hammar
(Masterstudent)



Norges miljø- og biovitenskapelige universitet
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway