



LUNDS UNIVERSITET

Campus Helsingborg

Institutionen för service management
och tjänstvetenskap

Examensarbete för kandidatexamen

Helikopterskidåkning i Åre

En utvecklingsprocess ur ett nätverksperspektiv

Nicole Sjölander

Ted Waldesten

Gruppenr: 51

Sammanfattning

Titel: Helikopterskidåkning i Åre. En utvecklingsprocess ur ett nätverksperspektiv.

Författare: Nicole Sjölander & Ted Waldesten.

Universitet: Lunds Universitet, Samhällsvetenskapliga Fakulteten, Institutionen för Service Management och tjänstvetenskap med inriktning mot Turism.

Kurs: KSKK01 Service Management: Examensarbete för kandidatuppsatsen.

Handledare: Jan-Henrik Nilsson.

Nyckelord: Helikopterskidåkning, Åre, Utvecklingsprocess, Nätverk, Relationer.

Bakgrund: Helikopterskidåkning ter sig som en mer och mer populär aktivitet i Sverige. Det finns dock ingen forskning eller information om hur utvecklingen har sett ut.

Syfte: Syftet med uppsatsen är att analysera och diskutera hur utvecklingsprocessen av helikopterskidåkning har sett ut ur ett nätverksperspektiv.

Frågeställningar: Hur har utvecklingen av helikopterskidåkning sett ut i Åre ur ett nätverksperspektiv över tid?

Vilka aktörer har varit centrala i Åre över tid?

Hur har relationerna mellan aktörerna i Åre utvecklats?

Vilka effekter har relationerna mellan aktörerna i Åre haft på utvecklingen av helikopterskidåkning?

Metod: Det har genomförts en kvalitativ studie med intervjuer och dokument.

Slutsatser: Utvecklingen av helikopterskidåkning i Åre kännetecknas av fem centrala aktörer; guidebolag, helikopterbolag, Länsstyrelsen, STF och samerna. Relationerna mellan dessa fem aktörer i nätverket har varit högst föränderliga, vilket har lett till olika typer av effekter och spänningar. Det är framför allt intresset från eldsjälarna som har påverkat utvecklingen, vilket har lett till både konflikter och samarbete.

Förord och tack

Vi skulle vilja rikta ett stort tack till alla personer vi intervjuat, pratat och mailat med i tid och otid för att svara på alla frågor vi haft. All information har varit av stor betydelse och utan er hade den här uppsatsen aldrig tagit form.

Ett särskilt tack riktas även till vår handledare Jan-Henrik Nilsson som varit ett stöd och som visat stort engagemang för uppsatsen.

För övrigt vill vi tack våra familjer och våra vänner, men framför allt Niklas Johansson som kom med väldigt insiktsfull konstruktiv kritik i sluttampen av uppsatsen när vi behövde det som mest.

Trevlig läsning!

Nicole Sjölander

Ted Waldesten

Lunds Universitet, Campus Helsingborg
Helsingborg, 18 augusti 2016

Innehållsförteckning

Sammanfattning	II
Förord och tack	III
1. Inledning	1
1.1 Bakgrund.....	1
1.2 Problemformulering	2
1.3 Syfte och frågeställningar	3
2. Metod	5
2.1 Varför Åre?	5
2.2 En kvalitativ studie	5
2.3 Intervjuer	6
2.3.1 Urval.....	7
2.3.2 Tabell över intervjupersoner	9
2.4 Dokument.....	10
2.5 Empirisk etik.....	10
3. Teoretisk referensram	11
3.1 Nätverk.....	11
3.2 Processer i nätverk.....	12
3.2.1 Skapare av nätverk	15
3.2.2 Konflikter inom nätverk.....	16
3.2.3 Samarbete inom nätverk.....	18
4. Empiriavsnitt	20
4.1 Helikopterskidåkningens uppkomst i Åre	21
4.2 En reglering tar vid.....	23
4.3 Nutid	26
4.3.1 Helikopterskidåkningens omfattning.....	27
4.3.2 Åre som internationell skidort.....	28
4.3.3 Effekter av helikopterskidåkningens utveckling	29
5. Analys av empiri	33
5.1 Skapare av nätverket	33
5.2 Konflikter inom nätverket	36
5.3 Samarbete inom nätverket.....	38
6. Slutsatser	41
7. Diskussion och vidare forskning	43
8. Källförteckning	46
8.1 Tryckta källor.....	46
8.2 Elektroniska källor.....	48
8.3 Muntliga källor	49
8.3.1 Intervjuer	49
9. Bilagor	50
9.1 Bilaga 1.	50
9.2 Bilaga 2.	51

1. Inledning

I detta kapitel presenteras en kort bakgrund om helikopterskidåkning och varför det är intressant att studera utvecklingsprocessen ur ett nätverksperspektiv, samt studiens syfte och frågeställningar.

1.1 Bakgrund

År 1965 uppstod en idé vid de klippiga bergen i Kanada som skulle komma att förändra skidåkning för alltid. För första gången användes en helikopter inom skidåkningens värld för att ta sig till platser på berget som tidigare inte varit möjligt (www.canadianmountainholidays.com). Helikopterskidåkning är en aktivitet som går ut på att en skid- eller snowboardåkare via helikopter tar sig upp för berg utan liftsystem, för att komma åt svårtillgänglig terräng med så liten ansträngning som möjligt. Skidåkare som tidigare hade varit villiga att bestiga berg för egen maskin upptäckte snabbt hur användbar helikoptern var. Året 1965 var startskottet för helikopterskidåkning som kommersiell verksamhet och aktiviteten har sedan därefter ökat i popularitet och spridit sig till andra delar av världen.

Det finns dock förvånansvärt lite information om hur aktiviteten har spridit sig. För helikopterskidåkning ökar tveklöst i popularitet (www.truenorthathletics.com) och CNN (2016) listade tidigare i år världens bästa orter för helikopterskidåkning där bland annat Indien, Ryssland och Schweiz är med. Samtidigt har helikopterskidåkning förbjudits i flera länder i Europa och aldrig varit tillåtet exempelvis i Norge. I Schweiz har även miljöaktivister protesterat mot utvecklingen (www.swissinfo.ch). I likhet med miljöaktivisterna menar Becken & Simmons (2002) att det finns en negativ sida med helikopterskidåkning. I deras studie om olika turistattraktioners energikonsumtion på Nya Zeeland kommer de fram till att helikopterskidåkning är en av världens mest miljöskadliga sporter per person i form av energiåtgång. Vidare kan fjällmiljön och djurlivet även påverkas av bland annat buller från helikopterskidåkning.

Faktum är att knappt ett decennium från att helikopterskidåkningen föddes i Kanada hade aktiviteten spridit sig till Sverige. Hemavan säger sig själva vara Sveriges vaggas för aktiviteten (www.hemavan.com) och har bedrivit helikopterskidåkning sedan början av 70-talet. Helikopterskidåkning har sedan dess etablerat sig i andra delar av Sverige men de flesta aktörerna håller fortfarande till i Hemavan samt områden kring Riksgränsen (www.mountainguide.se), Kittelfjäll (www.helinordadventure.com), Tärnaby (www.hemavantarnaby.se) och Kebnekaise (www.articguides.com). Anledningen till koncentrationen i norr är att helikopterskidåkning kräver en viss höjd på bergen för att det ska fylla en mening med skidåkningen, annars skulle åkaren lika gärna kunna gå upp för berget. Därför finns det inga aktörer som bedriver helikopterskidåkning söder om Funäsdalen i Sverige. Dessutom är de flesta av de större bergen i Jämtland och Härjedalen etablerade skidorter, till skillnad från exempelvis Abisko i Norrland där det inte finns något liftsystem. Enligt Sveriges radio (2015) ökar dock helikopterskidåkning fortfarande i popularitet i Sverige. Från att ha varit en aktivitet för erfarna, så kallade extrema, skidåkare kan numera i stort sett vem som helst njuta av helikopterskidåkningens värld (www.svd.se).

1.2 Problemformulering

Vi kan konstatera att helikopterskidåkning har ökat i popularitet i Sverige baserat på antal aktörer i dagsläget samt mängden nyheter det går att finna på internet. Det är dock svårare att förstå hur denna utveckling har sett ut, då det finns det väldigt lite information angående helikopterskidåkningens utveckling inom forskningen. Vidare förklarar Donahue hur utvecklingen startade i Kanada:

It didn't take a genius to see the obvious connection between downhill skiing and helicopter lift service, but it took the right combination of events in the right mountains for the idea to take hold (Donahue 2008: 32).

Även om det finns en stark koppling mellan skidåkning och helikopter som transportsätt, berättar Donahue att det krävs den rätta kombinationen av händelser i de rätta bergen för att idén ska kunna implementeras. Det blir därför av intresse att studera vilken typ av händelser som har format helikopterskidåkning till vad den är idag i Sverige, eftersom det i dagsläget

inte finns någon forskning inom området. Helikopterskidåkning är, som inledningsvis beskrivits, ett relativt nytt fenomen och på så vis en ny typ av tjänst som det onekligen finns olika åsikter om. Helikopterskidåkning är också ett exempel på en utveckling av en tjänst i en destination. Kombinationen av rätta händelser som Donahue beskriver ovan kan därför förstås som exempelvis både inre och yttre händelser samt intressenters påverkan vilket formar utvecklingen.

Eftersom Åre är en väl utvecklad turistort med ett etablerat nätverk av aktörer blir det av extra stort intresse att studera vilka processer i nätverket det är som har format utvecklingen av helikopterskidåkningen. Genom att undersöka och kartlägga relationerna i nätverket som har anknytning till helikopterskidåkning inom destinationen kan därför en förståelse för utvecklingsprocessen skapas. Helikopterskidåkning i Åre blir på så vis både ett exempel på en tjänstutveckling och en utvecklingsprocess, i vilka flera aktörer är medverkande. För att förstå de olika aktörernas påverkan på utvecklingsprocessen menar vi därför att ett nätverksperspektiv grundat i nätverksteorier blir nödvändigt. Genom det perspektivet skapas både en förståelse för hur nätverket har förändrats över tid samt vilken påverkan processerna i nätverket har haft på helikopterskidåkningen. En stor anledning till varför vi vill förstå utvecklingen med hjälp av nätverksteorier är för att det är interaktionerna mellan aktörerna som har format utvecklingen. Hall (2008: 98) menar att relationsaspekten är ett perspektiv som ofta åsidosätts i studier kring nätverk. I likhet med Hall menar även Bonetti, Petrillo & Simoni (2006: 128) att forskningen borde uppmärksamma hur relationer formar nätverk. Nätverksteorier med fokus på aktörer och relationer blir därför av betydelse, både för forskningen och för att bättre förstå helikopterskidåkningens utveckling.

1.3 Syfte och frågeställningar

Syftet med uppsatsen är att analysera och diskutera hur utvecklingsprocessen av helikopterskidåkning har sett ut ur ett nätverksperspektiv. Vi vill närmare studera nätverket för att se vilka aktörer som gjort vad och när, samt vilken påverkan det har haft på helikopterskidåkningens utveckling. Vi har hämtat inspiration från diverse nätverksteorier, men framför allt har en fallstudie om nätverk utförd av Pavlovich (2008) inspirerat oss. Vi har därmed lånat tre begrepp från Pavlovich till tre av våra frågeställningar, för att på ett

djupare plan kunna studera utvecklingsprocessen ur ett nätverksperspektiv. Nedan följer våra frågeställningar som inleds med vår huvudfråga och sedan följs av tre underfrågor som formulerats utifrån de tre begrepp vi lånat från Pavlovich.

Hur har utvecklingen av helikopterskidåkning sett ut i Åre ur ett nätverksperspektiv över tid?

Vilka aktörer har varit centrala i helikopterskidåkningen utveckling i Åre?

Hur har relationerna mellan aktörerna utvecklats i Åre?

Vilka effekter har relationerna mellan aktörerna i Åre haft på utvecklingen av helikopterskidåkningen?

2. Metod

I detta kapitel beskrivs hur och vilka tillvägagångssätt som använts vid insamling av empiri i studien, vilket gjorts genom intervjuer och analys av dokument. Reflektioner över metodvalen sker löpande.

2.1 Varför Åre?

Vi valde att studera helikopterskidåkning i Åre eftersom det är en av Skandinavien's ledande skidorter och ända sedan VM 1954 har Åre varit internationellt berömt (Nordin 2007: 222). Åre är Sveriges mest professionella skidort då de har en välutvecklad kommun, bra tillgänglighet och dessutom arrangerat både världscupen och världsmästerskapen i alpin skidåkning. Vidare kännetecknas Åre av en kontinuerlig utveckling och diversifiering av sina produkter och tjänster för att expandera, attrahera kunder och förlänga turistsäsongen (Hjalager & Flagestad 2012: 732). Åre erbjuder avancerad och brant skidåkning, vilket gör att off-pistskidåkare lockas till orten och därmed utgör ett starkt underlag för helikopterskidåkning. Även om bland annat Riksgränsen och Tärnaby också erbjuder helikopterskidåkning valde vi Åre eftersom det är mycket mer tillgängligt och utvecklat som turistdestination. Därför menar vi att Åre lämpar sig bättre än andra orter i Sverige för att studera utvecklingsprocessen av helikopterskidåkning. Det ska tilläggas att författarna har besökt Åre vid ett flertal tillfällen och därmed har lokalkännedom om platsen. Studien har därför gjorts på distans eftersom författarna ansåg att de hade tillräckligt god kunskap om området för att kunna skapa en förståelse för fenomenet som undersökts. Det var därmed ett medvetet val att inte besöka Åre fysiskt i syfte att samla in empiriskt material, även om det uppstod vissa praktiska nackdelar, vilket det kommer reflekteras över längre ner.

2.2 En kvalitativ studie

Eftersom fokus i denna uppsats har varit att analysera och diskutera hur utvecklingsprocessen av helikopterskidåknningen har sett ut ur ett nätverksperspektiv, argumenterar vi för att en kvalitativ ansats lämpar sig bäst för denna typ av studie. Detta eftersom kvalitativ forskning bygger på förståelse och tolkning genom att vara mer fokuserad på ord än siffror, där teori antas vara en följd av undersökningen istället för att

vara dess utgångspunkt (Bryman 2011: 340-345). Vi har letat efter aktörer som varit centrala i ett nätverk som förändrats över tid, och eftersom syftet med kvalitativa studier är att lyssna och tolka intervjupersonernas verklighetsuppfattning, vill vi uppmärksamma läsaren att vi presenterar just den bild som våra intervjupersoner berättat. Eftersom målet har varit att hitta relevanta centrala aktörer inom nätverket, kommer vi även att presentera just de aktörer som våra respondenter har menat varit centrala, vilket givetvis kan skilja sig från respondent till respondent. Exempelvis har olika respondenter beskrivit samma händelseförlopp av utvecklingsprocessen på olika vis och menat att olika aktörer varit centrala till olika grad. För att få en så rättvisande bild av utvecklingen som möjligt och för att förstå vilka aktörer som varit centrala i nätverket, har vi därför intervjuat några fler aktörer än vad som var planerat från början.

2.3 Intervjuer

Vi är överens om att intervjuer varit det bäst passande metodvalet angående insamling av material för att kunna besvara uppsatsens frågeställningar. Bryman (2011: 441) tydliggör att kvalitativa intervjuer är mer lämpliga än observationer i forskning där syftet är att rekonstruera tidigare händelser och granska hur en utveckling har gått till. Vi har därför genomfört kvalitativa intervjuer med syftet att få en djupare förståelse för hur utvecklingsprocessen av helikopterskidåkning i Åre har sett ut. Miller & Glassner (2011: 133-137) bekräftar att kvalitativa intervjuer används i syftet att förstå och dokumentera intervjupersonens förståelse utifrån hans perspektiv. Intervjuerna har av praktiska skäl genomförts via telefon och *Skype*. Vid ett par av våra intervjuer upplevde vi tekniska problem som dålig täckning och att personen pratade långt ifrån mikrofonen, vilket resulterade i att det blev svårt att höra. Bryman (2011: 433) menar att en uppenbar nackdel med telefonintervjuer är just att tekniska problem kan uppstå samt att det är omöjligt att läsa kroppsspråk och minspel. Vi upplevde dock inte att bortfallet av kroppsspråk är något som har hämmat oss i intervjuerna, då det har varit fokus på vad som sagts och inte hur det har sagts. Däremot upplevde vi vid ett flertal intervjuer att intervjupersonerna var stressade och att det var intervjupersonen och inte vi som avslutade samtalet. Bryman (2011: 433) förklarar att det är enklare för intervjupersoner att avsluta intervjuer via telefon än att avsluta intervjuer där samtliga personer träffats fysiskt. Vi har reflekterat över att samtalen säkerligen inte hade avslutats på samma sätt om vi hade varit fysiskt på plats i Åre. Därför

har vi vid ett par tillfällen känt oss tvungna att kontakta intervjupersoner igen för kompletterande frågor. Dessutom har telefonintervjuerna spridits ut över ett större tidsrum än om vi hade samlat alla intervjuer under en vecka på plats i Åre.

Telefonintervjuerna har även påverkat vilken form av intervju vi använt. Även om vi till huvudsak genomfört semistrukturerade intervjuer, har det även förekommit ostrukturerade intervjuer. I en semistrukturerad intervju utgår forskaren från ett intervjuschema, där ordningsföljden på frågorna varierar och det finns en benägenhet att ställa uppföljningsfrågor (Bryman 2011: 206). Frågorna har med andra ord skiljt sig åt mellan aktörerna vi har intervjuat, vilket kännetecknar en låg grad av standardisering. Trost (2005: 19) förtydligar att en låg grad av standardisering innebär att intervjuaren formulerar frågor efter intervjupersonens språkbruk, där följdfrågor ställs i den ordning de passar beroende på intervjupersonens tidigare svar. Dessutom menar Ryen (2004: 44) att frågor i specifik ordning kan bli problematiska vid kvalitativa studier, eftersom intervjuaren kan gå miste om reflektioner och perspektiv intervjupersonen själv vill ta upp. Några av våra intervjupersoner var upptagna eller under tidspress vilket resulterade i att ett par av våra intervjuer genomfördes ostrukturerat, även om det inte var tanken från början. I en ostrukturerad intervju utgår intervjuaren från en uppsättning teman eller allmänna frågeställningar över det intervjun avses täcka (Bryman 2011: 206). Oavsett intervjuform har samtliga intervjuer fokuserat på det centrala temat, helikopterskidåkningens utvecklingsprocess i Åre.

2.3.1 Urval

Våra första intervjupersoner som vi kontaktade hittade vi genom att använda söktjänsten *Google* och söka på ord liknande "Helikopterskidåkning Åre" och "Heli skiing Åre". Huvudsakligen har vi därför använt oss av ett målinriktat urval eftersom vi sökt efter centrala personer som på något sätt har eller haft en koppling till helikopterskidåkning i Åre. Bryman (2011: 392) förklarar att syftet med målinriktade urval är att på ett strategiskt sätt välja personer som är relevanta för undersökningen. I vissa fall har vi haft inslag av snöbollsurval då vårt målinriktade urval resulterat i information angående andra intressanta personer att kontakta. Ett snöbollsurval innebär att när en intervju har ägt rum med en specifik person kan detta leda till ytterligare en intervju med en annan person genom den första kontakten (Trost 2007: 32). Snöbollsurval har visat sig vara en särskilt passande form av urval för vår

studie eftersom det resulterat i mycket material då det kontinuerligt uppkommit nya intressanta aktörer att kontakta inom nätverket. Vi påstår att vi fått en helhetsbild av nätverket Åre, eftersom vi kommit i kontakt med alla aktörer förutom samerna. Samernas direkta perspektiv återfinns därför inte i uppsatsen, istället återfinns vad andra aktörer berättat om samerna. Nedan följer en tabell med information om samtliga 14 intervjuer som vi har genomfört.

2.3.2 Tabell över intervjupersoner

Individ	Organisation	Position	Tid	Datum
Helikopterbolag				
Mikkel Forsberg	Storm Heliworks	Helikopterpilot	70 min	2016-04-12
Stefan Larsson	Storm Heliworks	Delägare	45 min	2016-04-19
Erik Bergström	Jämtlandsflyg	Pensionär/Kvalitetsansvarig och f.d. helikopterpilot	50 min	2016-04-21
Sara Magnusson	HeliScan	Delägare	40 min	2016-04-21
Guidebolag				
Jonas Fagergren	SkiStar	Ansvarig Skidskolan/ Gästrelationer	60 min	2016-04-14
Stefan Brandström	Åre Skiduthyrning	Ägare/Guide	20 min	2016-04-14
Stefan Jarlhed	Äventyrligt i Åre	Ägare/VD	20 min	2016-04-19
Philip Harlaut	Åreguiderna	VD/Guide	50 min	2016-04-26
Christer Svensson	Åreguiderna	F.d. VD	20 min	2016-04-26
Jonas Persson	JoPe Fors & Fjäll	Ägare/Guide	25 min	2016-05-05
Övriga aktörer				
Malin Almquist	Länsstyrelsen	Handläggare på Naturvårdsenheten	35 min	2016-04-15
Ruben Johansson	Länsstyrelsen	Pensionär/f.d. chef på Naturvårdsenheten	35 min	2016-05-03
Pelle Andersson	Svenska Turistföreningen	Pensionär/f.d. Fjällchef & vice VD	20 min	2016-05-03
Anonym person				
Nils Nilsson	Bolaget Bolag	-----	30 min	2016-04-14

2.4 Dokument

Vid sidan av intervjuer har vi kompletterat med analys av empiri i form av dokument som hemsidor, rapporter, propositioner och beslut. Enligt Prior (2011: 95-96) undersöks dokument just för dess innehåll eller bevis i form av beskrivningar, rapporter, bilder, representationer och konton. Framför allt propositioner och motioner som behandlar begränsande av helikopterskidåkning har använts. Även beslut från Länsstyrelsen om var helikopterskidåkning får bedrivas i Jämtland, samt helikopter- och guidebolagens hemsidor har studerats noggrant. Allt för att skapa en förståelse kring hur stor helikopterskidåkningen är som aktivitet idag i Åre. Det är till stor del tack vare verksamheternas hemsidor vi kunnat komma i kontakt med många av respondenterna. Vi undersökte även hemsidorna för att hitta information om hur länge helikopterskidåkning bedrivits i Åre. Innehållen i dokumenten vi har analyserat har varit viktiga inslag i utvecklingsprocessen av helikopterskidåkningen, detta eftersom de har påverkat och fortfarande påverkar utvecklingsprocessen av helikopterskidåkning i Åre idag.

2.5 Empirisk etik

Alla personer vi har intervjuat har erhållit information om vilka vi är och vad syftet med uppsatsen är antingen muntligt, via mailkontakt eller både och. Intervjupersonerna har även erbjudits möjlighet att vara anonyma, dra tillbaka eller tillägga något i intervjun. Syftet med detta har varit för att upprätthålla kraven som gäller för forskning, där Bryman (2011: 131-132) menar att det finns fyra etiska grundprinciper att förhålla sig till; information, samtycke, konfidentialitet och nyttjande. Vi har upprätthållit dessa grundprinciper genom att exempelvis förklara att intervjun endast kommer att användas som underlag till vår uppsats. Vidare har samtliga intervjupersoner gett samtycke till att intervjuerna spelats in och vi har även transkriberat intervjuerna löpande. Genom att spela in och transkribera samtalen kan forskaren vara säker på att intervjupersonens egna ordalag kommer ligga till grund för analysen (ibid.: 420, 428). Ett par av intervjupersonerna uttryckte en önskan om att se materialet före publicering, vilket vi tagit hänsyn till genom mailkontakt.

3. Teoretisk referensram

I detta kapitel presenteras de teorier vi valt att använda för att förstå den empiri vi har samlat in. Eftersom vi vill se på en utvecklingsprocess av helikopterskidåkning ur ett nätverksperspektiv, är det nätverksteorier som kommer presenteras nedan.

3.1 Nätverk

När vi har studerat utvecklingsprocessen av helikopterskidåkning i Åre har det blivit tydligt att processer inom nätverket har varit en central del, vilket är varför vi valt att förstå den insamlade empirin med hjälp av nätverksteorier. Dock är nätverksteorier ett stort teoretisk fält, vilket är varför vi valt att lyfta fram specifikt relevanta teorier inom fältet. Teorierna speglar de teman som blivit framträdande i empirin och blir därför nödvändiga att applicera på empirin för att vi ska kunna analysera och förstå helikopterskidåkningens utveckling i Åre.

Fyall & Garrod (2005: 154); Breda, Costa & Costa (2006: 68) och Minguzzi (2006: 197) definierar nätverk som ett utbyte av information mellan aktörer för en slags gemensam vinning. Scott, Baggio & Cooper (2008: 2) förklarar liknande att nätverk består av relationer mellan olika aktörer och därför kan definieras i termer av sociala interaktioner. Ytterligare en definition av Hall (2000: 175) är att nätverk inom turism är ett slags avtal mellan organisationer för samarbete och samverkan. Nätverk kan därför sammanfattas som ett samspel och ett givande och tagande mellan aktörer. Nordin (2004: 5) poängterar att nätverk är ett slags samarbete som ofta bygger på gemensamma affärs mål och för att analysera ett nätverk krävs därför en analys av flera aktörers perspektiv för att förstå helheten av det. Vidare menar både Nordin (2007: 221) & Soisalon-Soininen & Lindroth (2006: 188) att ett nätverksperspektiv är just holistiskt och ett sätt att studera nätverket som en helhet. Nordin (2007: 221) betonar därför att det överhuvudtaget inte är möjligt att analysera ett nätverk utifrån enbart en aktörs perspektiv.

Nätverk har en viktig roll i alla delar av ekonomin, men inom turismen är den särskilt viktig (Soisalon-Soininen & Lindroth 2006: 189). Scott et al. (2008: 15) argumenterar till och med för att det är just nätverk som har hjälpt till att skapa turismen som produkt. Nätverket är viktigt eftersom turismen karaktäriseras av ett annorlunda beroendeförhållande mellan

aktörer där det generellt sett är få aktörer inom varje nätverk, samt att turismen som produkt är väldigt uppdelad (Soisalon-Soininen & Lindroth 2006: 189). Guia, Prats & Comas (2006: 63) menar dessutom att det är graden av sammanhållning inom ett nätverk på en destination som avgör potentialen för om en ny produkt kommer kunna utvecklas, på det sättet att nätverket kommer att påverka förmågan att exploatera kunskapen för produkten. Det uppstår däremot svårigheter i att dra en gräns för hur stor del av ett nätverk inom turism som ska studeras, eftersom alla nätverk är en del av en yttre miljö som inte har tydliga gränser i sig själv. Hall (2000: 45) förklarar att det därför är av betydelse att definiera var gränsen går för nätverket, eller systemet, för att det ska bli möjligt att analysera det. Eftersom gränserna många gånger kan vara svåra att definiera hävdar Hall (2000: 46) att en metod för gränsdragning är att utgå från vilket problem som ska lösas. Med andra ord ska systemet som analyseras inte sträcka sig större än vad syftet och målet med studien är, eftersom gränsdragningen oundvikligen kommer ha effekt på resultatet av studien (ibid.).

3.2 Processer i nätverk

Ett grundläggande karaktärsdrag för system, eller nätverk, är att de är i konstant förändring (Hall 2000: 49; Soisalon-Soininen & Lindroth 2006: 189). Varje ögonblick som studeras behöver med andra ord förstås ur ett perspektiv där ögonblicket är en del av en större process. Hall (2000: 97-98) kallar detta sätt att studera ett nätverk på för dialektisk analys, där det läggs tyngd vid förståelsen av processer, relationer och flöden snarare än analyserandet av faktorer, fysiska objekt och strukturer. Hall (2000: 98) betonar även att det saknas forskning kring just relationen mellan process och skepnad, speciellt inom turism. Med andra ord på vilket sätt utvecklingen och processen har format ett landskap eller turistfenomen. Därför skulle studier kring processer och utveckling vara värdefullt inom turismforskningen, eftersom forskningen hittills i stor utsträckning fokuserat på skepnaden av turismen och lite uppmärksamhet mot själva skapandet och processen av skepnaden (ibid.).

I likhet med ovanstående teoretiker uppmärksammar Bonetti, Petrillo & Simoni (2006: 128) att majoriteten av forskning kring utveckling av destinationer saknar relationsaspekten och hur sociala nätverk skapas, eftersom studierna många gånger utgår från tillväxt i form av infrastruktur. En analys av utvecklingsprocessen syftar därför till en analys av

tillvägagångssättet av förändring samt vad handlingarna haft för effekter. Det är väsentligt att förstå processerna inom nätverket för att en destination eller en aktör ska förbli konkurrenskraftig och kunna utveckla nya produkter (Scott et al. 2008: 57). En nätverksanalys är därför ett verktyg för att förstå både strukturen och eventuella kunskapsgap som finns i nätverket i en destination (ibid.).

Det finns en intressant parallell mellan evenemang och processer i nätverk vilket Andersson, Larson & Mossberg (2009) påpekar. De förklarar att ett nätverksperspektiv är ett perspektiv där alla aktörer är likvärdigt intressanta för åskådaren och beskriver processen för ett evenemang som ett stort antal interaktioner mellan aktörer (ibid.: 63-71). Processerna är på så vis en del av evenemangets utveckling och utgör på samma gång en del av nätverket för evenemanget. Genom nätverksperspektivet omfattas därför alla relationer som kan ha påverkan på en process (ibid.: 63-64). För att förstå processer i nätverk ännu bättre har Pavlovich (2008: 94-95) brutit ner ett tillvägagångssätt i tre steg. Det första steget är en kartläggning för att identifiera aktörerna i nätverket, i syfte att erhålla en uppfattning om nätverkets mångfald och omfattning. Förutom att identifiera aktörerna kommer det första steget automatiskt leda till mer kunskap om hur diversifierat nätverket är, och nätverkets övergripande hälsa. Det vill säga hur effektivt nätverkets anknnytningar mellan verksamheterna fungerar (ibid.: 94).

Det andra steget är att undersöka relationerna i nätverket för att identifiera på vilket sätt relationerna kan förbättras för att skapa mervärde. Eftersom nätverket skulle kunna vara strukturerat på nästan oändligt många sätt ligger det ett värde i att studera hur relationerna ser ut och hur kommunikationen mellan aktörerna sker. Liknande Pavlovich menar Scott et al. (2008: 12) att en verksamhets prestationer inte enbart är tack vare verksamhetens egna resurser, utan även av yttre verksamheters resurser och vad för slags relationer som verksamheterna har sinsemellan. Med andra ord utvecklas verksamheter enligt vilka kompetenser den kan dra nytta av från både den inre och yttre miljön (ibid.).

Det tredje och sista steget Pavlovich har formulerat är att erkänna att det förflutna har effekter på framtiden, i tillägg till att ingen verksamhet är oberoende i ett nätverk. Det vill

säga att en aktörs handlingar i ett nätverk oundvikligen kommer ha effekt på övriga aktörer i nätverket (ibid.: 94). Här betonar författaren att det fungerar både åt det negativa och positiva hållet. Med andra ord drabbas alla aktörer på något vis av negativa händelser i nätverket, samtidigt som positiva händelser gynnar alla aktörer eftersom alla aktörer är associerade med varandra.

Med hjälp av Pavlovichs fallstudie kan vi på så vis förstå betydelsen av processer i nätverk. Det blir även tydligt hur processer i nätverk skapar olika typer av effekter, vilket påverkar utvecklingen i olika riktningar. Beroende på vilken slags effekt eller handling som inträffar kommer nämligen en reaktion i form av en utveckling ske. Följande avsnitt belyser därför tre typer av handlingar som gett upphov till effekter i nätverket och som även blivit framträdande i empirin. Med andra ord vilka processer i nätverket som har format helikopterskidåkningens utveckling i större utsträckning än andra processer. Vi kommer inleda med att utforska teorier kring Pavlovichs första steg, en kartläggning av aktörerna, och närmare bestämt upphovsmännen av nätverket för att på ett logiskt sätt kunna följa utvecklingsprocessen framåt i tiden. Genom att följa utvecklingen från start kan vi urskilja både vilka processer och aktörer som varit mest centrala från start och hur de förändrats över tid.

Därefter lägger vi fokus vid relationsaspekten av nätverket, Pavlovich andra steg, i form av konflikter och samarbeten. Eftersom det är många aktörer i nätverket är det kombinationen av både samarbeten och konflikter som har haft betydelse för hur helikopterskidåkningen har utvecklats till vad den är idag. Det är på så vis genom en analys av både aktörerna samt deras relationer som utvecklingsprocessen kan förstås på ett lämpligt sätt ur ett nätverksperspektiv. Det är även först efter en djupdykning i teorier kring steg ett och två som steg tre kan framträda, eftersom vi ser på en utveckling ur ett nätverksperspektiv över tid.

3.2.1 Skapare av nätverk

Trots att entreprenörskap ofta betraktas som en individualistisk ideologi framhäver Hall & Williams (2008: 220) att det är en i allra högsta grad relationsmässig sysselsättning eftersom entreprenörskap föds ur nätverk av människor. Hall & Williams (2008: 202) kallar personer som ger upphov till nya tjänster eller produkter för innovatörer eller entreprenörer. Oavsett vilken definition eller hur personerna benämns, har de en stor egenskap gemensamt - nämligen passionen för produkten eller tjänsten. Precis som Steve Jobs för Apple eller Ingvar Kamprad för IKEA, är det personer som har ett genuint intresse och stark tro på en produkt som mer än ofta är skapare till nya konstellationer av aktörer inom ett nätverk. Hall & Williams (2008: 203) förklarar att det är dessa personer som driver nätverken framåt och skapar kopplingar mellan rätt aktörer. På så vis kan den eller de personerna även ses som koordinatörer och mittpunkten utifrån var förtroende kan skapas för produkten eller tjänsten. Därför är entreprenörskap en process ur vilken nya produkter och tjänster föds och att dessa personer är nödvändiga för att driva produkten eller tjänsten framåt, för att den överhuvudtaget ska se dagens ljus (ibid.). Dessa personer är nyckelfigurer när det kommer till att skapa förändring i ett ekonomiskt system, eftersom det är entreprenörer som implementerar idéer (Hall & Williams 2008: 206).

Likt Hall & Williams, menar även Brinks & Ibert (2015) att intressegemenskap är en viktig del för att sporra entreprenörskapets dynamik. Vidare definierar de intressegemenskap som en grupp av individer som delar entusiasm angående en särskild angelägenhet. Det är framför allt lekmän, användare, hobbyutövare som omfattas av intressegemenskapen, men även idealistiska professionella som har ett djupt intresse angående den särskilda angelägenheten. Brinks & Ibert (2015) demonstrerar hur intressegemenskapen ofta, till en början, uppkommer antingen oberoende eller genom konkurrens med andra företag. De menar även att dessa innovativa grupper av människor är mer vanligt förekommande än vad man tror, och att många organisationer och kommersiella områden är rotade i just interaktioner mellan intressegemenskapens medlemmar. Ett exempel på detta är den informella gruppen "*Homebrew Computer Club*" som Steve Jobs tillsammans med andra datorentusiaster utformade startskottet för "Apple 1" år 1975.

Hall & Williams (2008: 218) uppmärksammar även att det finns olika typer av entreprenörskap varav en beskrivs som “*non-economic entrepreneurship*”. Ett exempel författarna belyser är försränning i Nya Zeeland, där mer än en tredjedel av entreprenörerna påstod att ekonomisk vinning inte var en nödvändighet för att fortsätta med produkten även om majoriteten fortfarande ville att företagen skulle växa. Vad som däremot gick att urskilja hos de små företagen var att de alla strävade efter att skapa ett företag av en livsstil och en passion för ett specifikt intresse. Detta gäller speciellt utomhusaktiviteter som hästridning, försränning eller kajakpaddling (Hall & Williams 2008: 219). En anledning att dessa små företag, tillsammans med dess entreprenörer, kan vara ledande inom en ny verksamhetsgren är just på grund av dess storlek då de inte begränsas av rutiner och regler i samma mån som större företag (Hall & Williams *ibid.*). Detta kan liknas vid Anderssons Cederholms (2015) studie om livsstilsentreprenörer inom hästbranschen. Vad som är centralt för dessa företagare är att kunna leva på sitt intresse och det är ofta livslånga erfarenheter och kunskaper av livsstilen som ligger till grund för verksamheten (Andersson Cederholm 2015: 325).

3.2.2 Konflikter inom nätverk

Eftersom turism är en bransch som skapar både ekonomiska, fysiska och sociala effekter händer det att konflikter uppstår, eftersom flera aktörer med varierande intressen eller målsättningar vill utnyttja resurser på olika sätt (Wilkinson & March 2008: 25-30). Närmare bestämt brukar det vara en fråga om otillräckliga resurser, exempelvis nyttjande av miljö, och vem som äger rätten eller företräde till resursen (Scott et al. 2008: 37). Det kan dessutom råda skillnad i intresse mellan både privata och offentliga aktörer, såväl som mellan olika privata aktörer (Nordin 2007: 220). Soisalon-Soininen & Lindroth (2006: 189) förklarar att ett nätverk består av ett flertal aktörer med olika intressen och olika vyer.

Utöver oenigheter om resurser, är en av de största utmaningarna med turism att aktörer har olika intressen och värderingar (Jamal & Dredge 2015: 196; Wilkinson & March 2008: 39). Även Hall (2000: 182-183) stämmer in i argumentet att konflikter uppstår på grund av oförenliga intressen av resurser, speciellt naturresurser som luft, vatten och natursköna upplevelseområden. Utöver meningsskiljaktigheter om hur resurser ska användas kan det

även uppstå konflikter av en så enkel sak som förändring. Trots att förändring är en naturlig del av den mänskliga utvecklingen kan turism förändra platser för fort för att det ska hållas på en bekväm nivå (ibid.). Fortsättningsvis menar Pettersson et al. (2005: 10-15) att många av de senaste decenniernas konflikter angående naturreservat och nationalparker i lika hög grad handlar om skillnader i natursyn, önskemål om lokalt självbestämmande och rädsla för ett centralt beslutande förbud, som det faktiska förslaget konkreta innebörd.

Fredman et al. (2014: 41) är av meningen att intressekonflikter även kan uppstå i svenska fjällvärlden, på grund av att olika grupper är intresserade av samma område men av olika ändamål. Pettersson et al. (2005: 15) exemplifierar hur detta kan yttra sig genom att förklara att ett fjällområde antingen kan betraktas som "vildmark" eller som samiskt kulturlandskap. Vid naturturism och friluftsliv som skidåkning och vandring, är det förekommande att motoriserad och icke-motoriserad verksamhet genererar motsättningar. Detta på grund av trängsel eller störning från motoriserande aktiviteter på platser där upplevelse av tystnad önskas, exempelvis snöskoter kontra turskidåkning (ibid.: 14). Även Emmelin (1996: 52-55) betonar att den ökade motoriseringen bland friluftsliv och turism tillhör de områden där konflikter mellan olika personer i naturen ofta uppstår, till stor del på grund av olika perspektiv på hur allemansrätten kan tolkas. Han menar därför att allemansrätten behövs förtydligas då den inte gäller för organiserad turistverksamhet utan endast på individnivå (ibid.).

Vidare förklarar Thufvesson (2009: 29) att konflikter kan grundas på att en aktör anser sig veta vad som är bäst för en plats och då stöter på motstånd av andra aktörer som inte delar detta perspektiv. Även om Thufvessons resonemang grundar sig i platsutveckling kring städer i sydliga Sverige, menar vi att intressanta paralleller kan dras till hur konflikter kan grundas sig. Orsaken till platskonflikter kan grundas i kamp om resurser, rätten till att tolka historien och kollision mellan olika livsstilar (ibid.) Konflikter uppstår ofta på grund av att människor är alltför endimensionella i sina yrkesroller och att förståelsen för andras mål och intressen är begränsade. Därför är det viktigt att se konflikter ur andras perspektiv och han belyser ord som lyhördhet och helhetssyn (ibid.: 28-30). Vidare påpekar Thufvesson (2009: 28) att konflikter generellt sett inte behöver vara av ondo, utan istället kan vara en bidragande faktor till platsers utveckling. Likt Thufvesson menar Scott et al. (2008: 33) att konflikter inom ett nätverk inte nödvändigtvis behöver vara dåliga, utan visar helt enkelt på

komplexiteten i regionen och hur verksamheter anpassar sig efter rådande omständigheter. De menar att det som har betydelse är hur motsättningen hanteras och på vilket sätt verksamheten kan lära sig och kanalisera meningsskiljaktigheten till en lärdom (ibid.: 34). På så sätt utgör intressekonflikter en viktig dimension att belysa inom nätverket eftersom det kan både hindra, men även utveckla och skapa samarbeten, vilka behandlas i nästa avsnitt.

3.2.3 Samarbete inom nätverk

Inom turism litteraturen finns det meningsskiljaktigheter om vad som kännetecknar samarbete, och exempelvis Fyall & Goddard (2005: 131-133) hävdar att det än idag inte finns en klar definition. En del forskare hävdar att samarbete är synonymt till nätverkande och andra menar att nätverk är en underkategori till samarbete och ett tredje perspektiv är att nätverkande är första stadiet till samarbete (ibid.: 155). Scott et al. (2008: 17) hävdar istället att samarbete är en anledning för nätverk att existera. Dessutom finns det lika många anledningar som det finns definitioner till samarbete (ibid.: 139). Trots det menar Fyall & Goddard (2005: 151-155) att samarbete på sin mest grundläggande nivå går ut på att organisationer arbetar tillsammans inom ett specifikt problemområde, samt att det är ett utbyte av resurser för gemensam vinning och nå ett gemensamt syfte. Vidare förklarar både Fyall & Garrod (2005: 11) och Scott et al (2008: 17) att organisationer kan samarbeta för att skapa mer värde för sin egen produkt än vad produkten hade haft fristående. Däremot krävs det att mindre organisationer strukturerar sig för att på något sätt komplettera varandra. Fyall & Garrod (2005: 11) betonar ändå att just samarbeten är speciellt betydelsefulla inom turismsektorn, eftersom värdet i nätverket ligger i kunskap och information, som är svårt att överföra utan just samarbete.

Wilkinson & March (2008: 27) förklarar att samarbete kan ses som en dynamisk, pågående och socialt konstruerad process som involverar flera olika aktörer (ibid.: 29). Likaså Grönroos (2008: 46) argumenterar för att samarbete är en pågående process, men att det främst bygger på lojalitet, vars utvecklingsprocess innefattar både interaktion och kommunikation. Grönroos tillägger att det kan vara effektivt och lönsamt för företag att samarbeta på vissa områden för att kunna betjäna vissa kunder, även om företagen normalt sett konkurrerar med varandra (ibid.). Wilkinson & March (2008: 27) menar också att

skapandet av samarbetsrelationer i nätverk är totalt nödvändigt, speciellt inom näringsgrenen turism. Samarbetsrelationer inom nätverk kan vara formellt strukturerade eller existera i enkel form som informella avtal mellan människor eller organisationer (ibid.). Det bör tilläggas att nätverk är organiska enheter vilket innebär att de utvecklas kontinuerligt genom både yttre och inre organisatoriska påtryckningar (ibid.: 39.)

Nordin (2007: 221) betonar att nätverk består av relationer i och mellan samhället, näringslivet och det offentliga. Ett nätverk kan även vara ett förhållande mellan två parter, vilket kan vara både positivt och negativt. Därför blir samspelet, eller relationerna, mellan det offentliga och privata, samt hur aktörer grupperar sig, en central del av nätverksteorier (ibid.: 220). Dock har gränsen mellan det offentliga och privata i allt större utsträckning suddats ut i dagens nätverk av aktörer. Därför menar Nordin att ett nätverksperspektiv är centralt i studier av turismnäringen, där destinationen ofta bygger på ett samarbete mellan just offentliga och privata aktörer (ibid.: 222).

Relationerna i nätverk kan betraktas som flöden av resurser i form av kunskap och varor, vilka både kan underlätta och begränsa aktörers utveckling. Oftast bygger relationerna i nätverk dock på ömsesidiga utbyten (ibid.: 221). Även Scott et al. (2008: 17) menar att en av anledningarna till varför nätverk existerar är just samarbete, eftersom det i grund och botten handlar om ett utbyte av resurser. Genom att identifiera vad resurserna är och minska konkurrensen är det möjligt att skapa ett mer hållbart nätverk.

Sammanfattning

I vårt teorikapitel har vi först presenterat olika definitioner av nätverk, vilket sedan följts av ett avsnitt om processer i nätverk, där framför allt Pavlovichs fallstudie har varit central. Därefter har vi presenterat tre olika teman som har haft kopplingar till nätverk. Därefter har vi presenterat tre olika teman som har haft kopplingar till nätverk. Dessa tre teman behandlade skapare av nätverk, konflikter inom nätverk och samarbete inom nätverk. I nästa kapitel kommer vi presentera vår empiri, det vill säga intervjupersonernas berättelser om helikopterskidåkningen i Åre. Empirin kommer först presenteras fristående, för att i efterföljande del analyseras och diskuteras med hjälp av ovanstående teoretiska perspektiv i den avslutande delen av uppsatsen.

4. Empiriavsnitt

I detta kapitel låter vi empirin komma till tals. Empiriavsnittet inleds med en kortare del om helikopterskidåkning i nutid i Åre. Därefter görs en tidsförflyttning till när helikopterskidåkning startade i Åre, varpå en utförlig kronologisk skildring av utvecklingen presenteras. Vi betonar att empiriavsnittet följer en kronologisk ordning för att underlätta för läsaren.

Samtliga helikopter- och guidebolag som vi varit i kontakt med berättar att de är eller varit delaktiga i att möjliggöra produkten helikopterskidåkning eftersom det finns eller funnits ett personligt intresse. Fortsättningsvis har de flesta åkt väldigt mycket skidor tidigare och beskriver att skidåkningen ligger varmt om hjärtat. De berättar att vid fint väder under helikopterskidåkningen kan den ultimata skidåkningen uppstå, och Jonas Fagergren på SkiStar tydliggör att det är en fantastisk upplevelse:

Det är ju en sådan grej man gör 'once in a lifetime' om man älskar skidåkning. Man vill uppleva helikopterskidåkning en gång i sitt liv. (Jonas Fagergren, 2016-04-14).

Vidare beskriver Stefan Brandström på Åre Skiduthyrning att åka helikopter är en upplevelse i sig, vid sidan av skidåkningen. Likt Brandström, argumenterar Philip Harlaut på Åreguiderna angående helikopterns potential. Han menar att helikopterskidåkning är en unik och häftig produkt som inte sätter så stora fysiska krav, till skillnad från topptursskidåkning som sätter betydligt större fysiska krav på individen. Guidebolagen måste helt enkelt, enligt Jonas Persson på JoPe Fors & Fjäll, erbjuda någonting som kunderna har svårt att bedriva på egen hand. Han berättar att topptursskidåkning är relativt enkelt att genomföra på egen hand om fysiken finns, vilket däremot inte helikopterskidåkning är. Det är tydligt att många aktörer vi pratat med anser att helikopterskidåkning är en extraordinär produkt och något som borde finnas i Åre. Samtidigt beskriver Harlaut situationen idag i Åre på följande vis:

Tycker väl att Nordens ledande destination ska ha 'heli skiing'. Och sen har väl det aldrig riktigt fått slå, och fortfarande tror jag vi haft... ja det är inte många turer per år vi kör. Men vi har ju en ambition på att vi ska försöka få till det där lite bättre och erbjuda det bättre också. Jag tror det finns en stor potential, det är bara det att vi har många "om" eller vad man ska säga, som sätter stopp för det varje gång (Philip Harlaut, 2016-04-26).

För att förstå hur utvecklingsprocessen sett ut och närmare granska vilka “om” som uppstått blir det således betydelsefullt att återvända till när helikopterskidåkningen startade i Åre.

4.1 Helikopterskidåkningens uppkomst i Åre

Det är besvärligt att fastställa exakt vilket år helikopterskidåkningen som aktivitet startade på riktigt i Åre på grund av att det inte finns någon dokumentation. Å ena sidan hävdar Nils Nilsson att man kunde betala en slant till en helikopterpilot för att få åka med upp till Åreskutan¹ med skidor redan i slutet på 70-talet. Å andra sidan minns Erik Bergström, nuvarande kvalitetsansvarig på Jämtlandsflyg, bestämt att våren 1984 var då helikopterskidåkningen startades på riktigt, då han fick frågan från offpist-skidåkare om han kunde skjutsa upp dem till Åreskutan. Det var även under säsongen 1984 bolaget Åre Heliski startades av två offpist-skidåkare i samarbete med Bergström. Det var främst Åreskutan som var målet för skidåkningen, men det hände även att de åkte till andra toppar i närheten inom Jämtland i början av 80-talet. Både Nilsson, Bergström och Brandström berättar dock att helikoptern framför allt fungerade som en lift upp på Åreskutan istället för att behöva gå upp för egen maskin.

Det var på så vis inget guidebolag som började med helikopterskidåkning i Åre från allra första början, utan det var på initiativ från offpist-skidåkare direkt till helikopterpiloter. Bergström förklarar att helikopterskidåkning därför började genom ett intresse från privatpersoner att göra något nytt i Åre, vilket sedan spred sig när andra människor såg skidåkare hoppa in i helikoptern. Det fanns plötsligt en efterfrågan och ett behov som behövde fyllas och det var så de första guidebolagen började erbjuda helikopterskidåkning som komplement till andra aktiviteter, berättar Nilsson. På den här tiden var helikoptrar ofta stationerade i Åre på vintern eftersom det inte fanns några underhållsjobb, exempelvis hjälpte de till med myggbekämpning på sommaren. Senare började helikopterbolagen hjälpa till med bland annat snöröjning av liftar men inte från första början. Med andra ord hade helikopterbolagen inte så mycket att göra under vintern och helikoptrar fanns därför ofta till förfogande. Bergström förklarar att det var Jämtlands Aero (nuvarande Jämtlandsflyg) som flög mycket på den tiden och att den nya aktiviteten fungerade som en väldigt bra utfyllnad

¹ En fjälltopp med liftsystem, belägen i Åre kommun i västra Jämtland.

på vintersäsongen i februari, mars och april. Bergström påpekar även att det var enklare att tjäna pengar på helikopterskidåkning under den här tiden, eftersom det var humana priser så att gemene man hade råd att åka.

Vidare berättar Bergström att Åre Heliski utvecklades till en stor aktör vilket resulterade i att de fick sponsorer som Falcon och Gevalia. Under en tur tog de totalt 18 skidåkare och två guider vilka var uppdelade i två grupper som cirkulerade så att helikoptern aldrig stod still. Eftersom det fanns tillräckligt stor efterfrågan började Åre Heliski utforska fjällområden utanför Åre i Jämtland som Snasahögarna² och Skäckerfjällen³ i slutet av 80-talet. Bergström tillägger att även Helags⁴, Skarsfjällen⁵ och Sylarna-massivet⁶ var mål för helikopterskidåkningen och att 80-talet var en rolig tid på grund utav att det var tillåtet att åka på många toppar i Jämtlandsfjällen. Det var så mycket helikopterkörningar ett tag, flera dagar i veckan, att de var tvungna att bygga om helikoptern för att skidor och stavar skulle få plats. Liknande Bergström, minns Nilsson att det inte var några begränsningar under 80-talet på vilka toppar helikopterskidåkningen kunde bedrivas på. Utöver Åre Heliski startade även Brandström helikopterskidåkning vid Tegefjäll, cirka en mil från Åre.

Stora delar av Snasahögarna, Skäckerfjällen, Helags, Skarsfjällen och Sylarna är statlig mark och renbetesfjäll, vilket betyder att samernas renar går där på bete. Under slutet av april och början av maj, när vädret generellt sätt är stabilt för helikopterskidåkning, börjar renarna vandra upp på fjällen för att kalva och utifrån rennäringslagen är det olagligt att störa renarna under den perioden. Dessutom berättar Ruben Johansson, före detta handläggare och chef på Naturvårdsenheten på Länsstyrelsen, att staten krävde markupplåtelse för flyg- och landningsverksamhet på renbetesfjällen i Jämtland innan 90-talet. Markupplåtelse innebär att organisationer behövde ett tillstånd från staten via Länsstyrelsen för att bedriva verksamhet på det berörda området. I början av 90-talet förändrades det däremot till att kravet på markupplåtelse i princip togs bort.

² Ett fjällmassiv bestående av topparna Storsnasen, Lillsnasen, Norder Tväråklump, Söner Tväråklump och Getryggen beläget i Åre Kommun i västra Jämtland.

³ Ett fjällmassiv beläget i norra delen av Åre Kommun, Jämtland.

⁴ En fjälltopp belägen i nordvästra Härjedalen, på gränsen till Jämtland.

⁵ En fjälltopp belägen i nordvästra Härjedalen.

⁶ Ett fjällmassiv på gränsen mellan Norge och Jämtland.

Eftersom helikopterskidåkningen i Jämtland blev så omfattande under 90-talet skickade politiker in motioner till riksdagen om att helikopterskidåkningen borde begränsas och till och med förbjudas helt (www.riksdagen.se). Sametinget motsatte sig dessutom exploateringen av Skäckerfjällen under samma tidpunkt (www.samtinget.se). Bergström minns att det nästan inte fanns några toppar kvar att åka på efter 1991, vilket resulterade i att Åre Heliski lades ned. Brandström berättar att även de lade ner helikopterskidåkningen i Tegefjäll år 1992. Samtidigt minns Stefan Larsson, nuvarande delägare på helikopterbolaget Storm Heliworks, att helikopterskidåkningen var som störst under mitten av 90-talet, eftersom det fortfarande var tillåtet att köra på Åreskutan och tidigare nämnda fjäll. Det bör tilläggas att det under samma period framfördes en proposition angående reglering av skoteråkning i landets fjällområden, vilken godkändes av riksdagen år 1996 (www.riksdagen.se). Det är bland annat detta beslut som ligger till grund för nästa steg i utvecklingsprocessen av helikopterskidåkningen.

Sammanfattning

Det är svårt att fastställa när helikopterskidåkning som aktivitet drog igång i Åre. Vad som är säkrare är att aktiviteten startades på grund av intresse någon gång på 80-talet genom en spontan förfrågan från offpist-skidåkare. Många skidåkare såg snabbt fördelarna med helikopterskidåkning, främst som transportsätt, vilket resulterade i ett högt intresse och en efterfrågan på aktiviteten. Detta blev startskottet för helikopterskidåkning som organiserad verksamhet. Denna tidsperiod kännetecknades av hög tillgänglighet på helikopter, humana priser och stor frihet angående vart du ville åka, vilket resulterade i en snabb utveckling för guidebolagen. Under 90-talet började det däremot uppkomma motsättningar mot helikopterskidåkningens utbredande.

4.2 En reglering tar vid

I början av 2000-talet var helikopterskidåkningen i Jämtland så omfattande att Länsstyrelsen reglerade den i form av ett samrådsområde, berättar Malin Almquist, handläggare på Naturvårdsenheten på Länsstyrelsen (Se bilaga 1). Denna reglering gentemot helikopterskidåkningens utveckling var inte helt olik Kanada på 60-talet: *“Park officials*

were not about to let anyone loose with a helicopter in the most popular mountain area in Canada.” (Donahue 2008:32). Tjänstemännen i det berörda området tänkte verkligen inte låta helikoptrar störa det mest populära bergsområdet i Kanada. Likt tjänstemännen i Kanada, förklarar Pelle Andersson, före detta fjällchef och vice VD på Svenska Turistföreningen, att STF var drivande i frågan om att reglera helikopterskidåkningen på Snasahögarna. Detta eftersom verksamheten störde ett fjällområde där annan skidåkning utan motoriserade hjälpmedel redan fanns. Topptursutrustning, det vill säga skidutrustning speciellt utformad för att för egen maskin gå upp för berget, slog genom stort under samma tidsperiod och det var därför en ökning generellt sett av människor som rörde sig i Jämtlandsfjällen under vintertid, berättar Nilsson. Enligt Johansson var det i tillägg återkommande konflikter mellan de som föredrar tysta fjäll och flygverksamheten, särskilt vid vissa attraktiva toppar. Han förklarar att området som det tillkom en reglering i är ett av de viktigaste områdena för topptursskidåkning och vandring i landet och att området redan hade förbud mot annan motoriserad nöjesverksamhet. Samtidigt tillägger Larsson att den största mängden helikoptertrafik trots allt är nyttotrafik, där bland annat rennäringen, ambulanstransport samt mat och dryck till STF:s fjällstationer ingår. Andersson bekräftar att STF använder helikoptrar mycket för att underhålla fjällstationerna, men anser samtidigt att det är skillnad på den typen av användning och helikopterskidåkning. Med andra ord var STF inte emot helikoptrar, utan hur de användes i vissa områden. Almquist förklarar att den typen av trafik dessutom går under andra bestämmelser än nöjestråfik och därför inte kan regleras.

Även samerna ville begränsa helikopterskidåkningen, eftersom vajorna behöver betesro på våren, förklarar Almquist. Vajorna är så känsliga att de springer ifrån sina kalvar om de blir skrämnda, vilket är varför samerna är måna om att begränsa helikopterskidåkningen och en stor faktor till varför samrådsområdet infördes. Vidare berättar hon att efter första april måste alla aktörer, i tillägg till Länsstyrelsens beslut, samråda med samerna innan de flyger ut för att se om renarna har flyttat på sig. Johansson tillägger att det är sagt att renbetesfjällen ska kunna upplåtas för friluftsliv och att allemansrätten naturligtvis gäller även på dem, men att det inte finns någon motoriserad allemansrätt.

Regleringen innebar att om en aktör ville bedriva helikopterskidåkning på antingen Snasahögarna, Helags, Sylarna eller Skarsfjällen behövde de ansöka om tillstånd hos Länsstyrelsen (www.lansstyrelsen.se). Regleringen fungerade på så vis även som ett verktyg för att skapa översikt över verksamheten som bedrevs. Vidare förklarar Johansson att regleringen som tillkom 2002 var en kompromiss av intressen och att Länsstyrelsen tillät fortsatt helikopterskidåkning på Storsnasen, Lillsnasen och Norder Tväråklump i Snasahögarna. Med andra ord förbjöds helikopterskidåkning på Getryggen och Söner Tväråklump. Guidebolag från Åre som ville köra helikopterskidåkning blev på så vis styrda till tre toppar, på ett fjällmassiv, i Jämtlandsfjällen (Se bilaga 2). Även om det är tre toppar ligger Storsnasen och Lillsnasen nära varandra, därför anser Harlaut att det i princip är en och samma topp. Trots att området att åka helikopterskidåkning på blev mindre, reflekterar Stefan Jarlhed på Äventyrligt i Åre över att det inte var några konstigheter med regleringen. En ansökan gjordes om vart man ville åka och sen skickades ett beslut tillbaka med markeringar på hur de skulle flyga in och landa. Eftersom Skarsfjällen, Helags och Sylarna ligger långt bort, var det i första hand Snasahögarna som guidebolag från Åre sökte och fick tillstånd på. Stora delar av samrådsområdet har tillsammans med angränsande naturreservat dessutom föreslagits bli nationalpark. Eftersom det är det starkaste naturskyddet som finns i Sverige tror Johansson att det knappast kommer bli en mindre restriktiv tillämpning. Persson berättar att senaste gången han ville flyga på Helags fick han inget tillstånd av just den anledningen, att det i framtiden kan komma att bli en nationalpark.

När helikopterskidåkningen blev begränsad utanför Åre i början av 2000-talet ökade den istället på Åreskutan. Fagergren berättar att SkiStar körde mycket i mitten av 2000-talet, även om han betonar att det var en liten del av deras totala verksamhet. Andra aktörer som också bedrev helikopterskidåkning vid den här tidpunkten var Äventyrligt i Åre, JoPe Fors & Fjäll, Åreguiderna och Åre Skiduthyrning. På mitten av 2000-talet var det ofta en helikopter stationerad i Åre vilken kunde bokas samma dag, förklarar Christer Svensson, tidigare VD på Åreguiderna. Han berättar att det därför var relativt enkelt att genomföra helikopterskidåkning. Jarlhed tillägger att de flög 20-25 dagar i mars och april säsongen 2004 vilket han anser var en bra säsong. Kort därefter fick markägarna, det vill säga privatpersonerna som äger marken på Åreskutan, nog och förbjöd helikopterskidåkning på Åreskutan, bara några år efter Länsstyrelsens reglering. Persson tyckte det var synd att

markägarna satte stopp och tror att många skulle tycka det var häftigt om de kunde åka på Åreskutan igen.

Kring år 2008 beslutade Länsstyrelsen dessutom att skärpa regleringen genom att förkorta tillståndet från slutet av maj till första april, berättar Persson. Beslutet medförde protester som efter tre till fyra år resulterade i ett möte i Östersund, vilket kom att leda till ytterligare en kompromiss där Länsstyrelsen beslutade att förlänga tillståndet till 19 april. Persson hävdar dock att helikopterskidåkningen i Åreområdet i princip redan var kvävt vid denna tidpunkt.

Sammanfattning

Helikopterskidåkningen kom att växa i omfattning och på grund av meningsskiljaktigheter angående aktiviteten infördes det en kompromiss i form av en reglering år 2002. Under denna tidsperiod hade det blivit en ökning av folk i Jämtlandsfjällen och topptursskidåkning växt fram till en populär aktivitet. Detta skapade konflikter, där främst STF påtalade att helikopterskidåkningen störde i fjällområdet. Även samerna ville begränsa verksamheten eftersom den skrämde renarna under kalvningsperioden. Regleringen kom att öka helikopterskidåkningen på Åreskutan under en period där tillgänglighet på helikopter fortfarande var relativt hög. Detta resulterade i att markägarna förbjöd helikopterskidåkning på Åreskutan några år efter regleringens uppkomst.

4.3 Nutid

För att helikopterskidåkning som organiserad verksamhet ska få bedrivas idag på Snasahögarna behövs alltså ett tillstånd från Länsstyrelsen, vilket först och främst guidebolag ansöker om. Anledningen till varför guidebolagen ansöker om tillståndet är att det krävs erfarna guider på fjället, något både helikopterbolag och guidebolag är eniga om. Sara Magnusson på helikopterbolaget HeliScan säger att det är en säkerhetsaspekt, eftersom privatpersoner kanske inte besitter samma kunskap om fjällområdet. Både Magnusson och Mikkel Forsberg på Storm Heliworks nämner att privatpersoner har frågat om att få åka utan guide, även om Forsberg tillägger att det händer ytterst sällan. Att privatpersoner frågar helikopterbolagen direkt kan bero på att Storm Heliworks marknadsför helikopterskidåkning

på deras hemsida, även om de är tydliga med att det sker i samarbete med guidebolag och att förfrågan skickas vidare direkt. Forsberg tydliggör att trots konkurrens om jobb mellan helikopterbolagen är de goda vänner och hjälper varandra i största möjliga utsträckning.

Fagergren berättar att även guidebolagen samarbetar sinsemellan. Bland annat är Brandström på Åre Skiduthyrning ansvarig för bokningar till sitt eget bolag plus de som kommer in till SkiStar. Liknande berättar Harlaut att han kan ringa Brandström om han skulle vara i behov av extra guider och förtydligar att samarbetet fungerar från bådass håll. Det gäller också om de skulle behöva sammanslå två bokningar för att få ihop tillräckligt med personer för en tur. Vidare förklarar Fagergren att samarbetet mellan SkiStar och Åre Skiduthyrning uppstod naturligt eftersom de redan tidigare samarbetat inom skidskolan. Han betonar även att det är betydligt mer samarbete än det är konkurrens i Åre och att alla aktörer är lika glada att det kommer gäster till byn oavsett vem som lockar dit dem. Precis som Fagergren, resonerar Nilsson att det inte är någon vits med att konkurrera i Åre, eftersom alla aktörer gynnas av att det kommer fler gäster. Utöver samarbetet mellan helikopter- och guidebolag finns det även samarbete med samerna. Forsberg utvecklar att all helikopterverksamhet idag sker i nära kontakt med samebyarna, dels genom att samerna använder sig av helikoptrar för reninsamlingen och dels eftersom de vill bibehålla en god relation.

4.3.1 Helikopterskidåkningens omfattning

Fagergren berättar att intresset för helikopterskidåkning ökat mycket denna vinter (säsongen 2015/2016) eftersom det varit bättre snöförhållanden. Samtidigt har ingen helikopterskidåkning bedrivits i år. Almquist förtydligar att det faktiskt inte är någon som åkt sedan 2014 enligt Länsstyrelsens rapporter. Magnusson berättar att helikopterbolaget HeliScan har fått tre förfrågningar i år av guidebolag, men ingen av dem har genomförts. Harlaut hade två stycken bokningar men båda blev inställda, därmed har han heller inte varit ute i år. Han reflekterar över att det är svårt att jämföra omfattningen över de senaste fem åren, men menar ändå att det snarare varit en nergång än uppgång. Brandström har inte kört de senaste tre åren, trots att han har en lista på personer som står i ”stand-by” om förutsättningarna skulle vara rätt. Jarlhed gjorde sina sista turer för fyra till fem år sedan.

Nilsson har inte varit ute en enda gång i vinter och minns att det var två år sedan sist. Han menar även att den helikopterskidåkning som bedrivs i Åre idag är väldigt liten till sin omfattning. Sist men inte minst har Persson inte kört helikopterskidåkning i Åre på närmare tio år.

SkiStar började erbjuda helikopterskidåkning igen förra säsongen efter att det tidigare legat nere under en tvåårsperiod eftersom det var en svårsåld produkt, berättar Fagergren. Under denna period såldes produkten enbart på ren förfrågan från kunder, utan någon form av marknadsföring. Inför säsongen 2015/2016 har SkiStar valt att marknadsföra produkten på deras hemsida och därför anses nu produkten som officiellt återupplivad. Enligt Fagergren fördes det en diskussion tillsammans med försäljnings- och marknadschefen om helikopterskidåkning skulle bedrivas eller inte, där de tillslut valde att implementera produkten igen:

Så då valde jag egentligen att 'vi plockar bort den nu'. Men sen kom det fler förfrågningar och då tänkte vi att det är ändå någonting, bara vi är klara och tydliga med att vi verkligen säger att vi kan inte garantera att det blir en flygning. Utan då finns det alltid en 'plan b'. Och då valde vi att ta in det igen men visa det mer öppet (Jonas Fagergren, 2016-04-14).

SkiStar är på så vis tydliga med att helikopterskidåkningen inte har en garanti och att om det är instabila väderförhållanden kan en annan offpist-aktivitet erbjudas. Även Magnusson reflekterar över problematiken med att marknadsföra en produkt som det finns för många "om" och hinder kring. Liknande SkiStar, berättar hon att HeliScan försöker vara uppriktiga med guidebolagen med vilka faktorer som krävs för att genomföra produkten. På så sätt är kunderna medvetna om att det finns en "plan b" ifall det inte skulle gå att åka helikopterskidåkning den aktuella dagen.

4.3.2 Åre som internationell skidort

En av anledningarna till SkiStars återupplivning av helikopterskidåkning är att de ansåg produkten vara en naturlig del i det som Åre står för, med större berg och offpist. Fagergren berättar att viktiga aspekter för SkiStars marknadspositionering är att kunna differentiera

Åre från andra anläggningar som SkiStar bedriver, samt andra anläggningar utanför Sverige och Norden. Han menar att helikopterskidåkningen i Åre bedrivs för att stärka varumärket och kunna visa officiellt vad det är som erbjuds. Han tillägger att det är makalöst häftigt för de företagsgrupper som kröner sin vistelse med helikopterskidåkning och förklarar samtidigt att det är ett guldkorn på den ordinarie verksamheten.

Det ska tilläggas att det inte enbart är SkiStar som tänkt på sin marknadspositionering. Ett flertal guidebolag har berättat att de vill marknadsföra produkten på sin hemsida eller i broschyrer eftersom de anser helikopterskidåkning vara en häftig produkt som hör hemma i en skidort. Harlaut anser att helikopterskidåkning är en produkt som både Åreguiderna och Åre borde erbjuda, eftersom det skulle höja Åre ur ett internationellt skidåkarperspektiv. Han menar dessutom att Åre har det kundunderlag som skulle kunna vara intresserade av helikopterskidåkning. Vidare tycker Brandström att helikopterskidåkning är en bra produkt för konferensgrupper eller de som vill göra något extra. Även Magnusson tror att många personer förväntar sig att Åre ska erbjuda helikopterskidåkning, eftersom Åre är Sveriges skidmecka. Liknande reflekterar Svensson över att turismen är en stor inkomstkälla i Sverige och därför måste ett beslut tas om turismen i Åre ska utvecklas eller inte.

4.3.3 Effekter av helikopterskidåkningens utveckling

4.3.3.1 Tillgänglighet av helikopter

Ur helikopter- och guidebolagens perspektiv finns det idag några omständigheter med helikopterskidåkningen. Exempelvis sker merparten av all bokning idag via guidebolagens hemsidor, förutom till ett av guidebolagen som även har en butik i Åre by där gäster även kan göra bokningar. Harlaut tydliggör händelseförloppet och berättar att de får in en bokning, varefter de kontaktar ett helikopterbolag för att kontrollera om det finns en ledig helikopter. Även om några av de intervjuade guidebolagen påstår att de helst använder HeliScan vid helikopterskidåkning, eftersom de har hangar i Handöl precis vid Snasahögarna, är det en fråga om tillgänglighet. Harlaut berättar att HeliScan ofta varit fullbokade eftersom det är ett norskt bolag och därför har många uppdrag i Norge. Även de andra helikopterbolagen är ofta uppbokade på andra uppdrag eller så kan de inte ge svar

direkt. Harlaut minns särskilt en händelse från vintern 2016 där han berättar att helikopterbolaget hade sagt att de fick besked först klockan 11.00 om de kunde köra klockan 14.00. Det uppskattas inte bland gästerna att de får vänta om de dessutom inte får åka. När Persson får frågan om hur han ser på helikoptersituationen svarar han att den ser mörk ut och tillägger:

Så det är nästan på något vis 'mission impossible', när vi behöver helikoptern så försvinner den. Man skulle gärna vilja erbjuda produkten och kunna ha några flygningar ifall per år, men det verkar väldigt svårt (Jonas Persson, 2016-05-05).

Underhållsjobb betalar betydligt bättre vilket gör att helikopterbolagen prioriterar de uppdragen. Enligt Harlaut har det hänt flera gånger att han preliminärbokar en helikopter, men att helikopterbolaget ger kunder som har abonnemang företräde om de ringer. Detta resulterar i att de får sälja in produkten till deras kunder med argument liknande "det kanske blir av imorgon".

4.3.3.2 Priset

De gånger det väl finns helikopter tillgänglig kontaktas däremot kunden igen och erbjuds ett prispförslag. Brandström berättar att det är mest ekonomi i att försöka få till en grupp på minst åtta personer plus två guider för att maximera utrymmet i en helikopter. Liknande förklarar Forsberg att ju fler kunder som är med desto billigare blir det eftersom då kan fler dela på framkörningsavgiften. Till skillnad från Heliscan har Storm Heliworks och Jämtlandsflyg sina hangarer i Östersund, vilket är längre bort från Snasahögarna. Framkörningsavgiften på cirka 30-40 minuter kostar runt 8000-10000 kronor. Fagergren förklarar att framkörningsavgiften därför höjer priset avsevärt på helikopterskidåkningen. Helikopterbolagen vet dessutom att helikopterskidåkning är en dyr produkt, därmed kan de heller inte ta ut höga priser från guidebolagen, för då skulle produkten aldrig gå att sälja till kunderna.

Fortsättningsvis reflekterar Bergström över att priserna idag är för dyra. En helikopter av den storleken Bergström flög under 80-talet kostade 4200 kronor i timmen att hyra för en grupp skidåkare, motsvarande 12000 kronor i timmen att hyra idag. Det blir helt enkelt för dyrt per timme eftersom en grupp gärna vill genomföra två till tre lyft med helikoptern. Samtidigt reflekterar Persson över att det borde finnas mycket köpstarka kunder. Han menar att folk spenderar mycket pengar på fina fastigheter och bilar, därför skulle de kunna spendera en relativt hög summa på en bra upplevelse också. Trots det höga priset är det ofta ingen marginal alls på produkten för varken helikopter- och guidebolagen. Fagergren menar att om det ska vara möjligt att tjäna pengar på produkten måste den vara paketerad där exempelvis boende ingår. Vidare förklarar han att rent ekonomiskt, om intäkter ställs mot kostnader, är det uppenbart att företag i Åre inte ska syssla med helikopterskidåkning. Detta uttrycker även Jarlhed som berättar att de inte ska satsa mer på helikopterskidåkning i framtiden. Han utvecklar resonemanget och menar att det var en kul produkt men att det inte var värt det, främst på grund av låg marginal.

4.3.3.3 Området

Harlaut förklarar att om det är renar på den ena toppen av Snasahögarna får de inte flyga på den andra heller eftersom de är så nära. Han önskar därför att det fanns fler toppar, eller i alla fall mer utspridda toppar. På så vis hade de kunnat undvika både renar och människor samt välja topp utifrån erfarenhetsnivån hos skidåkaren. Därmed hade exempelvis hela familjer kunnat hänga med. Vidare reflekterar Persson över hur en stationerad helikopter i Åre och tillstånd att flyga på Helags skulle förenkla utförandet av helikopterskidåkningen. Liknande tror Harlaut att om de hade fått flyga på Skäckerfjällen eller Västerskutan igen skulle de kunna sälja produkten mycket mer. Han tror delvis att situationen idag kan bero på okunskap kring helikopterskidåkning, att många tror att det låter mer än det faktiskt gör.

Eftersom de tre topparna på Snasahögarna ligger nära varandra är det stor sannolikhet att de även har liknande väderförhållande, förklarar Harlaut. Samtliga helikopter- och guidebolag har även nämnt att vädret är en viktig faktor för att kunna bedriva helikopterskidåkning, vilket Fagergren exemplifierar: *“Man har ofta bilden av glimrande puder, strålande sol och vindstilla. Det är inte lika ofta det är sådana förhållanden i Jämtlandsfjällen.”* (Jonas Fagergren, 2016-04-14). Liknande reflekterar Jarlhed över att vädret har blivit sämre under

en 15-års period, där främst vinden varit ett problem. Precis som Jarlhed menar Brandström att vindarna ofta har blåst så att det inte varit någon snö kvar på toppen av Snasahögarna. Vidare berättar han att de har åkt till Snasahögarna men väl där har det varit dåligt väder, vilket resulterat i inställda bokningar samt förlorade intäkter och tid. Det nyckfulla vädret är även en orsak till varför guidebolaget Äventyrligt i Åre har avvecklat produkten helikopterskidåkning.

Sammanfattning

I dagens Åre är det främst guidebolag som ansöker om tillstånd för att bedriva helikopterskidåkning, vilket har växt fram ur ett säkerhetsperspektiv. Situationen mellan de olika aktörerna utmärks snarare av samarbete än konkurrens eftersom de är överens om att alla gynnas av detta. Fortsättningsvis har intresseförfrågningar från kunder ökat de senaste åren, samtidigt har helikopterskidåkningen inte bedrivits sedan 2014. Trots att produkten inte bedrivits sedan 2014, finns det fortfarande ett flertal aktörer som fortsätter kämpa och anpassa sig efter marknaden för att få till produkten. Detta beror till stor del på att aktörerna anser Åre vara en internationell skidort som bör bedriva helikopterskidåkning. Ett flertal helikopter- och guidebolag anser att helikopterskidåkning idag är en svårsåld produkt på grund av tillgänglighet till helikopter, det höga priset och att det bedrivs på för få toppar. Guidebolagen menar att helikopterbolagen inte kan ge svar tillräckligt fort om de kan flyga eller inte och dessutom prioriterar de andra uppdrag med högre vinstmarginal. Trots ett relativt högt pris för kunden, är det dessutom en låg vinstmarginal för både helikopterbolag som guidebolag. För få och närliggande toppar gör att både närvarande renar samt sämre väderförhållande försvårar möjligheten i produktens utförande.

5. Analys av empiri

I detta kapitel kommer det empiriska materialet analyseras med de utvalda teorier som tidigare presenterats. En liknande struktur som i teorikapitlet kommer att följas med ordningen skapare av nätverk, konflikter inom nätverk och slutligen samarbete inom nätverk.

Vi kommer här att analysera och diskutera helikopterskidåkningens utvecklingsprocess i Åre ur ett nätverksperspektiv. Nätverket vilket studerats i denna uppsats har en geografisk gräns i form av Jämtland och Härjedalen, samt en sociologisk gräns i form av aktörer som direkt påverkar eller påverkas av helikopterskidåkningen. Det bör uppmärksammas att det senare är en sanning med modifikation. Vi kommer inte ta vad Pavlovich (2008: 79) kallar för kompletterande verksamheter och aktörer i beaktning. Exempelvis är bensinbolag en kompletterande verksamhet för helikopterskidåkning eftersom bensin är nödvändigt för att genomföra helikopterskidåkning, men vår gräns går vid de aktörer som direkt påverkar helikopterskidåkningen som produkt. Vi begränsar oss ytterligare till aktörers handlingar i nätverket, och på vilket sätt olika handlingar inom nätverket har påverkat utvecklingsprocessen av helikopterskidåkningen. Eftersom helikopterskidåkning är en aktivitet som bedrivs utomhus är det omöjligt att bortse från miljömässiga aspekter, vilket är varför vi i viss mån även kommer ta i beaktning hur utvecklingsprocessen har varit tvungen att anpassa sig efter yttre omständigheter, om än i betydligt mindre omfattning är interaktionerna mellan aktörerna.

5.1 Skapare av nätverket

Eftersom vi vill analysera och förstå helikopterskidåkning och det tillhörande nätverkets utveckling över tid, är det av betydelse att försöka spåra när nätverket skapades och vem eller vilka som var upphovsmän till nätverket. Detta eftersom det blir enklare att få en förståelse för vilka aktörer som var drivande i frågan om helikopterskidåkning i Åre från första början, för att därifrån kunna följa nätverkets och produktens utvecklingsprocess. Det bygger på Pavlovichs (2008: 94-95) första steg om kartläggning av vilka aktörer som haft inflytande på utvecklingen, och även Nordin (2004: 5) poängterar att för att analysera ett nätverk krävs flera aktörers perspektiv för att förstå helheten av nätverket. Därav har det varit av oerhörd betydelse för oss under empiriinsamlingen att få med flera olika aktörers perspektiv.

Från allra första början var helikopterskidåkning inte tänkt att bli en organiserad verksamhet i Åre, utan helikoptern skulle enbart fungera som ett hjälpmedel, en transport, för entusiaster att utöva sin passion. Även om aktiviteten relativt fort strukturerades till en organiserad verksamhet, betecknades den fortfarande av personer med en stor passion för verksamheten och av samma anledningar lever den kvar än idag. Den stora gemensamma faktorn som framkommer från empirin angående guidebolagen och till viss mån även helikopterbolagen, är att det var ett stort personligt intresse som initierade utvecklingen av helikopterskidåkning i Åre. Exempelvis hade inte helikopterskidåkningen i Åre kunnat etableras utan offpiståkarnas och guidebolagens enorma kännedom om området, vilket i sin tur grundar sig i deras personliga intresse. Detta liknar det Brinks & Ibert (2015) kallar intressegemenskap, vilket de menar är en oerhört viktig del för att sporra entreprenörskapets dynamik. I detta fall är det främst hobbyutövare, vilket Brinks & Ibert (2015) även definierar är en av de kategorier som ofta har ett starkt intresse för den särskilda angelägenheten. Med andra ord kan det sägas att skidåkningen ligger väldigt varmt om hjärtat hos ett flertal av personerna hos både guide- och helikopterbolagen. Oavsett tidigare definition av upphovsmän likt entreprenörer eller innovatörer, kommer vi från och med nu att kalla dessa drivande och starkt engagerade personer för eldsjäljar.

Från empirin framkommer det hur utvecklingen av helikopterskidåkningen medförde en lägre och lägre vinstmarginal för helikopter- och guidebolag. Bergström förklarade att det fanns en större möjlighet att tjäna pengar på helikopterskidåkning i Åre under 80-talet, eftersom det då var billigare att hyra en helikopter. Detta är en klar skillnad mot idag, där det inte finns möjlighet att tjäna en likvärdig summa pengar mot vad som gick under 80-talet. Det intressanta här är att ingen av våra intervjuade personer på helikopter- och guidebolag, förutom Bergström, har beskrivit att det fanns eller finns en ekonomisk vinning som motiv vid helikopterskidåkning. Helikopterbolagen uppvisar därför en viss likhet med vad Hall & Williams (2008: 218) beskriver som ”non-economic entrepreneurship”, med exemplet från Nya Zeeland, där mer än en tredjedel av entreprenörerna påstod att ekonomisk vinning inte var en nödvändighet för att fortsätta med produkten, även om majoriteten fortfarande ville att företagen skulle växa. Vad som däremot gick att urskilja hos de små företagen var att de alla strävade efter att skapa ett företag av en livsstil och en passion för ett specifikt intresse. Detta har i sin tur kopplingar till vad våra intervjupersoner från

helikopter- och guidebolagen uttryckte i intervjuerna. Det vill säga, det är främst livsstilen och intresset som definierar eldsjälarna.

Det kan sägas att nätverket startades på grund av en efterfrågan från privatpersoner, vilket gjorde att Bergström valde att starta upp helikopterskidåkningen 1984. Eftersom det fanns en stark ekonomisk vinning på produkten är det däremot svårt att få en förståelse över om det även var ett lika stort personligt intresse med i bilden, liknande det intresse som finns idag. För den ekonomiska vinningen på produkten har nästan helt försvunnit, men ändå finns det några eldsjälur inom nätverket idag som hoppas på att produkten ska återfå sin forna glans och växa i omfattning. Det bör tilläggas här att det fanns bättre förutsättningar år 1984 jämfört med idag. Främst med tanke på tillgång på helikopter, längre utfyllnadsperioder av vintersäsongen och bättre priser. Det behöver inte enbart vara det personliga intresset för just skidåkning, utan det kan mycket väl vara att dagens eldsjälur anser att en ledande skidort bör erbjuda helikopterskidåkning. Nätverket i Åre har därmed fått en ny sorts skepnad eftersom eldsjälurarnas intresse har blivit allt större och dessutom har intresset uppehållits trots den negativa utvecklingen.

Oavsett vilket årtal vi skulle göra nedslag i under helikopterskidåkningens utveckling i Åre, hade personerna som bedriver helikopterskidåkning svarat att de gör det till väldigt stor del på grund av intresset. SkiStars val att återimplementera helikopterskidåkning är därför särskilt intressant att reflektera över. Trots att de faktiskt inte bedrivit någon helikopterskidåkning sedan de gjorde valet att återimplementera produkten, tyder det fortfarande på att de vill visa att produkten är högst levande och aktuell. Det ska dock tilläggas att återimplementeringen till stor del var på grund av vissa aspekter inom marknadsföring och för att visa vad de vill att Åre som ort ska erbjuda. Ett exempel på en eldsjäl inom nätverket är Persson, som fortfarande vill erbjuda helikopterskidåkning, trots att det var närmare tio år sedan sist han genomförde produkten. Trots att hinder efter hinder dykt upp under vägen som enbart begränsat möjligheterna, upplevs fortfarande diskussionen hos helikopter- och guidebolag kring att ha kvar helikopterskidåkning som produkt i Åre som högst aktuell. En reflektion är huruvida nätverket bland aktörerna i Åre hade förändrats om tillgängligheten på helikopter varit högre.

Eftersom inget guidebolag har ägt eller äger en egen helikopter i den bemärkelsen, kan det därför reflekteras huruvida helikopterskidåkning hade haft en annan utveckling i Åre om

något av guidebolagen faktiskt hade haft en egen helikopter. Det hade nämligen möjliggjort en helt annan typ av omfattning för helikopterskidåkningen. Så ser verkligheten dock inte ut och guidebolagen har tvingats rätta sig efter när, och om, helikoptrar är tillgängliga. Just denna aspekt är intressant eftersom flera aktörer betonar att tillgängligheten är något som förändrats under årens lopp och som i hög grad färgat utvecklingen.

5.2 Konflikter inom nätverket

Det går inte att bortse från att det vuxit fram en spänning i nätverket Åre i form av meningsskiljaktigheter om hur, var och när helikopterskidåkningen ska bedrivas. Den första delen av helikopterskidåkningens utveckling i Åre kännetecknas av en snabb tillväxt och utforskande av fjäll i Jämtland, parallellt med en växande oenighet om vem som har rätt till fjälltopparna och på vilka villkor. Det var just på grund av tillväxten och utforskandet av fjälltoppar som Länsstyrelsen reglerade helikopterskidåkningen i början av 2000-talet i Jämtland och Härjedalen, vilket även kom att forma helikopterskidåkningens utveckling oerhört eftersom den begränsades så mycket. Det är tveklöst den händelse i nätverket som har påverkat helikopterskidåkningens utveckling mest under årens gång och som även begränsar den än idag. Jamal & Dredge (2015: 196) menar att en av de största utmaningarna med turism är just att aktörer har olika intressen och värderingar kring vad som är bäst för en fysisk plats. Dock bör det förtydligas att det var STF och samerna som var drivande i frågan men att Länsstyrelsen fungerade som ett verkställande organ. Teorierna om intressekonflikter går även att applicera på Åreskutan, där markägarna satte stopp på grund utav en ökad omfattning av helikopterskidåkningen bara några år efter regleringen i övriga länet. Det visar dessutom på Pavlovich (2008: 94) tankar om att ingen aktör i ett nätverk är oberoende av någon annan och att en aktörs handlingar kommer ge effekt på övriga aktörer i nätverket.

Debatten om huruvida helikoptrar hör hemma i fjällen i form av nöjestråfik har med andra ord pågått länge och pågår än idag. STF och samerna har varit påtryckande om att bespara Jämtlandsfjällen från nöjestråfik ända sedan helikopterskidåkningen startade. Även politiker motsatte sig helikopterskidåkningen redan på 90-talet och vissa menade att den skulle förbjudas redan då. Intressekonflikter behöver med andra ord inte bara vara mellan privata aktörer utan uppstår även mellan privata och offentliga aktörer (Nordin 2007: 222). STF var

drivande i frågan om att reglera helikopterskidåkningen på Snasahögarna eftersom verksamheten störde ett fjällområde, där annan skidåkning utan motoriserade hjälpmedel redan fanns. Pettersson et al. (2005: 14) menar att just vid naturturism och friluftsliv som skidåkning och vandring, är det förekommande att motoriserad och icke-motoriserad verksamhet genererar motsättningar. Detta på grund av trängsel eller störning från motoriserande aktiviteter på platser där upplevelse av tystnad önskas. STF hade och har fortfarande populära fjällstationer dit turåkare och vandrare lockas på vintern. Dessutom finns det ett rikt djur- och naturliv vilket Länsstyrelsen har som uppgift att skydda. Samtidigt är helikopterskidåkning per definition också en turism, om än inte friluftsliv vilket Länsstyrelsen betonar. Det är precis av sådana här anledningar Emmelin menar att allemansrätten behöver förtydligas (1996: 52-55). För att göra det ännu mer komplicerat använder både STF och samerna helikoptrar mer i dagsläget i sina verksamheter än vad guidebolagen gör, men det går under termen nyttotrafik. Problematiken uppstår när alla har olika värderingar på vad som är en rimlig användning av helikopter i fjällen.

Eldsjälarnas vilja och engagemang har på så vis varit bidragande till helikopterskidåkningens utveckling i Åre, samtidigt som de högst sannolikt skapat konflikter. Thufvesson (2009: 29) berättar att platskonflikter kan grunda sig i kollision mellan olika livsstilar, vilket i detta fall är mellan människor med eller utan motorfordon i fjällen. Det fanns redan en rörelse mot att begränsa motorfordon i fjällen i form av ett förbud mot annan motoriserad nöjestråfik, exempelvis förbud mot snöskoter. I Jämtlandsfjällen blir det särskilt komplicerat, då det är ännu mer än bara motsättningen mellan privatpersoner som det behövs ta hänsyn till. Samerna motsatte nämligen sig verksamheten i början på 90-talet på grund av att det störde renarna. Därmed uppstod det vissa motsättningar bland de centrala aktörerna i nätverket redan på 90-talet som skapade vissa typer av spänningar. Pettersson et al. (2005: 15) förklarar att ett fjällområde antingen kan betraktas som "vildmark" eller som samiskt kulturlandskap, och det är precis denna betraktning av marken som skapat delade meningar i nätverket. Pettersson et al. (2005: 25-30) och Thufvesson (2009: 29) menar just att intressekonflikter grundar sig på en uppfattning om bäst utnyttjandet av resurser.

Helikopterskidåkningens utveckling har minst sagt varit fylld av konflikter, vilket i sig inte är konstigt. Turism är nämligen en bransch där det händer att konflikter uppstår eftersom

flera aktörer med varierande intressen eller målsättningar vill utnyttja resurser på olika sätt (Wilkinson & March 2008: 25-30), vilket även varit centralt för aktörerna inom det nätverk vi studerat i Åre. På ena sidan finns helikopter- och guidebolag som vi menar till största del kategoriseras som eldsjälur som har ett stort personligt intresse för helikopterskidåkningen. På andra sidan av nätverket finns istället samerna och STF. Samerna, som delvis har en god relation med helikopterbolagen eftersom de får hjälp med arbetet med renarna, vill samtidigt begränsa helikopterskidåkningen eftersom det skrämmer och stör deras djur. Vad gäller STF, menar vi att det till stor del är eldsjälur liknande de som återfinns bland guide- och helikopterbolag, fast inom branschen vandring och friluftsliv. Det är därmed den delade meningen angående vem som äger rätten eller företräde till marken (Scott et al. 2008: 37) som är problemet. På samma sätt som eldsjälarna i helikopter- och guidebolagen vill genomföra helikopterskidåkning för att deras gäster i fjällen ska få en fantastisk upplevelse, vill STF att deras gäster ska få en stillsam och tyst vandring i fjällen utan en flygande helikopter i närheten.

Det bör tilläggas att det har varit ett givande och tagande i alla exempel vi belyst. Exempelvis förlängde Länsstyrelsen tillståndet för helikopterskidåkning när guidebolagen protesterade mot att det var för kort. Thufvesson (2009: 28-30) förklarar att konflikter ofta uppstår på grund av att människor är alltför endimensionella i sina yrkesroller och att förståelsen för andras mål och intressen är begränsade. Detta exemplifieras på flera ställen i vår empiriinsamling, och Thufvesson (2009: 28) påpekar även att konflikter generellt sett inte behöver vara av ondo utan tvärtom kan vara en bidragande faktor till platsers utveckling. Detta stämmer även in på vår empiri, där nätverket Åre sannerligen har utvecklats. Om det varit en positiv eller negativ utveckling, beror helt och hållet på vilken aktörs perspektiv som frågas.

5.3 Samarbete inom nätverket

Eftersom det funnits meningsskiljaktigheter om när, var och hur helikopterskidåkningen ska bedrivas är det viktigt att belysa att nästan alla aktörer inom nätverket även har samarbetat på ett eller annat sätt. Speciellt tydligt blir det mellan guidebolagen och helikopterbolagen, men även relationen mellan helikopterbolagen, STF och samerna präglas av en önskan om att upprätthålla ett gott samarbete. Precis som att både Wilkinson & March (2008: 27) och

Scott et al. (2008: 2) förklarar att nätverk består av relationer mellan aktörer, är det just en önskan om att bibehålla en god relation med varandra som återkommer bland intervjupersonerna. Från allra första början startade helikopterskidåkningen som en kombination av intresse från offpist-åkare och kompletterande verksamhet för helikopterbolagen i Åre. Med andra ord var det genom ett samarbete helikopterskidåkningen överhuvudtaget kunde etableras som verksamhet. Utifrån det samarbetet har fler relationer vuxit fram som resulterat i det nätverket av aktörer som finns idag i Åre. Det flödet av resurser, i form av helikoptrar från helikopterbolagens sida och kunder från guidebolagens sida kan liknas vid hur Nordin (2007: 221) menar att samarbeten i nätverk fungerar. Genom relationerna kan bägge aktörer på så sätt växa och skapa nya värden.

De samarbeten i nätverket som varit tydliga visar sig vara de mellan helikopterbolagen och samerna samt STF. Att helikopterbolagen hjälper samerna med indrivning av renar samt utkörning av förnödenheter till STF:s fjällstugor demonstrerar hur samarbetena i nätverket förändras och utvecklas enligt Wilkinson & March teorier (2008: 27). Det är även intressant att helikopterbolagen menar att de hjälper varandra i största möjliga utsträckning trots att de är konkurrenter. Grönroos (2006:48) menar att sådana samarbeten inom nätverk uppstår för att det ändå i slutändan kan vara lönsamt. Grönroos (ibid.) betonar dock att samarbetena förutsätter kommunikation och interaktion mellan aktörerna, vilket även kan liknas vid Pavlovichs (2008: 94-95) analys av hur effektivt nätverket mellan aktörerna fungerar. Det framkommer att helikopterbolag vid vissa tillfällen inte har kunnat kommunicera med guidebolag förrän timmar innan avfärd om en helikopterskidåkningstur blir av. På ett sätt kan det indikera bristfällig kommunikation trots att båda parter framhäver att samarbete är något de lägger stor vikt vid.

Regleringen av helikopterskidåkningen år 2002 skapade spänningar och förändringar i nätverket. Förutom de konflikter vilket analyserats ovan, skapades nya former av samarbeten som ett direkt resultat av förändringen. Det blev svårare för guidebolagen att genomföra produkten, vilket skapade nya samarbetsformer. Helikopter- och guidebolagen insåg att de var tvungna att samarbeta eftersom restriktionerna hade blivit allt striktare. Det kan därmed sägas att regleringen år 2002 fick effekter som påverkade hela nätverket, både genom konflikter och genom samarbete. Det samarbete som är kanske det mest intressanta att diskutera är det mellan Skistar och Åre Skiduthyrning, där Skistar i stort sett la över hela

bokningsprocessen av helikopterskidåkning på Åre Skiduthyrning. Detta är ett lysande exempel på diskussionen Guia et al (2006: 63) för angående produkters potential till utveckling med hjälp av sammanhållningen i ett nätverk. Istället för att konkurrera har aktörerna utvecklat ett mer hållbart nätverk, vilket även Scott et al. (2008: 17) förklarar kan uppkomma när parterna i nätverket uppmärksammar vilka resurser som finns och använder dem på bästa sätt. Samtidigt visar detta på hur nätverk är organiska eftersom samarbetet vuxit fram ur ett redan existerande nätverk och samarbete inom skidskolan i Åre. Relationen har därför, liknande Nordins (2007: 221) resonemang, även underlättat utvecklingen för båda aktörerna genom ett ömsesidigt utbyte av både kunskap och varor.

Helikopterskidåkningens utveckling har även i några fall krävt ett samarbete som ett slags kriterium. När helikopterskidåkning startade i Åre genomfördes turerna utan någon som helst guide på berget. Idag är det istället nästan ett krav, då både helikopter- och guidebolag är eniga om att guider behövs och skulle utföra helikopterskidåkning utan en guide. Detta har växt fram främst som en säkerhetsaspekt genom exempelvis lavinutbildade guider. På så sätt har utvecklingen av helikopterskidåkning ställt vissa krav på samarbetet, vilket visar på Wilkinson & March (2008: 27) teori om att nätverk kan fungera i så enkla former som informella avtal mellan organisationer och även människor. Det visar samtidigt på hur nätverk är organiska enheter och utvecklas kontinuerligt genom både yttre och inre organisatoriska krav (ibid.: 39).

6. Slutsatser

I detta kapitel presenteras slutsatserna, där frågeställningarna från inledningskapitlet återkopplas och besvaras.

Vi har i denna studie analyserat och diskuterat helikopterskidåkningens utvecklingsprocess i Åre ur ett nätverksperspektiv. För att börja med att urskilja vilka aktörer som varit centrala i nätverket av helikopterskidåkningens utveckling över tid så är det; guidebolag, helikopterbolag, Länsstyrelsen, STF och samerna. Under 80-talet när helikopterskidåkning startade i Åre var det helikopter- och guidebolag som var centrala. Under 90-talet involverades även Länsstyrelsen, STF och samerna. På ena sidan i nätverket finns helikopter- och guidebolag, med ett starkt intresse för att helikopterskidåkning ska få bedrivas i fjällen. På andra sidan i nätverket finns samerna och STF, vilka i sig inte har någon direkt relation med varandra, förutom ett liknande intresse om att det ska vara tyst i fjällen. Länsstyrelsen har i sin tur fungerat som ett verkställande organ mellan de olika aktörerna inom nätverket.

Relationerna mellan de ovan nämnda aktörerna har varit högst föränderliga under hela helikopterskidåkningens utvecklingsprocess. Framför allt regleringen av helikopterskidåkning år 2002 påverkade utvecklingen av relationerna, genom att spänningar i nätverket skapade effekter. Dessa effekter har i sin tur resulterat i nya konflikter men även nya samarbetsformer, eftersom samarbetsformerna förändrats när nya restriktioner uppkommit. Den utveckling helikopterskidåkning har haft innebär samtidigt att produkten vuxit fram till en verksamhet nästan omöjlig att bedriva. Ur samernas och STF's perspektiv har helikopterskidåkningens utveckling därför betraktats som positiv, eftersom det bidragit till ett tystare fjäll. Ur helikopter- och guidebolagens perspektiv är det istället en negativ syn på utvecklingen, eftersom det blivit väldigt svårt att genomföra produkten. De stora anledningarna till utvecklingen är att det under 80-talet fanns en ekonomisk vinning på produkten och det var enklare att bedriva verksamheten, till skillnad från idag när det nästan är en obefintlig ekonomisk vinning på helikopterskidåkning i Åre. Dessutom var det enklare att bedriva verksamheten förr eftersom det fanns fler tillgängliga helikoptrar, jämfört med idag när guidebolagen ibland får svar några timmar innan avfärd om de kan åka eller inte. Vidare påverkas helikopterskidåkning mer idag än förr av yttre omständigheter eftersom det är ett mycket mindre område aktiviteten får bedrivas på, där både väder och

rennäringen begränsar verksamheten. Begränsningarna i sin tur påverkar efterfrågan på helikopterskidåkningen, eftersom kunder inte är villiga att spendera en stor summa pengar på en upplevelse som i slutändan kanske inte blir av. Resultatet av detta är att vissa guidebolag har varit tvungna att antingen utveckla, anpassa eller lägga ner helikopterskidåkningen helt.

Utvecklingen av helikopterskidåkningen i Åre kännetecknas alltså av både konflikter och samarbete inom nätverket. Den drivande faktorn för både konflikter och samarbete har varit intresse. Sedan starten av helikopterskidåkningen fram till idag har utvecklingen drivits av ett personligt intresse, främst av eldsjälarna inom guidebolagen men även helikopterbolagen. Ironiskt nog slutade deras passion och engagemang för produkten i en reglering, eftersom när intresset ökade blev även motsättningarna större. Det tyder på att det finns liknande eldsjälar hos både samerna och framför allt STF, som med en stark passion och personligt intresse vill det bästa för sina gäster och renar i fjällen. Vems intresse som väger tyngst och vem som har rätten till marken i fråga blir återigen en central fråga. Med andra ord kan man säga att intresset ledde till konflikter som ledde till regleringen. Med det sagt har vi ändå lagt märke till att många olika händelser ger effekter på alla aktörer i nätverket Åre.

7. Diskussion och vidare forskning

I detta kapitel börjar vi med att diskutera slutsatserna ur ett större perspektiv för att sedan ge förslag på framtida forskning.

Enligt både Hall (2008:98) och Bonetti et al. (2006: 128) saknas ofta relationsaspekten i studier om nätverk inom turism. Trots detta hävdar många forskare att nätverk bygger på just relationer och att samarbete krävs för att nätverk ska existera (Scott et al. 2008: 17; Nordin 2007: 221). Syftet med denna uppsats var att analysera och diskutera *hur* utvecklingsprocessen av helikopterskidåkning har sett ut ur ett nätverksperspektiv, och i slutsatserna går det att urskilja att relationerna i nätverket i hög grad har påverkat hur utvecklingsprocessen av helikopterskidåkning i Åre.

Även om helikopterskidåkning visat sig vara en väldigt liten verksamhet, mycket mindre än vi trodde och vad som marknadsförs utåt, har studien bidragit till en stor mängd ny kunskap kring *hur* processer i nätverk kan både driva och hämma en utveckling av en produkt i svenska fjällen. Eftersom processerna i nätverket Åre består av relationer och handlingar i form av bland annat propositioner och regleringar, har studien bidragit till att visa vad för typ av effekter handlingarna och relationerna kan skapa. Det intressanta med nätverket i Åre är att det består av både privata och offentliga aktörer, samt aktörer som varken platsar i någon av de kategorierna. Studien belyser därför problematiken kring relationer i nätverk där aktörer, utöver att försöka samsas om otillräckliga resurser, måste arbeta över organisatoriska gränser inom ett nätverk.

Det har visat sig att helikopterskidåkningens utvecklingsprocess till stor del formats av eldsjälarna inom nätverket. Inte minst för skapandet av det nätverk vi har studerat, men även för hur intresset för att bevara en tyst fjällmiljö har gett upphov till konflikter i nätverket. Samtidigt har vi förstått innebörden av hur en restriktion kan skapa effekter som påverkar inte bara en aktör, utan ett helt nätverk. Detta är precis vad Pavlovich (2008: 94) menar med att ingen aktör i ett nätverk är oberoende av någon annan och att en aktörs handlingar kommer ge effekt på övriga aktörer i nätverket. Det är därmed inte så lätt att studera ett nätverk och förstå hur allting hänger ihop, eftersom det även finns externa aktörer som påverkar effekterna. Det kan dessutom råda skillnad i intresse mellan både privata och offentliga aktörer, såväl som mellan olika privata aktörer (Nordin 2007: 220). Hur som helst

kan denna studie användas i syfte att förstå hur ett nätverk inom turistbranschen ser ut vid en produktutveckling. Även om det inte är helikopterskidåkning i fråga, kan liknande regler och effekter äga rum i ett nätverk som behandlar en liknande produkt.

Det är dock först när vi jämför hur helikopterskidåkningen implementerades i Åre mot hur den implementerades i Kanada vi förstår den faktiska innebörden av processer i nätverk för helikopterskidåkningens utveckling. Donahue (2008: 32) berättar att helikopterskidåkning i Kanada kom till på ett skrivbord hos en geolog i ren tristess. Han försökte implementera idén i en etablerad skidort men fick avslag på grund av att det skulle störa andra, varpå han insåg att han behövde hjälp i form av kunskap från en skidguide (ibid.). Det krävdes alltså en skidguide med kunskap om området för att helikopterskidåkningen skulle implementeras och utvecklas. Detta är likt hur utvecklingen startade i Åre, där Bergström och två skidguider med kunskap och personligt intresse av skidåkning startade verksamheten. Det bör därför betonas här att helikopterskidåkningen är, och var, en aktivitet som utvecklades genom nätverkande. Precis som att helikopterskidåkningen aldrig hade blivit av i Kanada om inte en relation mellan en geolog och en skidguide hade uppstått, hade inte helikopterskidåkningen i Åre etablerats om inte guidebolagen och helikopterbolagen hade sett en möjlighet för utveckling inom nätverket.

Eftersom samerna har visat ett tydligt missnöje mot helikopterskidåkningens utveckling hade deras perspektiv på utvecklingen varit värdefullt. Trots flera försök till kontakt har dessvärre ingen same blivit intervjuad. Vi menar därför att det hade varit ett naturligt steg vidare i forskningen att intervjua personer från en eller flera samebyar som påverkas av helikopterskidåkningen kring Åre. Även en djupare förståelse för hur STF påverkas av helikopterskidåkningen hade gynnat forskningen för att bättre förstå varför relationerna i nätverket har utvecklats som de har gjort. Både samerna och STF använder helikoptrar i respektive verksamheter men är högst kritiska mot helikopterskidåkningens utveckling, vilket vi menar är en anledning att studera detta närmre. Som tidigare nämnt behöver alla aktörer i ett nätverk komma till tals för att bilden av utvecklingen ska bli rättvis, vilket är varför dessa perspektiv förtjänar mer uppmärksamhet.

Eftersom vi enbart har studerat hur utvecklingsprocessen av helikopterskidåkning har sett ut ur ett nätverksperspektiv i Åre, kan inte resultatet generaliseras till hur helikopterskidåkning har vuxit fram på andra orter. Denna studie kan dock bidra till en ökad

förståelse för hur det kan ha sett ut i Åre och användas som en slags utgångspunkt till framtida forskning vid studier på andra skidorter. Exempelvis hade denna uppsats kunnat fungera som underlag för en komparativ studie för utvecklingsprocessen av helikopterskidåkning i Norrland. Flera aktörer har talat om att de upplever utvecklingen av helikopterskidåkning i norra Sverige, exempelvis Riksgränsen, som väldigt positiv vilket vi menar är anledning att se närmare på hur utvecklingsprocessen har sett ut även där. Det hade varit väldigt intressant att studera hur nätverket ser ut i Riksgränsen och om det finns liknande aktörer som i Åre. Exempelvis skulle det vara intressant att se på samarbetet i nätverket, vilken roll yttre omständigheter som regleringar och restriktioner spelar samt vilken roll statliga organ har, exempelvis Länsstyrelsen.

Ett annat förslag på vidare forskning är att få en djupare förståelse av hur relationer i nätverk ger upphov till skepnaden av nätverk. På vilket sätt har relationerna mellan aktörerna i Norrland utvecklats för att nätverket där uppe i dagsläget har en annan skepnad än i Jämtland? Är det samma slags aktörer som har varit centrala i nätverket? Eftersom det är Länsstyrelsen som är beslutsfattande organ för den statliga marken även där hade det varit värdefullt att veta vilka processer i nätverket som har bidragit till att utvecklingen har sett annorlunda ut. Studien skulle dessutom kunna användas av orter som funderar på att implementera helikopterskidåkning, för att se på hur relationer i ett nätverk kan byggas upp för att skapa en så effektiv utveckling som möjligt. På så vis är studien ett bidrag till forskningen på samma gång som den kan fungera som en slags mall över vilka relationsaspekter som bör tas i beaktning.

8. Källförteckning

8.1 Tryckta källor

- Andersson, T.D., Larson, M. & Mossberg, L. (2009) *Evenemang - från organisering till utvärdering*. Lund: Studentlitteratur.
- Andersson Cederholm, E., & Sjöholm, C. (2015). Landsbygdens småföretag som livsstil, besöksmål och regional attraktion. *Gränslös, Centrum för Öresundsstudier* (5), 43-54.
- Andersson Cederholm, E. (2015). Lifestyle enterprising: the ambiguity work of Swedish horsefarmers. *Community, Work and Family*, 18. (3), 317-333.
- Bonetti, E., Petrillo, C. S. & Simoni, M. (2006) Tourism system dynamics: A multi-level destination approach. I: Lazzeretti, L. & Petrillo, S. *Tourism local systems and networking*. London: Elsevier.
- Breda, Z., Costa, R. & Costa, C. (2006) Do clusters and networks make small places beautiful? The case of Caramulo (Portugal). I: Lazzeretti, L. & Petrillo, S. *Tourism local systems and networking*. London: Elsevier.
- Brinks, V., & Ibert, O. (2015). Mushrooming entrepreneurship: The dynamic geography of enthusiast-driven innovation. *Geoforum* 65, 363-373.
- Bryman, A. (2011). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Malmö: Liber.
- Donahue, T. (2008). *Bugaboo dreams. A story of skiers, helicopters and mountains*. British Columbia: Rocky Mountain Books.
- Emmelin, L. (1996). *Turism - friluftsliv - naturvård: ett triangeldrama*. Östersund: Mitthögskolan
- Fredman, P., Wall Reinius, S., Sandell, K., Lundberg, C., Lexhagen, M., Bodén, B. & Dahlberg, A. (2014). *Besök och besökare i fjällen: resultat från en undersökning avseende svenskarnas fritidsaktiviteter i fjällen, besök i olika fjällområden, landskapsrelationer, fjällen i sociala medier, upplevelser av vindkraft och attityder till skyddad natur*. Östersund: Rapportserien, ETOUR, 2014:3.
- Fyall, A. & Garrod, B. (2005). *Tourism Marketing. A collaborative approach. Aspects of tourism: 18*. Buffalo, N.Y.: Channel View.
- Guia, J., Prats, L. & Comas, J. (2006). The Destination as a local system of innovation: The role of relational networks. I: Lazzeretti, L. & Petrillo, S. *Tourism local systems and networking*. London: Elsevier.

- Hall, C.M. (2000). *Tourism planning systems. Policies, processes and relationships*. Harlow: Prentice Hall.
- Hall, C.M., & Williams, A.M. (2008). *Tourism and innovation*. London: Routledge.
- Hjalager, A-M. & Flagestad, A. (2012) Innovations in well-being tourism in the Nordic countries. *Current Issues in Tourism*, 15. (8), 725-740.
- Jamal, T. & Dredge, D. (2015). Tourism and community development issues. I: Sharpley, R. & Telfer, D. (Eds.), *Tourism and development: Concepts and issues* (pp. 178-204). Bristol: Channel View.
- Miller, J. & Glassner, B. (2011). The “inside” and the “outside”: Finding realities in interviews. I: Silverman, D. (Ed.), *Qualitative Research* (pp. 131-148). London: Sage.
- Minguzzi, A. (2006). Destination competitiveness and the role of destination management organization (DMO): An Italian experience. I: Lazzeretti, L. & Petrillo, S. *Tourism local systems and networking*. London: Elsevier.
- Nordin, S. (2004). *Kluster och turism*. Östersund: Populärvetenskapliga serien, ETOUR 2004:19.
- Nordin, S. (2007). När det offentliga och privata möts - exemplet Åre. I: Bohlin, M. & Elbe, J. *Utveckla turistdestinationer: Ett svenskt perspektiv*. (ss. 219-233). Uppsala: Uppsala Publishing House.
- Pavlovich, K. (2008) Network governance and connectivity: A case study. I: Scott, N., Baggio, R., & Cooper, C. *Network analysis and tourism. From theory to practice*. Bristol: Channel View.
- Pettersson, R. (red), Svensson, B. (red), Grundberg, J., Nordin, S., & Grängsjö, P. (2005). *Målkonflikter mellan natur, kultur och turism i hållbart utvecklingsarbete*. Östersund: Utredningsserien, ETOUR, 2005:29.
- Prior, L. (2011). Using documents in social research. I: Silverman, D. (Ed.), *Qualitative Research* (pp. 93-110). London: Sage.
- Ryen, A. (2004). *Kvalitativ intervju*. Malmö: Liber.
- Scott, N., Baggio, R., & Cooper, C. (2008). *Network analysis and tourism. From theory to practice*. Bristol: Channel View.
- Soisalon-Soininen, T. & Lindroth K. (2006). Regional tourism co-operation in progress. I: Lazzeretti, L. & Petrillo, S. *Tourism local systems and networking*. London: Elsevier.

Thufvesson, O. (2009). *Platsutveckling*. Helsingborg: Plattformen.

Trost, J. (2005). *Kvalitativa Intervjuer*. Lund: Studentlitteratur.

Trost, J. (2007). *Enkätboken*. Lund: Studentlitteratur.

Wilkinson, I. & March, R. (2008) Conceptual tools for evaluating tourism partnerships. I: Scott, N., Baggio, R., & Cooper, C. *Network analysis and tourism. From theory to practice*. Bristol: Channel View.

8.2 Elektroniska källor

CNN. (2016). 11 of the world's best heli-ski spots.
<http://edition.cnn.com/2016/02/19/travel/worlds-best-heli-ski-spots>. (Läst 2016-04-12.)

Environmentalists target noisy heliskiers.
<http://www.swissinfo.ch/eng/environmentalists-target-noisy-heliskiers/7321726>.
(Läst 2016-04-20.)

Helikopterskidåkning, Hemavan.
<http://hemavan.com/aktiviteter/heliski>. (Läst 2016-04-05.)

Helikopterskidåkning, Kanada.
<http://www.canadianmountainholidays.com/about-us/50th-timeline.aspx>.
(Läst 2016-04-05.)

Helikopterskidåkning, Kebnekaise.
<http://www.arcticguides.com/heliskiing>. (Läst 2016-04-05.)
Helikopterskidåkning, Kittelfjäll.

<http://www.helinordadventure.com/>. (Läst 2016-04-05.)
Helikopterskidåkning, Riksgränsen.

<http://www.mountainguide.se/default2.asp?Id=10&languageId=46>. (Läst 2016-04-05.)
Helikopterskidåkning, Tärnaby.

<http://www2.hemavantarnaby.se/sv/se-gora/a198717/heliski/detaljer?filter=c%3D12060>.
(Läst 2016-04-05.)

Helikopterskidåkning ökar i popularitet.
<http://www.truenorthathletics.com/heli-skiing-is-growing-in-popularity/>. (Läst 2016-04-06.)

Sametinget angående rennaringen i Sverige.
https://www.sametinget.se/rennaring_sverige. (Läst 2016-04-25.)

Skistar, helikopterskidåkning från och med vintern 2016.
<https://www.skistar.com/sv/Åre/Event/Skidupplevelser---aktiviteter/Heliski/>.
(Läst 2016-04-01.)

Svenska Dagbladet. (2011). Högtflygande nöje.
<http://www.svd.se/hogtflygande-noje>. (Läst 2016-04-10.)

Sveriges Radio. (2015). Heliskiing ökar medan renarna blir störda.
<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=1646&artikel=6148721>.

Åre360, aktiviteter som går att göra på vintern i Åre.
<http://www.are360.com/sv/Gora/Vinter/Alpin-skidamkning/Heli-skiing/>.
(Läst 2016-04-15.)

8.3 Muntliga källor

8.3.1 Intervjuer

Almquist, M. *Handläggare på Naturvårdsenheten, Länsstyrelsen*. 2016-04-15.

Andersson, P. *Pensionär/f.d. fjällchef och vice VD på Svenska Turistföreningen*. 2016-05-03.

Bergström, E. *Pensionär/Kvalitetsansvarig och f.d. helikopterpilot på Jämtlandsflyg*. 2016-04-21.

Brandström, S. *Ägare/Guide, Åre Skiduthyrning*. 2016-04-14.

Fagergren, J. *Ansvarig för gästrelationer, Skistar*. 2016-04-14.

Forsberg, M. *Helikopterpilot Storm HeliWorks*. 2016-04-12.

Harlaut, P. *VD/Guide, Åreguiderna*. 2016-04-26.

Jarlhed, S. *Ägare/VD, Äventyrligt i Åre*. 2016-04-19.

Johansson, R. *Pensionär F.d. Handläggare på Naturvårdsenheten, Länsstyrelsen*. 2016-05-03.

Larsson, S. *Delägare Storm HeliWorks*. 2016-04-19.

Magnusson, S. *Delägare HeliScan*. 2016-04-21.

Nilsson, N. *Anonym källa*. 2016-04-14.

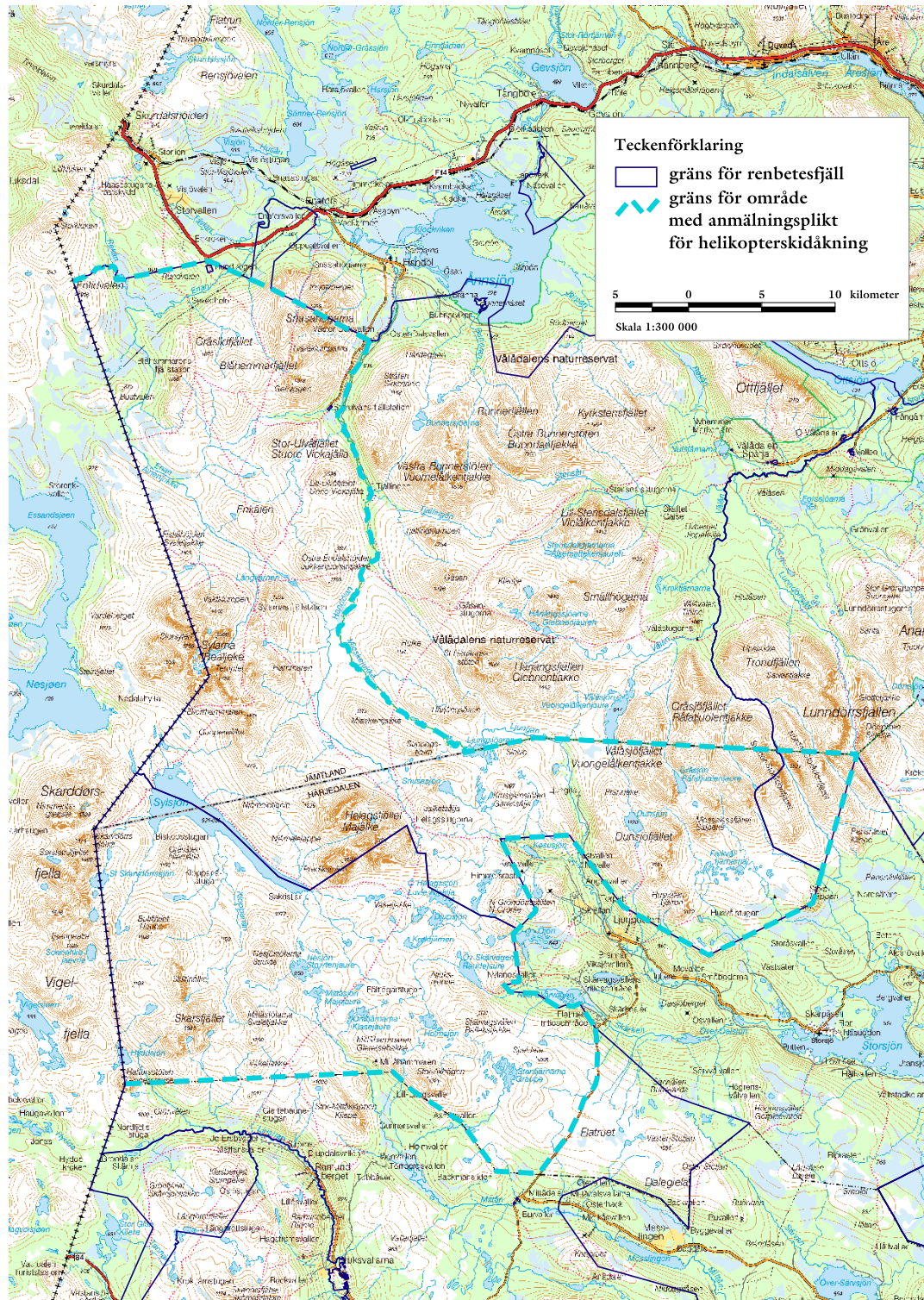
Persson, J. *Ägare/Guide, JoPe Fors & Fjäll*. 2016-05-05.

Svensson, C. *F.d. VD, Åreguiderna*. 2016-04-26.

9. Bilagor

9.1 Bilaga 1.

Karta över samrådsområde som Länsstyrelsen införde 2002.



9.2 Bilaga 2.

Karta över område som guidebolag från Åre får bedriva helikopterskidåkning på idag.

