



Cerut (Centrum för forskning om regional utveckling)

Sara Westlindh

Fortum Ski Tunnel Torsby

En studie om processen från idé till färdig skidtunnel

Sara Westlindh. *Fortum Ski Tunnel Torsby. En studie om processen från idé till färdig skidtunnel.*

Arbetsrapport 2006:6

© Författaren

Distribution:

Fakulteten för samhälls- och livsvetenskaper

Cerut, Centrum för forskning om regional utveckling

651 88 KARLSTAD

054-700 10 00

www.kau.se

Tryck: Universitetstryckeriet, Karlstad 2006

Förord

Vilka möjligheter har en glesbygdskommun att gå i spetsen för en investering som inte ligger inom kommunens kärnverksamhet? Det är inte ovanligt att prioriteringar i den kommunala budgeten i första hand sker mellan och inom sektorerna vård, skola och omsorg. Om det dyker upp en idé om något så spekulativt och osäkert som att bygga en skidtunnel så är det förståeligt att det vållar debatt. Det var också vad som hände i glesbygdskommunen Torsby i norra Värmland. Det är förspelet och byggandet av tunneln fram till invigningen i juni 2006 som den här studien handlar om.

Cerut, Centrum för forskning om regional utveckling vid Karlstads universitet, har av Tuab Torsby Utvecklings AB, fått uppdraget att dokumentera händelseförloppet. Cerut har i tidigare rapporter analyserat några större projekt "från idé till verklighet", en som behandlar flera projekt i Sunne kommun (Rudérus, Arbetsrapport 2003:14) och en om vintersportanläggningen Branäs i Torsby kommun (Westlindh, Arbetsrapport 2004:2).

Föreliggande studie har utförts av projektassistent Sara Westlindh vid Cerut. Vi vill tacka alla de personer som ställt upp för intervjuer och som delat med sig av sina erfarenheter samt bidragit med diverse underlagsmaterial. Studien har finansierats av Torsby kommun, Tuab och Länsstyrelsen i Värmland.

Karlstad i september 2006

Sune Berger
Professor, föreståndare Cerut

Sammanfattning

Efter diskussioner mellan Torsby Utveckling AB (Tuab), Länsstyrelsen Värmland, Cerut vid Karlstads universitet samt Torsby kommun har parterna beslutat att genomföra en studie angående skidtunneln i Torsby. Studien skall ligga till grund för seminarier om lokal och regional utveckling och dessutom vara lämplig för det kommunala arbetet med frågor som gäller turismutveckling, företagsetableringar och sysselsättning. Utifrån beställarens önskemål skall alla faser i processen från idé till färdig skidtunnel belysas. Dessutom önskas svar på följande frågeställningar: Varför blev det en skidtunnel just i Torsby? Vilka sociala och näringslivsutvecklande konsekvenser kommer projektet att innebära för Torsby kommun?

Torsby kommun är en kommun som tidigare har drabbats hårt av strukturomvandlingar, från att skogsindustrin varit den dominerade näringen har idag tjänstnäringen tagit över den rollen. För att dämpa den negativa utvecklingen som orsakats av strukturomvandlingen har Torsby kommun vidtagit åtgärder bland annat i form av en skidtunnel. Skidtunneln, Fortum Ski Tunnel Torsby, förväntas generera lokala effekter såsom fler arbetstillfällen, ökat kundunderlag i det befintliga näringslivet, nyföretagsamhet och bättre folkhälsa. I ett vidare perspektiv påverkar även de lokala effekterna regionalt och nationellt.

Fortum Ski Tunnel Torsbys historia från idé till färdig skidtunnel sträcker sig nästan över en tioårsperiod, vilken är presenterad i korthet i studien. Jakten efter finansiärer har varit lång och relativt komplicerad. För att ytterligare tydliggöra den beskrivna historiken och dess skeenden klarläggs sju faser, som har varit av betydelse för utvecklingen av skidtunneln. Faserna omfattar; 1: Idéstadiet, 2: Torsby Ski Arena, 3: Kommunägt, 4: Finansiering, 5: Byggnation, 6: Invigning samt 7: Effekter och Förberedelser inför framtiden.

Det finns inte ett enda svar på frågan om varför det blev en skidtunnel just i Torsby. Några faktorer är det stora skidintresset, kompetensen, viljan och engagemanget i kommunen. De engagerade i skidtunnelsatsningen har upplevt ett stort stöd från näringslivet, allmänheten och även regionalt. Stödet har bland annat uttryckts genom finansiella bidrag. Men det har också förekommit visst motstånd. Centerpartiet, vänsterpartiet och miljöpartiet ansåg till en början att initiativet var bra då skidtunneln var ett näringslivsprojekt men ändrade åsikt efter att kommunen blivit ägare och driftsansvarig. Det har även förekommit insändare i lokaltidningarna från kommuninvånare som anser att kommunen borde satsa pengarna på skola, vård och äldreomsorg istället för ett riskprojekt. I studien ingår en SWOT-analys, som identifierar skidtunnelverksamheten, där skidtunnelns styrkor, svagheter, möjligheter och hot ur ett regionalt perspektiv klargörs.

Föreliggande arbetsrapport baseras bland annat på fakta från aktuell litteratur inom turism, Fortum Ski Tunnel Torsbys egen hemsida på Internet och tillhandahållet material från Tuab och Torsby kommun. Vidare har information från Värmlands Folkblad, Nya Wermlands Tidningen, samt intervjuer/e-postkontakt/telefonkontakt med nyckelpersoner verksamma i Torsby kommun använts.

Innehållsförteckning

1. Inledning	8
1.1 Bakgrund	8
1.2 Syfte med studien	8
1.3 Genomförandet	9
1.4 Disposition	9
2. Dagens och framtidens upplevelsearenor	11
2.1 Upplevelsearenor	11
2.1.1 Lokala, regionala, nationella och internationella mötesplatser	12
2.2 "Naturlandskapsrelaterade aktiviteter som är lyfta ur sin landskapskontext"	12
2.3 Framtidens arenor	13
3. Torsby kommuns mål och visioner	15
4. Turismen i Värmlands län och Torsby kommun	16
4.1 Kort översikt över turismutvecklingen i Värmland	16
4.2 Turismen i Torsby kommun	17
4.2.1 Gästnätter	18
4.2.2 Omsättning	20
4.2.3 Sysselsättning	23
4.2.4 Skatteintäkter	23
5. Presentation av Fortum Ski Tunnel Torsby	25
5.1 Skidtunnelns lokalisering	25
5.2 Dagens skidtunnel	26
5.2.1 Budget	26
5.3 De ursprungliga planerna	27
6. Från idé till verklighet	28
6.1 Fasindelning	34
6.2 Avgörande faktorer för framåtskridandet av projektet	35
6.3 Varför blev det en skidtunnel just i Torsby?	36
7. Delade meningar	38
7.1 Politiska oenigheter	38
7.2 Lokalbefolkningens åsikter	38
8. Skidtunnelns påverkan på den lokala och regionala utvecklingen	40
8.1 Skidtunnelns lokala effekter	40
8.1.1 Befintligt näringsliv, företagsavknoppningar och arbetstillfällen	40
8.1.2 Varumärke/symbol	41
8.1.3 Marknadsföring	42
8.1.4 Åretruntaktiviteter	43
8.1.5 Målgrupper	43
8.1.6 Gästnätter	44
8.1.7 Folkhälsa	45
8.1.8 Skidgymnasiet	45

8.1.9 Forskning och (kompetens-)utveckling av skidsporten	45
8.1.10 Evenemang	45
8.1.11 Infrastruktur	46
8.1.12 Samverkan	46
8.1.13 Attitydförändring	47
8.2 Skidtunnelns verksamhet i relation till det regionala tillväxtprogrammet	47
9. Styrkor, svagheter, möjligheter och hot ur ett regionalt perspektiv	49
9.1 Respondenternas åsikter	49
9.1.1 Styrkor	49
9.1.2 Svagheter	50
9.1.3 Möjligheter	50
9.1.4 Hot	51
9.2 Sammanfattande SWOT-analys	52
9.2.1 Styrkor	52
9.2.2 Svagheter	52
9.2.3 Möjligheter	53
9.2.4 Hot	53
10. Det började med en idé	54
11. Skidtunneln om tio år	56
12. Källförteckning	58
Bilaga 1. Frågeformulär	

Figurförteckning

Figur 1: Näringslivsstruktur i Torsby kommun mellan åren 1950-2000	17
Figur 2: Fördelning av antal övernattningsbesök 2005 i Värmland	19
Figur 3: Fördelning av omsättning/kategori i Torsby kommun år 2005	21
Figur 4: Omsättning i Torsby kommun fördelad på branscher år 2005	22
Figur 5: Illustration över Valberget skidstadion	25
Figur 6: Fasindelning	34
Figur 7: SWOT-analys	52

Tabellförteckning

Tabell 1: Övernattningar/besök i Torsby kommun (1997-2005)	18
Tabell 2: Kapacitetsutnyttjande av övernattningsmöjligheter i Torsby kommun	19
Tabell 3: Gästnätter i Torsby kommun, omsättning totalt och per kategori	20
Tabell 4: Omsättning i Torsby kommun fördelad på branscher	21
Tabell 5: Regional handelsstatistik för år 2004	22
Tabell 6: Sysselsättning	23
Tabell 7: Skatteintäkter	23
Tabell 8: Kostnadsbedömning av Fortum Ski Tunnel Torsby	37
Tabell 9: Utlägg i tusen kronor per utgiftskategori samt hur många årsverken det motsvarar	41

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Torsby kommun har genom många år huvudsakligen haft skogsbruk som främsta näring. När skogsbruket mekaniserades i slutet av 1960- och under 1970-talet slog strukturomvandlingen hårt mot kommunen, vilket bland annat resulterade i hög arbetslöshet, utflyttning, negativa befolkningssiffror.¹

Idag har turismnäringen, som skulle kunna kallas för en ersättningsindustri till skogsbruket och som började utvecklas under 1960-1970-talet, vuxit sig stark i Torsby kommun. Anledningarna är flera. Tack vare det geografiska läget präglas Torsby kommun av Norrlandsklimat och har därmed goda förutsättningar för vinterturism.² Dessutom finns en lång tradition inom skid-, sport- och friluftaktiviteter och ett flertal vinterturismanläggningar, däribland Branäs, Långberget, Hovfjället och Valberget, återfinns i kommunen. Stjerneskolan, som är Torsbys skidgymnasium, har skolat flera av Sveriges elitåkare inom längdskidor. Gunde Svan, Mikael Löfgren och bröderna Fredriksson är några av de före detta eleverna.³

Trots turismens goda utveckling och numera låg arbetslöshet i kommunen, har befolkningen de senaste åren minskat i antal. Mortalitetstalen är högre än nativitetstalen och antalet utflyttningar är fler än inflyttningarna.⁴ Nya utgångspunkter och förutsättningar måste bildas för tillväxt i näringslivet. I kampen om att vinna slaget om turisterna, då konkurrensen i länet och i landet är hård, har näringslivet och Torsby kommun under nästan en tioårsperiod arbetat för att förverkliga en skidtunnel i Torsby. En spetsattraktion som skall vara ett led i att bidra till positiv utveckling i kommunen, med exempelvis ökat antal turismverksamheter, flera arbetstillfällen och ökad framtidstro. Projektet blev till verklighet och Fortum Ski Tunnel Torsby invigdes den 16 juni 2006.

1.2 Syfte med studien

Efter diskussioner mellan Torsby Utveckling AB (Tuab), Länsstyrelsen Värmland, Cerut vid Karlstads universitet samt Torsby kommun har parterna beslutat att genomföra en studie angående skidtunneln i Torsby. Studien skall ligga till grund för seminarier om lokal och regional utveckling och dessutom vara lämplig för det kommunala arbetet med frågor angående turismutveckling, företagsetableringar och sysselsättning.

Utifrån beställarens önskemål skall alla faser i processen från idé till färdig skidtunnel belysas. Dessutom önskas svar på följande frågeställningar: Varför blev det en skidtunnel just i Torsby? Vilka sociala och näringslivsutvecklande konsekvenser kommer projektet att innebära för Torsby kommun?⁵

¹ Westlindh, S. (2005) sid. 9

² Westlindh, S. (2004) se kapitel 4

³ Torsby kommun, *Torsby Ski Tunnel*, sid. 5

⁴ Med undantag från år 2003, då flyttningsöverskottet var + 15, Statistiska Centralbyrån (2006)

⁵ Torsby Utveckling AB (05 06 09)

1.3 Genomförandet

Med koppling till den empiriska undersökningen i föreliggande studie finns ett litteraturavsnitt där jag funnit information från aktuell litteratur inom turism. Den empiriska delen baseras bland annat på fakta från Fortum Ski Tunnel Torsbys egen hemsida på Internet⁶ och tillhandahållet material från Tuab och Torsby kommun. Vidare har jag använt mig av information från Värmlands Folkblad (VF), Nya Wermlands Tidningen (NWT), samt intervjuer/e-postkontakt/telefonkontakt med nyckelpersoner verksamma i Torsby kommun. Jag är medveten om att informationen från dagstidningar kan ge en något vinklad bild, men den har ändå varit viktig för att få grepp om processen från idé till färdig skidtunnel. Detsamma gäller intervjuisvaren som kan ge en subjektiv bild av verkligheten. Framför allt vill jag nå såväl åsikter som fakta om skidtunneln, vilka jag tycker är intressant att sätta i relation till varandra.

Respondenterna, som genom intervjuer, e-post- eller telefonkontakt, bidragit med viktiga fakta, är följande;

Mats Westerlund, verksamhetschef Fortum Ski Tunnel Torsby (intervju) (06 05 18)
Linda Danielsson, informatör Fortum Ski Tunnel Torsby (telefonkontakt) (06 05 22)
Per-Erik Marcusson, Centerpartiet (intervju) (06 05 22)
Hans Nilsson, Vd, Torsby Utveckling AB (intervju) (06 05 23)
Mats Olsson, turistchef Torsby kommun (intervju) (06 05 23)
Thomas Stjernedorff, kommunchef Torsby kommun (intervju) (06 05 31)
Håkan Laack, kommunalråd Torsby kommun (intervju) (06 05 31)
Inge Wadman, lärare vid Stjerneskolans (e-postkontakt) (06 06 02)

Samtliga respondenter har haft möjlighet att ändra det bearbetade intervjumaterialet innan materialet gått till tryck. I bilaga 1 återfinns det frågeformulär som jag i huvudsak har utgått ifrån under intervjutillfällena.

1.4 Disposition

Med koppling till föreliggande empiriska studie handlar kapitel 2 bland annat om mötesplatsens historiska och nutida betydelse samt framtidens upplevelsearenor. I det tredje kapitlet presenteras Torsby kommuns övergripande mål och visioner för att ge en bild av vad Torsby kommun strävar efter för att nå regional utveckling. I visionen, som skall vara uppfylld år 2010, ingår delmålet *En ytterligare utvecklad turism och upplevelsenäring*. I kapitel 4 beskrivs turismen i Värmlands län och i Torsby kommun för att visa hur turismnäringen ser ut i idag.

I det femte kapitlet ges en skildring av Fortum Ski Tunnel Torsby, var den är belägen, hur den ser ut idag och vilka ursprungliga planer som fanns under utvecklingsgången. I kapitlet därefter (6) kartläggs hela processen från idé till färdig skidtunnel. För att ytterligare tydliggöra den beskrivna historiken och dess skeenden belyses sju faser, som har varit av betydelse för utvecklingen av skidtunneln. Vidare framställs de avgörande faktorerna för framåtskridandet av projektet och varför det blev en skidtunnel just i Torsby. Det har funnits delade meningar om skidtunnelprojektet, både politiskt och bland invånarna och i kapitel 7

⁶ www.fortumskitunneltorsby.se

framställs de olika åsikterna mot ett byggande av skidtunneln. Det åttonde kapitlet skildrar de effekter som skidtunneln kan ge på det lokala samhället men också på regional nivå.

Genom en SWOT-analys i kapitel 9 framgår vilka styrkor, svagheter, möjligheter och hot som går att koppla till skidtunneln i ett regionalt perspektiv. Nästkommande avsnitt (10) beskrivs Jan Rudéus modellanalys som redogör för fyra huvudperspektiv som är avgörande för ett lokalt utvecklingsprojekts framgång. I det avslutande avsnittet, kapitel 11, presenteras kommentarer som kanske kan ge en indikation på hur skidtunnelverksamheten kommer att se ut i framtiden.

2. Dagens och framtidens upplevelsearenor

Sökandet efter upplevelser står i dagens tjänstesamhälle alltmer i centrum och kanske framförallt inom turismnäringen. Upplevelseindustrin/samhället har utvecklat upplevelsen till en produkt/konsumtionsvara, som en reaktion utav vårt materialistiska samhälle och är dagens och morgondagens näring.⁷ En stor anledning till upplevelsekonsumtionen är att människor vill bryta vardagens mönster och unna sig någonting extra.⁸ En upplevelse är högst individuell och kan uppfattas olika och när en upplevelse konsumeras kan man säga att konsumenten är del av upplevelsen. Men upplevelser är dock inte något modernt fenomen eller begrepp, upplevelser är något som människan alltid sökt.⁹ Med koppling till föreliggande empiriska studie följer nedan avsnitt bland annat angående mötesplatsens historiska och nutida betydelse och framtidens upplevelsearenor.

2.1 Upplevelsearenor

Forskare som Bengt Sahlberg¹⁰ och Lena Mossberg¹¹ diskuterar utvecklingen av mötesplatser och upplevelserum, som jag också i det här fallet kallar för upplevelsearenor. Mötesplatser finns i alla slags samhällen i form av permanenta eller ickepermanenta arenor/upplevelserum där varor, tjänster, kapital, information, kunskaper, erfarenheter och upplevelser byts mellan producenter och konsumenter.¹² De permanenta upplevelsearenorna är förslagsvis teatrar, museer, Liseberg eller Fortum Ski Tunnel Torsby och besöks ofta för någon slags tillställning eller för upplevelsen av själva byggnaden. Exempel på ickepermanenta arenor är tillfälliga konserter eller EM i friidrott i Göteborg. Naturligtvis kan en blandning av både permanenta och ickepermanenta finnas på samma plats.¹³ Sahlberg beskriver mötesplatsens utveckling över tid; I jägarsamhället fanns mötesplatser i form av exempelvis heliga rituella platser. Kontakten och nätverken mellan släkt- och familjemedlemmar var rumsligt koncentrerad. Ungefär motsvarande mönster fanns i jordbrukssamhället men antalet mötesplatser ökade med flera marknadsplatser, skolor och kyrkobyggnader. Den geografiska koncentrationen var något utsuddad. Under industrialismen ändrades arenorna mer markant då fabriker byggdes, terminaler för gods och resande, teatrar, konserthus, sjukhus och anläggningar för rekreation. Människor/arbetskraft urbaniserade och deras nätverk expanderades därmed. För att besöka nära och kära och för att hålla ihop nätverken behövdes resor. Instiftan av semester innebar mer resande till andra besöksmål och attraktioner och platserna med attraktioner blev till mötesplatser. Nätverken har brett ut sig ytterligare under tjänstesamhället och har blivit globala. Resandet blir alltmer långväga och nya resmål som är oupptäckta eller inte så exploaterade av turism eftersöks och lockar. I upplevelsesamhället skattas platser utifrån deras för- och nackdelar som mötesplatser. Nätverken är globala och möten fordrar förflyttning. Morgondagens mötesplatser blir de med hög attraktivitet och god tillgänglighet.¹⁴ Somliga platser och arenor skaffar sig en position som unika mötesplatser då platsen/arenan ej finns på

⁷ Sahlberg, B. (2001) sid. 9

⁸ Mossberg, L. (2003) sid. 13

⁹ Ibid. sid. 22

¹⁰ Bengt Sahlberg, professor i turism verkande på European Tourism Research Institute (ETOUR) vid Mitthögskolan i Östersund

¹¹ Lena Mossberg, ekonomiedoktor och docent vid Handelshögskolan vid Göteborgs universitet

¹² Sahlberg, B. (2001) sid. 15

¹³ Mossberg, L. (2003) sid. 114

¹⁴ Sahlberg, B. (2001) sid. 15

annat håll. Sahlberg nämner ishotellet i Jukkasjärvi och Grythyttans värdshus som typiska fall.¹⁵ Jag säger Fortum Ski Tunnel Torsby.

2.1.1 Lokala, regionala, nationella och internationella mötesplatser

Enligt Sahlberg kan mötesplatser generellt sett delas upp i lokala, regionala, nationella och internationella mötesplatser. Exempel på mötesplatser på den lokala nivån är livsmedelsbutiken, biblioteket, kyrkan, caféet, puben eller torget. Den lokala mötesplatsen ökar publiken när särskilda tillställningar arrangeras eller när turistbussen stannar till för fika vid ett vägcafé. Sådana tillfälliga situationer kan ses som en bonus i den lokala ekonomin. Ytterligare ses ofta bilen som alternativet för att besöka den lokala mötesplatsen då exempelvis bussförbindelser kan vara knappa. Besökare som upplever platsen eller arenan kommer oftast i kontakt med platsen då de övernattar hos släkt och vänner eller i fritidshus. Har dock den lokala mötesplatsen en unik (upplevelse-)arena kan människor utifrån ändå attraheras utan att ha koppling till platsen.¹⁶

Regionala mötesplatser har en större radie som exempelvis många städer. Exempel på regionala mötesplatser är museer, konsertlokaler, biografier och shoppinggallerior. Unika arenor kan naturligtvis även här attrahera besökare utifrån som anser platsen vara värd ett besök. Även här är ofta släkt, vänner och fritidshus anledningen till besöket och dessutom tjänsteresor. Tillgängligheten till kollektivtrafik är i större utsträckning bättre än den lokala mötesplatsens men bilen är alltså det främsta färdmedlet.¹⁷

Större städer anses vara som nationella mötesplatser med exempelvis universitet, större idrottsanläggningar, ett bra nattliv eller även unika upplevelsearenor.¹⁸ Internationella mötesplatser är städer som London, Paris, New York eller Tokyo där multinationella företag är lokaliserade. Dessa städer kan ses som megadestinationer då de inrymmer så mycket sevärdheter, arenor och upplevelser. Vidare besöker människor platserna i tjänsten och privat och tillgängligheten är god.¹⁹

2.2 ”Naturlandskapsrelaterade aktiviteter som är lyfta ur sin landskapskontext”

Klas Sandell, professor i kulturgeografi vid Karlstads universitet, forskar bland annat kring naturturism. Parallellt med utvecklingen av det moderna samhället har även friluftslandskapet växt fram. Sandell menar att det idag finns *nya perspektiv på friluftslandskapet* och att det numer i modern tid (*i vår mångkulturella och högrörliga tid*) inte alltid finns självklara gränser mellan utomhus och inomhus. Detta beroende på att *traditionellt naturlandskapsrelaterade aktiviteter lyfts ur sin landskapskontext* och sätts in under tak och väggar.²⁰ Förutom ishallar och klätterväggar, som är exempel på naturrelaterade aktiviteter inomhus, finns idag mer moderna aktiviteter som att åka längdskidor inomhus i Torsby, åka go-kart inomhus i Karlstad eller se på monster trucks och freestyle motorcross inne i Globen.²¹

¹⁵ Sahlberg, B. (2001) sid. 182-183

¹⁶ Ibid. sid. 181

¹⁷ Ibid.

¹⁸ Ibid. sid. 181-182

¹⁹ Ibid. sid. 182

²⁰ Sandell, K. (2004) i Lundegård, I., Wickman, P-O och Wohlin, A. (red.) (2004) sid. 151-170

²¹ Egen anmärkning.

Sandell tar upp Alpincenter Am Tetraeder, i Ruhrområdet i Tyskland, som ett exempel på naturrelaterat landskap och naturrelaterade aktiviteter som blivit "människostyrda", renodlade och syntetiska. Ruhrområdet som kanske främst förknippas med tung industri har delvis ersatts av turismrelaterade aktiviteter. Innanför väggarna på en stor byggnad har en utförsåkningsbacke anordnats, 640 meter lång, där det går att åka slalom och snowboard året om. Anläggningen innefattar även utrustningsuthyrning och after-ski-barer, precis som en "vanlig" alpin skidanläggning utomhus. Vidare finns andra anläggningar i industriområdet som erbjuder exempelvis dykkurser inomhus bland bil- och skeppsvrak eller bondgårdsbesök.²²

Utöver Tyskland finns också liknande alpina inomhusanläggningar i Nederländerna. Det finns sex skidtunnlar i världen, med Fortum Ski Tunnel Torsby inräknat, som är ämnade för längdskidåkning. Skidtunneln i Torsby är den enda i världen som dessutom har skidskytteanläggning. Det övriga fem skidtunnlarna finns i Finland. Omkring 60 mil norr om Helsingfors ligger Vuokatti, där det sedan 1998 finns en skidtunnel. Antalet dagbesökare har uppgått till cirka 35 000 betalande per år och runt 45 landslag från 18 länder har besökt anläggningen varje år. I anslutning till skidtunneln finns en centrumbyggnad vilken inrymmer reception, sportbutik, cafeteria och turistbutiker. Besöksantalet där beräknas till 100 000 per år.²³ I Jämijärvi, omkring 5 mil nordväst om Tammerfors, finns ytterligare en skidtunnel. Den invigdes hösten 2002 och hade de två första månaderna sammanlagt 14 000 besökare. Skidtunneln är belägen i Jämijärvi 625 meter lång.²⁴ Dessutom finns ytterligare tre skidtunnlar i Finland, Kymppi Arena i Leppävirta, Vahterusring i Uusikakunki²⁵ samt Finnfoam Paippi i Åbo²⁶. Det har tidigare planerats en skidtunnel i Bro, Stockholm, vilken skulle vara klar år 2004. Men planerna ligger dock på is.²⁷

2.3 Framtidens arenor

Framtidens Arena är ett projekt i Värmland som är grundat av Compare²⁸. Dess huvudsyfte med projektet är *att skapa ett kluster i Värmland för utveckling av arenaupplevelser*. Enligt studier så finns det en stor efterfrågan och ett behov av arenaupplevelser. Antalet arenor i Sverige och i Värmland ökar också men få utvecklar metoder kopplat till arrangemangen för att stärka publikens upplevelser. Compare har sett att det finns förutsättningar, kompetens och vilja i Värmland och därigenom möjligheter att förbättra upplevelser.²⁹ Bland annat har insatser gjorts på Färjestadstravet då arenan hade ett ljudproblem. Problemet vändes till en möjlighet och ett idéutkast har utvecklats för att fånga och öka publikens upplevelse av närvaro med häst och kusk under själva travloppen. Ljudet har förbättrats och genom en så kallad *elektronisk nyckel* kan information selektivt spridas och besökaren kan själv välja målgruppsanpassad information och tjänster som finns att tillgå vid olika fasta miljöer på

²² Sandell, K. (2004) i Lundegård, I., Wickman, P-O och Wohlin, A. (red.) (2004) sid. 151-170

²³ Torsby kommun (03 11 05) sid. 5

²⁴ Torsby kommun (03 11 05) sid. 5 och se även www.vuokattisport.fi

²⁵ members.chello.se/lexikon/rudan/lankar.htm (06 05 22) se även www.vesileppis.fi/kymppiarena/hiihto.php

och www.kuntoputki.com

²⁶ www05.turku.fi (06 05 22)

²⁷ Danielsson, L. (06 05 22)

²⁸ Stiftelsen Compare Karlstad är en plattform för samverkan mellan företagen i regionen som arbetar inom ICT

(Information & Communication Technology) www.compare.se (06 08 25)

²⁹ www.compare.se (04 05 06)

travbaneområdet. Genom dessa insatser kan travbanan dels behålla stampubliken och dels locka till sig fler unga intresserade.³⁰

Framtidens Arena och Compare samarbetar med interregprojektet AMFI (Arenor Med Förstärkt Innehåll) som är ett näringslivsprojekt mellan svenska Interactive Institute och norska Kunnskapsparken i Hedmark. Inom ramen för AMFI-projektet ingår Löfbergs Lila Arena (Karlstad), Hamar Olympiske Anlegg (Vikingskeppet), Hamar OL Amfi (Nordlyshallen) samt VM i Åre 2007. Ytterligare finns mindre delprojekt. AMFI strävar efter att *utvikle ny innovativ teknikk og tjenester for fremtidens arenaer, med fokus på sport-, kultur- og kjøpesentra.*

Exempelvis har publikaktiviteter i Löfbergs Lila Arena gjorts där publiken, med hjälp av sina mobiltelefoner och sms, varit med och tävlat om matchresultat och liknande. Idén går att utveckla ytterligare då det i framtiden kanske går att se reprisar av mål eller intervjuer med spelare et cetera.³¹

³⁰ www.compare.se (04 10 20)

³¹ www.amfi.nu (06 08 22)

3. Torsby kommuns mål och visioner

För att ge en bild av vad Torsby kommun strävar efter för att nå regional utveckling i kommunen presenteras här kommunens mål och visioner i korthet.

Under år 2004 har kommunfullmäktige i Torsby kommun utvecklat generella visioner för kommunen, dels för den geografiska kommunen och dels för den kommunala verksamheten. Tanken med visionen är att den skall vara uppfylld senast år 2012 och vara känd för kommuninvånarna, företagarna och samhällsintressenter och därmed väl tillämpad i det kommunala arbetet.³²

Huvudmålet lyder; *2012 har vi i Torsby kommun en yngre befolkning.* För att uppnå målet har fem delmål framarbetats³³;

*2012 har vi i Torsby kommun goda kommunikationer, flera naturnära, unika och attraktiva boenden, en ytterligare utvecklad turism och upplevelsenäring, högre förädlingsgrad, kompetens och kvalitet och en kommun med ett starkt varumärke och en positiv självbild.*³⁴

Ytterligare är strategier framtagna för att uppfylla delmålen. Gällande turismutvecklingen finns följande planer³⁵;

Möjlighet till kompetensutveckling inom besöks- och upplevelsenäringen. Sammanhållen och professionell marknadsföring av Torsby kommun... Den kommunala förvaltningen har huvudansvaret för att tydliggöra kommunens ansvar för samordning av turismverksamheten.

Det finns även strategier för hur Torsby kommun skall få ett starkt varumärke och en positiv självbild³⁶;

Kommuninvånarna skall vara ambassadörer för Torsby kommun. Vi skall ha en positiv självbild som skapar mervärden och utvecklar kommunen. Tydliga mål för marknadsföring av varumärket Torsby kommun och dess region. Tydliga mål för etablerings- och exploateringsfrågor. Utöka och utveckla samarbetet med Norge... Den kommunala förvaltningen har huvudansvaret för den gemensamma marknadsföringen av varumärket Torsby kommun och utveckling av flygplatsen och dess verksamhet.

³² www.torsby.se (06 06 14)

³³ Ibid.

³⁴ För att lättare åtskilja delmålen har jag strukit under var och en.

³⁵ www.torsby.se (06 06 14)

³⁶ Ibid.

4. Turismen i Värmlands län och Torsby kommun

Torsby kommun har ett delmål inför år 2012 som lyder *En ytterligare utvecklad turism och upplevelsenäring*. Nedan ges en överskådlig bild över hur turismnäringen i Värmlands län och i Torsby kommun sett ut från år 1997 fram till år 2005. Informationen är i huvudsak hämtad från TEM³⁷ 2005 vilken är gjord på uppdrag av Värmlands Turistråd. Observera att sedan år 2003 utkommer TEM årligen, då den tidigare publicerats vartannat år, vilket också återspeglas i diagrammen och tabellerna.

4.1 Kort översikt över turismutvecklingen i Värmland

År 2005 genererade turismen i Värmland omkring 2,2 miljarder kronor, vilket var en minskning från föregående år (2,4 miljarder kronor). Orsakerna kan vara flera. Vädret under sommaren var inledningsvis kallt, följt av en kortare varm period och avslutades med en regnperiod. Vinterförhållandena var också dåliga då säsongen var kort. Dessutom översteg bensinpriset 12 kronor/liter, vilket vanligtvis påverkar låginkomsttagarnas bilresande negativt. Trots ökat antal övernattningar i länet minskade den totala konsumtionen beroende på att besökarna spenderade mindre pengar per dygn. En betydande del av turistkronan lades dock på shopping, gränshandeln ej inkluderad här, där siffrorna översteg riksgenomsnittet. Gränshandeln mot Norge är dock stor och betydande för Värmland, framförallt för Eda, Årjäng och Torsby kommuner. Omsättningen var under år 2005 omkring 700 miljoner kronor, Karlstad ej inkluderad, och sysselsatte 360 personer. Nio procent av turismkonsumtionen i Värmland spenderades på aktiviteter, vilket också överskred riksgenomsnittet på sju procent. En anledning kan vara den goda tillgången på vinteranläggningar i Värmland.³⁸

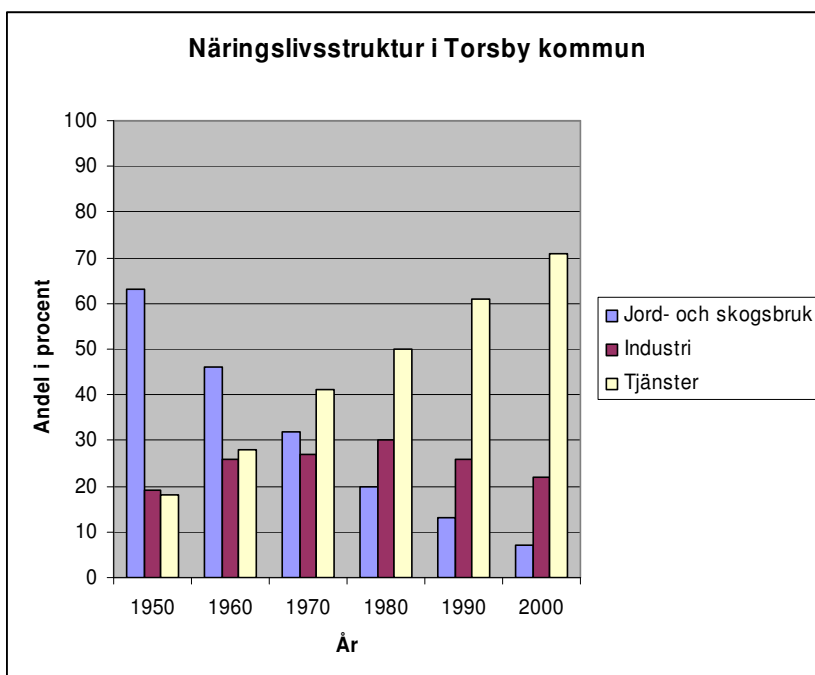
Med kommersiella boendeformer avses logi som kan *påverkas av traditionell marknadsföring*, såsom hotell, stugbyar och vandrarhem. Under de senaste åtta åren har de ökat med 48 procent i Värmland, en ökning över riksgenomsnittet. År 2002 var ett bra år för stugbyar i Värmland, då sommarvädret och vintersäsongen var bra. De icke kommersiella övernattningarna har haft en mer orolig utveckling under de senaste åren i och med att de exempelvis är mer väderkänsliga.³⁹

³⁷ TEM = Turistisk Ekonomisk Modell. www.torsby.se (06 06 19)

³⁸ Resurs AB (2006) sid. 9

³⁹ Ibid.

4.2 Turismen i Torsby kommun



Figur 1: Näringslivsstruktur i Torsby kommun mellan åren 1950-2000
Källa: Kåpe, L. (2005)

Torsby kommun har genom tiderna haft ett dominerande jord- och skogsbruk, men sedan 1970-talet har tjänster tagit över. Turismnäringen är en del av tjänstenäringen.

Turismen är, ur ett politiskt perspektiv, idag en erkänd och betydelsefull näringsgren i Torsby kommun. Som tidigare presenterats har kommunen arbetat fram en strategi⁴⁰ där turismen ses som en viktig framtidsnäring⁴¹. Tankegången är dock inte ny, liknande frågor som idag finns på agendan fanns redan på 1980-talet. Kommunens invånare däremot kan vara dubbelbottnade i frågan om besöksnäringen ses som en näring eller inte. Hans Nilsson, Vd Tuab, menar⁴²;

Jag tror att de (invånarna) är glada åt att det sker saker i kommunen, men man vill inte använda kommunens pengar, alltså riska ut pengar.

Att kommunen är en avfolkningsbygd kan ha stor del i tvetydigheten.

⁴⁰ Resurs AB (2006)

⁴¹ Olsson, M. (06 05 23), Nilsson, H. (06 05 23)

⁴² Nilsson, H. (06 05 23)

4.2.1 Gästnätter

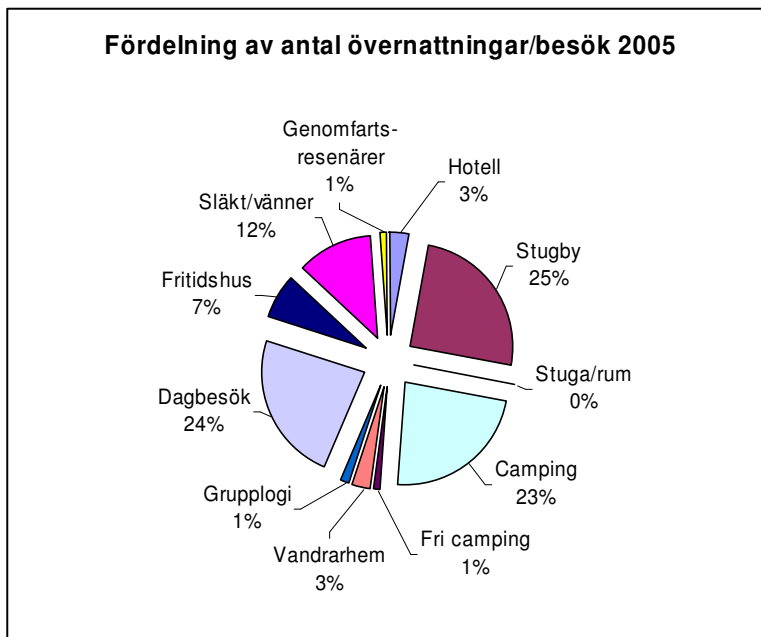
Antal övernattningar	1997	1999	2001	2003	2004	2005
<u>Kommersiella:</u>						
Hotellbäddar	29309	41559	27649	22662	21354	20477
Stugby	158536	170024	138957	153557	157200	210087
Stuga/rum	5606	3920	3150	4070	4538	2658
Camping, Tält, Husvagn	94296	90350	100394	112520	115862	167047
Campingstugor	12680	7300	19364	24220	16179	16937
Vandrarhem	3008	1387	1508	15341	25733	26566
Grupplagi	10919	7500	6400	7500	7500	7600
Fri Camping	28200	24815	11815	17235	16720	11535
	342554	346855	309237	357105	365086	462907
<u>Övriga:</u>						
Fritidshus	121360	75850	37925	77367	51578	57646
Släkt/vänner	101892	77781	96075	120636	93177	98145
	223252	153631	134000	198003	144755	155791
Totalt:	565806	500486	443237	555108	509841	618698
Dagbesök ⁴³	213661	211333	217616	312080	185776	192290
Genomfartsresenärer	5205	5430	5590	5885	5945	6020

Tabell 1: Övernattningar/besök i Torsby kommun (1997-2005)
Källa: Resurs AB (2006) sid. 15

Tabell 1 visar utvecklingen över övernattningar i Torsby kommun åren 1997-2005. Då en del hotell graderades till vandrarhem år 2003, minskade antal hotellgästnätter med nästan 5000 från år 2001. Samtidigt ökade övernattningar på vandrarhem med nästan 14 000 jämfört med år 2001. Dagens siffror (år 2005) angående antal gästnätter är de klart bästa någonsin. Mellan åren 2004-05 har antalet kommersiella övernattningar ökat med 98 000, eller 27 %. Stugbyar, som är den främsta boendeformen bland de kommersiella övernattningarna, ökade med 53 000 gästnätter från 2004 till 2005.⁴⁴

⁴³ Beräknad andel av antalet skiddagar ingår i redovisat antal dagbesök fr o m 2004 då antalet skiddagar inkluderar flerdagarskort vilka sannolikt innefattas i övernattningsstatistiken. Innan 2004 ingick samtliga skiddagar och enbart med aktivitetsutlägget/lifjtkort. Resurs AB (2006) sid. 15

⁴⁴ Ibid. sid. 10



Figur 2: Fördelning av antal övernattnings/besök 2005 i Värmland
Källa: Resurs AB (2006) sid. 16

Figur 2 är en förtydligande bild av tabell 1. Stugbyar var år 2005 den främsta boendeformen bland de kommersiella övernattningsarna. De ”övriga” eller icke kommersiella övernattningsarna, det vill säga fritidshus och boende hos släkt och vänner omsatte omkring 25 procent av samtliga gästnätter.⁴⁵

Utnyttjande dagar/år	1997	1999	2001	2003	2004	2005
Hotellrum	70,3	88,1	78,6	85,7	80,9	77,5
Hotellbäddar	56,1	73,3	53	53,1	51	47,8
Stugby	95,5	100,5	77,5	46,3	45,9	59,6
Camping	37,9	34,5	39,4	37,8	36	49,8
Vandrarhem	37,6	15,8	11,4	49,6	68,3	63,4
Grupplagi	94,9	117,2	226,7	312,5	312,5	316,7

Tabell 2: Kapacitetsutnyttjande av övernattningsmöjligheter i Torsby kommun
Källa: Resurs AB (2006) sid. 16

Tabell 2 visar genomsnittliga tal gällande kapacitetsutnyttjande i Torsby kommun, beräknat på dagar per år. Från och med år 2001 ökade antalet övernattnings inom kategorin grupplagi markant på grund av ett *bortfall i bäddkapaciteten*. Vidare var det en kraftig minskning av antal gästnätter i stugbyar från år 2003 då antalet redovisade bäddar ökade.⁴⁶

⁴⁵ Resurs AB (2006) sid. 10

⁴⁶ Ibid. sid. 16

4.2.2 Omsättning

Rese- och turismindustrin omsatte totalt omkring 310 miljoner kronor i kommunen år 2005 vilket var en ökning med 26 miljoner kronor, 9,1 %, jämfört med föregående år. Den främsta förklaringen är att siffrorna angående övernattnig i kategorierna stugby och camping har stigit vilka tillhör den kommersiella delen av turismomsättningen.⁴⁷

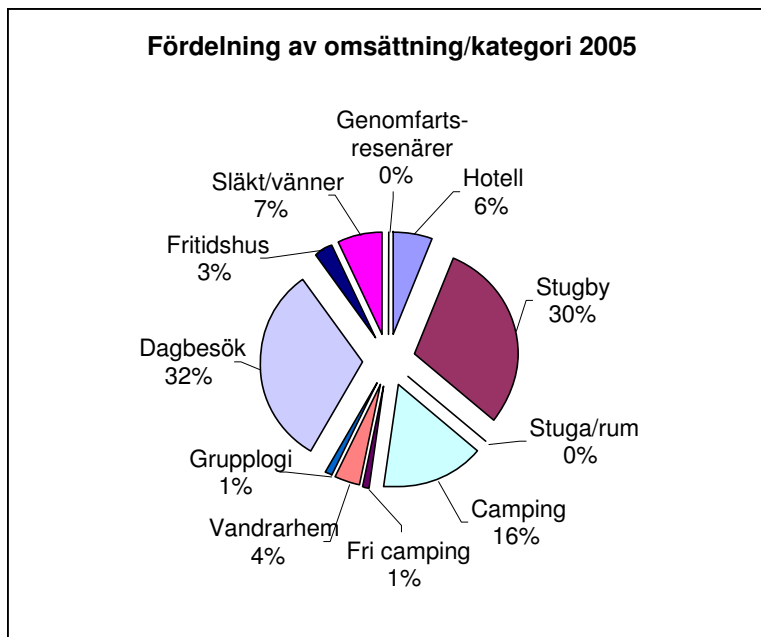
(Tusen kronor)	1997	1999	2001	2003	2004	2005
Kommersiella:						
Hotell	22 640	38089	25399	20899	20003	19370
Stugby	53064	62813	59265	69486	73619	93352
Stuga/rum	1373	1078	961	1424	1634	970
Camping	20833	18882	26831	34912	34816	49179
Fri camping	5076	4715	2245	3792	3846	2884
Vandrarhem	827	409	467	9128	12995	13017
Grupplagi	2675	1950	3552	3525	3525	3572
Dagbesök	24376	26333	29361	60210	103093	95081
	130864	154269	148081	203376	253531	277425
Övriga:						
Fritidshus	16384	10619	5309	11218	8252	9512
Släkt/vänner	18341	14778	18735	25334	20965	21592
Genomfartsresenärer	729	787	838	971	1040	1144
	35454	26184	24882	37523	30257	32248
Totalt:	166318	180454	172963	240899	283788	309673

Tabell 3: Gästnätter i Torsby kommun, omsättning totalt och per kategori
Källa: Resurs AB (2006) sid. 11

De kommersiella övernattningarna ökade, som tidigare nämnts, med 27 % mellan åren 2004-05 och omsättningen uppnådde omkring 277 miljoner kronor, en ökning med 21 % mot föregående år. Beroende på besökarnas minskade utlägg under dagbesök har omsättningen minskat med omkring 8 miljoner kronor. Den nedre delen av ovanstående tabell visar hur turismomsättningen av de ickekommersiella övernattningarna har utvecklats genom åren. Sedan 2004 har omsättningen ökat med 2 miljoner kronor, det vill säga 6,6 %, beroende på antalet ökade övernattningar i fritidshus, besök hos släkt och vänner och genomfartsresor. Kategorin ”släkt/vänner” omsatte mindre år 2005 än 2004, medan fritidshusbesökare och genomfartsresenärer ökade sina utlägg.⁴⁸

⁴⁷ Resurs AB (2006) sid. 10

⁴⁸ Ibid.



Figur 3. Fördelning av omsättning/kategori i Torsby kommun år 2005
Källa: Resurs AB (2006) sid. 12

Ovanstående figur (3), som är en förtydligande bild av föregående tabell gällande år 2005, visar att den främsta turismomsättningen bland alla kategorier var dagbesöken med 32 %. Stugbyar stod för 30 % av omsättningen, vilket omräknat uppnådde 51 % av de kommersiella övernattningsarna.⁴⁹

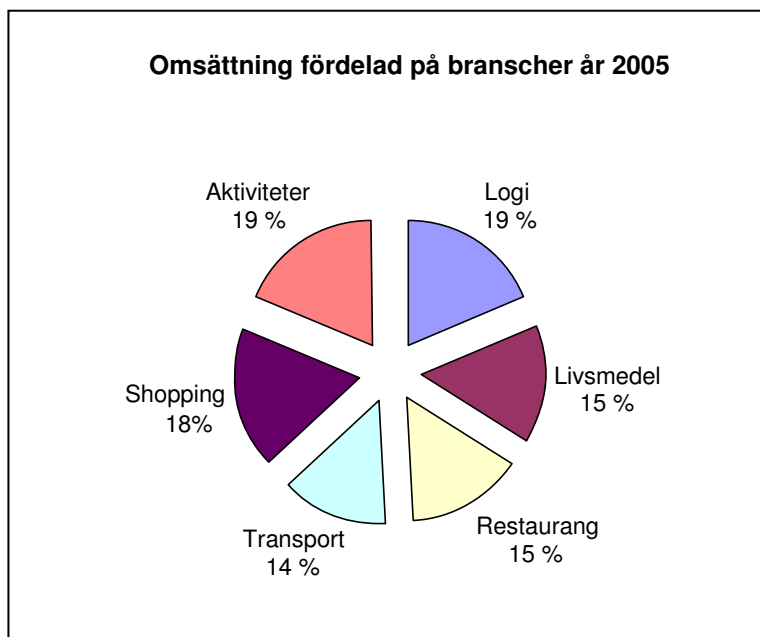
(Tusen kronor)	1997	1999	2001	2003	2004	2005
Logi	34478	42380	37325	47823	49019	59809
Livsmedel	31314	29276	25682	37469	40156	44997
Restaurang	25511	30488	31168	37712	43620	46358
Transport inkl. bensin	17665	20206	17472	28970	46506	42656
Shopping	23637	24779	28017	37399	59788	55187
Aktiviteter	33713	33326	33299	51525	44700	60666

Tabell 4: Omsättning i Torsby kommun fördelad på branscher
Källa: Resurs AB (2006) sid. 13

Omsättningen, *turistikronan*, inom transport och shopping har minskat sedan 2004, medan logi, livsmedel, restaurang och aktiviteter har ökat. Beroende på flertalet skidanläggningar i kommunen är siffrorna för aktiviteter höga.⁵⁰

⁴⁹ Resurs AB (2006) sid. 10

⁵⁰ Ibid. sid. 13



Figur 4: Omsättning i Torsby kommun fördelad på branscher år 2005
Källa: Resurs AB (2006) sid. 13

Figur 4 ger en förtydligande bild över tabell 4 gällande hur turistkronan procentuellt sett var fördelad mellan olika branscher i Torsby kommun år 2005. Fördelningen var relativt jämn.

Bransch	Inrikes oms exkl. moms milj. kr.	Antal anställda	Antal enheter	Oms/ invånare	Rikssnitt/ invånare	Oms +/- rikssnitt milj. kr.
Bensinstationer	141	35	9	10736	8462	29,8
Butiker, varuhus och stormarknader	378	165	21	28852	18356	137,4
Specialiserad livsmedel, sprit och tobak	45	25	7	3428	3449	-0,3
Övriga specialbutiker med nya varor	129	95	35	9841	17797	-104,1
Hotell	24	46	6	1807	2395	-7,7
Camping, vandrarhem, stugbyar m.m.	11	17	14	815	201	8,1
Restauranger	39	51	21	2947	4764	-23,8

Tabell 5: Regional handelsstatistik för år 2004
Källa: Resurs AB (2006) sid. 17

Tabell 5 ger en *generell bild*⁵¹ över hur den regionala handelsstatistiken såg ut i Torsby kommun år 2004. Fakta baserades på företagens omsättningsredovisning till Skatteverket och moms var inte inkluderad.⁵²

4.2.3 Sysselsättning

(Antal anställda)	1997	1999	2001	2003	2004	2005
Livsmedel	17,4	14,9	12,2	18,3	19,1	20,8
Restaurang	28,7	31,4	29,4	43,5	49,1	50,5
Transport	6,4	6,8	5,4	10,5	16,5	14,6
Shopping	13,7	13,2	13,9	20,1	31,3	28
Aktivitet	51,9	47,3	43,2	79,3	67	88
Logi	50,1	52,6	45,8	75	75,2	88,3
Administration	4,5	4	4	2,4	4,3	4,8
Totalt:	173	170	154			
Arssysselsatta, ny metod				249	263	295
Beräknat antal årsanställda	205	205	185			

Tabell 6: Sysselsättning
Källa: Resurs AB (2006) sid. 14

Istället för att beräkna sysselsättning utifrån årsverken⁵³ och årsanställda vilket gjordes fram till 2002 bedöms sysselsättning idag med utgångspunkt i antal anställda. I ovanstående tabell (6) syns skillnaden tydligt mellan åren 2001 (154 personer anställda) och 2003 (249 anställda). Den senare metoden är mer exakt än den förra och det går inte utan vidare att jämföra dessa med varandra. År 2005 var 295 personer sysselsatta inom turismnäringen i Torsby kommun och det främsta verksamhetsområdet var logi.⁵⁴

4.2.4 Skatteintäkter

(Tusen kronor)	1997	1999	2001	2003	2004	2005
Direkta:						
Kommun	6340	6941	6652	9265	10915	11910
Landsting	2900	3085	2957	4324	5094	5558
Totala:						
Kommun	13123	14151	15199	25438	27686	31568
Landsting	6003	6290	6756	11872	12921	14732

Tabell 7: Skatteintäkter
Källa: Resurs AB (2006) sid. 14

Skatteintäkter sorteras efter direkta och totala. Med direkta menas *de skatteintäkter som kommer från sysselsättningen i de företag som direkt påverkas av besökarens utlägg*, medan totala skatteintäkter åsyftar alla de företag som berörs av turism direkt eller indirekt. Den

⁵¹ Tabellen är tämligen problematisk eftersom den kan tydas på flera sätt. Exempelvis är det svårt att avgränsa butiker och stormarknader (livsmedel) till antingen sällanköps- eller dagligvaruhandel då det finns så stort utbud av varor utöver livsmedel. I hotellens verksamheter ingår ofta restaurang och dans vilket i det här fallet redovisas som enbart hotell. Vidare har, av sekretesskäl, fakta och värden från *branscher med färre än tre enheter slagits samman med den bransch med näst minst enheter inom samma huvudbransch*. Källa: Resurs AB (2006) sid. 17

⁵² Ibid.

⁵³ Årsverke = *verksamhet som omfattar heltidsarbete för en person under ett år el. motsvarande arbetsinsats*.

Källa: www.ne.se (06 06 19)

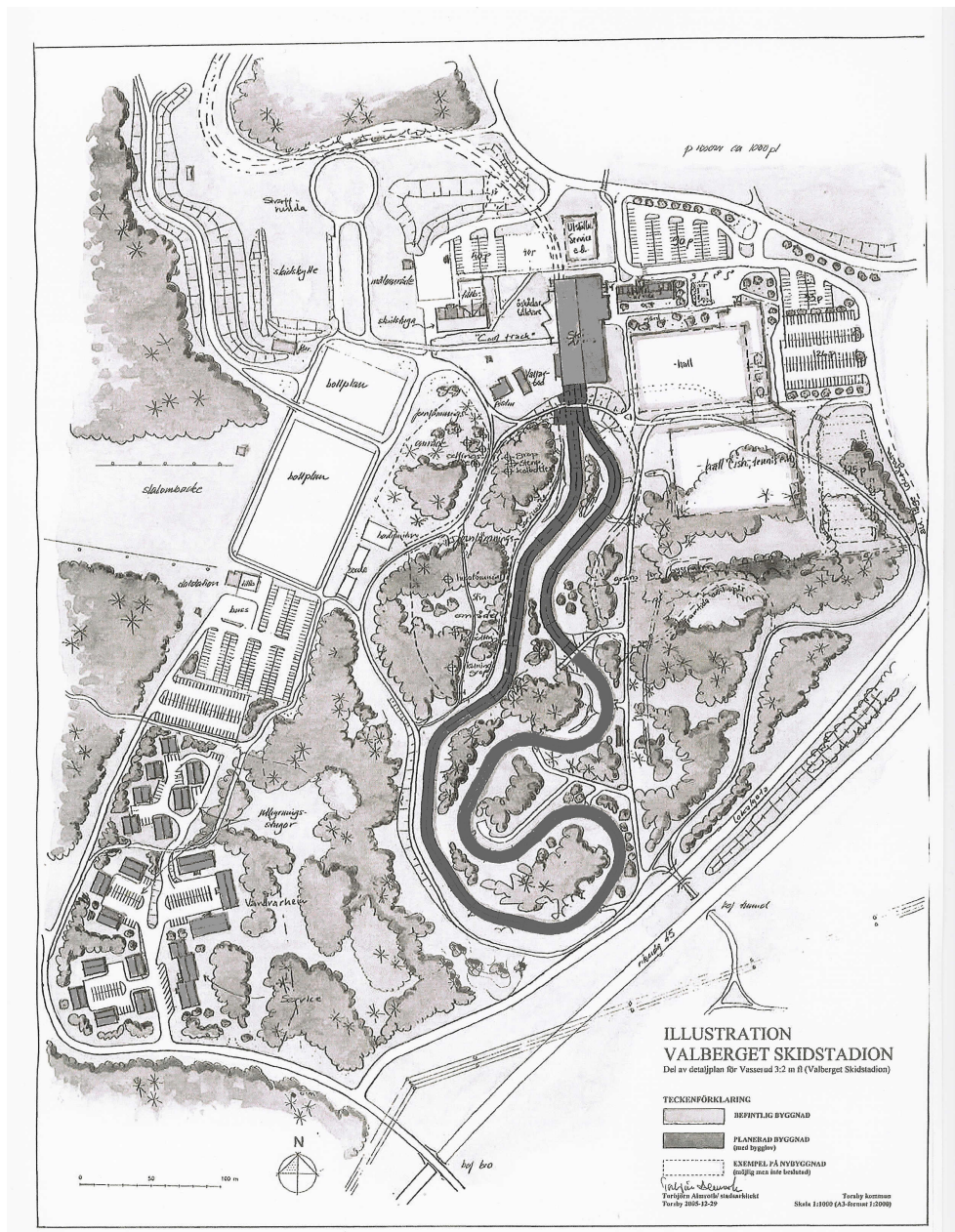
⁵⁴ Resurs AB (2006) sid. 10 och 14

totala skatteintäkten är detsamma som den samhällsekonomiska effekten. Då kommunen får en ökad skatteintäkt genom ökad sysselsättning, betyder det inte klirr i kommunkassan, utan istället reducerade kostnader för arbetsmarknadsåtgärder och olika slags skatteunderlag, *en minskning av skatteutjämningsbidraget.* En positiv effekt utifrån ökad sysselsättning kan vara att färre flyttar från kommunen och till följd därav bibehåller skatteunderlag och också att arbetskraft utifrån flyttar till kommunen och fler människor betalar skatt.⁵⁵

⁵⁵ Resurs AB (2006) sid. 14

5. Presentation av Fortum Ski Tunnel Torsby

5.1 Skidtunnelns lokalisering



Figur 5: Illustration över Valberget
Källa: Fortum Ski Tunnel Torsby

Fortum Ski Tunnel Torsby är belägen i Valbergsområdet, i utkanten av centralorten Torsby, där det sedan tidigare finns aktiviteter kopplade till skidskytte och längdskidåkning. I området finns exempelvis en slalombacke, rullskidbanor, skjutbana av internationell klass och spår och leder för löpning. Det finns även en klubbstuga som innefattar allmän del för dusch och omklädning, vallabodar, förråd och garagebyggnader.⁵⁶ Kartan på föregående sida (figur 5) är en illustration över Valberget och visar bland annat skidtunnelns sträckning i området (den mörkgråa slingan). De ljusgrå byggnaderna i det vänstra nedre hörnet visar planerade uthyrningsstugor och vandrarhem. Till höger om skidtunnelns arenadel, har möjliga framtida sporthallar ritats ut, det finns dock inga beslut om dessa.

5.2 Dagens skidtunnel

Skidtunneln är 1350 meter lång, 4 meter hög och 8 meter bred. Bredden möjliggör två klassiska spår och två skatebanor sida vid sida. Dessutom finns en skidskyttebana inomhus som är världsunik då det endast finns ett sådant exemplar i världen, det vill säga i Torsby. Skidtunnelåkaren får uppleva en kuperad artificiell miljö då skidtunneln följer markens nivåskillnader och är till hälften nedgrävd i marken. Inne råder snö och kyla året om och temperaturen ligger konstant mellan -5 och -3 grader Celsius.⁵⁷ Det finns möjlighet att samtidigt ta emot omkring 400 besökare i tunneln, men av utrymmesskäl och för att inte snön skall smälta i skidtunneln tas 200 personer in⁵⁸, vilket också är den antagna siffran för antalet dagsbesök⁵⁹. I anslutning till skidtunneln ligger en arenadel där (blivande) restaurang, sportaffär, konferensmöjligheter, utrymme för vallning av skidor med mera inryms.⁶⁰ Skidtunneln skall kompletteras med en 800 meter lång kylslinga utomhus, en så kallad cool track, som är i direkt anslutning med själva inomhusanläggningen och en skidskyttebana utomhus. Dels blir det som en slags förlängning av den befintliga skidtunneln och dels kan större evenemang/internationella tävlingar anordnas med plats för publik. Publiken får då möjlighet att se de tävlande live samt på storbildsskärm när de åker inne i skidtunneln. Inne i skidtunneln finns inte kapacitet att ta emot en stor publik. Skidtunneln beräknas vara öppen från maj till december men på vinterhalvåret stängs den dock och utomhussnön får ta vid.⁶¹ Invgivningen ägde rum den 16 juni 2006, tre år efter det första menade invigningsdatumet.

5.2.1 Budget

Den totala driftskostnaden beräknas uppnå omkring sex miljoner kronor per år.⁶² Priset för exempelvis ett dagkort kostar 200 kronor.⁶³ Uppgår antalet besökare till under 30 000 personer går verksamheten med förlust.⁶⁴ Enligt kalkylerna så bör skidtunneln gå med vinst om fyra år och då inbringa 1,8 miljoner kronor.⁶⁵

Fortum Ski Tunnel Torsby ingick avtal med totalentreprenören NCC och ett fast pris, 61,2 miljoner kronor, avtalades för byggnationen av skidtunneln, och det har följts. Det har skett

⁵⁶ Wadman, I. (06 06 02)

⁵⁷ Torsby kommun *Torsby Ski Tunnel*

⁵⁸ Torsby kommun (2004)

⁵⁹ Stjernedorff, T. (06 05 31)

⁶⁰ Torsby kommun *Torsby Ski Tunnel*

⁶¹ Fortum Ski Tunnel Torsby (05 12 16)

⁶² Stjernedorff, T. och Laack, H. (06 05 31)

⁶³ www.fortumskitunneltorsby.se (06 06 07)

⁶⁴ www.vf.se (06 04 03)

⁶⁵ Ibid. (05 05 10)

justeringar men inom ramen för budgeten.⁶⁶ Torsby kommun kommer att gå in med sex miljoner kronor för att förbättra infrastrukturen såsom väg och vatten i Valbergsområdet.⁶⁷

Byggkostnader inkl. mark, vvs-, el-, hiss-, konstsnöinstallation	39 480 000 kr
Anslutningsavgift va, tomtmark, Lantmäterikostnader	300 000 kr
Anslutningsavgift el	400 000 kr
Bygglovsavgift	20 000 kr
Förfrågningsunderlag, marknadsföring, NUTEK-ansökan, enkätundersökningar, investorsprospekt m.m.	800 000 kr
Byggherrekostnader m.m.	3 000 000 kr
Totalt kronor exkl. moms	44 000 000 kr

Tabell 8: Kostnadsbedömning av Fortum Ski Tunnel Torsby

Källa: Torsby kommun (04 06 03)

I ovanstående tabell (8) ses kostnadsbedömningen av själva Fortum Ski Tunnel Torsby. Arenadelen kostade 17 miljoner kronor och är inte inräknad i kalkylen då den hade en särskild finansiering.⁶⁸

5.3 De ursprungliga planerna

Planerna har under tidens gång förändrats, mycket beroende på de finansiella förutsättningarna. Jag nämner här några ursprungliga planer som varit aktuella någon gång under processen. Från första början var tanken eller önskemålet att skidtunneln skulle vara 2,5 kilometer lång.⁶⁹ Det fanns även planer på att skidtunneln skulle kompletteras med en bro över riksväg 45, så att förbipasserande skulle bli nyfikna och stanna till. Dessa planer togs bort i ett tidigt skede då kostnaderna blev för höga och det var svårt att finna finansiärer. Enbart bron skulle kosta 7,5 - 10 miljoner kronor.⁷⁰ En ursprunglig tanke var också att byggnationen av skidtunneln skulle starta i augusti 2002 och invigas någon gång under 2003, men har vid flera tillfällen skjutits till framtiden.⁷¹

⁶⁶ Westerlund, M. (06 05 18), Laack, H. (06 05 31) och Stjernedorff, T. (06 05 31)

⁶⁷ Stjernedorff, T. (06 05 31)

⁶⁸ www.vf.se (04 06 23)

⁶⁹ Ibid. (01 05 15)

⁷⁰ Ibid. (01 09 21)

⁷¹ Ibid. (01 05 15)

6. Från idé till verklighet

Det huvudsakliga syftet med föreliggande studie är att dela upp processen från idé till färdig tunnel i faser. I följande kapitel presenteras en *kortfattad* historik i kronologisk ordning. Observera återigen att mycket information är hämtat från dagstidningar, vilket kan ge en något vinklad bild av verkligheten, men informationen har ändå varit viktig för att få grepp om processen från idé till färdig skidtunnel. Jag har medvetet försökt undvika detaljer och har inte fördjupat mig i bakomliggande processer utan koncentrerat mig på att få en *överblick* över händelseförloppet och en förståelse för vidare analysering. För att sedan tydliggöra den beskrivna historiken och dess skeenden belyser jag i nästkommande avsnitt faserna i processen.

År 1998

De första idéerna angående en skidtunnel i Torsby väcktes när skidtunneln i Vuokatti, i Finland, byggdes.⁷²

År 1999

(våren) Representanter från kommunledning, näringslivsbolag, arbetsförmedling och näringsliv besökte Vuokatti Ski Tunnel, Finland, två gånger.⁷³

År 1999 initierade Torsby Utveckling AB (Tuab), projektet *Torsby Progress 2005*, delvis finansierat genom EU-medel (Mål 1).⁷⁴ Under projektets lopp samarbetade Tuab bland annat med Tmc Information AB, Värmlands skidförbund, Värmlands Turistråd, Torsby näringsliv och Föreningssparbanken Torsby.⁷⁵ Syftet med *Torsby Progress 2005* var att *utveckla, stimulera och möjliggöra expansion för det lokala näringslivet och attrahera externa företag att etablera sig inom kommunen*.⁷⁶ Tanken var att projektet skulle ”lyfta” kommunen och medföra nya tankar och visioner in på 2000-talet.⁷⁷ Projektet riktade sig till små och medelstora företag inom tjänsteproduktion, tillverkning samt inom besöksnäring.⁷⁸ *Torsby Progress 2005* var indelat i två satsningar: *Torsby Inova Park* och *Torsby Ski Tunnel*.⁷⁹

Det var tidigare platsbrist för företagare i Torsby och det var svårt att utöka verksamheterna. Dessutom var det endast några få företag som etablerades i Torsby med omnejd. För att småindustrier och tjänsteföretag skulle kunna arbeta i en kreativ miljö, mötas och utvecklas formades Inova Park till en skapande mötesplats.⁸⁰ Mötesplatsen blev till en företagsby på 5 600 kvadratmeter med möjligheter att bygga ut ytterligare 21 000 kvadratmeter.⁸¹ I dagsläget är tre elektronikföretag lokaliserade till Inova Park, som invigdes sommaren 2004, men genom ny teknik och nya innovationer skall företagsparken locka fler företagsetableringar till Torsby.⁸²

⁷² www.fortumskitunneltorsby.se (06 01 23) och www.vf.se (05 05 10)

⁷³ Torsby kommun (2004) Allmänna uppgifter

⁷⁴ Torsby Utveckling AB (2002) kap. 1.3

⁷⁵ Ibid. kap. 4

⁷⁶ Ibid. kap. 1.3

⁷⁷ Ibid. kap. 5

⁷⁸ Ibid. kap. 3

⁷⁹ Ibid. kap. 1.2 och 1.3

⁸⁰ Ibid. kap. 1.3

⁸¹ www.torsby.se (06 03 20)

⁸² www.torsby.se (06 03 20) och www.z.lst.se (06 03 07)

En skidtunnel i Torsby (kommun) skulle möjliggöra vinterturism året om och Torsby kommun skulle stärka sin profil som vintersportkommun ytterligare.⁸³

De båda satsningarna var länkade till varandra, de arbetades fram samtidigt för att nå framgång och för att ge tyngd till marknadsföringen av Torsby kommun som en utvecklingskommun.⁸⁴ Utgångsläget för Torsby Progress 2005 var en förprojektering av Inova Park och skidtunneln och projektiden skulle innefatta planering och finansiering. Enligt planerna skulle satsningarna sedan realiseras direkt efter projektets slut.⁸⁵

År 2000

(Oktober) Tuab redogjorde planerna för skidtunneln och Inova Park på Torsby Progress 2005⁸⁶. Projektet innefattade en 2,5 kilometer lång Ski Tunnel, kalkylerad för omkring 40 miljoner kronor samt Inova Park, en investering också beräknad till omkring 40 miljoner.⁸⁷

År 2001

En viss tveksamhet angående kombinationssatsningen (Torsby Progress 2005) fanns samtidigt som helhetsbegreppet var av betydelse.⁸⁸ Finansieringsplanen kanske inte kunde gå i lås vilket i så fall skulle innebära att projektet skulle delas upp i två fristående satsningar.⁸⁹

Vid tiden (februari) började de finansiella bidragen komma in till *förprojekteringen* för Torsby Progress 2005. Alfästiftelsen anslag 800 000 kronor i bidrag, Torsby kommun och Länsstyrelsen i Värmland bidrog med 500 000 kronor vardera och Landstinget med 200 000 kronor.⁹⁰ Ett tiotal företag i Torsby gav ett bidrag på 1,6 miljoner kronor⁹¹, vilket möjliggjorde ett EU-medel på 1,2 miljoner kronor (mars).⁹² Därmed påbörjades arbetet att klarlägga tankarna och planerna angående Inova Park samt skidtunneln, vilka enligt planerna skulle presenteras i juni 2002.⁹³

Byggnationen av skidtunneln skulle starta hösten 2002, kosta omkring 35-40 miljoner kronor och invigningen skulle äga rum sommaren år 2003.⁹⁴

År 2002

I februari 2002 gick det att läsa i VF att produktionskostnaden för skidtunnelbygget skulle uppnå omkring 100 miljoner kronor, istället för de tidigare kalkylerade 40 miljoner kronorna.⁹⁵ Anledningen till de ökade kostnaderna var en kompletterande arenadel samt att markarbetena var mer kostsamma än tidigare räknat.⁹⁶ I arenan planerades ett utrymme för skidskytte (där andra aktiviteter som exempelvis curling och skridskobana skulle kunna äga rum), cafeteria, bar, restaurang, skiduthyrning samt butik.⁹⁷

⁸³ Egen anmärkning.

⁸⁴ Torsby Utveckling AB (2002) kap. 3.1 och www.z.lst.se (06 03 07)

⁸⁵ Torsby Utveckling AB (2002) kap. 3.1

⁸⁶ www.fortumskitunneltorsby.se (06 01 23)

⁸⁷ www.vf.se (01 01 05)

⁸⁸ www.fortumskitunneltorsby.se (06 01 23)

⁸⁹ www.vf.se (01 01 15)

⁹⁰ www.fortumskitunneltorsby.se (06 01 23)

⁹¹ www.vf.se (01 02 08)

⁹² www.fortumskitunneltorsby.se (06 01 23)

⁹³ www.vf.se (01 03 15)

⁹⁴ www.fortumskitunneltorsby.se (06 01 23)

⁹⁵ www.vf.se (02 02 01)

⁹⁶ Ibid. och www.fortumskitunneltorsby.se (06 01 23)

⁹⁷ www.vf.se (01 09 21) och Ibid. (02 02 01)

Finansieringen av skidtunneln beräknades ske genom både stora och små intressenter. Skidtunnelns Intressenter AB initierades för att privatpersoner och företag skulle kunna teckna aktier för 10 000 kronor styck. Förhoppningen var dessutom att finna en huvudsponsor som (bland annat) namnet kunde säljas till, vilket kunde ge 15-20 miljoner kronor. Ytterligare planerades en ansökan hos Nutek, verket för näringslivsutveckling, som skulle finansiera upp till 35 procent av produktionskostnaden. Ytterligare 40-50 miljoner kronor behövdes lånas till skidtunnelprojektet vilket skulle kräva kommunal borgen.⁹⁸

Vid tiden planerades att bygget skulle delas upp i två etapper. Den första etappen som innefattade den södra slingan samt centrumbyggnaden uppskattades vara klar september 2003 och den andra etappen, den norra slingan, beräknades vara klar våren 2004. Vidare förutspåddes att efter tre verksamma år, och med 40 000 besökare, skulle tunneln gå med vinst och efter ytterligare två år skulle tunneln ha 50 000 besökare, lågt räknat.⁹⁹

(December) *Arenan* fick ett ekonomiskt tillskott och finansierades genom EU-beviljade medel på 7,4 miljoner kronor,¹⁰⁰ med krav på motprestation. Bland annat skulle summan av EU-medlen högst uppgå till 50 procent av den totala kostnaden och Team Torsby skulle äga och kontrollera arenan¹⁰¹. Torsby kommun, Länsstyrelsen i Värmland, Region Värmland och arbetsförmedlingen i Torsby blev senare medfinansierare med dito summa.¹⁰²

Den sammanlagda kostnaden för *skidtunneln* uppskattades till omkring 115 miljoner kronor, inklusive arenadelen.¹⁰³

År 2003

Som tidigare nämnts planerades invigningen av Fortum Ski Tunnel Torsby sommaren 2003. Sommaren 2003 fanns dock ingen skidtunnel att inviga. Markarbetena i området hade inte ens startat. Anledningen var att tunneln var för kostsam och jakten efter finansierare hade blivit utdragen och svårare än vad man tidigare trott.¹⁰⁴ Risken fanns också att de utlovade bidragen från Mål 1 till arenan kunde utebli om inte den övriga finansieringen blev klar.¹⁰⁵ Kommunen ville skära ner på produktionskostnaderna och istället för att starta tufft, börja bygga ena etappen för att sedan i framtiden eventuellt komplettera tunneln. Förslaget från kommunen var att halvera tunnelns längd från 2,5 kilometer till omkring 1,3 kilometer och därmed skulle den totala produktionskostnaden minska från 115 miljoner till omkring 61 miljoner kronor. Det var viktigt att få till stånd tunneln så att inte intressenterna och finansierarna drog sig ur.¹⁰⁶

(November) Torsby kommun lånade ut 20 miljoner kronor till Fritid i Nordvärmland AB, vilket samägs av Torsby kommun (51 %) och näringslivet (49 %).¹⁰⁷ Pengarna lånades från kreditmarknadsbolaget Kommuninvest och skall betalas tillbaka genom skidtunnelns drift.¹⁰⁸ Anledningen till varför kommunen valde att satsa på skidtunnelprojektet, vilket tidigare var ett näringslivsprojekt, var för att de beviljade medlen till arenadelen inte skulle krävas tillbaka

⁹⁸ www.vf.se (02 02 01) och Ibid. (02 02 06)

⁹⁹ Ibid. (02 02 01)

¹⁰⁰ www.fortumskitunneltorsby.se (06 01 23)

¹⁰¹ EG strukturfonder (02 12 05)

¹⁰² Torsby kommun (2004)

¹⁰³ www.vf.se (03 10 15)

¹⁰⁴ Ibid. och www.vf.se (03 11 06)

¹⁰⁵ Torsby kommun (2004)

¹⁰⁶ www.vf.se (03 10 15) och Ibid. (03 11 06)

¹⁰⁷ www.fortumskitunneltorsby.se (06 01 23) och NWT (03 11 28)

¹⁰⁸ NWT (05 01 18)

samt för att visa andra finansiärer att de skulle våga satsa. Övertagandet betydde att Fritid i Nordvärmland skulle bygga, äga och inledningsvis driva verksamheten.¹⁰⁹

(December) En betydande, norsk intressent drog sig ur en eventuell investering i skidtunneln.¹¹⁰ Skidtunnelprojektet försenades på grund av att kommunen tog över projektet och en ny upphandling var tvungen att ske.¹¹¹

Produktionskostnaden på 44 miljoner kronor skulle finansieras av kommunen med 20 miljoner, Nutek 9 miljoner samt externa finansiärer 15 miljoner.¹¹²

År 2004

(Juni) Ett underlag för detaljplanen för Valbergets friluftsområde framställdes och miljö- och byggnadsnämnden fick klartecken från kommunstyrelsen att börja med den. Kommunchefen lämnade en ansökan om 13 miljoner kronor till Nutek.¹¹³

(Augusti) Nutek avslag ansökan om de 13 miljonerna och krävde kompletteringar. Nutek efterfrågade en motprestation, att den privata finansieringen på elva miljoner skulle vara klar. Beslutsdatumet flyttades därmed från 1 september till den 21 september.¹¹⁴

I augusti invigdes Inova Park, finansierat av Nutek och Torsby kommun.¹¹⁵

(September) Nutek beslutade att Torsby Ski Tunnel skulle få ekonomiskt bidrag, det vill säga de ansökt 13 miljoner kronorna.¹¹⁶ Nutek hade dock ett antal krav som var tvunget att uppfyllas; Nutek skulle ha insyn i verksamheten och de elva miljoner kronorna som motprestation skulle redogöras med finansieringskontrakt. Dessutom krävdes att Torsby kommun inte skulle begära ränta av Fritid i Nordvärmland om bolaget vid tillfälle skulle få svårigheter att bära upp driftskalkylen samt att Fritid i Nordvärmlands driftsdirektiv följs.¹¹⁷

Av de elva miljoner kronor som krävdes av extern finansiering för att få 13 miljoner kronor av Nutek, var vid tiden sex miljoner insamlade. Bland annat gav privatpersoner och företag in finansiella bidrag till projektet och garantier gavs från Team Torsby, Tuab AB, de tre näringslivsorganisationerna Företagarna i Torsby, Svensk handel i Torsby samt Norra Värmlands företagarförening.¹¹⁸

År 2005

(Januari) Efter ett enhälligt beslut i styrelsen godkände Fritid i Nordvärmland AB den 10 januari 2005 att byggföretaget NCC skulle få bygga skidtunneln samt tillhörande arena. Deras kostnadsförslag var på 61,2 miljoner kronor. Vid denna tidpunkt planerades invigningen till våren 2006 förutsatt att finansieringen av tunnel- och arenaanläggningen skulle bli helt löst, att detaljplanen för Valbergsområdet skulle vinna laga kraft samt bygglov godkännas.

¹⁰⁹ www.vf.se (03 11 06) och NWT (03 11 28)

¹¹⁰ NWT (03 12 16)

¹¹¹ www.fortumskitunneltorsby.se (06 01 23)

¹¹² www.vf.se (03 11 06)

¹¹³ www.fortumskitunneltorsby.se (06 01 23)

¹¹⁴ Ibid.

¹¹⁵ www.torsby.se (06 03 20)

¹¹⁶ www.fortumskitunneltorsby.se (04 09 30) och NWT (04 09 30)

¹¹⁷ www.vf.se (04 09 30) och NWT (04 09 30)

¹¹⁸ www.vf.se (04 09 22a)

Finansieringen var vid tiden nästan löst och uppskattades bli klar den 21 januari då det var den sista aktieteckningsdagen.¹¹⁹

I slutet av januari godkände Torsby kommunfullmäktige detaljplanen för skidtunnelområdet som tidigare var utställd för att ta emot kommuninvånarnas åsikter. Utifrån de åsikter som framkom gjordes några få omarbetningar. Efter korrigeringarna, vann detaljplanen laga kraft.¹²⁰

Den 7 februari meddelade Fritid Nordvärmland AB att Torsby Ski Tunnel skulle bli till verklighet, de gav klartecken för byggnation.¹²¹

Den 29 mars 2005 är ett historiskt datum för Torsby kommun då första spadtaget togs. Omkring 500 personer var på plats vid den officiella tillställningen. Dessutom meddelades att Fortum blivit huvudsponsor och skidtunneln bytte därmed namn från Torsby Ski Tunnel till Fortum Ski Tunnel Torsby.¹²² Fortum som huvudsponsor innebär ett femårigt kontrakt med skidtunneln samt ett stort ekonomiskt tillskott, vilket också medförde att tunneln kunde bli till verklighet. Fortum har traditionellt sett varit en sponsor till skididrott och dessutom omsätter elföretaget omkring 400 miljoner kronor i Torsby kommun och har många anställda i kommunen. Något som var av betydelse när de valde att finansiera skidtunneln.¹²³

En nyemission gjordes för att få in ytterligare pengar till projektet.¹²⁴ Den planerade totala produktionskostnaden uppgick till 61,2 miljoner kronor varav Torsby kommun lånade ut 20 miljoner kronor, omkring 24-25 miljoner kronor kom från offentlig finansiering genom Nutek, Länsstyrelsen i Värmland, Region Värmland samt EU. Fortum, näringslivet och privata intressenter såsom lokalbefolkningens bidrog med sammanlagt omkring 15-16 miljoner kronor.¹²⁵

År 2006

Efter att Fritid i Nordvärmland sökt en eller ett flertal entreprenörer som kunde driva Fortum Ski Tunnel Torsby inklusive arenadelen, skidshopen samt cafeteria¹²⁶, så insåg Fritid i Nordvärmland att det fanns för många frågetecken att räta ut för att anlita entreprenörer. Till följd därav bestämdes att Fritid i Nordvärmland, det vill säga kommunen, fortsättningsvis skall driva skidtunneln själva ytterligare en tid, tills verksamheten blir mogen att lämnas bort.¹²⁷

Den 16 juni invigdes Fortum Ski Tunnel Torsby, den stora dagen för Torsby kommun. Jag var själv där och upplevde. Det var inte bara solen som log mot mig den dagen utan även glada, förväntansfulla vuxna och barn, upplädda kommunalråd, politiker och gamla och nya skidåkare. Flera tunga namn var på plats såsom Gunde Svan, Thomas Wassberg, Thomas Alsgaard, Toini Gustafsson, Vladimir Smirnov med flera. I Valbergsområdet kunde besökare gå in i tunnelbyggnaden och känna kylan, äta i stortält, se på lokala filmer och inslag på storbildsskärm utomhus med mera. Under dagen fick vi åskådare, som beräknades uppnå

¹¹⁹ www.fortumskitunneltorsby.se (06 01 23) och www.vf.se (05 01 11)

¹²⁰ www.fortumskitunneltorsby.se (06 01 23) och NWT (05 01 28)

¹²¹ www.fortumskitunneltorsby.se (06 01 23)

¹²² www.fortumskitunneltorsby.se (06 01 23) och www.vf.se (05 03 30a)

¹²³ www.vf.se (05 03 30b)

¹²⁴ Ibid. (05 05 10)

¹²⁵ Ibid. (05 03 30b)

¹²⁶ Ibid. (05 09 22)

¹²⁷ Fortum Ski Tunnel Torsby (06 01 25)

omkring 4-5000 personer¹²⁸, bland annat följa spännande småtävlingar, sprinter och ett hundspannsekipage som tävlade i skidtunneln. Vad som försiggick i skidtunneln gick att följa på storbildsskärmen men tävlingsslingan gick även utomhus så att publiken kunde uppleva större nöje. Själva invigningen och bandklippningen skedde genom ett avslutande sprinterlopp mellan Thobias Fredriksson och Björn Lind, där vinnaren Fredriksson klippte målsnöret/invigningsbandet. Därefter höll politiker och andra i sammanhanget betydelsefulla personer flertalet tal. Dagen efter fortsatte firandet i Torsby centrum.¹²⁹

Realiserat inom kort

Fortum Ski Tunnel Torsby skall, som tidigare nämnts, kompletteras med en kylsslinga, en så kallad cool track, som skall vara i direkt anslutning till anläggningen. Den 800 meter långa slingan, som kommer att bli den första i Sverige, skall gå runt skjutstadion och inrymma en straffrunda. Slingan är delvis finansierad av Mål 1- pengar.¹³⁰

Det finns ett politiskt beslut på att Torsby kommun skall gå in med sex miljoner kronor till infrastrukturen, såsom väg och vatten, i Valberget.¹³¹

¹²⁸ NWT (06 06 17)

¹²⁹ Egna observationer. (06 06 16)

¹³⁰ Fortum Ski Tunnel Torsby (05 12 16) och Stjerndorff, T. (06 05 31)

¹³¹ Laack, H. och Stjerndorff, T. (06 05 31)

6.1 Fasindelning

Fas 1	Idéstudiet	Den inledande fasen i processen var när tanken om en skidtunnel i Torsby dök upp 1998. Genom studiebesöken i Vuokatti 1999 utvecklades idén vilken skrevs ned och utarbetades till ett förslag som presenterades år 2000 ihop med Inova som projektet Torsby Progress 2005.
Fas 2	Torsby Ski Arena	Torsby Ski Arena fick EU-beviljade medel på 7,4 miljoner kronor i december 2002, med krav på motprestation. EU-stödet kan tolkas som ett offentligt stöd och uppmuntran att fortsätta projektet.
Fas 3	Kommunägt	Från att varit ett näringslivsprojekt blev skidtunneln i november 2003 ett kommunalt projekt. Då kommunen bestämde sig för att ta över skidtunnelsatsningen gick processen in i en mer praktisk fas för att lösa den ekonomiska frågan. Att Torsby kommun blev ägare skapade också vissa politiska motsättningar (se kapitel 7).
Fas 4	Finansiering	Nuteks besked om ett ekonomiskt stöd på 13 miljoner kronor i september 2004 var ett stort steg i processen och det kan ses som en slags bekräftelse på att satsningen var bärkraftig.
Fas 5	Byggnation	Då finansieringen var klar gavs klartecken för byggnation i februari 2005. Den 29 mars 2005 togs det första spadtaget. Skidtunneln kunde till slut börja byggas och byggnationen varade i 15 månader.
Fas 6	Invigning	Invigningen av skidtunneln (juni 2006) kan ses som ett intyg för att en kommun med snäv budget och dalande befolkningskurva kan satsa på ett stort och kostsamt projekt för att försöka vända en negativ utveckling.
		Fortsättning på nästa sida.

<p>Fas 7</p>	<p>Effekter och Förberedelser inför framtiden</p>	<p>Etableringen av Fortum Ski Tunnel Torsby kommer att generera kringeffekter av olika slag (se kapitel 8). Själva skidtunneln löser dock inte problem såsom negativ befolkningsutveckling utan mycket arbete kvarstår. Att profilera, marknadsföra, starta nya företag och erbjuda arbetsplatser inom ramen för skidtunneln och därigenom skapa attraktivitet som lockar människor att stanna i eller flytta till Torsby kommun är troligen ett måste för hållbar utveckling.</p> <p>När skidtunneln är invigd står verksamheten och de ansvariga inför nya utmaningar, skidtunnelprojektet är i hamn, men ändå inte. <i>Hur skall framtiden mötas?</i></p>
---------------------	--	--

Figur 6: Fasindelning

6.2 Avgörande faktorer för framåtskridandet av projektet

De avgörande faktorerna för framåtskridandet av projektet verkar ha varit flera. Enligt Hans Nilsson, Tuab, och kommunalrådet Håkan Laack har det funnits *drivande personer* i processen som trott på projektet¹³². Dessutom har de *erfarenheter* och *kompetens* inom längdskidvärlden som de kunnat förmedla till politikerna, vilket Nilsson menar varit direkt avgörande. Trots att det i vissa situationer har varit, vilket Nilsson uttrycker det, tungt så har de drivande krafterna haft ork att fortsätta.¹³³ *Allmänhetens stöd* för en skidtunnelverksamhet i Torsby har enligt Laack varit stort¹³⁴;

Att kommunen och allmänheten engagerat och engagerar sig så oerhört har varit så viktigt. Det har varit en tydlig uppbackning från länet tillsammans med näring, kommunen och allmänhet. Ett brett engagemang.

Näringslivet i Torsby lämnade hösten 2003, genom de lokala näringslivsorganisationerna *Svensk Handel* och *Företagarna*, en skrivelse till kommunstyrelsen i Torsby kommun för att visa sitt stöd till byggandet av en skidtunnel. Vidare önskade de att Torsby kommun skulle visa intresse för satsningen, som då enbart var ett näringslivsprojekt, för att inte finansieringen skulle gå om intet.¹³⁵ Skidklubbar, småföretagare, arbetsplatser, privatpersoner och dödsbon med flera har också skänkt ekonomiska bidrag till skidtunneln.¹³⁶

Personligen tror jag också att *kommunens* beslut om att gå in i processen och därmed *ta över projektet* var en avgörande faktor för framåtskridandet. Dels verkade initiativet ge projektet en ny energi, en ny ork att finna finansiärer och ekonomiska lösningar. Dels visade inträdet att

¹³² Nilsson, H. (06 05 23) och Laack, H. (06 05 31)

¹³³ Nilsson, H. (06 05 23)

¹³⁴ Laack, H. (06 05 31)

¹³⁵ Torsby kommun (03 11 07a)

¹³⁶ Ibid. (03 11 07b)

kommunen trodde på skidtunnelsatsningen vilket kanske var ett avgörande steg för att andra intressenter vågade göra detsamma.

Att Nutek beviljade 13 miljoner kronor till skidtunnelprojektet var en betydande beståndsdel i processen anser Stjernerdorff. Vidare tycker han att Fortums ställningstagande var den sista nyckeln i projektet.¹³⁷

6.3 Varför blev det en skidtunnel just i Torsby?

Varför blev det en skidtunnel just i Torsby? Vilka förutsättningar fanns för att tunneln skulle byggas? Det har visat sig, genom intervjusvar samt genomgång av fakta från Torsby kommun, Fortum Ski Tunnel Torsby, tidningsartiklar med mera, att det inte finns ett svar på dessa frågor.

Verksamhetschefen för Fortum Ski Tunnel Torsby, Mats Westerlund, anser att det stora skidintresset i kommunen har varit en bidragande faktor till varför det blev en skidtunnel just i Torsby¹³⁸. Hans Nilsson, Tuab, tror att *kompetensen* i Torsby kommun angående längdskidåkning varit en viktig del¹³⁹:

Enligt mitt sätt att se finns det ett par, tre ställen i Sverige som kan ha skidtunnel. Jag tycker Torsby är ett av dem. ...I Torsby finns en grundkompetens omkring längdskidåkning och ett antal kompetensbärare som har en bakgrundskunskap för att kunna göra någonting med det här.

Förutom kompetensen anser Håkan Laack att det funnits en stark *vilja* och ett starkt *engagemang* kring skidtunneln.¹⁴⁰ Han motiverar även beslutet av byggandet av en skidtunnel i Torsby i VF vid ett par tillfällen. Nedan följer en sammanfattning av hans kommentarer om varför en skidtunnel byggts i Torsby.

Antalet människor i arbetsför ålder minskar i Torsby kommun, vilket bidrar till en för låg skattekraft.¹⁴¹ Laack förklarar att Torsby kommun måste arbeta för att locka ung arbetskraft till regionen, arbeta för fler arbetstillfällen och för bättre förutsättningar för skola och omsorg. Om inga framtidsåtgärder görs i kommunen kommer det att innebära färre arbetstillfällen, vilket har en negativ inverkan på den kommunala skatteintäkten och som i ytterligare led missgynnar den kommunala servicen.¹⁴² Laack förutspår bland annat att skidtunneln kommer att generera ökad attraktivitet hos skidgymnasiet, arbetstillfällena kommer att öka och Torsby kommer att sticka ut på kartan.¹⁴³ *När förändring sker kommer du som konsument av kommunal service att ha nytta av dessa investeringar*, skriver han i en insändare riktad till ifrågasättande invånare.¹⁴⁴ I dagens hårda konkurrens om besökaren och för att klara att möta framtiden i kommunen behövs en spetsattraktion och ett sätt är att förstärka sport- och naturturismen som kommunen redan har.¹⁴⁵ Vidare jämför Laack den stora

¹³⁷ Stjernerdorff, T. (06 05 31)

¹³⁸ Westerlund, M. (06 05 18)

¹³⁹ Nilsson, H. (06 05 23)

¹⁴⁰ Laack, H. (06 05 31)

¹⁴¹ www.vf.se (03 11 27)

¹⁴² Ibid. (05 02 18)

¹⁴³ Ibid. (03 11 27)

¹⁴⁴ Ibid. (05 02 18)

¹⁴⁵ Ibid. (03 11 27)

skidtunnelsatsningen med Branässatsningen där kommunen var finansiella bidragsgivare och mötte hård kritik. Han menar att trots motgångar är Branäs idag en av kommunens främsta arbetsgivare och stora investeringar görs, vilket dessutom avspeglas i bygden. Befolkningsstatistiken i Torsby kommun är idag dyster och utan Branäs och den stora satsningen som låg bakom, skulle statistiken troligen se ännu mörkare ut. Laack menar att Torsby kommun ställs inför ett val; *ska vi ytterligare försöka påverka vår situation eller ska vi passivt avvakta?*¹⁴⁶

¹⁴⁶ www.vf.se (05 02 18)

7. Delade meningar

7.1 Politiska oenigheter

Centerpartiet tillsammans med vänsterpartiet och miljöpartiet har varit motståndare till skidtunnelbygget. Per-Erik Marcusson, centerpartist, ansåg till en början att *ok, är det ett privat projekt och om någon vill satsa pengar i det här så är det väl ok då*.¹⁴⁷ När sedan skidtunnelsatsningen som inledningsvis var ett näringslivsprojekt gick över till att bli ett kommunalt projekt var det inte så ok längre. I ett sammanträdesprotokoll från Torsbys kommunfullmäktige går det att läsa att centerpartiet och vänsterpartiet genom ett yrkande avslår förslaget om att kommunen skall låna ut kapital till skidtunnelsatsningen¹⁴⁸;

Kommunen har inte det överskott som erfordras för att gå in i skidtunnelprojektet vare sig som delägare eller som långgivare. Projektet skall vara ett näringslivsprojekt...

Centerpartiet önskade en folkomröstning då de ansåg att kommunen *ikläder sig ett stort åtagande*. Förslaget avslogs.¹⁴⁹

Marcusson anser att längdskidåkning inte är ett brett intresse i landet och menar också att längdskidåkare är en grupp som är relativt försiktiga när det gäller ekonomin. Många väljer vandrarhem före hotell och har gärna mat med sig, vilket inte medför några större multiplikatoreffekter. Dessutom är Marcusson skeptisk till om det verkligen kommer tillräckligt med besökare som behövs för en lönsamhet i skidtunneln¹⁵⁰;

Så vitt jag kan förstå så har väl kommunledningen kommit till insikten att tunneln i sig inte är lönsam. Det sägs att det är kringeffekterna som skall göra ringar på vattnet och ska generera inkomster.

Ytterligare pekar Marcusson på driftskostnaden som är mycket beroende på elkostnaden.¹⁵¹

Idag när skidtunneln är på plats önskar Marcusson att verksamheten tas över av privata intressen så snart som möjligt. Han menar att det är viktigt att skidtunnelns ledning verkligen får igång stortävlingar och fångar ett stort intresse. Skidtunneln är en unik företeelse i Sverige och måste nu nyttjas på bästa sätt.¹⁵²

7.2 Lokalbefolkningens åsikter

Det finns även delade meningar bland invånarna i Torsby kommun angående skidtunneln. Utifrån en studie av VF:s insändare mellan åren 2001 och 2005 framgår att majoriteten av dem som skrivit in till tidningen bor utanför Torsby tätort men dock i Torsby kommun. De flesta är besvikna på Torsby kommuns ledning prioriterar en skidtunnel istället för att satsa på

¹⁴⁷ Marcusson, P-E. (06 05 22)

¹⁴⁸ Torsby kommun (03 11 27)

¹⁴⁹ Marcusson, P-E. (06 05 22)

¹⁵⁰ Ibid.

¹⁵¹ Ibid.

¹⁵² Ibid.

skola, vård och äldreomsorg som ideligen drabbas av nedskärningar. Vidare finns åsikter och undringar om varför det satsas så mycket resurser på centralorten Torsby medan övriga kommundelar kommer vid sidan av.

Nedan följer *exempel* på vad invånare i ”övriga” Torsby kommun anser om satsningarna i centralorten:

...Nu är det dags att satsa lite på invånarna i den här delen av kommunen också. Det finns många ställen utanför Torsby tätort som är värda att satsa på. Nu har ni fått ert badhus, vi vill behålla våra skolor. Det är tydligen bara Torsby det skall satsas på med en utbyggnad av flygplatsen, bredband för skattepengar till invånarna i Torsby tätort (är det verkligen där de flesta i Torsby kommun bor?) och en skidtunnel. Är det meningen att hela norra Klarälvdalen skall utarmas?...¹⁵³

...Jag har med stigande vrede sett hur indragningarna inom skolan och omsorgen hittills har slagit mot invånarna i Torsby kommun, särskilt oss som råkar bo i utkanten av kommunen. Jag och många med mig vet att 20 miljoner¹⁵⁴ kan inte trollas fram utan det måste märkas på kommunens andra verksamheter och de största verksamheterna är omsorgen och barn- och utbildningsnämnden, där vi under flera år har sett hur de hittills företagna nedskärningarna har verkat. ...¹⁵⁵

...En riktig glesbygdskommun som Torsby gör rätt som aktivt satsar på världsmästare, tjänstemän och akademiker. Arbetare är bortrationaliserade för längesedan. Snoriga ungar och gamla orkeslösa gamlingar borde ut på entreprenad till lägstbjudande. Torsby kommunledning bör vara stolt över sin framsynthet. Vem vågar satsa på högriskprojekt om inte Torsby. Vem annars, säg bara. Lagg ner bygdeskolorna och stofilerna på vårdhemmen!...¹⁵⁶

...Vi som bor här uppe i de norra delarna av kommunen vill inte ha någon skidtunnel eller sporthall – vi vill ha väl fungerande skolor och en kvalitativ äldreomsorg... ...Men snart har vi fått som ni vill, ingen kan bo kvar här uppe längre. Och det var väl dit ni ville komma!...¹⁵⁷

¹⁵³ www.vf.se (01 04 30)

¹⁵⁴ Det vill säga de 20 miljoner kronor som Torsby kommun lånat ut till Fritid i Nordvärmland AB för investering i Fortum Ski Tunnel Torsby.

¹⁵⁵ www.vf.se (03 11 21)

¹⁵⁶ Ibid. (04 05 07)

¹⁵⁷ Ibid. (04 09 22b)

8. Skidtunnelns påverkan på den lokala och regionala utvecklingen

En av frågeställningarna i det tidigare presenterade syftet lyder; *Vilka sociala och näringslivsutvecklande konsekvenser kommer projektet att innebära för Torsby kommun?* Turismens påverkan av ett område brukar i regel delas upp i tre kategorier; geografiska och ekologiska konsekvenser, sociala och kulturella konsekvenser samt ekonomiska konsekvenser. Beroende på den geografiska/fysiska och ekologiska kapaciteten, den sociala och kulturella strukturen och den ekonomiska mångfalden har olika områden olika toleransnivå i förhållande till turismen.¹⁵⁸

Genom turismverksamheter skapas inte enbart positiva effekter på den lokala omgivningen. Vid storskaliga turismsatsningar är problemen ofta platsrelaterade. Följder av turism kan exempelvis vara buller, nedskräpning, slitage i naturen och förstörda ekosystem, liksom sociala och kulturella konsekvenser som påverkar livsmiljön för lokalbefolkningen som köbildningar och upptagna parkeringsplatser.¹⁵⁹ Ur en företagsekonomisk synvinkel kan inledningsfasen för nystartade turismverksamheter, framför allt när det gäller kapitalintensiva företag, vara svår. Viktigt att tänka på när det gäller turism på landsbygden är att långsiktiga samhällsekonomiska effekter skapas genom att låta turismen växa långsamt. Att låta turismverksamheten integreras i lokalsamhället och annan näringsverksamhet är av betydelse. Det finns en risk att externa företag utifrån kommer in i bilden som genererar kapital utanför landsbygdsområdet om turismen expanderar i hög hastighet och blir för storskalig. Vidare kan en alltför ensidig turism också få ogynnsamma följder. Det bästa är om det finns ett näringsliv präglad av mångfald där turismen är en del i ekonomin.¹⁶⁰

Jag har utifrån intervjuer, studier av tillhandahållet material från Torsby kommun och lokaltidningar med mera försökt sammanställa *exempel på de positiva effekter* som skidtunneln kan medföra på Torsby kommun.

8.1 Skidtunnelns lokala effekter

8.1.1 Befintligt näringsliv, företagsavknoppningar och arbetstillfällen

NCC var totalentreprenör åt Fortum Ski Tunnel Torsby och hade sammanlagt ett fyrtiotal anställda under byggnationstiden.¹⁶¹ I själva skidtunneln finns en planerad personal på två receptionister, en pistör och en verksamhetschef, vilket sammantaget blir fyra personer. Sedan skall skidtunneln vara öppen 84 timmar i veckan och då räcker inte den personalstyrkan till utan någon ytterligare person kommer att anställas. Vidare skall Allsport och en blivande restaurang, lokaliserade i arenan, ha personal till sina verksamheter. Hur många är i skrivande stund inte klart.¹⁶² I anslutning till skidtunneln byggs ett vandrarhem och enligt Linda Danielsson, informatör vid Fortum Ski Tunnel Torsby, finns dessutom planer på ett hotell i området.¹⁶³

¹⁵⁸ Aronsson, L. (1997) sid. 137

¹⁵⁹ Ibid. sid. 136-140

¹⁶⁰ Ibid. sid. 138

¹⁶¹ Andersson, B. (06 08 02)

¹⁶² Westerlund, M. (06 05 18)

¹⁶³ Danielsson, L. (06 05 22)

Skidtunneln kan komma att påverka redan befintlig verksamhet i lokalsamhället, allt från andra turismaktörer som kan dra nytta av besökarna som redan hittat till Torsby till övrigt näringsliv såsom ökat kundunderlag i kläd- och mataffärer, transporter och bensinstationer.¹⁶⁴

Hösten 2003 presenterades en effektundersökning angående skidtunnelns påverkan på lokalsamhället. I studien beräknades, utifrån 40 000 betalande skidåkare samt 20 000 ickebetalande besökare, omsättningen vid dagbesök och övernattning på hotell, i stuga och på camping. 80 procent av besökarna uppskattades övernatta i kommunen. Med utgångspunkt i dessa siffror, har sedan årsverken räknats ut.

	Dagbesök	Hotell	Stuga	Camping	Totalt	Årsverken
Logi		7938	2208	792	10938	14,9
Livsmedel	396	441	1311	756	2904	1,4
Restaurang	684	2646	1104	684	5118	5,8
Transport	396	1617	552	468	3033	1,1
Shopping	1836	1470	828	504	4638	3,4
Aktivitet	288	588	897	396	2169	4,7
Totalt	3600	14700	6900	3600	28800	31,3

Tabell 9: Utlägg i tusen kronor per utgiftskategori samt hur många årsverken det motsvarar
Källa: Tourism Ability HB (2003)

Tabell 9 visar att Fortum Ski Tunnel Torsby skapar omkring 31 årsverken utöver själva skidtunneln, omräknat omkring 37 årsarbeten.¹⁶⁵ Genom skidtunneln finns en möjlighet att locka säsongarbetare som arbetar på andra vintersportanläggningar i kommunen att stanna även under sommartid. Ytterligare ett led är att de flyttar till/folkbokför sig i kommunen. Ofta är det unga människor som är säsongarbetare, vilket i ett längre perspektiv skulle kunna ge en förnying i kommunen.

Thomas Stjernerhoff menar att det visserligen finns goda övernattningsmöjligheter i Torsby, det finns golf, bowling, naturrelaterade aktiviteter etcetera men kringaktiviteterna och servicen kring besökarna till skidtunneln måste utvecklas.¹⁶⁶

8.1.2 Varumärke/symbol

Torsby kommun skall enligt kommunens vision vara *en kommun med ett starkt varumärke*.¹⁶⁷ En symbol/ett varumärke är ett kännetecken som ger en mottagare en bild och speciella associationer. En symbol kan exempelvis vara en byggnad, en logotyp, en staty eller en plats i sig som kopplas samman med en viss plats. Ett frekvent nyttjande av symboler, till exempel för en stad, alstrar med tiden en identitet för staden.¹⁶⁸ Norra Värmland har en idyllisk natur med djupa skogar och en slingrande Klarälv, *men vilken kommun i Sverige erbjuder inte skön natur?* Genom en spetsattraktion såsom skidtunneln kommer bilden av Torsby och Torsby kommun som vintersportkommun att förstärkas med skidtunneln som symbol. Symbolen i sig behöver inte associeras med just skidtunneln utan kan ha en regionspecifik karaktär och kan symbolisera hela kommunen eller exempelvis Värmlands vintersportturism¹⁶⁹. Ur ett vidare

¹⁶⁴ Aronsson, L. (1997) sid. 137

¹⁶⁵ Tourism Ability HB (2003)

¹⁶⁶ Stjernerhoff, T. (06 05 31)

¹⁶⁷ www.torsby.se (06 06 14)

¹⁶⁸ Blom, T. (1994) sid. 9 och 50

¹⁶⁹ Blom, T. och Nilsson, M. (2000) sid. 18

perspektiv bidrar skidtunneln genom sin unicitet, tillsammans med andra starka (spets-) attraktioner såsom Branäs och Sunne Vattenpark, till att stärka *Värmland som destination*.

8.1.3 Marknadsföring

En tydlig och slagkraftig marknadsföring har stor betydelse för kommande kringeffekter. Skidtunneln har under byggnationstiden haft guidade turer i skidtunnelområdet för intresserade privatpersoner och företag, där besökaren sett planerna och det pågående arbetet. Enligt Linda Danielsson har de också bearbetat press och varit med och visat sig vid olika evenemang och sammanhang. I flera år har skidtunneln marknadsförts under hela vasaloppsveckan¹⁷⁰. År 2006 marknadsfördes även skidtunneln under Birkebeinen, vilket är ett norskt långlopp, och i Holmekollen under fem-mila och den avslutande BWC¹⁷¹-tävlingen. Något som har varit problematiskt med marknadsföringen av skidtunneln var framställandet av trycksaker då det inte funnits några riktiga bilder på och i skidtunneln. Danielsson menar att det har varit svårt att marknadsföra någonting som inte varit färdigt.¹⁷²

Mats Olsson, turistchef i Torsby kommun, har också arbetat med marknadsföringen av skidtunneln och turismnäringen i kommunen i stort. Bland annat har skidtunnelprojektet syns på publikmässor i Stockholm, Göteborg, Danmark och Norge. Vidare har han arbetat med annonsering i ett drygt år, framförallt mot näringen så att hotell vet om skidtunneln och kan anordna paketresor och skicka turister dit.¹⁷³ Torsby och Sunne kommuner har med samlade krafter gjort en gemensam marknadsföring för Fortum Ski Tunnel Torsby och Sunne Vattenpark¹⁷⁴ för omkring fem miljoner kronor. Region Värmland har i samråd med Värmlands Turistråd bistått med 400 000 kronor, det vill säga 200 000 kronor till båda kommunerna. Några av anledningarna till varför kommunerna har gemensam marknadsföring är att båda de stora satsningarna sammanfaller i tid samt genererar förutsättningar för framtidstro och utveckling i länet. Vidare tror Region Värmland att turismnäringen skapar nya företag och arbetstillfällen för ungdomar.¹⁷⁵

Skidtunneln har även ambassadörer som exempelvis elitlängdskidåkaren Thobias Fredriksson, en före detta elev på Stjerneskolans, som skall marknadsföra skidtunneln internationellt till andra skidåkare och till tränare.¹⁷⁶

Att synas i media är ytterligare ett sätt att marknadsföra en produkt. Något jag reflekterade över när jag studerade alla artiklar i lokaltidningar till föreliggande rapport var att skidtunneln syntes mer under åren 2002-2004 än år 2005. Skidtunneln var naturligtvis mer kontroversiell till en början och förekom därför oftare i media och ju närmare invigningen desto tunnare nyhetsflöde. Observeras bör att skidtunneln syntes mycket genom åren bakåt även år 2005 men att jag sett en tendens att antalet artiklar har minskat. Det jag kan tycka är av betydelse är att det borde vara *särskilt* viktigt att synas extra mycket i press/media i "sluttampen" av en sådan stor och lång process, som skidtunnelprojektet varit. Då det är viktigt att attrahera exempelvis möjliga besökare, möjliga entreprenörer och nya möjliga kommuninvånare, särskilt ett projekt som skidtunneln där många miljoner kronor är satsade. Min reflektion stärktes då jag såg att

¹⁷⁰ Vasaloppsveckan innefattar själva Vasaloppet, KortVasan, TjejVasan, Öppet spår, Stafettvasan, HalvVasan, SkejtVasan. Källa: UviAB (2004) sid. 3

¹⁷¹ Biathlon World Cup, världscupen i skidskytte, se exempelvis www.biathlon-holmenkollen.no

¹⁷² Danielsson, L. (06 05 22)

¹⁷³ Olsson, M. (06 05 23)

¹⁷⁴ Se www.sunnevattenpark.se

¹⁷⁵ NWT (06 03 06)

¹⁷⁶ www.fortumskitunneltorsby.se (06 01 23)

omvärldsbevakningsföretaget *Agent25 Sverige AB* presenterat statistik över hur mycket Sveriges kommuner syns i media. Torsby kommun var en av två kommuner i Värmland som minskat antalet artiklar år 2005 jämfört med föregående år¹⁷⁷.¹⁷⁸ Självklart inser jag svårigheterna i att hålla ett långt projekt lika hett under hela byggnationsprocessen ur ett medieperspektiv, men reflektionen bör ändå beaktas till kommande projektsatsningar, stora som små.

8.1.4 Åretruntaktiviteter

ETOUR har publicerat en studie *Vintersportorten – året runt* där turistiska ensäsongsverksamheter diskuteras. Inom turismnäringen är säsongvariationer ett problem och det kan finnas svårigheter att få lönsamhet i verksamheterna. Vidare påverkar ensäsongen den sociala strukturen på orten negativt och säsongarbete kan medföra svårigheter att behålla eller tillsätta personal från år till år.¹⁷⁹

Ofta kan barmarkssäsongen vara ett problem på vinterdestinationer.¹⁸⁰ Torsby kommun är dock en tvåsäsongskommun, med en stark vinter och en bra sommarsäsong. Ses hela Torsby kommun som en destination kan skidtunneln, där verksamheten pågår i stort sett året runt, vara en god komplettering för sommar- och *höst*turismen i Nordvärmland.¹⁸¹ Utifrån en marknadsundersökning angående skidtunneln gjord av Skandinaviska Utvärderingsinstitutet, UviAB, visade det sig att vasaloppsåkare, svenska och internationella skidtränare/ledare, elitåkare samt elever vid skidgymnasier tyckte augusti till oktober var de mest aktuella månaderna för nyttjandet av skidtunneln. Det vill säga skidförsäsongen.¹⁸² Årstiderna suddas ut genom skidtunneln och det blir fokus på vinter och vinterturism året om, vilket ytterligare stärker Torsby kommuns "vinterturism-profil". Vinterturism blir i det här sammanhanget sommarturism samtidigt som sommarturism blir vinterturism.

8.1.5 Målgrupper

Fortum Ski Tunnel Torsby är en motionsanläggning som vänder sig till alla målgrupper som vill åka skidor; lokalbefolkningen, landslag, aktiva tävlingsåkare från Sverige och Norge, elitmotionärer/vasaloppsåkare, skidgymnasier, övriga motionärer, eventsdeltagare och övriga turister som bara vill titta på skidtunneln.¹⁸³ Stjerndorff menar att elitåkarna, som är en mycket viktig målgrupp, särskilt ur ett marknadsföringsperspektiv, kommer att nyttja skidtunneln på sommar och höst. I juni i år hade det svenska landslaget träningsläger i Torsby och i skidtunneln.¹⁸⁴ Flera andra utländska landslag har visat intresse och det är i skrivande stund även klart att det norska längdåkningslandslaget kommer till Torsby i höst (2006).¹⁸⁵ Stjerndorff tror också att under sommaren kommer det även turister som vill titta på skidtunneln. Vidare antar han att företagsjippon startar i augusti och under hösten (september, oktober och november) kommer motionärer och vasaloppsåkare.¹⁸⁶

¹⁷⁷ År 2005: 2386 artiklar och år 2004: 2228 artiklar = en minskning med (-)7 procent. Källa: www.newsdesk.se (06 06 19)

¹⁷⁸ www.newsdesk.se (06 06 19)

¹⁷⁹ Flagestad, A. m.fl. (2004) sid. 4

¹⁸⁰ *Ibid.*

¹⁸¹ Olsson, M. (06 05 23)

¹⁸² UviAB (2004) sid. 20-21

¹⁸³ Torsby kommun (02 12 05) och Danielsson, L. (060522)

¹⁸⁴ Stjerndorff, T. (06 05 31)

¹⁸⁵ Fortum Ski Tunneln Torsby (06 05 19)

¹⁸⁶ Stjerndorff, T. (06 05 31)

Enligt Linda Danielsson, informatör vid skidtunneln, är vasaloppsåkarna, eller långloppsåkare som Danielsson vill kalla dem då det även finns långlopp i exempelvis Norge, en viktig målgrupp. Anledningen är att de är många till antalet och i behov av skidåkning/snö för att kunna genomföra sina prestationer.¹⁸⁷ Det finns omkring 5 000 licensierade norska skidåkare inom 25 mil från Torsby.¹⁸⁸

Gällande UviABs marknadsundersökning skickades drygt 2500 enkäter ut till Sveriges skidgymnasister (förutom till Torsby skidgymnasium), omkring 1500 svenska (dock ej bosatta i Mälardalen och norra Sverige) och 500 norska vasaloppsåkare 150 elitåkare samt landslagstränare i Sverige och Europa. Respondenterna tillfrågades om de kunde tänka sig besöka skidtunneln, hur många träningsdagar och vilket boende de i så fall föredrog. Det var många som hade en positiv inställning till att besöka skidtunneln. På frågan *Kan du tänka dig att åka/träna i den planerade skidtunneln i Torsby?* svarade 56 % av de tillfrågade svenska vasaloppsåkarna ja (troligen eller absolut) på frågan, liksom 48 % av de norska vasaloppsåkarna, 89 % av de ansvariga tränarna, 84 % av elever vid landets skidgymnasier, 80 % av svenska elitåkare och 72 % av utländska landslagstränarna. Resultatet visade att det sammanlagt blev 22 600 träningsdagar, men utöver vasaloppsåkarna beräknades att ytterligare skidåkare från andra evenemang under Vasaloppsveckan kunde tänka sig besöka tunneln vilket skulle generera sammanlagt omkring 40 800 träningsdagar.¹⁸⁹ Torsby kommun har också gjort en egen uppskattning att övriga besökare (förutom då de uppräknade målgrupperna) skulle kunna bidra med ytterligare 10 000 träningsdagar. För att skidtunnelns verksamhet skall gå runt, behövs 40 000 dagar.¹⁹⁰

8.1.6 Gästnätter

I och med skidtunneln kommer troligen efterfrågan på övernattningsmöjligheter att öka. Idag finns omkring 1200-1300 bäddar runt Torsby¹⁹¹. Hundratals bäddplatser planeras byggas i Valberget, intill skidtunneln, för omkring 20-30 miljoner kronor, vilka skall vara klara våren 2007.¹⁹² Hotellspetsen finns dock inte i området.¹⁹³

I den tidigare presenterade marknadsundersökningen utförd av UviAB, beräknades även antal gästnätter utifrån de möjliga besökarna. Majoriteten av de tillfrågade kunde tänka sig att bo på vandrarhem eller i stugbyar under skidtunnelvistelsen och gästnätterna beräknades till omkring 15 600 stycken.¹⁹⁴ Att räkna gästnätterna i området är ett sätt att mäta vilken effekt skidtunneln har på turismen och dessutom jämföra med tidigare år då tunneln inte var byggd. Det som kanske är av störst betydelse är i vilken omfattning gästnätterna kommer att öka i antal och hur väl bäddkapaciteten i området blir utnyttjad sommar och höst¹⁹⁵.

¹⁸⁷ Danielsson, L. (06 05 22)

¹⁸⁸ Torsby kommun (2004) sid. 6

¹⁸⁹ UviAB (2004) sid. 2-4

¹⁹⁰ www.vf.se (04 06 23)

¹⁹¹ Stjernedorff, T. (06 05 31)

¹⁹² NWT (05 06 11)

¹⁹³ Stjernedorff, T. (06 05 31)

¹⁹⁴ UviAB (2004) sid. 3

¹⁹⁵ Flagestad, A. m.fl. (2004) sid. 9

8.1.7 Folkhälsa

Ett viktigt syfte med skidtunneln är att stärka folkhälsan, dels i regionen och dels för besökarna.¹⁹⁶ I takt med att vi får allt mindre fysiska arbeten tror Laack att efterfrågan av motion och friskvård stegvis kommer att öka.¹⁹⁷

8.1.8 Skidgymnasiet

I Torsby centralort ligger Stjerneskolans skidgymnasium som startade sin verksamhet 1973. Flertalet elitåkare har skolats på Stjerneskolans såsom Gunde Svan, Tobias och Mathias Fredriksson, Martin Löfgren med flera.¹⁹⁸ Till höstterminen 2006 ökar antalet platser på det regionala intaget från åtta elever inom längdskidåkning och skidskytte per årskurs till 14 elever per årskurs, sammanlagt 32 elever då skidgymnasiet är fyraårigt. Om fyra år blir det därmed 56 elever totalt. Därtill har gymnasiet riksintag på fyra skidskytte- och sex längdskidåknings elever, sammanlagt 40 elever i samtliga årskurser. Skidtunneln ses som en viktig faktor för utökningen av antalet elevplatser¹⁹⁹. En skidtunnel i området kommer att innebära större möjligheter att utveckla talanger och konkurrenskraften kommer att stärkas. Ytterligare har Stjerneskolans kontakter utåt med andra skolor och andra länder vilka kan nyttjas även för skidtunnelns räkning.²⁰⁰ Vidare kan skidtunneln bidra till ökad utbildningskvalitet.²⁰¹

Tack vare en tradition och kompetens inom skidsport i Torsby kommun och som dessutom är kopplad till Stjerneskolans anser jag att Stjerneskolans också kan påverka skidtunnelns verksamhet och dignitet. Håkan Laack menar att *skidtunneln är spetsen på det som redan finns*²⁰².

8.1.9 Forskning och (kompetens-)utveckling av skidsporten

De drivande krafterna bakom Fortum Ski Tunnel Torsby tror att satsningen kommer att bli ett skandinaviskt hjärta för skidsportens utveckling. Stjerneskolans driver ett testcenter som skall flyttas till skidtunneln och som har stora möjligheter att kunna utveckla idrottsforskningen såsom träningsmetoder, materialutveckling och utbildning.²⁰³ Utvecklad spetskompetens kan stärka varumärket eller symbolen skidkommunen Torsby och Värmlands turismverksamhet som helhet.²⁰⁴

8.1.10 Evenemang

Med skidtunnelns moderna anläggning för längdskidåkning och skidskytte går det att anordna tävlingar och arrangemang av internationell klass. En klar fördel ur ett konkurrensperspektiv är dess snösäkerhet.²⁰⁵ Tack vare den planerade kylslingan utomhus kan även publik få ta del av evenemangen. Dock finns ingen större läktare inomhus.

¹⁹⁶ Torsby kommun (2004) sid. 6

¹⁹⁷ Laack, H. (06 05 31)

¹⁹⁸ Torsby kommun, *Torsby Ski Tunnel*, sid. 5

¹⁹⁹ Torsby kommun (05 09 09)

²⁰⁰ Ibid. (2004) sid. 5

²⁰¹ Wadman, I. (06 06 02)

²⁰² Laack, H. (06 05 31)

²⁰³ Torsby kommun (2004) sid. 5

²⁰⁴ www.vf.se (05 05 10)

²⁰⁵ Förarbete till ansökan om företagsstöd till Nutek, sid. 6

8.1.11 Infrastruktur

Torsby kommun investerar sex miljoner kronor i nya vägar och vatten i Valbergsområdet²⁰⁶, något som även gynnar lokalinvånarna. I Torsby finns flygplats, järnväg och riksväg 45, vilka är goda förutsättningar för ytterligare utveckling av infrastrukturen. I och med skidtunneln kan exempelvis bussavgångarna öka i antal för att möjliggöra bättre kommunikation.²⁰⁷

8.1.12 Samverkan

Craft producerar sportkläder för elit och motionärer och är ett känt produktnamn inom skidsporten. Fortum Ski Tunnel Torsby och Craft har ett femårigt samarbetsavtal med varandra som gäller samverkan i marknadsföring samt att skidtunnelns personal skall bära Crafts produkter.²⁰⁸ Skidtunneln har även ingått ett femårigt avtal med den norska skidleverantören Madhus, vilken är världens näst största längdskidstillverkare. Madhus skall hyra ut skidor i den lokala skidshop som skall vara inhyst i anläggningen, som även säljer/hyr ut andra skidmärken. För skidtunnelns del innebär det att de kan erbjuda skidor av mycket hög kvalitet och dessutom genom detta kanske locka ytterligare norrmän till skidtunneln. För Madhus del medför samarbetet att nya skidor kan visas, testas och demonstreras året om.²⁰⁹

Ytterligare exempel på samverkan är marknadsföring tillsammans med Vasaloppet. Officiella träningsläger för Vasaloppemotionärer skall erbjudas i skidtunneln, som bland annat skall innefatta teknikträning, vallakunskap, kosthållning och materialkunskap. Dessutom får motionärerna tillfälle att träna på snö redan på sommaren. I erbjudandet kommer ytterligare upplevelser att ingå. Samarbetet kan också gälla samlade databaser, gemensamma marknadsföringskampanjer vid träffar med mera.²¹⁰

Idag bedrivs ett samarbete mellan Stjerneskolans och institutionen för idrott och hälsa vid Örebro universitet.²¹¹ Ytterligare samverkan kan utvecklas inom idrottsmedicin, idrottsfysiologi och friskvård med exempelvis sjukhus/Frykcenter, Idrottsfysiologisk forskning/utveckling med Örebro universitet och Bosöns idrottsinstitut, Karlstads Medicinska Träningsinstitut samt Karlstads universitet.²¹²

Hans Nilsson tror att samarbete med andra aktörer och företag som ser affärsnytta i skidtunneln för att stärka sina egna aktiviteter är en viktig och kanske en avgörande faktor när det gäller skidtunnelns framgång. Som ett hypotetiskt exempel tar han ett samarbete mellan Selma Spa i Sunne och skidtunneln. Samtidigt som skidtunneln kan locka till sig kundgrupper som lägger en konferens på Selma kan Selma likaså ha ett erbjudande till sina gäster att uppleva skidtunneln. Då höjer det attraktionskraften på hotellet samtidigt som det ger intäkter för skidtunneln. Den viktiga symbiosen måste, enligt Nilsson, fram.²¹³

²⁰⁶ Laack, H. (06 05 31)

²⁰⁷ Egen anmärkning

²⁰⁸ Fortum Ski Tunnel Torsby (06 01 31)

²⁰⁹ Ibid. (05 09 16)

²¹⁰ Ibid. (06 03 29)

²¹¹ Stjernedorff, T. (06 05 31)

²¹² Förarbete till ansökan om företagsstöd till Nutek, sid. 6

²¹³ Nilsson, H. (06 05 23)

8.1.13 Attitydförändring

Skidtunneln är inte bara en anläggning för längdskidåkning eller för skidskytte. Inte heller enbart ett varumärke som stärker den blivande skidmetropolen Torsby. Skidtunneln är en symbol för framtiden och skapar framtidstro.²¹⁴ Att boende och verkande i Torsby kommun skall ha en positiv självbild är ett delmål i kommunens tidigare presenterade vision.²¹⁵ Flertalet av de personer som jag har intervjuat säger att det fötts en optimism bland invånarna och i näringslivet. Håkan Laack säger²¹⁶;

Jag är ganska övertygad om att det här projektet har fått liksom folk till att tända till och det symboliserar en framåtanda som är oerhört värdefull. Man tar det där steget, man startar den där firman, gör den där utbyggnationen, kanske går från lägenhet till hus och så vidare. Alla de här små stegen utgör totalt sett ett ganska rejält kliv. Det är viktigt.

Men respondenterna är också något oroliga över att invånarna skall tro att skidtunneln är lösningen på alla problem som finns i kommunen.²¹⁷

*Intresset är stort och förväntningarna stora och jag kan känna ibland att skidtunneln löser inte alla problem, absolut inte.*²¹⁸

8.2 Skidtunnelns verksamhet i relation till det regionala tillväxtprogrammet

Det regionala tillväxtprogrammet, RTP, är ett verktyg för att sträva efter en effektiv regional utvecklingspolitik. Länsstyrelsen i Värmland har i samarbete med Region Värmland och i uppdrag av regeringen tagit fram RTP med hjälp av en sammansatt arbetsgrupp. RTP, som verkar som ett *strategiskt instrument*, skall²¹⁹;

*Vara en samlade hatt för vårt arbete för "hållbar värmländsk växtkraft".
Tydliggöra målsättningar för och öka effektiviteten i våra samlade ansträngningar.
Lyfta fram de strävanden som finns om ökad samsyn och mer gemensamma tag i länet.
Öka vår konkurrenskraft om nationella medel och EU-medel.
Sprida kunskap om vad som görs och därmed öka genomskinligheten i arbetet.*

Inom tillväxtprogrammets ramar har fem insatsområden utarbetats för att på sikt nå slutmålet, en hållbar värmländsk växtkraft. Insatsområdena är följande; Ledarskapet, Kompetensen, Livsmiljön, Rörligheten samt Näringslivet, vilka samtliga innefattas av olika strategier. Dessa områden är i sin tur uppdelade i 15 strategier²²⁰.

²¹⁴ www.vf.se (05 05 10)

²¹⁵ www.torsby.se (06 06 14)

²¹⁶ Laack, H. (06 05 31)

²¹⁷ Westerlund, M. (06 05 18), Nilsson, H. (06 05 23), Stjernedorff, T. (06 05 31) och Laack, H. (06 05 31)

²¹⁸ Stjernedorff, T. (06 05 31)

²¹⁹ Länsstyrelsen i Värmlands län och Region Värmland (2003a) sid. 3

²²⁰ Ledarskapet; Strategiskt ledarskap för samverkan, Gränsregional samverkan, Profiler Värmland, Strategiska Värmland. Kompetensen; Kompetensförsörjning, Forskning och utveckling (FoU), Mångfald som resurs. Livsmiljön; Attraktiv livsmiljö, Folkhälsoutveckling, Lokal utveckling. Rörligheten; Tillgängligare infrastruktur. Näringslivet; Entreprenöskap, Klusterutveckling, Miljö och ekologi, Kulturen och upplevelseindustrin

Inom Näringslivet som insatsområde är huvudsyftet att forma *en internationellt konkurrenskraftig miljö som driver företagande och som stödjer innovation och entreprenörskap*. En kunskapsdriven utveckling och ett kunskapsdrivet näringsliv är av stor betydelse. En strategi till ovanstående mål är Kulturen och upplevelseindustrin som gäller kulturen, besöksnäringen (turism, handel och affärsresande) samt media- och nöjesindustrin. Vidare är evenemang och tillställningar inkluderade. Enligt RTP har Värmland stora förutsättningar som kan utvecklas och kommersialiseras.²²¹ Just här, inom strategin Kulturen och upplevelseindustrin, omnämns skidtunneln som en part inom turismen i Värmland.²²² Ett förslag är att iordningsställa paket som inkluderar upplevelser, boende, mat med mera som en komplettering till större turismsatsningar såsom skidtunneln.²²³

Som framgår i avsnittet angående de lokala effekterna (kapitel 8.1) anser jag att skidtunneln i framtiden, med en bärkraftig verksamhet, har möjligheter att påverka stora delar av den lokala och regionala utvecklingen/tillväxten. Effekter på en lokal nivå, såsom ökade arbetstillfällen, företagsavknoppningar, kompetens och/eller samverkan, ger i sin tur effekter på det regionala och nationella planet.

²²¹ Länsstyrelsen i Värmlands län och Region Värmland (2003a) sid. 12-14

²²² Poängteras bör att när RTP framarbetades var skidtunneln vid tiden inte realiserad.

²²³ Länsstyrelsen i Värmlands län och Region Värmland (2003b) sid. 64

9. Styrkor, svagheter, möjligheter och hot ur ett regionalt perspektiv

9.1 Respondenternas åsikter

Följande avsnitt är uppbyggt på de intervjuer jag genomfört och presenteras med citat utifrån respondenternas svar. De har svarat på frågorna; *Vilka styrkor och svagheter finns kopplat till skidtunneln ur ett regionalt perspektiv?* och *Vilka möjligheter och hot finns?* Jag har inte plockat ut yttranden i deras svar på övriga frågor som överensstämmer med denna fråga, utan jag är ute efter kärnpunkterna.

9.1.1 Styrkor

Att åka längdskidor på sommaren i Mellansverige är en unik upplevelse. Den kanske största styrkan med Fortum Ski Tunnel Torsby är dess unicitet. Som tidigare nämnts är det Sveriges första skidtunnel och världens längsta. Vidare inrymmer den även skidskyttebana inomhus.

*Den styrka jag kan se egentligen är väl en anläggning som är rätt unik, det finns ju ingen liknande i Sverige. Det är väl den styrka man kan ha. Den är ju i särklass.*²²⁴

*Styrkan är att den är en spetsprodukt, som inte finns så många av. Det är ju en världsunik grej, det drar ju mer marknadsföringsmässigt.*²²⁵

*Styrkan som jag ser är att den är den absolut hetaste produkten i Sveriges besöksnäring, det är starkt. Tunneln har också fött en optimism som är bra för hela näringslivet i Torsby.*²²⁶

*En styrka är att du kan åka skidor på sommaren. På vintern kan det ju vara att om det är dåligt med snö eller om det är oerhört kallt så kan man utnyttja den hela vintern också.*²²⁷

*Skidtunneln hjälper till att profilera Värmland som turistdestination.*²²⁸

*Valbergsområdet kommer naturligtvis att förbättra redan befintliga anläggningar. Skidtunnelns tillkomst kommer att medföra ett stort lyft för Stjerneskolans längd/skidskyttegymnasium både ur marknadsföringssynpunkt samtidigt som det kommer att höja utbildningskvaliteten.*²²⁹

*En jättestyrka är säsongen, att den ligger som den gör med hösten. Det knyter ihop två säsonger för oss och får beläggning på sådant som är tomt.*²³⁰

²²⁴ Marcusson, P-E. (06 05 22)

²²⁵ Olsson, M. (06 05 23)

²²⁶ Nilsson, H. (06 05 23)

²²⁷ Westerlund, M. (06 05 18)

²²⁸ Laack, H. (06 05 31)

²²⁹ Wadman, I. (06 06 02)

²³⁰ Olsson, M. (06 05 23)

9.1.2 Svagheter

Flera av de tillfrågade respondenterna ansåg att det inte fanns några större svagheter med skidtunnelsatsningen, men följande exempel på svar framgick dock;

Att det inte är ett näringslivsprojekt längre.²³¹

Det är viktigt att anläggningen marknadsmissigt arbetar som ett traditionellt företag inom sektorn. Offentliga anläggningar typ badhus får sitt kundunderlag genom annan typ av marknadsföring, privata företag har normalt aggressivare marknadsföring.²³²

Svagheten ligger möjligen i att marknadsföringen varit lite sent igång, vilket kan innebära att det ekonomiskt kan bli tufft i starten.²³³

Svagheten är väl då att det är en ganska tajt målgrupp, som är självklara.²³⁴

Det kostar pengar att åka i den (skidtunneln).²³⁵

9.1.3 Möjligheter

Nu står skidtunneln klar och en ny dörr har öppnats. Respondenterna ser olika slags möjligheter för utveckling och förbättring av skidtunneln;

Nya rekreationsverksamheter kommer att etableras för att ge ett ännu större utbud för besökare.²³⁶

En möjlighet är att utveckla Valbergsområdet.²³⁷

Möjligheterna är väl att man kan ha en mer flexibel användning av tunneln, möjligtvis kan man ha hundsport och slädsport.²³⁸

En ytterligare skidtunnel i Stockholm kan ses som en möjlighet. För det första så har vi inte sett Stockholm som ett upptagningsområde från början. Ju fler som skulle åka i Stockholm, skulle säkert gärna vilja åka hit och prova också. Jag tror inte vi skulle få färre åkare för att det byggs en tunnel i Stockholm, snarare tvärtom.²³⁹

En möjlighet är ju det här med norrmännen. Vi befinner oss bara två timmar från storstadsområde, det handlar om två miljoner människor inom två timmar. Närheten kan utnyttjas mer och innebär stora möjligheter.²⁴⁰

²³¹ Marcusson, P-E. (06 05 22)

²³² Nilsson, H. (06 05 23)

²³³ Wadman, I. (06 06 02)

²³⁴ Olsson, M. (06 05 23)

²³⁵ Westerlund, M. (06 05 18)

²³⁶ Wadman, H. (06 06 02)

²³⁷ Nilsson, H. (06 05 23)

²³⁸ Marcusson, P-E. (06 05 22)

²³⁹ Westerlund, M. (06 05 18)

²⁴⁰ Stjernedorff, T. (06 05 31)

Möjligheterna är om skidtunneln genererar 40 000 besökare per år blir det tio procent ökning på gästnätter.²⁴¹

9.1.4 Hot

Hot som verkar oroa respondenterna är uteblivna besökare, höga driftskostnader och konkurrenter på nära håll;

Det största hotet egentligen är väl... tänk om det inte kommer någon besökare, utan man får driva tunneln med kyla och så kommer ingen och vill åka skidor i den. Det är ju värsta scenariot. Vad gör man då?²⁴²

Får vi inte hit vasaloppsåkarna är det kört.²⁴³

Ett annat hot är naturligtvis utvecklingen på energipriset. Hur kommer elpriset att förändra sig?²⁴⁴

Ett hot är det psykologiska planet enligt mitt sätt att se. Därför att om det inte blir som man tänkt så kan det fort falla tillbaka på någon form av "vad var det jag sa"-mentalitet hos invånarna.²⁴⁵

Ett hot kan vara att det finns så stora förväntningar på skidtunneln, att den skulle lösa alla problem.²⁴⁶

Hotet kan vara samordning, jag menar företagssamordning. Man måste hitta samordning med de aktörer som kan ge dig kunder i framtiden.²⁴⁷

Att det på nära håll byggs liknande tunnel.²⁴⁸

Hot skulle det vara om det kom konkurrenter på nära håll.²⁴⁹

²⁴¹ Olsson, M. (06 05 23)

²⁴² Marcusson, P-E. (06 05 22)

²⁴³ Stjernedorff, T. (06 05 31)

²⁴⁴ Marcusson, P-E. (06 05 22)

²⁴⁵ Nilsson, H. (06 05 23)

²⁴⁶ Stjernedorff, T. (06 05 31)

²⁴⁷ Nilsson, H. (06 05 23)

²⁴⁸ Wadman, I. (06 06 02)

²⁴⁹ Westerlund, M. (06 05 18)

9.2 Sammanfattande SWOT-analys

Jag har utifrån tidigare presenterat material konstruerat en SWOT-analys²⁵⁰ likt en kortfattad sammanfattning, som identifierar skidtunnelverksamheten.

<p>Styrkor</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unicitet • Symbolskapande • Spetsattraktion • Marknadsföring • Upplevelseturism/upplevelsearena • Geografiskt läge • Infrastruktur • Engagemang • Framtidstro • Kunskap och kompetens 	<p>Svagheter</p> <ul style="list-style-type: none"> • Riskprojekt • Kommunägt/styrt • Intäkter • Arbetstillfällen • Anläggning • Effekter • Marknadsföring
<p>Möjligheter</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utveckling av användningsområdet • Utveckling av Valbergsområdet • Multiplikatoreffekter • Forskning • Ökat intresse • Marknadsföring 	<p>Hot</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fortsatt kommunal verksamhet • Anläggning • Skidtunneln en ”problemlösare” • Konkurrens • Uteblivna besökare • Få kringaktiviteter

Figur 7: SWOT-analys

9.2.1 Styrkor

Fortum Ski Tunnel Torsby har ett antal styrkor. Den är unik i sitt slag då den exempelvis är den första skidtunneln i Sverige, längsta i världen och den har världens enda skidskyttstadion inomhus. Genom dess unicitet skapas en spetsattraktion, vilket är till fördel ur en marknadsföringssynpunkt. Skidtunneln kan vara en symbol i flera bemärkelser då den kan skapa en slags identitet för Torsby och dessutom för skidsporten/(upplevelse-)turismen lokalt och regionalt. Den garanterar snö året om vilket möjliggör skidåkning även på sommaren och på hösten. Det geografiska läget är bra ur flera synvinklar; exempelvis för att skidtunneln är lokaliserad i södra Sverige ur ett vintersportturistiskt perspektiv och närheten till Norge och Dalarna (Vasaloppet) som ger stora upptagningsområden. Det finns det idag en god utvecklingsbar infrastruktur i Torsby, såsom riksväg 45, tågförbindelser samt flygplats.

Engagemanget och stödet bakom satsningen har varit stort, eldsjälarna har drivit skidtunnelprojektet framåt, kommunen har varit kreativ och lokalbefolkningen har visat stöd bland annat i form av ekonomiska bidrag. Satsningen har skapat framtidstro i kommunen. Det finns kunskap om och tradition av skidåkning i området, där Stjerneskolans och dess framgång har en stor betydelse. Dessutom bedrivs forskning till viss mån. Tack vare dessa byggstenar (tradition, kompetens och utveckling) blir skidtunneln/upplevelsearenan en kvalitetsprodukt.

9.2.2 Svagheter

Skidtunneln är ett riskprojekt, många miljoner kronor är satsade. Anläggningen är kommunägd och drivs också av kommunen, vilket ses som en nackdel av många. Själva skidtunneln genererar inte många arbetstillfällen, den genererar heller inte så mycket pengar i

²⁵⁰ SWOT står för S = strengths (styrkor) W = weaknesses (svagheter), O = opportunities (möjligheter) T = threat (hot).

sig och riktar sig i skrivande stund till en snäv målgrupp, det vill säga till skid(skytte)åkare. Skidtunneln är inte en direkt publikvänlig inomhusanläggning, då det inte finns läktare. Anläggningen är beroende av elpriset och därmed också beroende av många besökare. Idag finns brister i hotellkapacitet och det finns få kringaktiviteter intill skidtunneln. Marknadsföringen kom sent igång och det var svårt att visa bilder på skidtunneln i ett tidigt skede.

9.2.3 Möjligheter

Det finns få anläggningar som Fortum Ski Tunnel Torsby och jag anser att skidtunneln har goda möjligheter att i framtiden ytterligare utveckla sitt koncept och ge besökaren en ökad upplevelse än idag. Arrangera nationella och internationella tävlingar, hitta nya användningsområden såsom att köra hundspann, testa motorer och så vidare. Därmed vidgas målgruppen och också kundunderlaget. I och med det är snö i skidtunneln året om finns unika testmöjligheter för exempelvis skidutrustning eller inom idrottsmedicin. Dessutom kommer skidtunneln troligen att skapa multiplikatoreffekter i kommunen och i länet. Exempelvis finns möjligheter för Torsby sjukhus att utvecklas inom idrottsmedicin. Ytterligare går det att utveckla Valbergsområdet med nya övernattningsmöjligheter och kringaktiviteter. Möjligheterna ökar då för företagsavknoppningar direkt och indirekt kopplade till skidtunneln.

En ytterligare skidtunnel i Sverige ses av flera respondenter som en möjlighet för skidtunneln i Torsby. Det skulle troligen innebära ett ökat skidintresse och en större kundgrupp. Det finns goda möjligheter att marknadsföra skidtunneln med andra kommuner och/eller aktörer och göra paketeringar av olika besöksmål.

9.2.4 Hot

Skidtunneln som en fortsatt kommunal verksamhet ses av flera respondenter som ett hot. Om skidintresset svalnar finns en risk för ett svikande kundunderlag, vilket i vidare perspektiv bidrar till färre övernattningar och färre lokala och regionala kringeffekter. Ett höjt elpris skulle naturligtvis öka driftskostnaderna och till följd därav blir skidtunneln mer beroende av ytterligare besökare/intäkter. Om inte Valbergsområdet utvecklas kan bristen på kringaktiviteter för besökaren påverka besöksstatistiken negativt. Kanske skall Sahlbergs uppdelning av mötesplatser beaktas här, hur attraktiv vill man att skall skidtunneln bli? En ytterligare skidtunnel i Sverige kanske inte bara skall ses som en möjlighet för Fortum Ski Tunnel Torsby, utan också som ett hot. Särskilt om den byggs i närheten, exempelvis på den norska sidan. Ytterligare ett hot kan vara att lokalbefolkningen tror att skidtunneln är en problemlösare, att i om med skidtunneln skall den negativa befolkningsstrukturen vända.

10. Det började med en idé

Jan Rudéus, Cerut, har i sin arbetsrapport *Det började med en idé...En beskrivning av fem innovativa verksamheter i Sunne kommun*, skildrat ett antal verksamheters²⁵¹ utveckling där tillkomsten och avgörande händelser som resulterat till dagens verksamheter stod i fokus. Vidare ingick i uppdraget att studera hur omgivningen sett på och stöttat satsningarna. Han genomförde ett antal intervjuer med nyckelpersoner kopplade till de olika verksamheterna för att beskriva dess utveckling *ur ett jordnära perspektiv*. Utifrån dessa samtal och berättelser utarbetade han en analysmodell för att försöka finna generella huvudfaktorer som är centrala för att ett lokalt utvecklingsprojekts utveckling och framgång.²⁵²

Enligt analysmodellen finns *fyra huvudperspektiv som är avgörande för ett lokalt utvecklingsprojekts framgång*; verksamhetens bärkraft (utsäde), projektets drivkrafter (gödning), implementeringstillfället (jordmån) samt omgivningens stöd (klimat). Dessa framgångsfaktorer bör finnas i en process för att nå en hållbar utveckling, är det någon av dem dock som har svagheter kan eventuella framgångsfaktorer uppvägas i någon av de andra huvudperspektiven.²⁵³

Nedan beskriver jag varje huvudperspektiv samt gör ett försök att sätta in skidtunnelns faser i modellen.

Utsäde

En verksamhet skall ha en bärkraftig, och gärna en unik, affärsidé. Dessutom skall den vara en efterfrågad produkt.²⁵⁴

Genom Torsby Progress 2005 framarbetades en tydlig redogörelse och utveckling av tanken med en skidtunnel i Torsby. Efter den ursprungliga framställningen har sedan tankegångarna och planeringen ändrats över tid såsom ekonomiskt och tekniskt, men själva grundidén är ännu densamma. Visserligen finns det andra skidtunnlar i världen, men Fortum Ski Tunnel Torsby är ändå unik på flera sätt. Dels är det den första skidtunneln i världen som omfattar en skidskytteanläggning och dels är den Sveriges första. Vidare finns utvecklingsmöjligheter som att exempelvis förlänga den i framtiden och utveckla användningsområdet.

Om tanken att Fortum Ski Tunnel Torsby skall tillfredsställa ett efterfrågat behov av en skidtunnel är tveksamt. Däremot är tanken att på sikt genom multiplikatoreffekter till viss del tillgodose andra behov i kommunen, som exempelvis skapa ytterligare arbetsplatser och arbetstillfällen och/eller dämpa utflyttningen från kommunen.

Gödning

Med gödning åsyftas den drivande kraften inom en verksamhet, eldsjälar och/eller extern motor.²⁵⁵

²⁵¹ Quality Hotel & Spa Selma Lagerlöf, med fokus på spa-delen, Naturkraft AB, Sunne Kulturvecka/Selma Lagerlöfs litteraturpris, BerättarLadan i Rottneros samt BrobyGrafiska Utbildning, Källa: Rudéus, J. (2003) sid. 1

²⁵² Rudéus, J. (2003)

²⁵³ Ibid. sammanfattning och sid. 41

²⁵⁴ Ibid. sid. 42

²⁵⁵ Ibid.

Det finns flera eldsjäljar bakom skidtunnelns utveckling i form av både enskilda personer samt Torsby kommun som en enhetlig kraft (där enskilda drivande krafter också inkluderas). Flertalet har funnits med under hela processen.

Jordmån

Med jordmån menas om verksamheten har någon slags lokal förankring, om den bildades på rätt plats och vid rätt tidpunkt.²⁵⁶

Traditionen och kompetensen inom skidåkning på längden och utför är väl förankrad i Torsby med resurser såsom Norrlandsklimat på vintrarna, Stjerneskolans skidgymnasium och vintersportanläggningar. Genom skidtunneln, som kan bli en spetsattraktion, förbättras kommunens profil som sport- och naturkommun.

Om tidpunkten att bygga skidtunneln här och nu i Torsby varit rätt eller inte är inte lätt att uttala sig om i detta skede, det får tiden utvisa. Men i stora delar av processen från idé till färdig skidtunnel har det varit viktigt för de drivande krafterna att vara först i Sverige med en skidtunnel i Torsby. Det planerades en skidtunnel i Bro, Stockholm, samtidigt som Torsbytunneln, vilken inte blivit till verklighet än. Om skidtunneln i Bro skulle uppförts innan den i Torsby fanns väl risker att inte få alla de ekonomiska bidrag som nu Torsby fick. Angående tidpunkt så tror jag att intresset för längdskidåkning och skidskytte hos allmänheten är beroende av internationella framgångar för den svenska skideliten. Just nu har vi lovande skidungdomar och framgångsrik svensk skidelit.

Klimat

Klimat betyder i detta sammanhang omgivningens stöd som lokal acceptans och offentligt medhåll.²⁵⁷

Det har funnits en viss kritik mot skidtunnelbygget, men en stor del av befolkningen verkar positiva till projektet. Nuteks medgivande av ekonomiskt stöd är ett bevis för offentligt medhåll liksom Torsby kommuns finansiella bidrag (lån) och dess övertagande av skidtunnelverksamheten. Dessutom har det lokala näringslivet och allmänheten samlat in kapital för att visa deras uppskattning och stöd.

Som tidigare nämnts har Rudéus använt sig av redan befintliga (framgångsrika) verksamheter, och har utifrån dessa försökt finna gemensamma faktorer som gett framgång och som sedan resulterat i analysmodellen. Det jag *inte* kan säga är om skidtunneln kommer att bli framgångsrik eller inte, utan det jag vill lyfta fram är att den har goda kvaliteter och *förutsättningar* för att kunna bli en framgångsrik verksamhet. Vad som inte belyses i denna modell och som kanske är det viktigaste av allt är frågan om *hur förutsättningarna och resurserna kommer tas omhand i framtiden?*

²⁵⁶ Rudéus, J. (2003) sid. 44

²⁵⁷ Ibid. sid. 42

11. Skidtunneln om tio år

Det finns stora och goda förhoppningar om framtiden och utvecklingsmöjligheterna i Valbergsområdet. Svaret på frågan *hur kommer förutsättningarna och resurserna tas om hand i framtiden?* som jag tidigare ställde har jag dessvärre inget svar på. Nedanstående citat från de tidigare presenterade respondenterna kan dock kanske ge en indikation på hur skidtunnelverksamheten kommer att se ut i framtiden. Citaten är ett urval av åsikter utifrån intervjuvaren jag sammanställt och som i stort sammanfattar många svar.

Att skidtunneln skall gå med vinst om tio år är inte en självklarhet men dock en förhoppning.

Man får väl ha en förhoppning om att det blir en lönsamhet i tunneln så det inte hamnar på kommunens skattsedel. Jag hoppas att lönsamheten blir bättre än jag har trott.²⁵⁸

Flera tror att skidtunneln och Valberget kommer att byggas ut ytterligare.

Jag tror att området kommer att vara mycket mer utbyggt. Jag tror att tunneln kommer vara 2,5 kilometer. Jag tror att man har byggt den norra slingan som först var planerad.²⁵⁹

Då är det cool tracks i Valberget. Då är det hotell.²⁶⁰

Det verkar som att utbudet av aktiviteter om tio år kommer att vara betydligt flera och inte nödvändigtvis inom skidsportens ramar.

Om 10 år kommer tunneln att generellt erbjuda ännu större möjligheter till arrangemang och träning för en bredare nyttjandeskara.²⁶¹

Vi har flera tävlingar på försäsong både i skidskytte och i sprint. Vi har ett svenskt skidcenter.²⁶²

Om tio år tror jag att intresset för skidåkning är mindre än idag... fast som motionsidrott kanske det står sig, men som tävlingsidrott så känns det inte så speciellt stort då. Det är kanske viktigt att finna alternativa användningsområden för skidtunneln. Möjligtvis kan man ha hundsport/slädsport...²⁶³

Jag tror att man kommer att kunna använda delar av skidtunneln för tester på ett helt annat sätt än man tror idag. Jag tänker på motorer, jag tänker på komponenter till elektronik, just att industrin ser en roll i det här att man testar fullskaligt i den anläggningen.²⁶⁴

²⁵⁸ Marcusson, P-E. (06 05 22)

²⁵⁹ Nilsson, H. (06 05 23)

²⁶⁰ Stjernerdorff, T. (06 05 31)

²⁶¹ Wadman, I. (06 06 02)

²⁶² Laack, H. (06 05 31)

²⁶³ Marcusson, P-E. (06 05 22)

²⁶⁴ Nilsson, H. (06 05 23)

Då finns en mängd aktiviteter, det föds en ny aktivitet varje år. Kanske kör man hundspann i tunneln, eller kör skoter. Redan idag ringer bilföretagen hit och man vill ställa hit en kallstartbilanläggning.²⁶⁵

Uppfinningsrikedomen finns och det är bara fantasin som sätter gränser.²⁶⁶

Dagens skidtunnel kommer vara en av flera arenor i Valbergsområdet.

...tunneln kommer då att delvis ha förlängts och kanske dockats ihop med en ishall som då kan ta emot en ännu större publik i samband med tävlingar och slalombacken kommer att vara sammankopplad med tunneln för att erbjuda även alpin åkning.²⁶⁷

Jag tror att den inglasade utförsanläggningen kommer att finnas, det känns inte helt galet.²⁶⁸

²⁶⁵ Stjernerdorff, T. (06 05 31)

²⁶⁶ Laack, H. (06 05 31)

²⁶⁷ Wadman, I. (06 06 02)

²⁶⁸ Nilsson, H (06 05 23)

12. Källförteckning

Artiklar

NWT (03 11 28) Bergqvist, C. *Skidtunneln byggs.*
NWT (03 12 16) Bergqvist, C. *Norsk investerare hoppar av.*
NWT (04 09 30) Bergqvist, C. *Skidtunnelbygget kan starta i mars.*
NWT (05 01 18) Svensson, T. *Stor kostnad trots minusbudget.*
NWT (05 01 28) Svensson, T. *Skidtunneln allt närmare byggstart.*
NWT (05 06 11) Bergqvist, C. *Byggare står i kö för tunnelbostäder.*
NWT (06 03 06) Bergqvist, C. *Frykdalens nya pr-profil.*
NWT (06 06 17) Olsson, K. *5000 åskådare, många skidkungar – och till sist kom även Gunde Svan.*

www.vf.se (01 01 05) Ivansson, M. *Finansieringen av skidtunneln ännu oklar.*
www.vf.se (01 02 08) Ivansson, M. *Nu fattas bara 1,2 milj från EU till skidtunneln.*
www.vf.se (01 03 15) Ivansson, M. *1,2 EU-miljoner till skidtunnel.*
www.vf.se (01 04 30) Insändare: *Skyllsbäcks skola läggs ner och vi ska "gilla läget".*
www.vf.se (01 05 15) Nilsson, R. *Drömprojektet på väg bli verklighet.*
www.vf.se (01 09 21) Ivansson, M. *Han kollar hur skidtunneln ska ledas.*
www.vf.se (02 02 01) Ivansson, M. – *Vi ska inte dumsnåla, det måste få kosta.*
www.vf.se (02 02 06) Ivansson, M. – *Vi ska bygga bästa skidtunneln.*
www.vf.se (03 10 15) Ivansson, M. *Storslagna planer för Valbergsområdet.*
www.vf.se (03 11 06) Ivansson, M. *Torsby kommun bidrar med hälften till första etappen på skidtunneln.*
www.vf.se (03 11 21) Insändare: *Hoppas att kommunfullmäktige tänker sig för.*
www.vf.se (03 11 27) Debatt: *Tunneln en injektion.*
www.vf.se (04 05 07) Insändare: *Skidtunnel viktigare än barn och äldre.*
www.vf.se (04 06 23) Ivansson, M. *40 800 träningsdagar i skidtunneln.*
www.vf.se (04 09 22a) Liljemark, T. *Stort stöd för tunneln.*
www.vf.se (04 09 22b) Insändare: *Vi i norr vill inte ha någon skidtunnel.*
www.vf.se (04 09 30) Svärdsén, M. *Miljonstöd till skidtunneln.*
www.vf.se (05 01 11) Ivansson, M. *NCC får bygga skidtunneln i Torsby.*
www.vf.se (05 02 18) Insändare: *Skidtunneln ett sätt att ta ansvar för framtiden.*
www.vf.se (05 03 30a) Liljemark, T. *Nu har startskottet gått.*
www.vf.se (05 03 30b) Liljemark, T. *Sponsorn ser positivt på framtiden - talar nu även om stugby.*
www.vf.se (05 05 10) Norling, K. *Skidtunneln ska ge Torsby extra lyskraft.*
www.vf.se (05 06 21) *Miljonbelopp i bidrag.*
www.vf.se (05 09 22) Bengtsson, E. *Nu är det bara entreprenörerna som saknas.*
www.vf.se (06 04 03) Bengtsson, L och Jakovirta, S. *Skidföreningarna tackar nej.*

Internet

members.chello.se/lexikon/rudan/lankar.htm (06 05 22) Rudan "Skidstadion"

www05.turku.fi (06 05 22) Åbo stad

www.amfi.nu (06 08 22) Framtidens Arenor

www.biathlon-holmenkollen.no – Holmekollen Biathlon World Cup

www.compare.se (05 08 16) *Framtidens Arena – nytt Compare projekt* (04 05 06)

www.fortumskitunneltorsby.se (06 01 23) (06 06 07) Fortum Ski Tunnel Torsby

www.kuntoputki.com - Vahterusring

www.ne.se (06 06 19) Nationalencyklopedins Internettjänst

www.newsdesk.se (06 06 19) Newsdesk, Agent 25 Sverige AB

www.sunnevattenpark.se - Sunne Vattenpark

www.torsby.se (06 02 01 – 06 06 19) Torsby kommun
Mål och strategier för Torsby kommun (06 06 14)

www.vesileppis.fi/kymppiareena/hiihto.php - Kymppi Arena

www.vf.se Värmlands Folkblad

www.vuokattisport.fi - Vuokatti skidtunnel

www.z.lst.se (06 03 07) Länsstyrelsen Jämtlands Län, Pressmeddelande; EG:s strukturfonder;
Torsby Progress 2005

Intervjuer/personlig kontakt

Andersson, Bjarne, NCC (e-postkontakt) (06 08 02)

Danielsson, Linda, informatör Fortum Ski Tunnel Torsby (telefonkontakt) (06 05 22)

Laack, Håkan, kommunalråd Torsby kommun (intervju) (06 05 31)

Marcusson, Per-Erik, Centerpartiet (intervju) (06 05 22)

Nilsson, Hans, Vd, Torsby Utveckling AB (intervju) (06 05 23)

Olsson, Mats, turistchef Torsby kommun (intervju) (06 05 23)

Stjernedorff, Thomas, kommunchef Torsby kommun (intervju) (06 05 31)

Wadman, Inge, lärare vid Stjerneskolan (e-postkontakt) (06 06 02)

Westerlund, Mats, verksamhetschef Fortum Ski Tunnel Torsby (intervju) (06 05 18)

Litteratur

Aronsson, L. (1997) *Turismens hållbara utveckling?* Forskningsrapport 97:8, Forskargruppen Turism Fritid, Högskolan i Karlstad.

Blom, T. (1994) *Symbolens betydelse som turistattraktion för stadsturismen - med exempel från Bryssel*, Forskningsrapport 94:14, Gruppen för regionalvetenskaplig forskning, Högskolan i Karlstad.

Blom, T. och Nilsson, M. (2000) *Symbolturism – Morbidturism – Mytturism. Turistiska produkter av vår tid?* Arbetsrapport 2000:11, Institutionen för samhällsvetenskap, Turism & Fritid.

Flagestad, A., Svensk, G., Nordin, S. och Lexhagen, M. (2004) *Vintersportorten – året runt*. Utredningsserien U 2004:22, ETOUR, Östersund.

- Mossberg, L. (2003) *Att skapa upplevelser – från OK till WOW*, Studentlitteratur, Lund.
- Rudérus, J. (2003) *Det började med en idé – En beskrivning av fem innovativa verksamheter i Sunne kommun*, Arbetsrapport 2003:14, Cerut, Karlstads universitet.
- Sahlberg, B. (2001) *Möten Människor & Marknader – Om turism och resande*, Liber AB och Etour, Östersund.
- Sandell, K. (2004) *Var ligger utomhus? - Om nya arenor för natur- och landskapsrelationer i Lundegård*, I., Wickman, P-O. och Wohlin, A. (red.) (2004) *Utomhusdidaktik*, Studentlitteratur, Lund.
- Westlindh, S. (2004) *Branäs - En studie om turismanläggningens betydelse*, Arbetsrapport 2004:2, Cerut, Karlstads universitet.
- Westlindh, S. (2005) *Utvecklingsinsatser i Klarälvdalen*, Arbetsrapport 2005:4, Cerut, Karlstads universitet.

Övrigt

- EG Strukturfond Beslutsdatum (02 12 05) Diarienummer S3041-1161-02 *Projekt: Torsby Ski Arena.*
- Fortum Ski Tunnel Torsby (05 09 16) Pressmeddelande – *Madhus exklusiv partner till Fortum Ski Tunnel Torsby.*
- Fortum Ski Tunnel Torsby (05 12 16) Pressmeddelande – *Glädjande besked – Fortum Ski Tunnel Torsby blir först i Sverige med kylslinga utomhus.*
- Fortum Ski Tunnel Torsby (06 01 25) Pressmeddelande – *Fritid i Nordvärmland AB driver skidtunneln i inledningskedet.*
- Fortum Ski Tunnel Torsby (06 03 29) Pressmeddelande – *Fortum Ski Tunnel Torsby inleder samarbete med Vasaloppet.*
- Fortum Ski Tunnel Torsby (06 05 19) Pressmeddelande – *Norska sprintlandslaget förbereder världscupspremiären i Fortum Ski Tunnel Torsby.*
- Fortum Ski Tunnel Torsby (06 05 31) Pressmeddelande – *Craft exklusiv partner till Fortum Ski Tunnel Torsby.*
- Kåpe, L. (2005) Tillhandahållet statistiskt material.
- Länsstyrelsen i Värmlands län och Region Värmland (2003a) *Hållbar värmländsk växtkraft - Tillväxtprogram för Värmland 2004-2007.*
- Länsstyrelsen i Värmlands län och Region Värmland (2003b) *Hållbar värmländsk växtkraft - Underlagsanalyser, Bilaga A.*

- Resurs AB, Andersson, C. (2006) *TEM 2005 – Ekonomiska och sysselsättningsmässiga effekter av turismen i Torsby kommun*, Värmlands Turistråd.
- Statistiska centralbyrån (2006) *Kommunfakta 2006* går att finna på www.torsby.se eller www.scb.se/kommunfaktabladinfo.
- Torsby kommun (03 11 05) *Skidtunnelns omvärldseffekter*, bilaga 6 i Förarbete till ansökan om företagsstöd till Nutek.
- Torsby kommun (03 11 07a) Skrivelse från Företagarna och Svensk Handel till Kommunstyrelsen i Torsby kommun, *Angående projekt Skidtunneln i Torsby*.
- Torsby kommun (03 11 07b) Skrivelse från SK Bore till Kommunstyrelsen i Torsby kommun, *Skidtunnel i Torsby*.
- Torsby kommun (03 11 27) Kommunfullmäktige, sammanträdesprotokoll.
- Torsby kommun (2004) Förarbete till ansökan om företagsstöd till Nutek.
- Torsby kommun (04 06 03) *Kostnadsbedömning av Torsby skidtunnel*.
- Torsby kommun (05 09 09) Pressmeddelande - *Skidgymnasiet i Torsby expanderar*.
- Torsby kommun *Torsby Ski Tunnel – Översiktlig beskrivning av finansiering och ägande*.
- Torsby Utveckling AB, Patrik Norling (2002) *Torsby Progress 2005* Slutrapport.
- Torsby Utveckling AB (05 06 09) *Ansökan om projektmedel. Skidtunnel i Torsby – en studie om processen från idé till färdig tunnel*.
- Tourism Ability HB, Axelsson Sven (2003) *37 nya årsarbeten utöver de som skapas av verksamheterna i tunneln* i Torsby kommun (2004) Förarbete till ansökan om företagsstöd till Nutek.
- UviAB, Skandinaviska Utvärderingsinstitutet, (2004) *Undersökning av intresset att besöka den planerade skidtunneln i Torsby*.

Bilaga 1. Frågeformulär

Nedan följer det frågeformulär jag utarbetat till intervjuerna. Det har sedan anpassats beroende på vem jag pratat med.

Ses turismen som en näring i Torsby?

Varför blev det en skidtunnel just i Torsby?

Vad var avgörande för framåtskridande av tunnelprojektet?

Har budgeten följts? Har det blivit några följdinvesteringar?

Hur mycket intäkter är beräknat? Vad förväntas? Hur såg första kalkylen ut?

Hur många besök per dag?

Hur många elitåkare, vasaloppsåkare, motionärer, företagsjippon, ”övriga” turister?

Finns tillräckligt med övernattningsmöjligheter? Vandrarhem/stugor.

Finns det något intresse av att starta företag med koppling till skidtunneln?

Hur är servicen kring skidåkarna uppbyggd?

Finns något utbud eller kringaktiviteter för övriga familjen när mamma åker skidor?

Vad händer nu efter invigningen, känns som en ny startpunkt?

Hur kommer skidtunneln att drivas i framtiden?

Finns det planer att på att förlänga skidtunneln? Vad skulle det betyda för besöksnäringen?

Vilka styrkor och svagheter är kopplade till skidtunneln ur ett regionalt perspektiv?

Vilka möjligheter och hot finns?

Hur ser skidtunnelverksamheten ut om tio år?

Tidigare arbetsrapporter

Karlsson, D. (2002) Ack Värmland du sköna! Regionala utvecklingsinsatser inom värmländsk besöksnäring. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2002:10.

Berger, S. Grip, L. & Råbock, I. (2003) Demografiska och infrastrukturella aspekter på sjukhusplaneringen i Värmlands län. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2003:1.

Karlsson, D. (2003) Den förberedde överlever! Omvärldsfaktorer och framtidsutsikter i Hagfors och Munkfors kommuner. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2003:2.

Karlsson, D. (2003) Evenemang i strålkastarljuset! En utvärdering av Uddeholm Swedish Rally 2003. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2003:5.

Hellstrand, S. (2003) Ecological Economic Accounts on the Regional Scale. Outcomes for one rural and one urban region in Sweden 2000. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2003:7

Rudérus, J. (2003) Det började med en idé... En beskrivning av fem innovativa verksamheter i Sunne kommun. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2003:14.

Westlindh, S. (2004) Branäs. En studie om turismanläggningens betydelse. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2004:2.

Jansson, U. (2004) Brytande män? En utvärdering av ett brytprojekt i Hagfors och Munkfors kommuner. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2004:3.

Jerkeby, S. (2004) Processformer. Delutvärdering av forskningsprojektet långtidsfrisk i Värmland. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2004:4.

Rydin, Å. (2004) Karlstadsregionen. Statistiskt underlag inför ett framtida samarbete. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport, 2004:5.

Hagsmo, L. (2004) Kartläggning av ett gränsregionalt samarbete. En bred beskrivning av dagens kontakter, samarbeten och länkar mellan Värmland och Norge. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2004:14.

Rydin, Å. (2004) Värmland i ett storregionalt sammanhang. En studie av potentiella samarbetspartners vid en framtida regionförstoring. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2004:15.

Skomsøy, G. (2004) Värmland midt mellom Stockholm og Oslo. Er det grunnlag for å utvikle strategiske allianser med områder i Norge for å styrke konkurransekraften til "Indre Skandinavia"? Nordmenns holdninger til værlendinger 100 år etter unionsoppløsningen. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2004:16.

Jerkeby, S. (2004) Kommunikationsformer. Rapportbok från en delutvärdering av utvecklingsprojektet Hållbar hälsa och utveckling i Sunne. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2004:17.

Hedelin, B & Jansson, S. (2004) Psykiatrisjuksköterskans förebyggande arbete inom primärvård. Karlstads universitet, Institutionen för hälsa och vård. Arbetsrapport 2004:1.

Andersson, K. Hagsmo, L. Hofer, A. Rydin, Å och Westlindh, S. (2004) Ransäters hembygdsgård. Bevara och/eller utveckla? Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2004:19.

Hagsmo, L. Westlindh, S. (2005) Aktivera brytande handling. En utvärdering av ett brytprojekt på arbetsförmedlingen i Kristinehamn Storfors. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2005:2.

Åkerberg, B. (2005) Bredbandsutbyggnaden. En studie av attityder och förväntningar i Värmland. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2005:3.

Westlindh, S. (2005) Utvecklingsinsatser i Klarälvdalen. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2005:4.

Hogdal, J. (2005) Giv jorden vad växten behöver. En utvärdering av Hushållningssällskapet i Värmlands län. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2005:5.

Skomsjö, G. Sundin, A. (2005) Varför inte mer samarbete när möjligheter finns? Kommunal samverkan och näringslivsutveckling mellan Norge och Sverige. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2005:6.

Westlindh, S. Hagsmo, L. (2005) Film i Värmland. En utvärdering av ett regionalt resurscentrum. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2005:7.

Åberg, J-O. (2005) Hur vet vi att det blev bra? Reflektioner kring utvärderingar av Försäkringskassans samverkansprojekt 2004. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2005:9.

de Souza, P. (2005) Omvärldsbevakning och omvärldsanalyser i Värmland – nuläge och framtid. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2005:10.

Engström, L-G. (2005) Arbetslösa sjukskrivna, utvärdering av samverkansprojekt mellan Försäkringskassan och Länsarbetsnämnden i Värmland. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2005:11.

Andersson, K. Hofer, A. (2005) Evenemang med spinn. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2005:13.

Andersson, K. Hofer, A. (2005) Attitydundersökning bland boende i Bengtsfors kommun – En studie rörande kommunal service, trivsel och framtid. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2005:14.

Berglund, C. (2005) ”Ja, vi elsker dette landet...og”. En studie kring norskägda fritidshus i svenska delen av Inre Skandinavien. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2005:15.

Iwarsson, M. (2005) Det Goda Samtalet – om metodutveckling inom fysisk planering och demokrati i en del av Bygga-bo-dialogen. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2005:17.

Rydin, Å. (2005) Validering i Värmland – En utvärdering av en länstäckande valideringsmodell. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2005:21.

Berglund, C. (2005) Mobiliseringsprojektet ”Hela Värmland Växer” – En studie om skillnader i mobiliseringsframgång i fyra värmländska bygder. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2005:22.

Hagsmo, L. Hofer, A. och Westlindh, S. (2006) Förstudie till enkätundersökning om värmlänningars syn på sin livsmiljö. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2006:1.

Åkerberg, E. Åkerberg, B. (2006) Bredbandsutbyggnaden i Värmlands län - En studie av effekter på fyra orter. Karlstads universitet, Institutionen för samhällsvetenskap. Arbetsrapport 2006:4.

Hagsmo, L. Hofer, A. och Westlindh, S. (2006) Enkätundersökning om värmlänningars syn på sin livsmiljö. Karlstads universitet, Fakulteten för samhälls- och livsvetenskaper. Arbetsrapport 2006:5

