

Sæther, B. (2024). Partnerskap og konstruksjon av fortrinn i en svensk-norsk grenseregion. I T. Frimanslund & N. G. Bækkelund (Red.), *Rural konkurransekraft* (s. 137–159). Fagbokforlaget. DOI: <https://doi.org/10.55669/oa410406>

Kapittel 6

Partnerskap og konstruksjon av fortrinn i en svensk-norsk grenseregion

Bjørnar Sæther¹

¹ Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi, Universitetet i Oslo

Sammendrag: Kapitlet analyserer utviklingsdynamikk i en rural grenseregion. Trysil og Sälen etablerte seg som ledende destinasjoner for ski-basert turisme fra 1960-tallet av. Skistar var den sentrale aktøren på svensk side, mens grunneierne organisert i Trysil Utmarkslag drev utviklingen på norsk side. I 2005 kjøpte Skistar skianleggene fra Trysil Utmarkslag. Det ble etablert et partnerskap mellom bedrifter og kommunale myndigheter på tvers av grensa. EUs Interreg program støttet institusjonaliseringen av samarbeidet og finansierte utviklingsaktiviteter. Samarbeidet var avgjørende for at det ble bygd en flyplass i Sälen, noe som ga økt tilgang på internasjonale gjester. I Trysil har en satset på flere gjester om sommeren, tilrettelegging for sykling har vært viktig. Målet har vært å få flere helårs arbeidsplasser, noe som har vært avgjørende for å få stoppet nedgangen i folketallet. Regionen har siden 1960-tallet endret seg fra å være en innelåst ressursbasert region til å bli en innelåst spesialisert region.

Nøkkelord: konstruerte fortrinn, grensekryssende læreprosesser, entreprenørskap, sårbarhet, endogene ressurser

Abstract: The chapter analyses development dynamics in a rural border region. Trysil and Sälen established themselves as leading destinations for ski-based tourism from the 1960s onwards. Skistar was the central actor on the Swedish side, while the landowners organized in Trysil Utmarkslag drove the development on the Norwegian side. In 2005, Skistar bought the ski resorts from Trysil Utmarkslag. A partnership was established between businesses and municipal authorities across the border. The EU's Interreg program supported the institutionalization of the cooperation and financed development activities. The collaboration was decisive for an airport being built in Sälen, which gave increased access to international guests. In Trysil, one has invested in attracting more guests during summer, and provision for cycling has been important. The aim has been to get more year-round jobs, which has been crucial in stopping the population decline. Since the 1960s, the region has changed from a locked-in resource-based region to a locked-in specialized region.

Keywords: constructed advantages, border-crossing learning processes, entrepreneurship, vulnerability, endogenous resources

Innledning

Sälen, Idre og Trysil har over tid utviklet seg til ledende destinasjoner i Skandinavia. Veksten har vært avgjørende for nærings- og befolkningsutviklingen i kommunene Älvdalen, Malung-Sälen, Trysil og Engerdal. De to svenske og to norske kommunene utgjør SITE-regionen. De første etableringene innen vinterturisme kom på 1960-tallet og siden 2015 har regionen etablert seg som en helårs destinasjon med appell til et bredere internasjonalt marked. Kapitlet argumenter for at SITE-regionen over tid har konstruert regionale fortrinn basert på endogene ressurser understøttet av eksogene ressurser. Fortrinnene har blitt konstruert selv om regionen har mange av de samme kjennetegnene andre rurale regioner langt fra større byer har, inkludert mangel på formaliserte kunnskapsmiljøer og en langvarig befolkningsnedgang. I tillegg har regionen en nasjonal grense i sin midte som representerer en barriere for interaksjon og samhandling. Over tid har imidlertid samhandlingen økt, og kapitlet vil redegjøre for etableringen av et partnerskap mellom kommuner og næringsliv på tvers av riksgrensa. Kommunene har hatt viktige roller, i tett samarbeid med EUs Interreg program som støtter næringsutvikling langs den svensk-norske grensa. Med dette som utgangspunkt vil kapitlet diskutere:

- Hvilke fortrinn har grenseregionen etablert for å bli en konkurransedyktig destinasjon?
- Hvilke aktører har vært sentrale og hvordan har de klart å overkomme strukturelle barrierer?

Kapitlet starter med en redegjørelse for litteratur og teori som anvendes i analysen av regionen. Deretter beskrives framveksten av reiselivsnæringa i regionen der de sentrale aktørene presenteres. Analysen legger vekt på å forstå de noe ulike aktørene på svensk og norsk side i lys av de strukturelle ulempene som kjennetegner grenseregionen. Det konkluderes med at SITE-regionen trolig er en av få rurale grenseregioner i Europa som kan vise til en tilsvarende positiv utvikling over tid.

Forfatteren har tidligere studert 25 års utviklingsarbeid i regi av Interreg Indre Skandinavia programmet (Sæther, 2021). Der ble det satt søkelys på satsingsområdene til Indre Skandinavia programmet, blant annet reiselivsnæ-

ringa i SITE-regionen. Analysen var i stor grad basert på et skriftlig kildemateriale som ble gjort tilgjengelig av Hedmark, nå Innlandet, fylkeskommune. I dette kapitlet er problemstillingen en annen og kildematerialet er reanalysert og oppdatert fram til 2023 basert på skriftlige kilder og informantintervjuer.

Rurale grenseregioner i forskningslitteraturen

Det er knapt noen litteratur på rurale grenseregioner innen økonomisk geografi (Sæther, 2022). Her foreslås det et analytisk rammeverk basert på litteraturen om konstruerte regionale fortrinn (Doloreux et al., 2012; Asheim et al., 2011a; EU-kommisjonen, 2006), kjennetegn ved grenseregioner (Medeiros, 2014a, b), innovasjon på tvers av landegrenser (Lundquist & Tripl, 2013) og rurale regioner (Nilsen et al., 2023).

Basert på kunnskap om regional innovasjon (Asheim & Gertler, 2005) ble det på 2000-tallet formulert noen prinsipper omkring hvordan regioner kan konstruere regionale fortrinn. En planmessig og systematisk tilnærming til innovasjon i en globaliserende kunnskapsøkonomi var utgangspunktet. Prinsippene for konstruerte fortrinn la større vekt på det offentliges rolle i økonomien, enn hva teorien om konkurransefortrinn tradisjonelt gjorde (EU-kommisjonen, 2006). Offentlig-private partnerskap med et mål om økt interaksjon mellom bedrifter, myndigheter og kunnskapsleverandører var et sentralt virkemiddel. Teorien pekte på at foretak ofte var svakt koblet mot andre bedrifter og kunnskapsleverandører og det ville være gunstig hvis kommuner tok ansvar for å etablere partnerskap.

Partnerskap er beskrevet i den norske litteraturen innen regional planlegging (Falleth & Hofstad, 2008; Røiseland & Vabo, 2016). Partnerskap brukes for å nå visse, ofte politiske bestemte målsettinger og er av langvarig karakter. Partnerskap innebærer at minst to prinsipaler overfører ressurser til partnerskapet der partnerne tar et felles ansvar for utfallet. Partnerskap kjennetegnes av utfordringer ved koordinering og det er nødvendig å etablere en felles problemoppfatning for å enes om hvordan ressurser som kunnskap og penger skal koordineres. Hvis aktørene håndterer disse utfordringene, er det gode muligheter for at de samlet oppnår mer enn hva de kunne ha klart på egen hånd, i tråd med prinsippet om addisjonalitet (Røiseland & Vabo, 2016, s. 25).

EU-kommisjonen (2017) har pekt på at grenseregioner har en svakere sosio-økonomisk utvikling enn de nasjonale økonomiene og anslår to prosent lavere økonomisk vekst i grenseregioner over tid. I og med at om lag 150 millioner innbyggere er bosatt i EUs grenseregioner, er dette av stor betydning. Årsaken til en svakere sosio-økonomisk utvikling er at landegrenser utgjør barrierer for ulike former for samhandling som handel, arbeidskraftens mobilitet, skatteinnkreving og læring (Medeiros, 2018; EU-kommisjonen, 2017). Rurale grenseregioner har i tillegg svake kunnskapsmiljøer, et ensidig næringsliv og en svakt utdannet og aldrende befolkning lik andre rurale regioner langt fra storbyer, de er «tynne», slik Isaksen og Trippel (2017) påpeker. Rurale grenseregioner har dermed et *dobbelt sett* av barrierer de må overkomme for at befolkningen skal kunne ta del i en positiv samfunnsutvikling på linje med andre regioner.

Det er betydelige variasjoner mht. hvor store grensebarrierene er mellom EU og land som står utenfor EU. Landegrensa mellom Sverige og Norge har vært regnet som en av Europas mest åpne, som eksempel ble det innført passfrihet i 1958. Det er et felles regelverk for hele den svensk-norske grensa. Samtidig har det vært betydelig romlig variasjon i hvor tett interaksjonen har vært. Arvika-Kongsvinger-regionen etablerte en samarbeidskomite allerede i 1967 og grensependlere har utgjort over 20 prosent av sysselsatte innbyggere i Eda og Årjäng kommuner (Ørbeck & Gløtvold-Solbu, 2012). Lenger nord i grenseområdene mellom Dalarnas län og Hedmark fylke, som inkluderer SITE-regionen, var det tilnærmet ingen interaksjon fram til 2000-tallet. Store avstander og tynt befolkede områder var en viktig grunn til det. Etableringen av en grensekomite i 2012 forsøkte å rette på dette, komiteen skulle stimulere til utvikling, attraktivitet og redusere betydningen av grensehindre (Nauwelaers et al., 2013). Samtidig ønsket Interreg Indre Skandinavia å prioritere de nordlige delene av sitt programområde. Flere utviklingsprosjekter har vært gjennomført i perioden 2006–2021. Prosjektene, som fremmer reiselivet i SITE-regionen, har gitt de tydeligste positive regionale effektene (Sæther, 2021).

Etablering av grenseoverskridende innovasjonssystem er en strategi for å redusere grensebarrierer og øke tilgangen på kunnskap og kompetanse i en grenseregion. Det innebærer å endre grensa fra å være en barriere for læring til å bli en kilde til kunnskap og nettverk ved at to tidligere adskilte regioner over tid kan bli en funksjonell region (Sæther et al., 2019; Ørbeck et al., 2012; Lundquist & Trippel, 2013). I et svakt integrert innovasjonssystem har grensa

en betydelig barriereeffekt. Ved å etablere nettverk, arenaer for samhandling og andre tiltak kan det vokse fram et mer integrert innovasjonssystem. Åpne grenser har imidlertid vært under press de seinere åra, først i forbindelse med tilstrømmingen av flyktninger fra Midtøsten 2015–2017 (Reitel et al., 2018), og seinere da nasjonale myndigheter stengte grensene for å bekjempe COVID-19-pandemien. Det er grunn til å anta at grensa fortsatt vil ha en barriereeffekt på innovasjonssystemer.

I analyser av rurale grenseregioner bør en være forsiktig med å importere modeller og teorier som er utviklet i langt større regioner. Ny forskning på rurale regioner har imidlertid en tydelig relevans for analysen av SITE-regionen. Nilsen et al. (2023) foreslår en typologisering av periferier basert på kombinasjoner av aktørsammensetning og maktforhold (Tabell 6.1).

Tabell 6.1

En typologi av periferier

		Aktør sammensetning	
		Differensiert	Homogen
Makt forhold	Balansert	Type I: Robust regionalt service senter	Type III: Sårbar rural region
	Skeiv	Type II: Innelåst og spesialisert region	Type IV: Innelåst og sårbar ressurs-basert region

Kilde: Nilsen et al. 2023. Forfatterens oversettelse.

Ulike aktører kontrollerer ulike ressurser som kunnskap, nettverk og kapital. En variert sammensetning av aktører gir tilgang til varierte ressurser og motvirker monopolisering av utviklingsagendaen. Samtidig er det større behov for koordinering, noe som gjør det relevant å vektlegge betydningen av partnerskap i regioner med variert aktørsammensetning. Maktforhold forstås som en situasjon der ett stort foretak dominerer arbeidsmarkedet og forfølger egne målsettinger som bidrar til innlåsing. Typologiseringen av periferier sammen med litteraturen om partnerskap og grenseoverskridende innovasjonssystem

er utgangspunktet for analysen av regionale konkurransefortrinn og aktørene i SITE-regionen.

Entreprenørskap på fjellet

For å forstå utviklinga av reiselivet er det nødvendig å gå tilbake til starten på 1960-tallet da skogbruket var den dominerende næringa med rundt 1200 sysselsatte bare i Trysil (Trysilfjell Utmarkslag SA, 2022). Regionen ble utsatt for et økonomisk sjokk fra 1950-tallet og framover på grunn av innovasjoner i form av mekanisering av verdikjeden knyttet til hogst, transport og videreforedling av tømmer (Halberg, 1999). Introduksjonen av motorsaga på 1950-tallet økte skogsarbeidernes produktivitet, transport av tømmer med traktor, og etter hvert lastebil, utkonkurrerte hesten. På 1980-tallet ble behovet for arbeidskraft ytterligere redusert, samtidig som realprisen på tømmer ble svekket. Mange gårdsbruk ble ulønnsomme når bonden ikke lenger hadde arbeid i skogen om vinteren (Trysilfjell Utmarkslag SA, 2022). Undersysselsetting, arbeidsløshet og dårlig økonomi preget skogsbygdene på begge sider av grensa. Regionen var låst inne i avhengighet av en næring som gjennomgikk radikale innovasjoner, noe som bidro til nedgang i folketallet fra 1960 til 1980 på nesten 15 prosent (Tabell 6.1). I tråd med typologiseringen til Nilsen et al. (2023) kan regionen karakteriseres som innelåst, sårbar og (natur) ressursbasert på 1960-tallet. Aktørsammensetningen var homogen og maktforholdene skeive.

Situasjonen var alvorlig, «I 1962 var den økonomiske situasjonen i Trysil så alvorlig at kommunestyret måtte ta et initiativ. Og gjorde det» (Trysilfjell Utmarkslag SA, 2022, s. 8). Distriktenes Utbyggingsfond ble mobilisert og en rekke tiltak ble iverksatt. Det ble satset på industrialisering gjennom hus- og hytteproduksjon og Trysilhus produserte hus og Trybo hytter. Bedriftene var i vekst i en periode med relativt mange ansatte, etter hvert ble hus og hyttefabrikkene fusjonert, men det endte i konkurs på 1980-tallet. Dette var en forløper eller et mellomspill til økende satsing på reiselivet, ifølge informasjon fra tidligere ordfører. Brødrene Søgaard begynte å klargjøre ett av de første hytteområdene i Norge på Fageråsen i Trysil i 1965, og åpnet de første skitrek-

kene i 1966. Inntektene fra salg av hyttetomter og heiskort var begrensede, men det var ikke forventninger om store fortjenester som motiverte grunneierne. Snarere var det som en av våre informanter påpeker, slik at «nøden lærte naken kvinne å spinne». Det ble etablert et samarbeid mellom grunneierne om den videre utbyggingen av Trysilfjellet. Den største grunneieren var Trysil kommune som stiftet Trysilfjell Utmarkslag sammen med 12 private grunneiere i 1971 (Trysilfjell Utmarkslag SA, 2020). Utmarkslaget startet med salg av hyttetomter i 1971 og var ansvarlige for bygging av skiheiser fram til 1988, da Trysilfjellet AS ble etablert som eier av alle skiheiser og alpinbakker.

Trysil Utmarkslag etablerte tidlig rutiner for samarbeid, og viktige beslutninger krevde enstemmighet. Utmarkslaget ble etablert som et samvirke, noe som kan skyldes at flere av medlemmene kjente samvirkeprinsippene (Johnstad, 1998), som medlemmer i Trysilvassdraget Skogeierforening. I tråd med samvirkeprinsippene ble inntektene delt mellom medlemmene. De som ikke hadde tomter å selge, fikk inntekter hvis deres eiendommer var viktige for å anlegge skiløyper. Det ble etablert rutiner og en kultur for samarbeid før det kom store inntekter. Denne formen for samarbeid kan sees som en nødvendig forutsetning for den videre utviklinga i Trysil. Destinasjon Trysil påpeker at «Samarbeidet har vært Trysils viktigste ikke kopierbare sterke side» (Destinasjon Trysil, 2020, s. 9). I litteraturen om entreprenørskap skilles det mellom entreprenørskap drevet av henholdsvis nødvendighet eller mulighet (Backman & Karlsson, 2022). Det argumenteres for at entreprenørskap drevet av nødvendighet er overrepresentert i rurale områder. Det er rimelig å karakterisere entreprenørskapet i Trysil på 1960- og 70-tallet som drevet av nødvendighet. I Trysil hadde entreprenørskapet en kollektiv karakter da det var basert på en modell for samarbeid mellom grunneierne.

Det svenske børsnoterte selskapet SkiStar AB kjøpte alpinvirksomheten av Trysilfjellet utmarkslag i 2005 for 240 millioner kroner (Moen, 2017). Salgssummen ble fordelt mellom eierne etter en på forhånd avtalt fordelingsnøkkel (Trysilfjell Utmarkslag SA, 2022). SkiStar overtok ansvaret for markedsføring og drift av anleggene, mens Trysilfjell Utmarkslag fortsatte med salg av hyttetomter og bygging av veier. Trysils relative nærhet til Oslo og Akershus tilsa at det var et betydelig markedspotensial for vinterturisme basert på alpint og langrenn (Sæther, 2021). Via Oslo havn og Gardermoen flyplass kom internasjonale gjester til Trysil, særlig danske skiturister ble en

viktig kundegruppe. Utlendinger sto i 2019 for rundt 70 prosent av de kommersielle gjestedøgnene i Trysil¹.

Älvdalen og Malung-Sälen kommuner hadde mange av de samme problemene som Trysil og Engerdal, med økende arbeidsledighet og nedgang i folketallet fra 1960-tallet og framover. I Sälen ble de første forsøkene med vinterturisme gjort på 1930-tallet, men det var ikke før på 1970-tallet at utviklingen skjøt fart. Mens skogseiere får mye av æren for veksten i reiselivet i Trysil, var det andre aktører bak utviklingen i Sälen. Mats og Erik Paulsson fra Båstad etablerte i 1957 PEAB som har blitt en av Nordens største bedrifter innen bygg og anlegg. Brødrene Paulsson ønsket å etablere et feriested til sine ansatte og kjøpte i 1975 Lindvallen i Sälen, der de etablerte Sälenstjärnan for å tilby vinterturisme. Selskapet ble notert på Stockholmsbørsen i 1994, skiftet navn til SkiStar i 2002 og er i dag eier av alpinanlegg i Sälen, Åre, Vemdalen i Jämtland, Trysil og Hemsedal (Moen, 2017). De kapitalsterke brødrene fra Båstad har drevet mye av utviklingen på svensk side og etter hvert på norsk side. Entreprenørskapet kan karakteriseres som drevet av muligheter. Brødrene er i dag å finne på Forbes' liste over verdens rikeste personer, mens neste generasjon Paulsson sørger for langsiktig eierskap gjennom en stor eierandel i SkiStar. SkiStar har en børsverdi på om lag 10 milliarder svenske kroner i januar 2024. I tillegg har andre familier og investorer eierinteresser i hoteller, hytter og restauranter i Sälen, Idre og Trysil.

Det er noen vedvarende forskjeller mellom Trysil og Sälen når det gjelder organisering av destinasjonene. I Sälen har SkiStar vært og er den sentrale aktøren for utvikling av destinasjonen. SkiStar har hatt klare kommersielle målsettinger de har styrt etter. Andre målsettinger som har ligget på siden av det kommersielle, har det vært mindre oppmerksomhet om fra ledelsens side, ifølge en av våre informanter. Kritiske røster blant informantene hevder at SkiStar noen ganger forfølger kommersielle målsettinger som ikke nødvendigvis er til det beste for regionen som helhet (Sæther, 2021, s.84). Disse utsagnene indikerer mulige skeive maktforhold i regionen ved at en kommersielt sterk aktør setter en agenda som ikke alltid er til det beste for regionen som helhet. Her kan det legges til at det har vært vanskelig for forskeren å få

1 Pressemelding fra Destinasjon Trysil september 2019.

tilgang til informanter som kunne bidratt med mer detaljert informasjon om maktforholdene.

På norsk side har SkiStar markedsansvar for Trysil som alpint skisted, mens Destinasjon Trysil har markedsansvaret sommer og høst (Destinasjon Trysil, 2020). Destinasjon Trysil er organisert som et samvirke der små og store bedrifter sammen med kommunen samarbeider for å utvikle tilbudet innen blant annet stisykling og toppturer. Kompetanseheving og tilrettelegging av møteplasser hører med til fellesgodene Destinasjon Trysil arbeider for å utvikle.

Endringer i folketallet er en resultatindikator for utviklingen i en region og sier noe om den allmenne økonomiske og sosiale tilstanden (Hagen, 2007). Folketallet i regionen ble redusert med omtrent 30 prosent fra 1960 til 2015. Deretter har utviklingen stabilisert seg og tallene for 2022 tyder på at pandemien ikke har rokket ved dette. De to kommunene med størst aktivitet innen reiselivet, Malung-Sälen og Trysil, hadde en befolkningsøkning i perioden 2015–2020.

Tabell 6.2

Endringer i folketall (Kilder: SSB, SCB og egne beregninger)

Folketall	Sälen-Malung	Älvdalen	Trysil	Engerdal	SITE-regionen	
					Samlet folketall	Endring i prosent
1960	13 131	11 467	8382	1818	34 798	
1980	11 971	8348	7567	1795	29 681	-14,7
2000	10 799	7718	7069	1580	27 166	-8,5
2010	10 356	7207	6763	1434	25 760	-5,2
2015	10 036	7035	6569	1359	24 999	-2,9
2020	10 138	7031	6627	1268	25 064	0,2
2023	10 258	7018	6582	1328	25 186	0,0
Endring 2015–2023 i prosent	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0

Interaksjon over grensa

Vinterturismen utviklet seg parallelt på hver side av grensa uten noe samarbeid fram til 2000-tallet. Etter hvert ble det et ønske blant politikere i Dalarna og Hedmark om å styrke næringssamarbeidet over grensa. Interreg Indre Skandinavia-programmene ble et viktig regionalpolitisk virkemiddel for å forfølge denne målsettingen. Interreg Indre Skandinavia er overordnet forankret i EU-kommisjonens arbeid for å styrke grenseregioner innad i EU og langs EUs yttergrenser. Territoriell sammenveving er den overordnede målsettingen for Interreg-programmene (Medeiros, 2016). Norge ble invitert inn i Interreg av Sverige og Finland i 1996. EU-kommisjonen vedtar 7-årlege programmer og den 6. generasjonen Interreg startet i 2022. Statene etablerer planer med utgangspunkt i EUs forordning og grenseregionenes behov. EU finansierer mye av aktiviteten, men siden Norge ikke er medlem av EU, må den norske regjeringen bidra over statsbudsjettet. Disse bevilgningene har blitt vesentlig redusert de 10 siste årene.

Den videre operasjonalisering og iverksettingen av programmene ledes av grenseregionale partnerskap. Fylkespolitikere fra Dalarna, Värmland, Hedmark (Innlandet), Østfold og Akershus utgjør et partnerskap som gjør prioriteringer for Indre Skandinavia. Fra 2022 er det endringer i programgeografien som nå inkluderer nordre del av Västra Götalands län og hele Østfold fylke. Partnerskapet gir fylkespolitikernes mulighet til å drive nærings- og samfunnsutvikling basert på grenseregionens egne behov. Interreg-programmene gir tilgang til ressurser i tillegg til ordinære statlige regionalpolitiske virkemidler. På 1990-tallet finansierte Interreg Indre Skandinavia tiltak for å etablere samarbeid innen reiselivet i Sälen-Trysil-regionen, uten at det ga resultater. På 2000-tallet var det økende kontakt mellom ordførere og kommunale nærings-sjefer, samtidig som SkiStar investerte betydelige summer i Trysil. I forbindelse med oppstart av en ny Interreg-programperiode i 2006 gjorde partnerskapet i Indre Skandinavia, støttet av sekretariater i Karlstad og på Hamar, strategiske vurderinger av langsiktige satsingsområder for grenseoverskridende næringsutvikling. Reiselivet i SITE-regionen ble ett av de utvalgte satsingsområdene.

I første omgang ble det finansiert mindre prosjekter for å skape tillit og etablere nettverk over grensa. Etter hvert ønsket representantene for næringslivet og kommunene å konkretisere arbeidet og fikk midler til å et «Grenseløst energisamarbeid (Green)». Målet var å utrede tiltak for energieffektivisering

og redusert energiforbruk blant bedrifter i Indre Skandinavia². Tabell 6.3 gir en oversikt over prosjekter som har vært finansiert av Interreg.

Tabell 6.3

Interreg-finansierte prosjekter i SITE-regionen (Sæther, 2021, s. 85)

	Tidsrom	Hovedmålsetting	Sentrale aktører	Resultat
Trust	2005–2007	Etablere tillit og institusjonalisere samarbeid over riksgrensa	Kommuner og næringslivet	Økt tillit og nettverk over grensa
Green og Green 2020	2008–2014	Introdusere energibesparende løsninger i næringslivet	Länsstyrelsen i Dalarna, Trysil kommune, næringslivet og kompetansemiljøer	Energi-effektivisering av skidestinasjoner
SITE-I	2011–2014	Støtte planlegging av flyplass	Kommunene, destinasjonsselskap, SkiStar og andre	Vedtak om bygging av flyplass
SITE-II	2016–2018	Internasjonalisering, miljøsertifisering av destinasjoner	Kommunene, destinasjonsselskap og næringslivet	Destinasjonene er miljøsertifisert og forberedt på internasjonale kunder
SITE-III	2019–2022	Utvikle en bærekraftig helårs verdensdestinasjon	Kommunene, destinasjonsselskap og næringslivet	Stenging av grensa vanskeliggjorde arbeidet

Green-prosjektet hadde i den første perioden karakter av å være utprøvende, og mange bedriftsledere syntes å ha lite kunnskap om energiforbruk. Kartlegging av energiforbruk ved hjelp av innleid kompetanse ble derfor et viktig tiltak. Kompetanseheving gjennom kurs og arbeid med tiltaksplaner for energieffektivisering var viktig. Prosjektarbeidet rettet seg mot de største skidestinasjonene og deres organisasjoner. Interregmidlene gjorde det mulig å leie inn spisskompetanse og en hollandsk sivilingeniør tilførte viktig kompetanse innen energieffektivisering, ett tiltak var LED basert belysning i skibakkene. Som

² Prosjektplan for Green. Notat, Trysil kommune 2008.

ledd i prosjektarbeidet ble Trysil kommune en pilot i Innovasjon Norges arbeid med en sertifiseringsordning for bærekraftige reisemål. Etter hvert brukte destinasjonene et positivt miljøbudskap i markedsføringen (Sæther, 2021).

Konkret handlet prosjektet om energieffektivisering, men indirekte også om hvordan kommuner og bedrifter kunne samarbeide over riksgrensa. Produksjon av kunstsno er energi- og kostnadskreven, men gjør at sesongen kan starte tidligere om høsten, noe som er økonomisk viktig. Trysil var en pioner i å utvikle kompetanse for å produsere kunstsno (Trysilfjell Utmarkslag SA, 2022), men skianleggene i regionen så på slik kompetanse som en forretningshemmelighet. Gjennom Green-prosjektene ble det etablert tillit og kompetanse som ble delt mellom skianleggene over grensa. Erfaringene fra Green-prosjektene bidro til at politikerne ønsket å intensivere samarbeidet over grensa. Politikerne i de fire kommunene møttes i 2010 og ble enige om at regionen burde løfte blikket og se utover det skandinaviske markedet. Ved god markedsføring kunne regionen ta gjester fra konkurrerende destinasjoner som Lillehammer, men for å få til en reell vekst som skapte nye arbeidsplasser, ville politikerne fly inn gjester. Politikerne ble enige om en visjon om at regionen skulle bli en verdensdestinasjon. Arbeidet med å virkeliggjøre denne visjonen er sentralt for å forstå den videre utviklingen i regionen (Sæther, 2021).

Næringssjefen i Malung-Sälen mente et prosjekt finansiert av Interreg ville være nyttig for å gi det grenseoverskridende samarbeidet nødvendig struktur og for å engasjere eksternt kompetanse. Prosjektsøknaden ble begrunnet med en hardere konkurranse, og destinasjonene måtte løfte seg til et nytt nivå for å beholde sin ledende posisjon. Et slikt løft krevde bedre forståelse for aktørenes ulike roller, samarbeid over grensa og ivaretagelse av kreativiteten i regionen³. Om vinteren var det 3000 sesongarbeidere i regionen, men sesongarbeid ga ikke grunnlag for fast bosetting, og kommunene så for seg en ytterligere befolkningsnedgang om det ikke ble etablert flere helårs arbeidsplasser. I 2010 var fordelingen mellom vinter- og sommerturisme 90–10, 90 prosent av alle turister besøkte regionen om vinteren. Målsettingen var å endre forholdstallet til 80–20, noe som krevde en fordobling av antallet kommersielle gjestedøgn om sommeren (Destinasjon Trysil, 2020). Det ble ansett

3 Prosjektplan destinasjonsutvikling Sälen-Idre-Trysil-Engerdal, kommunenes rolle og oppdrag. Søknad til Interreg Norge-Sverige IVA. Trysil kommune, upublisert notat 2011.

som krevende, da det var vekst i antall besøkende om vinteren. Tilgang til nye markeder var nødvendig for å etablere flere helårs arbeidsplasser. Interreg-prosjektet skulle knytte offentlige og private aktører sammen for å nå fire mål:

- Fordype det grenseoverskridende samarbeidet
- Etablere dialog mellom kommuner og næringslivet for å skape en felles oppfatning av regionen
- Styrke kunnskap og analyse
- Samordne planlegging av infrastruktur⁴

Planene om flyplass var den direkte årsaken til det økte samarbeidet mellom kommunene og næringslivet over grensa. Det ble en tett kobling mellom arbeidet i de Interreg-finansierte prosjektene og målsettingen om å utvikle en internasjonal destinasjon, der de politiske og kommersielle målsettingene støttet hverandre.

En modell for grenseoverskridende samarbeid?

På begge sider av riksgrensa var det offensive mål for videreutvikling av reiselivet, samtidig var det en erkjennelse av at det ville være vanskelig å nå målene. Idre og Sälen hadde en høy markedsandel nasjonalt, men relativt få internasjonale gjester. Avstanden fra nærmeste større flyplass, Arlanda ved Stockholm, ble for lang for internasjonale gjester. I Trysil hadde en lyktes bedre med å tiltrekke seg utenlandske gjester, men så muligheter for å nå nye markeder. Sälen hadde en småflyplass, men den var for kort til å kunne ta imot flytypene som er dominerende innen charter og ruteflyvninger. Ideen om å utvide flyplassen ble lansert av en vertshuseier i Sälen i 2008. Kommunene og næringslivet sto etter hvert sammen bak planene om flyplass og snakket med en felles røst overfor nasjonale myndigheter. Norske myndigheter hadde

4 Prosjektplan destinasjonsutvikling Sälen-Idre-Trysil-Engerdal, kommunenes rolle og oppdrag. Søknad til Interreg Norge-Sverige IVA. Trysil kommune, upublisert notat 2011.

ingen innvendinger mot planene, mens svenske myndigheter gikk inn på eiersiden av flyplassen (Sæther, 2021). SkiStar, den svenske regjeringen og en rekke andre private og offentlige aktører forpliktet seg til å bidra finansielt slik at anleggsarbeidene kunne starte i 2015.

Vedtaket om bygging av flyplass skapte optimisme og aktivitet i regionen (Moen, 2017). I tillegg til selve flyplassen investerte svenske myndigheter i nye veier, kapasiteten på hotell og skianlegg ble økt og oppgradert til et høyere servicenivå. Til grunn for investeringen lå det en antakelse om at internasjonale gjester stiller høye krav til bosted, mat og service. I Sälen var en rekke mindre bedrifter etablert for å tilby naturbasert turisme, og de trodde det ville komme flere turister som var villige til å betale for å være tett på relativt urørt natur. Elgsafari og bålturer er eksempler på slike produkter, men for å få volum på slike tilbud krevdes det flere ikke-skandinaviske turister (Sæther, 2021).

Besøksnæringa i SITE-regionen hadde 6,4 millioner gjestedøgn og en omsetning på 5,6 milliarder kroner⁵ i 2018. Det er investert i størrelsesorden 5 milliarder kroner i en region med 25 000 mennesker, noe som gir betydelige ringvirkninger innen bygg og anlegg og andre næringer som leverer til reiselivsnaeringa. Flyplassen ble bygd etter internasjonale mål med en rullebane på 2500 meter og åpnet i desember 2019. Vinteren 2020 startet med flyvninger fra London, København, Stockholm og Göteborg til Sälen. Det var forventninger om at flyankomstene ville bringe 100 000 nye gjester til SITE-regionen,⁶ men koronapandemien medførte en tilnærmet stans i internasjonal flytrafikk fra mars 2020.

De sentrale aktørene i SITE-regionen er enige om at samarbeid over grensa mellom private og offentlige aktører har vært avgjørende for å realisere utviklingen, særlig knyttet til flyplassen i Sälen. Dette synspunktet har kommet fram i intervjuer med tidligere ordførere, kommunale ledere og representanter for næringslivet. Betydningen av det grenseregionale samarbeidet er også uttrykt i skriftlige dokumenter. I en prosjektsøknad ble det pekt på at SITE ikke først og fremst er ett eller flere prosjekter, men at det er en arbeidsform, eller en modell som bygger på upretensjøs dialog mellom offentlig og privat sektor. Modellen skaper engasjement og deltakelse på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå⁷.

5 Prosjektsøknad SITE-III 2019. Upublisert notat.

6 Sluttrapport Scandinavian Mountains 2015–2018. SITE Destination, upublisert notat 2019.

7 Prosjektplan destinasjonsutvikling Sälen-Idre-Trysil-Engerdal – kommunenes rolle og oppdrag. Søknad til Interreg Norge-Sverige VIA, upublisert notat 2011.

Helårs arbeidsplasser ble ansett som nødvendig for å få vekst i folketallet. Allerede tidlig på 2000-tallet ble det åpnet en golfbane i Trysil. Politikerne og reiselivsnæringa diskuterte hvordan en kunne styrke sommerturismen, og reiste til Skottland for å lære om stisykling tidlig på 2010-tallet. Politikerne konkluderte med at det var et potensial for å satse på sykling i Trysil. Næringslivet mente en slik satsing kunne gi 100 nye arbeidsplasser. Trysil kommune var villig til å bruke 5 millioner kroner på utbygging av sykkelstier, hvis næringslivet ville satse. Det ville næringslivet, og fram til 2019 ble det investert 30 millioner i sykkelbaserte aktiviteter (Trysilfjell Utmarkslag SA, 2022). Tidligere ordfører i Trysil sa under et intervju med forfatteren i 2019 at: «Ser en hva [satsingen på sykling] har generert av gjestedøgn på sommeren og av helårsansettelser, så har en noe av forklaringen på hvorfor folketallet i Trysil igjen øker». I en evaluering av effektene på reiseliv og lokalsamfunn av sykkelbaseringen konkluderte Telemarksforskning med at satsingen hadde vært vellykket med en vekst i antall gjestedøgn i perioden juli til oktober (Svardal et al., 2019). En informant stiller spørsmål ved konklusjonen til Telemarksforskning fordi den har et svakt datagrunnlag.

Sluttrapporten for SITE II-prosjektet summerer opp arbeidet for å bli en internasjonal og bærekraftig destinasjon. Strukturen på reiselivsnæringa i SITE-regionen preges på den ene siden av noen større bedrifter som SkiStar og de store hotellene. På den andre siden preges den av en rekke småbedrifter som tilbyr opplevelser som guidede turer, hundekjøring, bålturer og snøscooter-kjøring. Målet for kompetansehevingen var å gjøre de små bedriftene modne for å jobbe mot et internasjonalt marked. Ett konkret resultat var at alle destinasjonene oppnådde «Merket for bærekraftig reisemål» hos Innovasjon Norge. Trysil var blant de første destinasjonene som oppnådde merket i 2013. Malung-Sälen og Älvdalen ønsket å kvalifisere seg for merket og ble piloter i Sverige.

Søknaden om et SITE-III-prosjektet fra 2019 kan leses som en status for regionen og legger vekt på at mangel på arbeidsplasser var byttet ut med mangel på arbeidskraft (Sæther, 2021). Kravet til kompetanse var økende, og knappheten på godt utdannet arbeidskraft merkbar. En tydelig vektlegging av utdanning og forskning var nytt, med planer om å etablere koblinger mellom høyskolene i Dalarna, Innlandet, næringslivet og kommunene der målet var å utvikle en vertskapsutdanning lokalisert i regionen⁸. Ulike deler

8 Hållbar internationell världsdestinasjon. Projektansökan 2019–2022. Upublisert notat.

av næringslivet hadde ulike utfordringer, de små og middelstore bedriftene hadde behov for å øke sin kompetanse for å bli konkurransedyktige, mens de store bedriftene ønsket seg innovative arbeidsmodeller og effektiv myndighetsutøvelse. Arbeidsområdene i prosjektet ble forsøkt koblet sammen for å møte utfordringene og gi positiv effekt for besøksnæringa. Kort tid etter oppstart av prosjektet traff COVID-19-pandemien Sverige og Norge for fullt og tiltakene som ble satt i verk for å bremse pandemien, fikk dramatiske konsekvenser for reiselivet.

De svenske og norske regjeringene valgte ulike strategier for å bekjempe viruset. Som ledd i den norske regjeringens nedstengning av samfunnet 12. mars 2020 ble grensa mot Sverige stengt, sammen med skiheiser og hoteller. Personer med bosted i en annen norsk kommune fikk ikke lov å besøke hyttene sine 12. mars til 20. april 2020. Sverige ble ikke stengt ned på samme måte, og hoteller og skianlegg var åpne ut sesongen. Nedstengingen ga store konsekvenser på norsk side, og det ble anslått at reiselivet i Trysil tapte 750 millioner kroner på fraværet av turister i påskesesongen 2020. I mai 2020 hadde 25 prosent av arbeidsstyrken i Trysil søkt om dagpenger under permittering⁹. På svensk side var det en sterk økning i antall permitteringer og arbeidsledige som følge av koronakrisa. I Malung-Sälen doblet arbeidsledigheten seg til om lag 8 prosent, mens den i Älvdalen økte med 70 prosent til om lag 8,5 prosent¹⁰. Den politiske ledelsen i Trysil kommune var i tett dialog med nasjonale myndigheter om innføringen av kompensasjonsordningene for næringslivet som ble innført for å redusere de økonomiske konsekvensene av nedstengingen av samfunnet.

Sommeren 2020 kunne norske hytteeiere igjen bruke hyttene sine, samtidig som utenlandsferier var lite aktuelt. Dette medførte økt bruk av hyttene i Trysil, med sykling som en viktig attraksjon. Samtidig betydde bortfallet av utenlandske turister at markedet for de små opplevelsesbedriftene forsvant. Stengingen av grensa ga store utfordringer for arbeidstakere som var avhengige av å krysse grensa for å komme til og fra jobb. I etterkant av pandemien er det mye som tyder på at dette har gitt en varig reduksjon i antallet svenske ungdommer som ønsker å jobbe i Trysil. I 2023 er internasjonale kunder tilbake, men mangelen

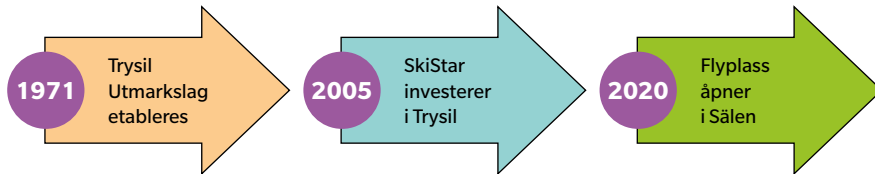
9 <https://e24.no/spesial/2020/coronaviruset/permitteringer>

10 http://qvs12ext.ams.se/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=extern%5Cmstatplus_extern.qvw&host=QVS%40w001765&anonymous=true%20&select=StartTrigger,1

på arbeidskraft er prekær for noen virksomheter. De små og spesialiserte bedriftene klarer ikke å få tak i arbeidskraft. Kombinert med at pandemien tæret på likviditeten, gjør dette at flere har måttet innstille virksomheten.

Figur 6.1

Viktige hendelser i regionen



Regional utviklingsdynamikk

Framveksten av reiselivsnæringa i SITE-regionen er eksempel på en region som har etablert en ny industriell utviklingsbane (Neffke et al., 2011). De mest sentrale hendelsene er skissert i Figur 6.1. Siden 1960-tallet er det utviklet en betydelig virksomhet innen vinterturisme som en ny næring i regionen. De initiale endogene ressursene var entreprenørskap. SkiStar og grunneierne i Trysilfjellet har vært sentrale aktører over lang tid. Det viktig å merke seg at SkiStar har hatt langsiktige eiere i familien Poulsson fra Båstad. Fram til starten på 2000-tallet var det en parallell utvikling på hver side av riksgrensa, men fra 2005 ble det gradvis etablert sterkere koblinger mellom bedriftene og kommunene over grensa. Det startet med at SkiStar kjøpte opp skianlegg i Trysil i 2005, deretter ble det skapt grenseoverskridende institusjonaliserte koblinger mellom offentlige og private aktører gjennom Interreg-finansierte prosjekter og bygging av flyplass. Samarbeidet over grensa har gitt regionen økt utviklingskapasitet med en mer differensiert sammensetning av aktører. Innovasjonsarbeidet foregår etter en nettverksmodell (Asheim et al., 2011b) gjennom å styrke grenseoverskridende læringsprosesser og interaksjon med eksterne kunnskapsmiljøer. Over tid har regionen utviklet seg i retning av et delvis integrert grenseoverskridende innovasjonssystem.

Den framvoksende reiselivsnæringa i SITE-regionen har ikke kunnet støtte seg på relaterte næringer. Det kan også hevdes at en i Sälen har hatt en selektiv faktorulempe (Porter, 1990), knyttet til at fjellene der ikke er hverken høye eller bratte, men destinasjonen har klart å kompensere for dette ved å legge vekt på at skiløypene er familievennlige og passer for barna. Regionen har vært en pioner innen vinterturisme i Norge og Sverige. Aktørene har etablert en ny næring i en perifer grenseregion uten støtte fra relaterte næringer, noe som er relativt unikt i litteraturen om etablering av nye næringer (Isaksen & Trippel, 2017).

Fraværet av relaterte næringer og formalisert FoU-kapasitet har betydd at spesialisert kompetanse hovedsakelig har blitt utviklet i regionen basert på egne erfaringer. Evnen til over tid å utnytte og videreutvikle regionens egne ressurser er hovedforklaringen bak den positive utviklingen. Kompetanse til å bygge og drive skibakker, heisanlegg og bosteder er et viktig eksempel på en endogen erfaringsbasert kompetanse. Markedsføring og salg av produkter basert på snø og ski er et annet eksempel på kritisk kompetanse som har vært utviklet lokalt, enten av destinasjonsselskapene eller av SkiStar. Samtidig er det rapporter om at allerede på 1970-tallet besøkte sentrale aktører i Trysil ledende skisteder i Alpene og Nord-Amerika. De tok med seg kunnskapen hjem og brukte den i utviklingen av skianleggene i Trysil (Trysilfjell Utmarkslag SA, 2022). Teknologisk spisskompetanse har i noen tilfelle vært hentet utenfra og blitt tilpasset lokale behov, som for eksempel belysning i skibakker og produksjon av snø. Innen sommerturisme har Trysil lært av andre steder i Europa og tilpasset lærdommen lokalt. Stisykling er nå en betydelig aktivitet og har bidratt til en økning i sommerturismen. Vekst i reiselivet på sommertid har vært avgjørende for å få økt tilflytting (Destinasjon Trysil, 2020).

Siden 2005 har det vært en grenseoverskridende utviklingsdynamikk i regionen. Blant informantene er det to syn på hva som har forårsaket denne dynamikken. En informant mener de store private aktørene skaper dynamikk gjennom å forfølge egne kommersielle målsettinger. SITE-samarbeidet har tilført noen perspektiver om bærekraftige destinasjoner som har kommet alle til gode, uten at det har hatt avgjørende betydning for regionen. De andre informantene mener at SITE-samarbeidet har vært en avgjørende forutsetning for den dynamikken som er skapt. Informantene hevder at flyplassen neppe hadde blitt realisert uten det institusjonaliserte grenseoverskridende samarbeidet som SITE-samarbeidet bidro til (Sæther, 2021, s. 94). Framveksten av

et systematisk samarbeid skapte en funksjonalitet over grensa, og aktørene i regionen begynte å se på seg selv som én region, og ikke to på hver side av riksgrensa. Dette har gitt den kritiske massen, eller territorielle sammenvevingen, Interreg-programmene søker å etablere gjennom grenseoverskridende samarbeid. Interreg har bidratt med et institusjonalisert rammeverk for grenseoverskridende samarbeid som har vært viktig for å utløse samhandling og private og offentlige investeringer i regionen.

Interreg har bidratt med «såkornmidler» inn i en regional utviklingsdynamikk som har utløst investeringer i en størrelsesorden som har medført økt helårs sysselsetting og tilflytting. Gjennom en periode på 50 år har regionen gått fra å være råvarebasert til å være plassert i en voksende tjenestetende næring, turisme. Utviklingsarbeidet i SITE-regionen har *de facto* vært i samsvar med prinsipper i teorien om å konstruere regionale fortrinn basert på lokale menneskelige og naturgitte ressurser. Interreg-partnerskapet har anerkjent kommunenes sentrale rolle og bidratt til å institusjonalisere et grenseoverskridende privat–offentlig partnerskap i SITE-regionen. Dermed har det vært partnerskap på to nivåer, ett for hele Indre Skandinavia bestående vesentlig av läns/fylkespolitikere og ett i SITE-regionen bestående av kommuner og næringsliv.

Konklusjon – fortsatt sårbarhet

Trysil kommune legger til grunn at det er om lag 1000 sysselsatte innen reiselivet i Trysil, inkludert varehandel og transport ifølge tidligere ordfører. Det er og om lag 1000 sysselsatte i offentlig tjenesteyting og 1000 i annet privat næringsliv i 2023. Når 1/3 av sysselsetting i næringslivet kommer med de tilreisende, indikerer det en avhengighet av at destinasjonene må være attraktive og tilgjengelige for de tilreisende. Bortfallet av gjester, tap av verdiskaping og høy arbeidsledighet under pandemien viste tydelig at SITE-regionen var og er sårbar. Denne gangen var det ikke teknologiske endringer som synliggjorde sårbarheten, men nedstenging av reiselivet som ledd i å bekjempe en global pandemi. Erkjennelsen av de strukturelle problemene den regionale spesialiseringen av næringslivet medfører er tydelig i regionen. Tiltak disku-

teres, og Trysil kommune ønsker å satse på jordbruk og matproduksjon, men realiteten er, slik denne forfatteren forstår situasjonen, at det neppe finnes noen realistisk strategi for å unngå en fortsatt avhengighet av reiselivet. Basert på typologiseringen til Nilsen et al. (2023) har regionen gått fra å være en innelåst ressursbasert region til å bli en innelåst spesialisert region. Det er et mer differensiert aktørskap nå enn hva tilfellet var på 1960-tallet, men det er tendenser til skjeve maktforhold fordi én stor kommersiell aktør har betydelig innflytelse i regionen. Så er det viktig å legge til at kommunene har en aktiv næringspolitikk og er sentrale aktører med mål om å videreutvikle regionale fortrinn. Ved å ta en aktiv rolle har kommunene en mulighet til å balansere den innflytelsen store private bedrifter har. Hvor unik SITE-regionen er som eksempel på en europeisk rural grenseregion som har klart å konstruere regionale fortrinn, må ellers bestemmes i framtidige forskningsprosjekt.

Referanser

- Asheim, B. T. & Gertler, M. (2005). The geography of innovation: Regional innovation systems. I J. Fagerberg, D. C. Mowery & R. R. Nelson (Red.), *The Oxford handbook of innovation* (s. 291–317). Oxford University Press.
- Asheim, B. T., Boschma, R. & Cooke, P. (2011a). Constructing regional advantage: Platform policies based on related variety and differentiated knowledge bases. *Regional Studies*, 45(7), 893–904. <https://doi.org/10.1080/00343404.2010.543126>
- Asheim, B. T., Smith, H. L. & Oughton, C. (2011b). Regional innovation systems: Theory, empirics, and policy. *Regional Studies*, 45(7), 875–891. <https://doi.org/10.1080/00343404.2011.596701>
- Backman, M. & Karlsson, C. (2022). Opportunity- and necessity-driven entrepreneurship in urban versus rural locations. I B. Leick, S. Gretzinger & T. Makkonen (Red.), *The rural enterprise economy* (s. 109–124). Routledge.
- Destinasjon Trysil. (2020). *Reiselivsstrategi for Trysil*. Destinasjon Trysil.
- Doloreux, D., Isaksen, A., Karlsen, J. & Dionne, S. (2012). Constructing regional advantage in non-metropolitan regions: A comparison between La Pocatière (Canada) and Tromsø (Norway). *Norsk Geografisk Tidsskrift – Norwegian Journal of Geography*, 66(3), 144–154. <https://doi.org/10.1080/00291951.2012.681687>
- EU-kommisjonen. (2006). *Constructing regional advantage: Principles, perspectives, policies*. https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/presenta/region_source2020.pdf
- EU-kommisjonen. (2017). *Boosting growth and cohesion in EU border regions, Communication from the commission to the council and the European Parliament*. https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/communications/2017/boosting-growth-and-cohesion-in-eu-border-regions
- Falleth, E. & Hofstad, H. (2008). Rural response to urban-biased land use policy – new bottom-up planning strategies in Norway. *European Journal of Spatial Development*. <https://archive.nordregio.se/Global/EJSD/Refereed%20articles/refereed30.pdf>
- Hagen, S. E. (2007). *Indikatorer for næringsstruktur og demografisk utvikling i Åmot* (Notat nr. 12/2007). Østlandsforskning.
- Halberg, P. T. (1999). *Bjelker i bygde-Norge: skogeierorganisasjonen og skogbruksnæringen 1894–1994 med fokus på Glomma-vassdraget*. Glommen skogeierforening.
- Isaksen, A. & Trippel, M. (2017). Exogenously led and policy-supported new path development in peripheral regions: Analytical and synthetic routes. *Economic Geography*, 93(5), 436–457. <https://doi.org/10.1080/00130095.2016.1154443>
- Johnstad, T. (1998). *Samarbeid og samvirke: Utvikling og organisering av samvirke*. Tano Aschehoug.
- Lundquist, K. J. & Trippel, M. (2013). Distance, proximity and types of cross-border innovation systems: A conceptual analysis. *Regional Studies*, 47(3), 450–460. <https://doi.org/10.1080/00343404.2011.560933>
- Medeiros, E. (2014a). Territorial cohesion trends in Inner Scandinavia: The role of cross-border cooperation (Interreg A 1994–2010). *Norsk Geografisk Tidsskrift – Norwegian Journal of Geography*, 68(5), 310–317. <https://doi.org/10.1080/00291951.2014.960949>

- Medeiros, E. (2014b). Is there a new trust in Inner Scandinavia, evidence from cross-border planning and governance. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 96(4), 363–386.
- Medeiros, E. (2016). Territorial cohesion: An EU concept. *European Journal of Spatial Development*, 60. <http://www.nordregio.org/publications/territorial-cohesion-an-eu-concept>
- Medeiros, E. (2018). The role of European territorial cooperation (ETC) in EU cohesion policy. I E. Medeiros (Red.), *European territorial cooperation* (s. 1–26). Springer Nature.
- Moen, R. A. (2017). *Turisteventyret Trysilfjellet*. Destinasjon Trysil.
- Nauwelaers, C., Maguire, K. & Marsan, G. A. (2013). The case of Hedmark-Dalarna (Norway-Sweden) regions and innovation: Collaborating across borders (Regional Development Working Papers No. 18/2013). OECD.
- Neffke, F., Henning, M. & Boschma, R. (2011). How do regions diversify over time? Industry relatedness and the development of new growth paths in regions. *Economic Geography*, 87(3), 237–265. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1111/j.1944-8287.2011.01121.x>
- Nilsen, T., Grillitsch, M. & Hauge, A. (2023). Varieties of periphery and local agency in regional development. *Regional Studies*, 57(4), 749–762. <https://doi.org/10.1080/00343404.2022.2106364>
- Porter, M. E. (1990). *The competitive advantage of nations*. Macmillan.
- Reitel, B., Wassenberg, B. & Peyrony, J. (2018). The Interreg experience in bridging European territories: A 30-year summary. I E. Medeiros (Red.), *European territorial cooperation* (s. 7–24). Springer Nature.
- Røiseland, A. & Vabo, S.-I. (2016). *Styring og samstyring – governance på norsk*. Fagbokforlaget.
- Svardal, S., Miland, K. & Vareide, K. (2019). *Trysil bike arena. Evaluering av effekter på reiseliv og lokalsamfunn* (Rapport nr. 480). Telemarksforskning.
- Sæther, B. (2021). *Kunnskapsbasert utviklingsarbeid i grenseland. Partnerskap for Indre Skandinavia og EUs Interreg-programmer 1996–2020*. Universitetsforlaget.
- Sæther, B. (2022). The challenge for economic development and innovation in border regions: Cases from Inner Scandinavia. I E. Medeiros (Red.), *Border cities and territorial development* (s. 91–110). Routledge.
- Sæther, B., Andersen, B. T. & Hagen, E. (2019). Cross-border functional regions and innovation: Cases from Inner Scandinavian regions. I E. Medeiros (Red.), *Territorial cohesion, the urban dimension* (s. 91–110). Springer Nature.
- Trysilfjellet Utmarkslag SA. (2022). *50 år i fjellet*. Trysilfjellet Utmarkslag SA.
- Ørbeck, M. & Gløtvold-Solbu, K. (2012). Svensker på jobb i Norge. I E. Olsson, A. Hauge & B. Ericsson (Red.), *På gränsen. Interaktion, attraktivitet och globalisering i Inre Skandinavien* (s. 85–101). Universitetstrykkeriet.
- Ørbeck, M., Olsson, E., Hauge, A. & Ericsson, B. (2012). Att göra regionala skillnader till en styrka – En introduktion. I E. Olsson, A. Hauge & B. Ericsson (Red.), *På gränsen. Interaktion, attraktivitet och globalisering i Inre Skandinavien* (s. 9–25). Universitetstrykkeriet.

