

## NHO Reiseliv sin posisjon

### Generelt

NHO Reiseliv har fokus på bærekraft gjennom bl.a., nasjonale turiststier, bærekraftig forvaltning av våre naturressurser (havfisketurisme), miljøsertifisering av bedriftene, bærekraftige innkjøp og mindre matsvinn. Et bærekraftig reiseliv (miljømessig, sosialt og økonomisk) betyr økt verdiskaping og økt sysselsetting.

### Motorferdsel i utmark

Det er svært viktig og nødvendig med dialog mellom sentrale aktører innenfor naturbasert reiseliv, lokale ski- og sykkelklubber, hyttebefolkning, friluftsansjoner og det lokale folkehelsearbeidet i kommunen. Med gode samarbeidsprosesser lokalt bør det være mulig å komme frem til gode fellesløsninger.

### Høringsuttalelse fra NHO Reiseliv 6. mars 2020

Siste formelle innspill til gjeldende motorferdselslov følger vedlagt.

## Tidligere oversendte presentasjoner og linker/fakta

- Møte i Alta 11.mars 2022 inkl. innspill fra medlemmer
- Møte i Oslo Oslo 11.mai 2022 inkl. innspill fra medlemmer
- Biotour prosjektet  
<https://www.nmbu.no/biotour>
- NHO Reiseliv, Tall & fakta  
<https://www.nhoreiseliv.no/tall-og-fakta/tall-og-fakta-om-norsk-reiseliv/>  
Tallene oppdateres kontinuerlig. Reiselivsnæringen består av alle typer bedrifter som leverer tjenester til mennesker på reise, det vil si opplevelses-, overnattings-, serverings-, transport- og formidlingsbedrifter. Statistikken på denne siden henter informasjon fra Statistisk Sentralbyrås satellittregnskap for turisme, og baseres dermed på SSBs definisjon av næringen. Merk at enkelte grafer og tabeller på denne siden kun tar for seg overnattings- og serveringsvirksomheter (ikke hele reiselivet).
- Utover tidligere oversendte lenker oversendes link til Miljøfyrtårn sitt nye kriterium (per mars 2022) vedr. utleie av motoriserte kjøretøy til bruk i utmark og på vann.  
<https://www.miljofyrtarn.no/virksomhet/sertifiseringskriterier/justerte-bransjekriterier/motorisert-kjoretoy/>

## Ytterligere innspill fra NHO Reiseliv sine medlemmer (mottatt pr. 1 juli 2022)

### **Spørreundersøkelse vedr behov for tilrettelegging av trasé for hundspannkjøring**

På oppfordring fra utvalget har vi sendt ut en spørreundersøkelse til ett utvalg av NHO Reiseliv opplevelse medlemmer. Resultatet fra spørreundersøkelsen følger vedlagt.

Oppsummert: Det ønskes at loven inkluderer en dispensasjonsmulighet for at reiselivsbedrifter innenfor opplevelser kan utøve sine aktiviteter ved å tilrettelegge traseer med snøscooter.

## Øvrige innspill til motorferdselslovutvalget fra våre medlemmer

(direkte hentet ut fra mottatte e-poster)

### Norvi Resorts AS, Tromsø kommune

#### Nærings- og grunneierperspektiv

Reiselivet i nord hadde en veldig positiv utvikling de siste 10 årene før Covid 19 inntraff. Veksten ser nå ut til å fortsette og vi ser at flere søker seg ut av de større byene og over til mindre byer, tettsteder og resorter.

I en slik fortsatt vekst og utvikling møter det naturbaserte reiselivet i dag en del utfordringer som det haster med å finne løsninger/avklaringer på. Kort oppsummert kan disse deles i tre kategorier:

- Uklart lovverk/uklare forskrifter
- Allemannsretten og næringens eget ansvar på hvordan opptre i forhold til grunneiere og lokalsamfunn

#### Uklart lovverk/uklare forskrifter

Reindriftsloven må avklare om det er lovlig å starte med rein i en turistbedrift som etablerer seg i et annet reinbeitedistrikt. I dag forteller loven at det ikke kan etableres med fremmed rein i et annet distrikt (fremmed merke). Hvert distrikt har et fastsatt reintall mm.

Bruk av Jordloven kontra Plan- og bygningsloven må avklares/avveies. Skal ulike anlegg av ulik størrelse på en jordbrukseiendom reguleres etter Plan- og Bygningsloven eller skal en bruke forskriftene knyttet til Jordloven. Hva med opparbeiding av stier for sykkel og vandring? Med andre ord er det spørsmål om i myndighetene skal definere/regulere områdene som næringsområder eller skal de fortsatt være LNF områder.

Friluftsløven må revideres vedr kommersiell bruk av Allemannsretten. I dag bruker vi i næringen Friluftsløven og vi bruker Allemannsretten som begrunnelse for ikke å inngå avtaler med grunneierne. Dette er en stor trussel mot aksepten i samfunnet for Allemannsretten. Økt bruk av utmark vil være en naturlig del av utviklingen med økning av naturbasert reiseliv.

#### Næringens eget ansvar – lokal verdiskapning

Det naturbaserte reiselivet har et råstoff som er naturen! Denne eies av en grunneier. Veldig få turistbedrifter har i dag en avtale med de aktuelle grunneierne der de utøver sin virksomhet/sin næring. På denne måten har næringen heller ikke kontroll på råstoffet!!! Grunneieravtaler er derfor en helt nødvendig forutsetning for utvikling av en seriøs næring.

Lokalsamfunnene opplever også at turister og ulike bedrifter utøver aktiviteter helt inn i hagen, mellom naust, inn i oppkjørsel og stedvis helt inntil husene.

Dette skaper stedvis konflikter og har et potensial til å utarte raskt til å bli til «Tourist Go Home» syndromet. Økt trafikk vil føre til mere forstyrrelser og slitasje. Siden det kan være vanskelig politisk å få endret Friluftsløven bør vi som næring jobbe fram en standardkontrakt mellom grunneier og turistbedrift. Dette bør gjøres i samarbeide med grunneierorganisasjonene.

Hvordan skal næringen bidra til å finansiere ulike fellesgoder som opparbeiding av stier for sykkel og vandring, toalett anlegg, parkeringer osv.??? Økt virksomhet vil føre til økt slitasje!

### Tromsø Lapland, Troms kommune

- Det som er veldig viktig for vår bedrift; at vi får lov til å kjøre med snøskuter og trække løypetraseen under vintersesongen hvert år. Normalt er vintersesongen fra og med 20 oktober til 1. mai. Tromsø Lapland - Sami Experience AS

## **XLyngen, Lyngen kommune**

Selskapet driver natur- og kulturbasert reiseliv i dag, og vi har motorisert ferdsel både sommer og vinter. På sommeren leier gjester båter fra ulike tilbydere, som medfører kontrakter, registrering med fangstrapportering, topp sikkerhetsklarering med flytedresser, værforhold mm, ca 2 timer med informasjon ved ankomst og oppfølging under hele leieperioden. Vi ville ikke hatt grunnlag for utleie uten denne aktiviteten. Når det gjelder vannskuter, så er jeg mere usikker, føler at vi bor så langt nord med farvann og vær som skifter fort, og vi har per i dag ikke ønske om å legge oss inn i denne form for aktiviteter.

På vinteren har vi tilbud om snøskutersafari, dette for å komme opp og inn i Lyngsalpene, der det ofte er mengder med snø. Gjestene som ankommer Nord-Norge ønsker lett tilgang til naturen gjennom motorisert ferdsel, de er ikke vant med å gå på ski eller lange trugeturer fra sitt hjemland, og vi synes det er en fin måte å vise våre storslåtte naturområder på. Tror også at dette er et tilbud som trekker en del gjester til nord, da de spesielt kommer for snøskutersafari og hundespenn/hvalsafari.

Men- vi opplyser også til våre gjester om at snøskuteren ikke bare er brukt for moro skyld, om vinteren må vi ofte trå til med snøskuter for å hjelpe andre, eks ved strøbrudd, ved store snøfall og stengte veier, ved snøskredulykker, når sykdom oppstår uventet og det er behov for transport om vinteren (folk bor langt fra veien eller besøker hytter som er avsidesliggende) Vi har siste år hatt ca 20 perioder med stengte fergeavganger pga snøskred, stengt tunell ved Pollfjellet som er en meget usikker kjørevei, stengt vei på E6 fra Olderdalen pga snøskred/snøfall.

Snøskuteren er også et flott tilbud til lokalbefolkning i distriktet, som ikke har samme kulturtilbud som tettsteder, dette tilbudet kan være det som gjør at Lyngen blir valgt. Vi har ikke skiheiser opp mot fjellene i nord, og veldig lite materielle bygninger med tilbud til skiende/gående ute i naturen.

Vi har også randone/offpist skiturer til fjells, langrenn og trugeturer som tilbud til gjestene på vinter/vår. Vandreturismen er på vei opp, men de reiser ofte på egenhånd, og gjerne dagsturer ut i «bushen» oversatt: distriktene. Høsten er ofte tiden for hvalsafari med båt, dette har et frynsete rykte på grunn av utførelsen til havs. Dette må ryddes opp i på samme måte som snøskutersafari, utleie båt mm.

Jeg tror at vi i Nord-Norge generelt er tjent med en motorferdsel i utmark, som i dag er meget strukturert, godt merket og streng fulgt opp av myndigheter, på samme måte som ferdsel på sjø med båt. Både når det gjelder sikkerhet og reglement.

Beklager at det ble en hel avhandling om mange greiner av motorferdsel, men mye av dette er en side av samme sak og som gjør at mye av våre gjester blir her over flere dager, når de får noe å gjøre, som å komme inn i fjellområdene på ulike måter.

## Den Norske turistforening

### Hvordan opplever din bedrift regelverket i dag?

- DNT eier og drifter om lag 550 hytter, 22.000 km med T-merkede stier og 5000 km kvista løyper. Dette innebærer at medlemsforeningene våre har behov for å bruke motorkjøretøyer i utmark til å frakte materialer, varer, ved og gass til hytter og til å frakte kvister, skilt etc. til drift og nyetablering av ruter.
- DNT må i dag søke tillatelse etter særlige grunner i forskriftens § 6 for kjøring til ubetjente hytter og i forbindelse med drift av stier. Her opplever vi at dagens regelverk og praktisering medfører tungvinte og tidkrevende søknadsprosesser med mange søkepunkter og ulik praksis fra kommune til kommune.
- Regelverket er komplisert og vanskelig å finne fram i. Noen forutsetninger er gitt i lov, noen i forskrift, og det er ikke intuitivt hvilke paragrafer i lov og forskrift som utfyller hverandre.
- Vi opplever at regelverket for fornøyleskjøring med snøskuter ikke i tilstrekkelig grad sikrer hensynet til natur- og friluftslivverdiene. Mange kommuner har lagt skuterløyper rett gjennom områdene kommunene har verdsatt som svært viktige etter miljødirektoratets metode. Vi mener at de viktigste friluftslivsområdene må unngås når man planlegger fornøylesløyper, og at løypene i størst mulig grad bør legges langs med eksisterende barrierer, slik som veier etc.

### Hvilke behov, ønsker, utfordringer og dilemmaer ser dere for fremtiden?

- Vi får stadig færre sammenhengende naturområder frie for menneskelige forstyrrelser. Dette sammen med en stor vekst i antall motorkjøretøy gjør etter vår mening at behovet for et restriktivt og konsistent regelverk for motorferdsel i utmark er større enn noen gang.
- Vi ønsker ikke at det skal åpnes for ytterligere fornøyleskjøring i utmark.
- Vi ønsker også at det skal være et restriktivt regelverk for nyttekjøring, men ønsker enklere søknadsprosesser for de formålene som tillates.
- I verneområder som nasjonalparker – må man i dag søke både vernemyndighet og hver enkelt kommunene ved nyttekjøring. Det burde være kun et søkepunkt. F.eks at man søkte vernemyndigheten, og at vernemyndigheten avklarte/koordinerte med involverte kommuner. Alternativt at man søker kommunen og kommunen avklarer med vernemyndigheten.
- Også der det er behov kjøre gjennom flere kommuner utenfor verneområder, burde det være et søkepunkt som behandler søknaden på vegne av alle kommunene.
- I dag gir noen kommuner flerårig løyve der det er jevn drift over flere år, mens i andre kommuner må man søke for hvert år. Vi ønsker en felles praksis der alle kommuner gir tillatelse for eksempelvis 5 år av gangen. Eventuelt med et forbehold om at tillatelsen kan trekkes tilbake dersom visse vilkår ikke er innfridd/forutsetninger endrer seg underveis. Dette vil være ressursbesparende både for kommunen og søker.
- En annen måte å forenkle på kan også være at tillatelser blir gitt gjennom forskrift i stedet for etter enkeltsøknad.
- Vi tror det i fremtiden vil bli økt press på barmarkskjøring. Kortere vintre og en vekst i barmarkskjøretøy fra 0 i år 2000 til nesten 90 000 kjøretøy i dag. Her mener vi det er viktig at man fremdeles holder en restriktiv linje slik som i gjeldende regelverk.

## **Visit Geilo, Hol kommune**

### Hvordan opplever din bedrift regelverket i dag?

Som turistinformasjon får vi mange henvendelser fra gjester som ønsker å kjøre til hytte (mer transportrelatert), men også gjester som ønsker å kjøre som aktivitet. Sist nevnte aksepterer at vi har to aktivitetsleverandører som kan tilby dette. Andre trodde at det var mulig med fri ferdsel som i Sverige og er ganske så skuffet.

### Hvilke behov, ønsker, utfordringer og dilemmaer ser dere for fremtiden.

Kommune har to nasjonalparker, og de aller fleste gjester kommer hit for å få ro og fred i vill natur, gjennom hele året. Mange vintergjester klager over bruk av snøskuter i nærheten av langrennsløyper. Til og med redningsaksjoner fra Røde Kors blir kommentert som klage til turistinformasjon. De fleste gjestene er ikke kjent med regelverket dette skaper frustrasjon. Om gjester, både norske og utenlandske, kan få informasjon om scooterkjøring lettere tilgjengelig og i enklere språk, så er det ønskelig. Eller at destinasjonsselskaper kan hente nasjonal informasjon til bruk på egen nettside.

### Er det spesielle forhold med regelverket som ikke fungerer?

Det er åpenbart at det er en del ting i forhold til regelverket som ikke fungerer. Forståelsen for at det kun er transport av tunge ting som ved, gass og bagasje som er lov etter regelverket er underkommunisert. Mange mener en dispensasjon til å kjøre til hytta er å anse som en fri løsning til å kjøre persontransport.

### Hva er det som eventuelt fungerer, og hvorfor?

Det ser ut som om regelverket rundt frivillige organisasjoners øvelser og oppdrag er i ferd med å bli mer implementert, noe som ser ut til å forebygge gnisninger mellom turister som ønsker fred og redningstjenestens behov for å øve.

## **Visit Kongsvinger, kommunene Kongsvinger, Eidskog, Grue, Åsnes, Nord-Odal og Sør-Odal**

### Hvordan opplever din bedrift regelverket i dag?

Har ikke inngående kjennskap til regelverket i dag, men i vår region er lokale politikere generelt svært positive til motoriserte miljøer som bil, snøscooter ol. Mao er man villig til å godta mye utbygging av ferdsel innenfor motoriserte kjøretøy.

### Hvilke behov, ønsker, utfordringer og dilemmaer ser dere for fremtiden.

Et dilemma er når man befinner seg i en region med mye natur og kvaliteter knyttet nettopp til denne naturen. Vi har aktører som selger sine produkter innenfor konseptet stillhet & ro – dette er det vanskelig for noen å akseptere at kan kombineres med stadig mer motorisert ferdsel. Aktører som burde samarbeide kommer i konflikt. Hvordan forhindre dette? Kunnskap om loven må i større grad nå frem til lokale politikere, det holder dessverre ikke med kunnskapsrike og godt forberedt kommuneadministrasjon.

### Er det spesielle forhold med regelverket som ikke fungerer?

Ingen direkte erfaring.

### Hva er det som eventuelt fungerer, og hvorfor?

Ingen direkte erfaring.

## **Destinasjon Hovden, Bykle kommune**

### Hvordan opplever din bedrift regelverket i dag?

For vår del, mener vi dagens ordning fungerer meget godt. Med unntak av de behovene fjellredningsgruppa, Røde Kors etc. har for øvelser og redning, er behovet for å bruke snøskuter i utmark svært små. De få som har fjellhytter uten veiforbindelse (stort sett fastboende), har jeg inntrykk av at er fornøyd med dagens løyve-ordning.

### Hvilke behov, ønsker, utfordringer og dilemmaer ser dere for fremtiden.

Vi vet ikke, men er kanskje litt redde for at økt selvstyre kan føre til mer liberal praktisering av loven. Dersom lovendringen medfører mer skutertrafikk (og annen motorisert ferdsel), mener vi dette vil slå negativt ut for reiselivet. Det er liten tvil om at folk først og fremst ønsker fred og ro og at det er viktig å ivareta dette, også med tanke på miljøet (inkl. villreinen!).

## **Sirdalsferie AS, Sirdal kommune**

### Hvordan opplever din bedrift regelverket i dag?

I Sirdal har frivilligheten opplevd begrensninger som er til hinder for kjentmannsturer, som igjen kan gjøre det utrygt for de frivillige når uhellet er ute, og folk må reddes/hentes. I Sirdal har vi store områder som er vernet. En skal vise hensyn til vernet, men ved kjentmannsturer, får en ofte ikke lov til å kjøre annet enn i kvistet/merket løyper. En skiløper på langtur, går ofte utenfor disse løypene, og hvis ikke leitegruppene får kjørt og gjort seg kjent også utenfor løypene, er det flere enn den som er forulykket som står i fare. Grunnen til kjentmannsturene, er jo for å øke tryggheten for leitegruppene. En må huske at snøen legger seg ikke alltid likt hvert år, og derfor er det viktig med årlige kjentmannsturer i flere områder.

### Hvilke behov, ønsker, utfordringer og dilemmaer ser dere for fremtiden.

Bedriften vår er ikke påvirket av regelverket. Men som destinasjonsselskap er vi opptatt av at våre besøkende er trygge. Pr nå er det ting som fungerer, at de får dra ut på kjentmannsturer, men det er hull som hindrer de frivillige. Som antall snøscootere pr tur, og hvor mange turer en får lov å kjøre i hvert område.

### Linker til artikler i vår lokalavis Sirdalmedia, ang. motorferdsel i utmark:

19.mars 2021: <https://www.sirdalmedia.no/2021/03/snoskuternekt-for-ovelse/>

21.mars 2021: <https://www.sirdalmedia.no/2021/03/frivillige-ressurser-taper/>

25.mars 2021: <https://www.sirdalmedia.no/2021/03/leitegruppa-klager-pa-avslag/>

27.april 2022: <https://www.sirdalmedia.no/2022/04/speidere-frikjent-etter-kjentmannstur/>

### Ta gjerne kontakt med følgende personer:

- Jon Uleberg, politikontakt i Sirdal: 916 73 359

Gunhild Kvinen, kontaktperson i Øvre Sirdal Leitegruppe, og ansvar for å søke om kjentmannsturer: 900 89 064

Ivar Anton Nøttestad, Roverspeidernes beredskapsgruppe, 950 31 101

## **Strynefjellet Sommerski AS, Stryn kommune**

Stryn Sommerski ligger ved foten av Tystigbreen i Stryn kommune og på grensen til Skjåk. Her har det vært aktivitet i snart 100 år. Helt siden 1930 tallet har det vært skiaktiviteter her oppe. 1937 var første gang strynejellsrennet ble arrangert. Og siden vokste dette til et stort internasjonalt skirenn, med stjerner fra hele verden. Siste renn ble kjørt i 1998.90 tallet og begynnelsen på 2000 tallet var glansdagene til Stryn sommerski, landslagssamlinger for alpint, langrenn og t.o.m hopp landslaget hadde her. Stolheisen stod klar 1988. Fast installasjon som Stryn Sommerski livnærer seg av pr.d.d.

I tillegg til stolheisen, var det et bretrekk i øvre del av anlegget. Dette gjorde det mulig for langrennsløpere å gå oppkjørte løyper oppe på breen og frikjørere kjøre ned fjellsidene til skianlegget. Denne har dessverre ikke vært montert siden 2013, grunnet bresmeltingen. Etterspørselen etter breheisen og muligheten til å komme seg opp har vært en gjenganger hvert år. Den har gjort at gjester ikke kommer tilbake og dra til andre steder og andre land. Gjester fra utlandet har ikke ønsket å komme da de ikke har kunnet komme opp på breplataet.

Dagens eier av Stryn Sommerski tok over høsten 2014, da var anlegg i knestående. Det bar preg av forsømt vedlikehold, og dårlige rutiner på opprydding og håndtering av avfall. Det har vært omfattende rydding og vedlikehold av hele området. Både installasjoner og i naturen rundt. Strynefjellet har hatt fokus på verdiskapning innad i kommune og fylke på begge sider av grensen, og i forhold til turistnæring, naturvern og sikkerhet i fjellet.

Siden 2019 har vi kjørt personer opp med tråkkemaskin/ kabinmaskin både til fots og for å stå på ski (catski) Vi har jobbet for å skape gode opplevelser på en sikkerhet måte. Det er alltid med en guide eller kjentmann med på alle turer. Krise og beredskapsplan i forhold til ulykke på turen er alltid oppdatert.

### Positive effekter av catski:

- Tilbakevendende gjester
- Forlenget sesong både før og etter
- Økt tilbud til gjestene
- Flotte naturopplevelser
- Nye gjester fra både inn og utland
- Øker infrastrukturen på begge sider av fylkesgrensen i form av flere jobber og økt tilflytting grunnet økt interesse for området.
- Flere grundere etablerer/ satser på lokalbedrifter, utvider og bygger på bedriftene sine
- Øker verdiskapningen i turistnæringen på begge sider av fylkesgrensen
- Øker behovet for varer og tjenester på begge sider av fylkesgrensen (øst og vest)
- Gir personer med funksjonsnedsettelse og andre hindringer mulighet til å delta på en aktiviteter som ellers ikke ville vært oppnåelig. (sittskikjørere, eldre, unge med funksjonsnedsettelse)
- Gir verdiskapning til unge (i form av skolegrupper, prosjekter etc.
- Gjør Stryn sommerski og området rundt til en attraktiv merkevare
- Økte inntekter
- God kommunikasjon mellom alle etatene i form av rapportering og samarbeid
- Økt kunnskap og forståelse av lovverket, området og bevaring av naturmangfoldet
- Naturen og mangfoldet er bevart. Ingen spor av aktiviteten etter sesong.

Vår betydning for endring i motorferdselloven har to sider:

- Drift, utvikling og bevaring av bedriften
- Framkomst til bedriften for å drive vedlikehold på vinterstid.

Vinterhalvåret er vestsiden uframkommelig og ras farlig. Og utgjør fare for liv og helse. Vi er da avhengig av å kjøre inn fra østsiden gjennom nasjonalpark området. Dette har bydd på mange utfordringer og vanskeligheter i forhold til vedlikehold og tilsyn.

Den siste tiden har kommunikasjon og formidling gått veldig fint. Men til tider møter man et system som er tungrodd og vanskelig. Et lovverk som ikke er forenlig med dagens bilde og drift. Vi har samme visjon om bevaring av mangfoldet, men vi blir gjort til syndebukker grunnet behovet for å komme inn og drive vedlikehold eller forberede til sesong. Da dette må skje på scooter eller tråkkemaskin. Det har ført til økte kostnader og skader på bygg og installasjoner. Det er derfor viktig for oss å kunne ferdes inn. Vi driver ikke fornøyleses kjøring, men nyttekjøring. Og den nyttekjøringen har foregått på samme strekket siden 1970 tallet.

Stikkord fra forskjellige aktører i utformingen av søknad om catski:

- Catskiløypene er plassert utenfor verneområde, men i nasjonalt villreinområde. I regionalplan for villrein er planområdet plassert i sone F Utviklingsområde for sommerskianlegget. Forskriften støtter opp om omsynet for villrein
- Kommunen har kartlagt friluftsområdet:
- Kartlagt et utfartsområde i nedre del av skianlegget og et turområde på Tystigbreen. Det er lite eller ingen aktivitet i området før og etter skisesongen.
- Løypene krever ingen terrenginngrep. Kartlagt konsekvensen for naturmangfold og viltinteressen som middels negative. For andre miljøinteresser er det kartlagt til små (eller ingen fare)
- Samfunnsinteresser er det kartlagt til positive konsekvenser.
- Tystigbreen statsallmenning og Stryn fjellstyre har grunneierrollen, og stiller seg positivt til aktiviteten.
- Løypene er fastsatt i kommunal plan, og er like fra år til år. Villreinnemda for reinheimen og breheimen nasjonalpark har vært involvert i arbeidet og fremlagt regler og retningslinjer for catskiing.
- Statskog ser positivt på tiltaket som gir besøkende flere muligheter i området og at aktiviteten gjennomføres på en hensynsfull måte for miljøet.

Involverte parter:

- Stryn kommune
- Viltneemda i Stryn
- Statskog
- Tystigbreen Statsallmenning
- Stryn fjellstyre



### Erfaringer:

- God og ryddig prosess.
- Økt forståelse for lovverket
- Forståelse for viktigheten av å møtes til dialog. Ved å kommunisere og møtes til samtale, får man legge frem saken sin på en fornuftig måte. Samt illustrere saken sin bedre.
- Kun skriftlig kommunikasjon kan føre til misforståelser, og man blir mindre lydhør. Partene er ofte langt i fra hverandre. Det høstes ikke like stor grad forståelse eller muligheter for å samarbeide på et likt nivå slik at begge parters interesser ivaretas på en god og ryddig måte.
- Det ligger langs gamle Strynefjellsvegen RV258 som er en nasjonal turistvei. Selv med den trafikken som går forbi der er det lite turgåere i fjellet ved skisentret. Vår aktivitet forstyrrer da ikke retten til å utøve friluftsliv.
- Vi har tilbud til ski/ brett kjørere på vår og sommer, samt for brevandring/ kjøring etter skisesongen. Legger ved bilder som illustrasjon.
- Vi bevisste på å bruke lokale bedrifter og handler lokalt så langt det lar seg gjøre, slik at alle kan nyttiggjøre seg av hverandre og skape vekst.
- Et unikt tilbud som eneste sommeraktør i Norden, hvor muligheten til å se, gå på og oppleve en isbre er mulig for flere grupper i samfunnet. Samt at dette gjøres på en ryddig, lovlig og skånsom måte.

### For oss har endring i motorferdselloven alt å si for fremtidig drift og utvikling av Stryn Sommerski

Vi mener å ha bevist at vi kan drifte på en hensynsfull og skånsom måte som ikke utgjør skade på naturen i området.