



FORENKLET SÅRBARHETSVURDERING AV TROLLSTIGEN-PLATÅET 2025

05.01.2026



DNV RAPPORT 2026:01

Utførende institusjon:

Dokkadeltaet Våtmarkssenter AS

Prosjektansvarlig:

Espen Sommer Værland

Prosjektmedarbeider:**Kvalitetssikret av:**

Konstanse Skøyen

Oppdragsgiver:

Nasjonalparkforvalter Reinheimen NP

Kontaktperson:

Mari Melbø Rødstøl

Referanse:

Værland, E. S. (2026). *Forenklet sårbarhetsvurdering av Trollstigen-platået 2025* (DNV Rapport 2026:01)

Sammendrag:

Dokkadeltaet Våtmarkssenter har i 2025 gjennomført en forenklet sårbarhetsvurdering av utvalgte områder på Trollstigen-platået i Rauma kommune. Oppdraget er gjennomført for Nasjonalparkforvalter for Reinheimen nasjonalpark. Trollstigen er en svært populær turistveg og området er en hovedinnfallsport for Reinheimen NP.

Leveransen består av denne rapporten, samt et tilhørende interaktivt web-kart (kapittel 3) og øvrige rådgivningstjenester. Formålet har vært å bidra med fagkunnskap for å sikre god besøksstyring og ivaretagelse av natur- og kulturverdier. Det er gjort en ustrukturert kvalitativ vurdering av dagens naturtilstand ved og langs de mest populære turstiene, og noen betraktninger rundt fremtidige utfordringer dersom ferdselen vil øke i området. Særlig sensitive vegetasjonsenheter og kulturminner er vektlagt.

Kort oppsummert kan en si at tilstanden til naturen i området er god, og at utfordringene knyttet til slitasje og ferdsel i dag er relativt begrensa. Det er i hovedsak områdene aller nærmest parkeringene hvor det er større utfordringer. De store spørsmålene knytter seg heller til den fremtidige utviklingen. På grunn av områdets tilgjengelighet og typen turister så kan en risikere å få en stor økning av turister uten fjellerfaring og uten kjennskap til prinsippene om sporløs ferdsel ut i krevende fjellterreng og tett på sårbare kulturminner. Dagens stier er ikke dimensjonert for dette, og det anbefales å utarbeide mer detaljerte sårbarhetsvurdering/tiltaksplaner i de mest utsatte områdene.

Forsidefoto:

Bispen, sett fra sør med Bispevatnet i forgrunnen. Foto: Espen Sommer Værland.

Emneord:

Sårbarhetsvurdering, ferdsel, sårbar natur, fjell, Rauma, Trollstigen





Innhold

1 Introduksjon	5
1.1 Bakgrunn	5
1.2 Noen begreper	5
1.3 Planer.....	5
2 Metode	6
3 Interaktivt web-kart	7
3.1 Nedlastning.....	7
3.2 Om de ulike kartlagene	7
4 Sammenstilling av eksisterende kunnskap.....	8
5 Kort om dagens bruk og tilrettelegging.....	11
5.1 Parkering og generelt om tilrettelegging	11
5.2 Tolkning av heatmaps fra Strava	12
6 Resultater av feltregistreringer	15
6.1 Sårbare enheter vegetasjon	15
6.2 Sårbare enheter dyreliv	15
6.3 Parkering, teltplasser og varder	15
7 Diskusjon	16
7.1 Bispevatnet.....	16
7.2 Rundtur Strupen-Stigrøra	21
7.4 Mannen, Skarfjellenden og Stabbeskaret	22
7.4 Kløvstien, øvre	23
7.5 Andre kulturminner	24
7.6 Parkering, telting og varder	24
8 Konklusjon og anbefalinger	24
9 Referanser	26



Vedlegg A – Faglig grunnlag for sårbarhetsvurdering	Error! Bookmark not defined.
2.1 Modell for sårbarhetsvurdering	Error! Bookmark not defined.
2.1.1 Hva er sårbar natur?	Error! Bookmark not defined.
2.1.2 Avgrensing av lokalitet.....	Error! Bookmark not defined.
2.1.3 Sensitive enheter for vegetasjon	Error! Bookmark not defined.
2.1.4 Sårbarhetsvurdering for vegetasjon	Error! Bookmark not defined.
2.1.5 Sensitive arter og enheter for dyreliv	Error! Bookmark not defined.
2.1.6 Sårbarhetsvurdering for dyreliv	Error! Bookmark not defined.
Vedlegg A – Tabell	Error! Bookmark not defined.
Vedlegg C – Koordinater.....	Error! Bookmark not defined.



1 Introduksjon

1.1 Bakgrunn

Trollstigen og vegstrekningen over til Valldal er en svært populær turistveg med mange besøkende hvert år. Trollstigenplatået i Rauma kommune sin besøksstrategi fra 2023 utpekt som ett av 10 områder hvor en ønsker å kanalisere ferdsel (Anonym, 2023), samt at det er utpekt som hovedinnfallsport i besøksstrategien for Reinheimen nasjonalpark fra 2019 (Øyjordet, 2019). Flere tiltak knytter seg til dette området i begge planene, som i hovedsak går på bedre tilrettelegging og informasjon.

I forbindelse med arbeid knyttet til disse tiltakene har nasjonalparkforvalter for Reinheimen engasjert Dokkadeltaet Våtmarkssenter (DNV) for «å sikre god besøksstyring og ivaretaking av natur- og kulturverdier, ønsker nasjonalparkstyret ei synfaring med biolog frå Dokkadeltaet. Målet er å vurdere plassering av parkeringsplassar og stitrasear som tåler høgt besøkspress.»

Oppdragsgiver har oppsummer oppdraget i følgende punkter:

- *Synfaring av turstiar mellom Stigrøra og Alnesreset, inkludert stinett opp til Bispevatnet eit kort stykke inn mot Stigbotnvatnet, Alnesvatnet og opp til Skarfiellenden.*
- *Avgrensing og dokumentasjon av område med særleg stor negativ påverknad på sårbar natur.*
- *Vurderingar og forslag til tilrettelegging.*
- *Rådgeving og drøfting med forvaltar.*
- *Utarbeiding av nettbasert kart som forvaltningsverktøy.*

1.2 Noen begreper

For enkelhetsskyld så benyttes følgende navn på de ulike områdene

- *Stigrøra* – parkeringa og restauranten på toppen av Trollstigen.
- *Strupen* – krysningspunktet langs vegen der hvor stien ned fra Bispevatnet og stien til Mannen møtes.
- *Alnesreset* – parkeringa på Alnesreset.
- *Kløvstien* – øvre del av Kløvstien, strekningen fra Strupen til Alnesreset.

1.3 Planer

Planen for videre tilrettelegging og utvikling av områder er foreløpig for det meste på idéstadiet, men noen konkrete tiltak som nasjonalparkforvalteren vurderer og som vi har tatt utgangspunkt i ved vurderingene i denne rapporten er;

- 
1. Ønske om en langtidsparkering på deler av parkeringa ved Stigrøra. Bedre skilting og informasjonspunkt.
 2. Vurderer å stenge de fleste parkeringene langs vegen mellom Stigrøra og Alnesreset. Noen skal revegeteres.
 3. Utvide og tilrettelegge bedre parkeringa på Alnesreset. Bedre skilting og informasjonspunkt.
 4. Utvide og tilrettelegge én av parkeringene ved Strupen (polygon 2). Informasjonspunkt.

2 Metode

Fordi planen for hvordan området skal utvikles og tilrettelegges fortsatt er på idéstadiet ble det i samråd med oppdragsgiver bestemt at det ikke var hensiktsmessig med en full-skala sårbarhetsvurdering etter NINA sin håndbok (Hagen et al., 2019) riktig enda. Det er derfor gjort en mer ustrukturert kvalitativ vurdering av dagens tilstand ved og langs de mest populære turstiene, og noen betraktninger rundt fremtidige utfordringer dersom ferdselen vil øke i området. Vi har brukt noen konsepter fra Hagen et al. (2019), i hovedsak sensitive vegetasjonsenheter for fjell for å beskrive spesielt sårbare områder. Se evt. kapittel 2.1 i Værland & Austad (2025) for en oppsummering av metoden i Hagen et al. (2019), tilpasset et sammenliknbart fjellområde (Romsdalseggen).

Videre er det gjort en vurdering av dagens parkeringssituasjon, og om, og evt. hvordan, de foreslåtte endringene av dette vil kunne påvirke slitasjen på naturen i området.

Den eventuelle påvirkning og sårbarheten av registrerte kulturminner er også tatt med i vurderingene.

Vurderinger av brukeropplevelsen (turgåere sin opplevelse) og sikkerhet er ikke tillagt stor vekt, men er kommentert der hvor det gjør seg spesielt relevant.

Villrein

Villreinens bruk av området og hvordan den påvirkes av dagens eller fremtidens ferdsel er ikke mulig å gjøre noen sikker vurdering av basert på en enkelt befaring eller den tilgjengelige informasjonen. Dette temaet behandles derfor ikke, og må heller vurderes av andre med bedre kjennskap til villreinen i området.

Datainnsamling

Data ble registrert digitalt på iPad med programvaren Qfield og senere bearbeidet i QGIS.

Feltarbeid

Feltarbeidet ble gjennomført den 30 september 2025. Vær- og sesongforhold var gode, og det var ingen vesentlige praktiske utfordringer i felt. Disse områdene ble befart, i oppgitt retning:



1. Stien *opp* til Bispevatnet fra Stigrøra, bågastø-lokaliteten i sørenden av Bispevatnet, deretter stien *ned* fra Bispevatnet til Strupen.
2. Rundtturen *fra* Strupen til Stigrøra. I tillegg ble det gått en del rundt i terrenget rundt stien omkring krysningspunktet mellom denne rundturen og stien ut til Stabbeskaret, samt noe i terrenget på østsiden av elva som går langs restaurantens østside.
3. Stien *fra* Stigrøra retning Stabbeskaret, til ura ca. 1 km inn fra restauranten.
4. Stien *fra* Strupen retning Mannen, til et punkt på nordenden av Alnesvatnet ca. 800 meter inn fra Strupen.
5. Stien *fra* Alnesreset retning Skarfjellenden, til et punkt ca. 350 meter inn fra parkeringa.
6. Ellers ble det dokumentert en del fra bil langs vegen mellom Alnesreset og Stigrøra.
7. Kløvstien mellom Strupen og Alnesreset ble ikke befart, da det i samråd med oppdragsgiver ble vurdert som mer aktuelt ifm. en evt. fremtidig vurdering av tilrettelegging av denne stien hele veien til Slettvikane.

3 Interaktivt web-kart

3.1 Nedlastning

Det er laget et interaktivt web-kart som viser mange av resultatene som diskuteres i rapporten. Dette er tilgjengelig for nedlastning [HER](#). Nedlastninga skal være tilgjengelig for alle som har URL-en over. Dersom det ikke virker, kontakt espen@dokkadeltaet.no. Slik går du frem for å åpne kartet:

1. Last ned den zippa fila/mappen som heter «Trollstigen web 05012026»
2. Lagre den hvor som helst på din PC, f.eks. i mappen «Nedlastinger»
3. Velg fila, høyreklikk og trykk på «Pakk ut all...»
4. Velg en lagringsplass, f.eks. også «Nedlastinger» og trykk OK
5. Dersom du har huket av for «Vis utpakkete filer når fullført» så får du opp en mappe automatisk når prosessen er over. Dersom du ikke har huket av for dette, så naviger deg frem til den nye mappen i Filutforskeren
6. Finn fila som heter «Index» og dobbelklikk på denne. Dersom den spør deg hvilket program du vil åpne den med, så velg din standard nettleser

Kartet er interaktivt og du skruer av og på de ulike kartlagene i menyen på høyre side. Du kan trykke på elementer i kartet fra de fleste kartlagene, hvorpå du får opp en faktaboks med informasjon.

3.2 Om de ulike kartlagene

Alle ID-nummer som henvises til i den videre teksten henviser til objekter i de ulike kartlagene, og du finner de igjen i web-kartet.

Tabell 1. Oversikt over de viktigste kartlagene som er tilgjengelig i det interaktive web-kartet, med beskrivelse av kartlagene. Tekst i kursiv i kolonnen «Kartlag» indikerer at det er snakk om en gruppe som samler flere kartlag.

Kartlag	Beskrivelse
<i>Punkt</i>	Registrering i fem klasser; annet, foto, kommentar kulturminner, kommentar tilrettelegging/slitasje, og sårbar enhet foto og annet. Som regel punktforekomster eller større områder som likevel er naturlig å markere med et punkt.
<i>Infrastruktur</i>	Punktregistrering i tre plasser; annet, parkering, og teltplass.
<i>Linje</i>	Registrering i to klasser; infrastruktur og kommentar tilrettelegging/slitasje. Områder som har en naturlig lengdeutstrekning.
<i>Polygon</i>	Registrering i tre klasser; infrastruktur, sårbar enhet, og annet. Områder som dekker større arealer som er relativt lett å avgrense.
<i>Arter</i>	Punktregistreringer av arter hentet fra Artskart 26.11.2025. Se «Sammenstilling av eksisterende kartlag». 6 ulike kartlag, ett for hver av artsgruppene vegetasjon (karplanter, moser, sopp og lav), evertebrater, amfibier og reptiler, pattedyr, fugl, og fisk.
Kulturminner	Utdrag av registrerte kulturminner innenfor en buffer på om lag 1 km fra det aktuelle sti- og veinettet.
<i>Stinett</i>	Utdrag av registrerte merka stier fra Kartverket, samt et kartlag for stier som er tegnet inn i felt som ikke var avmerket på kart.
<i>Buffer</i>	Viser to buffersoner; 100 meter fra stinett og 1 km fra stinett.
Høydekoter	Kun 10 meters høydekoter er inkludert

4 Sammenstilling av eksisterende kunnskap

Klima og geologi

Klimatisk ligger området i klart oseanisk seksjon og i lavalpin sone. Med andre ord er området over skoggrensa, nedbørsrikt og relativt vintermildt (til å være et fjellområde). Mye nedbør, lang barmarkssesong og redusert veksthastighet er alle faktorer som påvirker det lokale ferdsels- og slitasjebildet. Barmarkssesongen er vel og merke i vesentlig grad styrt av når Trollstigvegen er åpen og ikke.

Berggrunnen består av granittisk gneis og med noe kvartsitt, som er en harde bergarter som forvitrer sakte og avgir lite plantenæringsstoffer («sur bergart».) Løsmassene veksler mellom morenemasser av varierende mektighet, skredmateriale og områder uten nevneverdig løsmassedekke (kun humusdekke over fjell eller bart fjell).

I utgangspunktet gir dette grunnlag for en flora av lite basekrevende og, i norsk sammenheng, vanlige arter. Langs noen bekkedar og sig, i snøleier, og andre steder hvor vannet beveger seg kan det likevel være noe rikere flora.

Naturtyper

Det er ikke tidligere registrert noen naturtyper etter DN-HB13, Miljødirektoratets instruks (MI) eller andre instruks (MiS, skogvernkartlegging) innenfor prosjektområdet. Det er registrert

én lokalitet med fossesprøytsone lang Stigfossen, og én lokalitet med kalkrike områder i fjellet i Bispesvingen (siste sving) på Trollstigen. Disse er ikke relevante for dette prosjektet.

Funksjonsområder

Prosjektområdet ligger i et villreinområde (Reinheimen-Breheimen) og det er en egen liten stamme med villrein (Trollstigreinen) som har dette området som sitt leveområde. Det er ikke registrert noen funksjonsområder for andre arter.

Arter

Tidligere artsregistreringer er innhentet fra www.artskart.no den 26.11.2025 og sammenstilt med registreringer fra feltundersøkelsene. Data eldre enn år 2000 er forkastet. Arter innen artsgruppene vegetasjon (karplanter, moser, sopp og lav), evertebrater, og amfibier og reptiler som er registrert mer enn 100 meter fra det aktuelle stinettet ble selektert bort. Det tilsvarende ble gjort for arter innen artsgruppene fugl og pattedyr, men med en buffer på 1 km. Artsgruppen fisk anses som lite relevant i denne sammenheng. Tabell 2 gir en oversikt over registrerte arter i de ulike artsgruppene, fordelt på kategori.

Det er tilsynelatende ikke registrert noen fremmedarter i noen artsgrupper, men det gjemmer seg noen fremmedarter i kategoriene Ikke risikovurdert (NR), Ikke egnet (NA), Ikke vurdert (NE) og Ukjent (samlet under «?» i Tabell 2), deriblant amerikamjølke, vinterkarse og toppklokke. Disse anses imidlertid å lite potensiale for negativ økologisk effekt i referanseområdet. De fleste registrerte artene, og de fleste registreringene, er av livskraftige arter. Det er registrert 13 rødlista arter av karplanter, 1 av moser, 4 av fugl og 3 av pattedyr. De registrerte rødlisteartene er presentert i Tabell 3.

Tabell 2. Oversikt over artsregistreringer innenfor prosjektområdet (og buffer, se tekst) i artskart pr. 26.11.2025. Artsgruppene karplanter, moser, sopp og lav er sortert under den felles kategorien «Vegetasjon» for å matche stil i web-kartet. Det første tallet omhandler antall registreringer, mens tallet i parentes omfatter antall arter. «?» omfatter kategoriene Ikke risikovurdert (NR), Ikke egnet (NA), Ikke vurdert (NE) og Ukjent.

		Rødlistet								Fremmedart					
			Truet								Stor trussel				
Artsgruppe	SUM	RE	CR	EN	VU	NT	DD	LC	NK	LO	PH	HI	SE	?	
Vegetasjon															
Karplanter	1695 (195)	-	-	-	14 (3)	82 (9)	-	1542 (170)	-	-	-	-	-	57 (12)	
Moser	32 (20)	-	-	-	1 (1)	-	-	31 (19)	-	-	-	-	-	-	
Sopp	1 (1)	-	-	-	-	-	-	1 (1)	-	-	-	-	-	-	
Lav	32 (23)	-	-	-	-	-	-	32 (23)	-	-	-	-	-	-	
Evertebrater	9 (8)	-	-	-	-	-	-	8 (7)	-	-	-	-	-	1 (1)	
Amfibier og reptiler	1 (1)	-	-	-	-	-	-	1 (1)	-	-	-	-	-	-	
Fugl	204 (45)	-	-	1 (1)	11 (1)	5 (2)	-	186 (40)	-	-	-	-	-	1 (1)	



Pattedyr	4 (4)	-	-	1 (1)	-	2 (2)	-	1 (1)	-	-	-	-	-	-
Fisk	2 (1)	-	-	-	-	-	-	2 (1)	-	-	-	-	-	-

Tabell 3. Oversikt over alle registrerte rødlistearter innenfor prosjektområdet (og buffer, se tekst). Antall henviser til antall registreringer.

Navn	Kategori	Antall	Kommentar
Karplanter			
<i>Fjellbunke</i>	NT	8	
<i>Fjellpryd</i>	NT	19	
<i>Reinrose</i>	NT	11	
<i>Fjellsnøull</i>	NT	5	
<i>Moselyng</i>	NT	18	
<i>Tvillingsiv</i>	NT	2	
<i>Buefrytle</i>	NT	5	
<i>Jemtlandsrapp</i>	VU	2	
<i>Mykrapp</i>	NT	5	
<i>Hvitkurle</i>	VU	2	
<i>Issoleie</i>	VU	10	9 registreringer på artsnivå, 1 på underart.
<i>Rødsildre</i>	NT	9	
Moser			
<i>Snøbinnemose</i>	VU	1	
Fugl			
<i>Gjøk</i>	NT	3	
<i>Taksvale</i>	NT	2	
<i>Storspove</i>	EN	1	Fra 2016.
<i>Fiskemåke</i>	VU	11	
Pattedyr			
<i>Rein</i>	NT	1	Fra 2002, men forventer ikke offentlige registreringer av denne arten i dette området.
<i>Jerv</i>	EN	1	Fra 2012, men forventer ikke offentlige registreringer av denne arten i dette området.
<i>Hare</i>	NT	1	Fra 2023.

Kulturminner og kulturlandskap

Det er registret en lang rekke kulturminner i prosjektområdet. Disse er synliggjort i web-kartet og omtales videre der hvor relevant, men de som er mest relevante oppsummeres kort her:

1. Selve Kløvstien opp fra Midtstølen til toppen av Stigfossen er registrert som kulturminne.
2. En samling av bågastø (buestillinger) i den sørvestre enden av Bispevatnet, relativt tett på stien som går opp hit.
3. Rester av et ledegjerde ved nordenden av Alnesvatnet, langs stien som går mot Mannen.
4. En rekke fangstanlegg ved stien opp til Skarfjellenden, deriblant en samling av bågastø på toppen av Skarfjellenden. Lenger nede langs stien ligger det også to tufter/rester av boplasser.

- 
5. Det er registrert én fangstgrav langs Kløvstien mellom Strupen og Alnesreset.
 6. Ellers er det spredte fangtsanlegg og boplasser som ligger lengre fra stien og i denne sammenheng derfor er mindre relevante.

Beitebruk

Prosjektområdet ligger i sin helhet innenfor beiteområdet til Vestre Rauma beitelag. På kommunegrensa ved Alnesreset bytter det til Valldal og Fjørå beitelag. Beiteområder er svært stort, og det fremkommer ikke av kartet om og evt. hvor mange dyr som blir sluppet i akkurat dette området årlig.

Verneområder

Prosjektområder ligger i hovedsak innenfor Trollstigen landskapsvernområde. Områder omkring restauranten og parkering på toppen av Trollstigen, og et område bort til utkikksrampene er utelatt fra verneområdet. Landskapsvernområdet grenser til Reinheimen nasjonalpark i øst, og stiene til Skarfjellenden, Mannen og Stabbeskaret krysser aller over i Reinheimen NP etter om lag 1 km.

5 Kort om dagens bruk og tilrettelegging

5.1 Parkering og generelt om tilrettelegging

Tilrettelegginga er klart mest omfattende omkring restauranten og parkeringa på toppen av Trollstigen (Figur 1). Her er det tilrettelagt med stålramper bort til utkikkspunkt ut over Isterdalen. Videre er det flere mindre tilrettelagte parkeringer langs vegen hele vegen til Slettvikane, hvor det er en større tilrettelagt parkeringsplass. De fleste parkeringene er små lommer med plass til 1-2 biler, noen ganger mer. Parkeringa på Alnesreset ligger omtrent midt



Figur 1. Parkering og restaurant på toppen av Trollstigen, sett fra stien opp til Bispevatnet. Tilrettelagte ramper ut mot utkikkspunkt over Isterdalen synes så vidt nord for restauranten.



imellom og er relativt stor (plass til ca 50 biler?), men lite tilrettelagt. Det er flere parkeringer sør for Strupen, og disse er populære da dette er et viktig krysningspunkt for flere stier.

Fra disse parkeringene er det flere populære turstier. Fra restauranten kan man gå stien østover ut til Stabbeskaret (toppen av Trollveggen) eller vestover opp til Bispevatnet (og Bispen og Kongen). Herfra kan man gå ned igjen mot krysningspunktet ved Strupen, hvor man kan gå nordover til toppen av Trollstigen, østover til Mannen, eller sørover langs øvre del av Kløvstien via Alnesreset og til Slettvikane. Fra Alnesreset kan man gå en sti østover opp til Skarfjellenden.

Rundturen fra parkering ved Strupen til toppen av Trollstigen er mer tilrettelagt enn det øvrige stinettet. Foruten ei liten bru her og der og noen skilt ved stistart opp til Bispevatnet og ut til Mannen, så er det gjort relativt lite tilretteleggingstiltak. Kløvstien har tilretteleggingstiltak fra gammelt av, som steinlagte bruer (Figur 2).

For besøkende som ønsker noe litt mer krevende enn rundturen mellom Stigrøra og Strupen, så er nok turen opp til Bispevatnet den mest tilgjengelige. Den er vesentlig kortere enn turene til Mannen og Stabbeskaret, bedre merka og mer «fjell»-tur enn Kløvstien, og mer tilgjengelig, bedra merka og noe mindre krevende enn turen til Skarfjellenden. Hvor krevende en tur er eller oppleves, og hvem og hvor mange som går den, henger sammen med hvor godt tilrettelagt den er og hvor mye og hvordan den markedsføres. Stien er tydelig merka, men det er ellers ikke gjort vesentlige tilretteleggingstiltak. Norsk Tindesenter tilbyr guida tur opp til Bispevatnet, men ellers markedsføres ikke turen noe mer enn andre rødmerka stier.

5.2 Tolkning av heatmaps fra Strava

Strava er en populær nettside og tjeneste for friluftsentusiaster for å logge aktivitet innen en rekke idretter som løping, sykling, ski og svømming. På www.strava.com så kan man se oversikt over ulike segmenter (ruter) som brukere har opprettet. Alle kan registrere sine tider langs disse segmentene. Det er også mulig å se et heatmap som viser hvor mange som har vært på et bestemt sted med appen aktivert på klokka eller telefonen. Det gir et bilde av relativ popularitet på ulike løyper og stier, men det er også ut fra dette mulig å få et inntrykk av i hvilken grad folk holder seg på stien eller farer utenfor. Selvfølgelig er det ikke alle som er på Strava, og det er heller ikke nødvendigvis et representativt utvalg av folk, men det gir likevel et inntrykk og er av stor verdi i mangel på mer objektive data fra ferdselstellere, brukerundersøkelser, o.l.

Bispevatnet

Turen opp til Bispevatnet kan gås enten tur/retur fra Stigrøra eller Strupen, eller som en rundtur. Basert på slitasjen på stien så virker dette å være den mest populære «fjell»-turen i området. Heatmaps fra Strava virker også å bekrefte det. Hvor mye av ferdselen som går «bare» opp til Bispevatnet, og hvor mye som går videre opp til fjelltoppene Bispen eller Kongen (eller Dronninga) har vi ikke tall på. Heller ikke hvilken type besøkende som går opp hit (norske eller utenlandske, lokale eller tilreisende, erfarne eller uerfarne). Heatmaps fra



Strava indikerer at en vesentlig del av trafikken er knyttet til turer videre opp til Bispen og Kongen, som tyder på at mange enten går med guide eller åpenbart er relativt fjellvante.

Rundtur Strupen-Stigrøra

Denne stistrekningen går fra parkeringa på Strupen og kobler seg på stålrampene som går ut fra restauranten på Stigrøra på samme punkt som stien som går ut til Stabbeskaret. Heatmaps på Strava viser at stien har vesentlig mindre trafikk enn de andre stiene i området. Det kan skyldes at den er tilrettelagt såpass nylig. Hvor populær stien vil bli er ikke godt å si. På den ene siden er den enkel, kort og lett tilgjengelig. På den andre siden så er den mindre spektakulær enn de andre stiene i området, byr på mindre utsikt og gange langs veg utgjør en vesentlig del av runden.

Mannen, Skarfjellenden og Stabbeskaret

Både stien ut til Stabbeskaret og Mannen virker å være relativt populære basert på heatmaps og antall loggføringer av disse segmentene. Stabbeskaret virker mest populær av de to. Stien opp til Skarfjellenden har påfallende lavt ferdselstrykk til å være en såpass tilgjengelig topp. Heatmaps viser lite aktivitet og denne strekningen har heller ikke noe eget segment. Det samme mønsteret gjenspeiles til en viss grad i slitasjen som er synlig i terrenget (se Diskusjon).

Kløvstien, øvre

Basert på heatmaps så virker det ikke som det er noe ferdsel langs denne stistrekningen i det hele tatt.



Figur 2. Noen bilder fra ulike tilretteleggingstiltak i prosjektområdet. Øverst: skilting ved Strupen hvor stien sørover går til Mannen, og sørover til Stabbeskaret og Stigrøra. Midten: ei gammel bru over et lite bekkefar på den gamle Kløvtien. Nederst: en ny moderne bruk over utløpet av Bispevatnet.



6 Resultater av feltregistreringer

I denne delen av rapporten gis det en kortfattet oppsummering av de registrerte dataene som er synlig i web-kartet. Disse ligger til grunn for diskusjonen i neste kapittel.

6.1 Sensitive enheter vegetasjon

Det ble registrert 9 lokaliteter med sensitive vegetasjonsenheter (ett polygon, 8 punkter). Dette omfatter neppe alle sensitive enheter i området, men de som ble vurdert som spesielt relevante innenfor det befarte området. Noen representerer flere lokaliteter langs et stisegment. De fleste ble registrert langs rundturen opp og ned til Bispevatnet. Én av lokaliteten er av typen rabbe, mens de øvrige er ulike typer myr, blauthøl og fuktige snøleier (fuktige snøleier kan registreres enten som myr/fuktig område eller fuktsig/blauthøl). I lavalpin sone i fjellet er det meste av den normale naturvariasjonen rødlistet på grunn av klimaendringer. Dvs. at det meste av arealet innenfor prosjektområdet er rødlistet. Den vanligste typen er helt klart fjellhei (fattig type), som er nær truet (NT). Ellers forekommer rabber (sårbar, VU) og snøleier (NT) flekkvis. De to siste vil ofte, men ikke alltid, også være en sensitiv enhet etter Hagen et al. (2019).

Effekten på sensitive vegetasjonsenheter er i de aller fleste tilfeller svært lokal, dvs. i hvilken grad de påvirkes negativt av ferdsel er som regel knyttet til hvor tett de ligger på sti/veg og graden av tilrettelegging som er gjort gjennom/over den sensitive enheten. Direkte slitasje fra tråkk og evt. annen ferdsel og påfølgende erosjon er den største trusselen. Tidlig tilrettelegging, før evt. økning i ferdselsomfang, er viktig for å begrense skadeomfanget. God profesjonell tilrettelegging er viktig for at tiltaket skal ha holdbarhet og være dimensjonert for det forventa ferdselstrykket.

6.2 Sensitive enheter dyreliv

Det ble ikke registrert noen sensitive dyrelivsenheter i kartet, men det forekommer flere i området. Særlig fremtredende er en rekke større og mindre vann (eks. Bispevatnet og Alnesvatnet) som er aktuelle lokaliteter for fjellender (enhet Innsjø og dam). Ellers er det også flere større eller mindre myrer (enhet Myr), noen partier med Vierdominert fjellhei og større bergvegger som er aktuelle hekkehabitater for rovfugl (enhet Nakent berg/rabbe).

Funksjonsområder for villrein er også en sensitiv enhet i seg selv, og dekker hele prosjektområdet.

6.3 Parkering, teltplasser og varder

Parkering

Parkeringssituasjonen i dag fremstår som noe kaotisk og det er uklart hvor det er «ønskelig» at besøkende skal parkere og ikke. I tillegg til den store asfaltparkeringa på Stigrøra og den relativt store villparkeringa på Alnesreset ble det registrert 26 (potensielle) «lomme»-parkeringer av varierende størrelse (1-5 biler). De er fordelt ganske jevnt langs hele den



aktuelle veistrekningen. Det er noe uklart om alle er i bruk, evt. hvor mye. Alle parkeringene utenom den store asfaltplassen ved Stigrøra bærer preg av villparkeringer som har oppstått som følge av lang tids bruk. Påvirkninga på naturverdiene er imidlertid minimal og i hovedsak begrenset til de helt lokale effektene akkurat der hvor bilene står. Ingen av parkeringene er på spesielt trua eller verdifull natur (som ikke allerede er slitt vekk). Hensynet til trafiksikkerhet og brukeropplevelse faller utenfor omfanget av dette oppdraget, men det er klart at noen av parkeringene kan skape trafikkfarlige situasjoner.

Telting

Det ble registrert fire punkter med tilsynelatende aktive teltplasser. Det er naturligvis svært usikkert i hvilken grad de er i bruk. Det er lettere å observere med befaringer i høysesongen. Tre av plassene ligger i nærheten av parkeringene på Strupen, og én ligger rett sør for parkeringa på Alnesreset. Det forekommer helt sikkert også telting andre steder, men det var her det var synlig slitasje som med sannsynlig kan antas å følge av telting. Slitasje som følge av telting virker relativt begrenset i området *generelt*.

Varder

På toppene nærmest parkering på Alnesreset og Stigrøra er det satt opp svært mange varder. Dette er antagelig en selvforsterkende effekt, hvor mange får ideen og ønsket om å sette opp en varde av å se eksisterende varder. Det har liten effekt for naturverdiene og er ikke plassert på en slik måte at det er spesielt villedende for ferdsel, men det er klart at besøkende kan ha ulike meninger av hva dette gjør med «naturopplevelsen» samt at det sier noe om ferdselskultur (sporløs ferdsel). Disse plassene forekommer ikke i umiddelbar nærhet til noen registrerte kulturminner.

7 Diskusjon

I denne seksjonen diskuteres de ulike områdene eller temaene for seg. Det drøftes noe omkring behov for tilrettelegging gitt ulik fremtidig utvikling av området, på bakgrunn av dagens tilstand slik det er beskrevet i de tre foregående kapitlene.

7.1 Bispevatnet

Med det ferdselsbildet som er i dag så er det ingen store utfordringer knyttet til sensitiv vegetasjon, dyreliv eller kulturminner. Det er likevel noen mindre tiltak som kan være lurt. Dersom en forventer eller ønsker at ferdselen her skal øke i fremtiden så bør en vurdere å lage en tiltaksplan, for å sikre at stien er tilrettelagt for et høyere ferdselstrykk.

Kommentar på slitasje og forslag til tiltak er synlig i web-kartet og oppsummeres her:

1. **Stigrøra-Bispevatnet (punk 17 og 18):** helt i starten av stien er det utydelig merking og en villsti som går oppover parallelt med hovedstien, men på andre siden av en liten kløft. Heatmaps på Strava bekrefter at det er noe trafikk også langs denne villstien.



Dette er nok enkelt løst med tydeligere skilting og evt. skånsom avstenging av uønsket sti.

2. **Stigrøra-Bispevatnet (punkt 20-23):** stien er ellers relativt godt merka og vegetasjonen er relativt robust til at det er så bratt. Dersom ferdselen skal øke er det flere punkter hvor det med fordel kunne vært merka bedre og evt. tilrettelagt bedre for å hindre erosjon (Figur 3 og 4).
3. **Bispevatnet (punkt 30):** dersom turen opp hit blir enda mer populær kan det tenkes at det vil oppstå et problem med slitasje fordi folk ønsker å gå opp på en liten topp for å få enda bedre utsikt. Det bør da vurderes å tilrettelegge en sti opp til nærmeste topp.
4. **Bispevatnet (punkt 25 og 29):** bågåstøene ved Bispevatnet ligger sårbart til (Figur 5). Heatmaps på Strava viser at det er noen som går ut hit, men ganske få. Dersom ferdselen her vil ta seg opp, og spesielt med flere besøkende som har lite kunnskap om sporløs ferdsel, så er det en vesentlig fare for at disse kulturminnene kan bli ødelagt. At det er så mye varder omkring de store parkeringene tyder på at det er et segment av de besøkende i dette området som en ikke kan forvente at vil ha kunnskapen til å forstå hva disse kulturminnene er. Dersom stien skal tilrettelegges for et bredere segment av besøkende, eller en ser at ferdselen tar seg opp her av seg selv, så bør en vurdere tiltak i dette området for å skåne naturminnene. Fordi en må forvente at en vesentlig andel av de besøkende her ikke har kunnskap om denne typen kulturminner eller sporløs ferdsel, og fordi de ligger så tett på stien, så er kanskje skilting og tydelig informasjon det beste alternativet. Men dette må vurderes nøye.

I det samme området, fra stien og hele veien opp og omkring buestillingene er det snøleivevegetasjon (polygon 5). Dette er en truet naturtype og en sensitiv enhet. Slitasjen i dette området er i dag veldig begrenset og ikke en utfordring, men dersom det tar seg opp, eller en ønsker å tilrettelegge en sti opp til buestillingene, så er det viktig at den er god og tydelig og i så stor grad som mulig går over svabergene og ikke over vegetasjonsdekt mark (linje 5).

5. **Bispevatnet-Strupen:** denne stistrekningen har generelt flere utfordringer enn den andre, og det er flere utydelige partier og sårbare enheter. Heatmaps fra Strava bekrefter også at ferdselen på denne strekningen breier seg mer ut, og viser særlig to problemområder som omtales under. Heatmaps viser også at en del tar snarveier fra parkeringer litt lengre inn på veien retning Valldal. Det var ikke tegn til mye slitasje som følge av dette, og dersom parkeringene organiseres annerledes så vil det antagelig opphøre.

Det er tre snøleier (trua naturtype og sensitiv enhet) langs stien (punkt 32, 33 og 37) og én rabbe (punkt 34, trua naturtype og sensitiv enhet). Mellom punkt 32 og 33 deler stien seg i to, antagelig fordi den er for dårlig merket gjennom ura i det øvre stisegmentet, som gjør at folk går feil, og dermed via snøleiet i punkt 33. Ved å merke den øvre stien tydeligere og evt. skånsom avstenging av den nedre, så unngår en også ferdsel gjennom snøleiet ved punkt 33. Stien gjennom snøleiet på punkt 32 er relativt tydelig, men kan gjøres enda tydeligere dersom ferdselen øker. Stien gjennom snøleiet på punkt 37 er veldig utydelig og vegetasjonen er slitt. Men det er mye nakent berg her som stien kan kanaliseres over for å skåne vegetasjonen. Rabba er et naturlig



utkikkspunkt og det er kanskje vanskelig å gjøre veldig mye der, men det går an å prøve å skilte med «Sårbar natur», e.l.

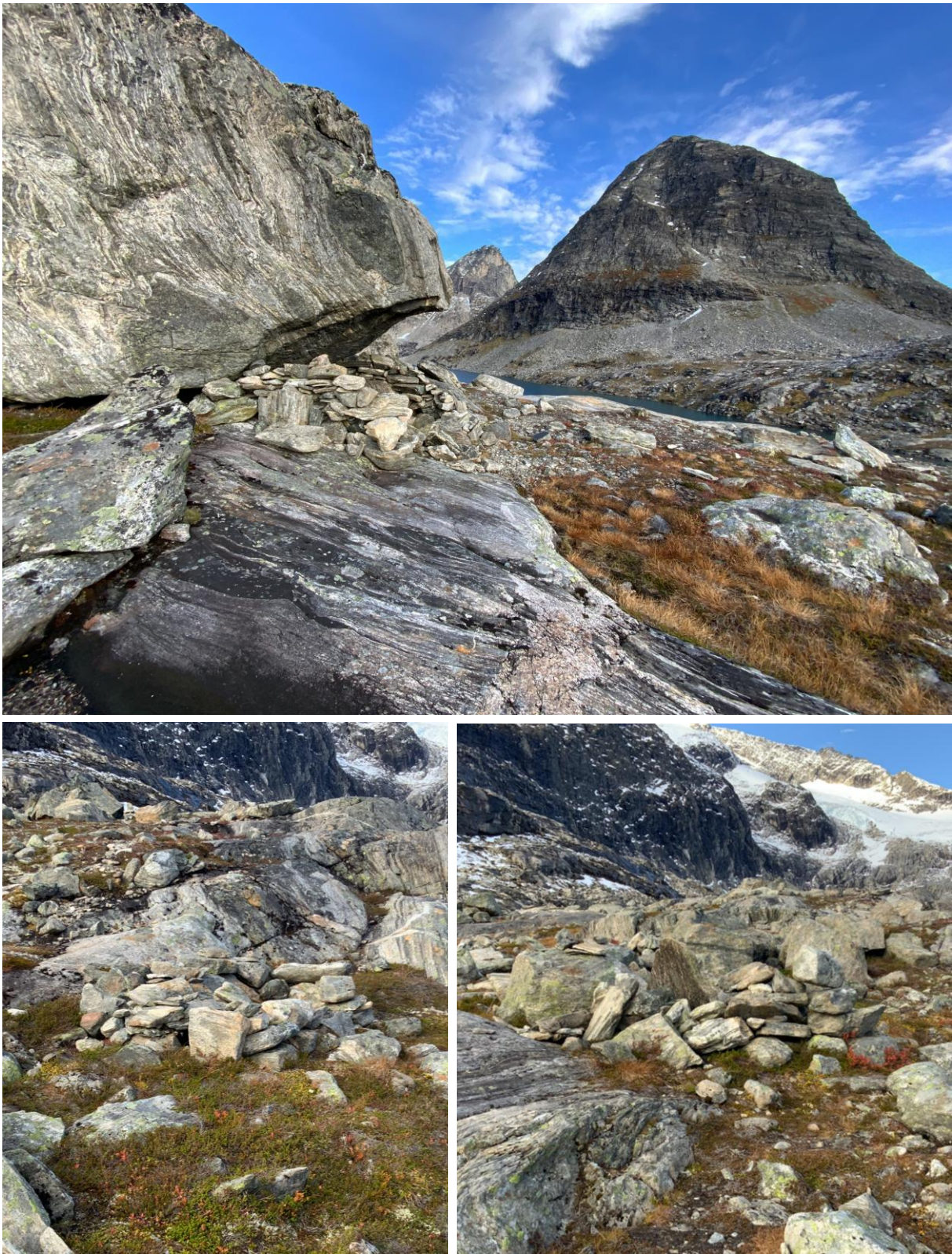
Stien er svært utydelig og går i vide løp langs linje 6. Her er det også flere umerka varder (punkt 38), som bidrar til økt forvirring. Det er særlig i den nederste delen av dette segmentet, omkring en liten knaus, at stien er mest utydelig. Her er det tydelig på Strava at mange går feil. I dette partiet er det mye myr og annen fuktig vegetasjon som eroderer lett og blir gjørmete. Hele denne strekningen bør merkes tydeligere og i den grad det er mulig på stien legges til de nakne bergflatene.



Figur 3. I ur, steinete og andre ulendte partier ser man ofte rett ned når man går for å finne fotfeste, spesielt når man går oppover og når det er bratt. I disse områdene er det viktig med enda tettere og tydeligere merking for å unngå at det oppstår villstier. Det er et par slike partier langs stien til Bispevatnet.



Figur 4. I bratte skrenter, og på flatere erosjonsutsatte eller gjørmete partier forsøker folk ofte å gå rundt, som utvider stien. Her er det viktig å forsterke/erosjonssikre og avgrense stien. Bildene over viser to tilfeller av dette langs stien opp til Bispevatnet.

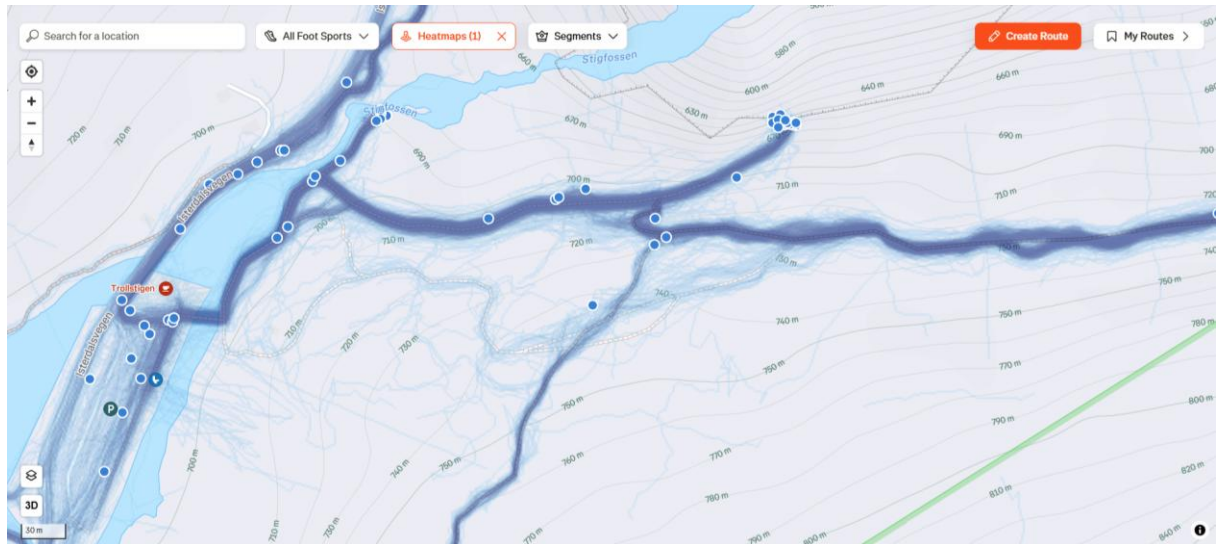


Figur 3. Buestilligene (bågåstø) ved enden av Bispevatnet er svært godt ivaretatt og enkle å få øye på. De ligger tett på stien og er enkelt tilgjengelige. De er også sårbare for ødeleggelse dersom besøkende ikke vet hva det er.

7.2 Rundtur Strupen-Stigrøra

Det er relativt nylig gjort en del tilretteleggingstiltak her, og stien er relativt tett merket. Selv om mange av tiltakene er greie, er de antagelig ikke dimensjonert for en vesentlig økning i ferdselstrykket, og kvaliteten er varierende slik at de antagelig vil kreve en del vedlikehold. Det er flere partier med myr og blauthøl langs stien (sensitiv enhet). Over flere av disse er det lagt steinklopper, men ofte ganske smale partier. Det er også en del berg i dagen, og særlig ett parti med overrisla glatt berg. Her er det lagt steinklopper, men igjen er kvaliteten kanskje ikke den beste.

Der hvor stien møter på stien ut mot Stabbeskaret er det en del villstier og annen slitasje. Dette bekreftes også av heatmap på Strava som viser mye ferdsel utenom stiene i dette området (Figur 6). På Strava sitt kart er det også tegnet inn stier langs de vanligste villstiene her, som ikke er synlig på Kartverket og i varierende grad i terrenget. Ved punkt 61 er et utsatt parti tilrettelagt med kjetting og hellere på stien som går mot Stabbeskaret. Stien som går mot Strupen går på oversiden av dette partiet, og de to stiene er koblet sammen igjen av villstier på oversiden av det utsatte partiet (linje 7). Fordi dette også er en tryggere og mer tilgjengelig vei, og fordi det allerede er et nettverk av villstier her, så er det et alternativ å legge om den offisielle stien hit (altså langs line 7), og stenge av det utsatte partiet ved punkt 61 (linje 8). Uansett bør det vurderes å merke og tydeliggjøre stien på oversiden (linje 7), da det åpenbart er en del ferdsel her allerede. Det kan med fordel settes opp skilt i knutepunktet i dette området, da det antagelig er mange som «roter» seg bort hit uten at de har tenkt seg på en lengre tur.



Figur 4. Skjermdump fra www.strava.com som viser et nettverk av villstier i området rett øst for parkeringa på Stigrøra.

I det samme området er det også mange varder. Det er kanskje ikke realistisk å gjøre noe med dette, og det har heller ingen direkte negativ konsekvens for naturmangfold eller kulturminner, eller ferdselen akkurat i dette området, men det signaliserer noe omkring holdninger for ferdsel i naturen som særlig er viktig dersom det samme segmentet av besøkende skal ledes i nærheten av områder med kulturminner. Det kan være at



holdningsskapende arbeid i dette området har en direkte innvirkning på ferdselskulturen lokalt for Trollstigen-plataet. Men det er en lite målbar påstand.

Dersom ferdselen her forventes å øke, så bør det gjøres en mer grundig vurdering av om tiltakene som er gjort er gode nok og dimensjonert for økt ferdsel.

7.4 Mannen, Skarfjellenden og Stabbeskaret

Skarfjellenden

Den delen av stien til Skarfjellenden som ble befart er lite slitt, i den grad at den rett og slett blir litt utydelig til tider. Stistart fra parkeringa er ikke spesielt godt merka, slik at dersom en ønsker å lede mer trafikk hit så kan stistart med fordel merkes tydeligere og det kan kanskje stå litt mer info om turen ved start (lengde, høydemeter, osv.) da den vil være tilgjengelig også for en stor gruppe relativt uerfarne fotturister. Dersom ferdselen forventes å øke bør det også lages en sårbarhetsanalyse eller tiltaksplan for utbedring av stien, slik at den skal tåle et høyere ferdselstrykk. Stien går tett på flere kulturminner, og det er registrert flere buestillinger (bågåstø) på toppen av Skarfjellenden. Disse, og fangstgraven halvveis opp fjellet, ble ikke befart. Boplassene i nedre del av stien ble undersøkt og de er såpass vanskelig å oppdage at det vurderes som lite utsatt for hærverk eller annen ødeleggelse. Kulturminnene lengre opp må vurderes i samme sårbarhetsanalyse/tiltaksplan som nevnt over.

Nær stien utenfor parkeringa er mange varder på utkikkspunktene (punkt 79 og 82). Dersom det er ønskelig å synliggjøre turen opp til Skarfjellenden mer så bør det vurderes holdningsskapende informasjonsarbeid her for å redusere faren for at kulturminnene langs denne stien kan bli ødelagt.

Mannen

Stien har lav grad av tilrettelegging utover merking, men det er også lite slitasjeproblemer i dag. Den bærer ikke preg av et spesielt stort ferdselstrykk, og foruten noen ganske spesifikke punkter her og der så er det neppe store utfordringer med slitasje på resten av stien i dag. Dersom det forventes en økning i ferdselstrykket så vil det være behov for en mer detaljert sårbarhetsvurdering og/eller tiltaksplan for oppgradering av stien. For eksempel er det behov for utbedring allerede ved punkt 68 (knekt bru) og punkt 70 (bratt skrent, flere stier).

Ved punkt 74 er det flere steinvarder eller rester etter ledegjerder. Disse er på ingen måte åpenbare kulturminner for et utrent øye, men samtidig virker det ikke som det mest sannsynlige stedet for vardebygging. Det er likevel noe som må vurderes ved evt. økt ferdsel i området. Det er også andre kulturminner tett på stien videre innover, så dette må vurderes samlet ved evt. detaljert sårbarhetsvurdering/tiltaksplan.

Stabbeskaret

Langs denne stien er det et tydelig skille før og etter ura ved punkt 57. Etter ura bærer stien mer preg av en «vanlig» rødmerka sti i fjellet; lav grad av tilrettelegging og relativt lite slitasje. Frem til ura er imidlertid situasjonen en helt annen. Antagelig er det mange som går fra

parkeringa og et stykk ut langs stien kun for utsikten, og snur tidlig. Punkt 54 er antagelig et naturlig endepunkt for mange. I dette området er det mye slitasje over et relativt stort område. Videre derfra retning ura virker det som det kan ha vært tilrettelagt en bredere sti for fremkommelighet med gravemaskin eller andre maskiner, kanskje ifm. sikringstiltaket som er gjort på punkt 60 (Figur 7)? Den steinlagte stien går delvis parallelt med den gamle rødmerka stien. Langs denne stistrekningen bør det vurderes å stenge av den gamle rødmerka stien, og heller benytte den nye stien og evt. gjøre tiltak der det trengs for å utbedre den.



Figur 5. Steinlagt bred sti retning Stabbeskaret. Den ser ut til å ha vært tilrettelagt for større maskiner, kanskje ifm. sikringsarbeid lengre inn langs stien?

Der hvor ura begynner (punkt 57) deler stien seg i to, og det er ingen tydelig merking eller skilting. Heatmaps fra Strava bekrefter også at det er flere stier her, og at noen tilsynelatende rett og slett havner på villspor. Videre langs stien, særlig ovenfor Tverrelva, viser heatmaps også ferdsel i brede baner. Det virker å være en utfordring hele veien ut mot Stabbeskaret.

Basert på stiens tilgjengelighet og attraktivitet, og at de tilsynelatende allerede er en del utfordringer med uklar sti, så vurderes denne stistrekningen som veldig aktuell for en mer detaljert sårbarhetsvurdering og/eller tiltaksplan. Den første delen frem til ura bør utbedres allerede i dag. Langs den andre delen etter ura bør det uansett gjøres en enkel befaring for å vurdere behovet for tiltak der (uavhengig av om ferdselen er forventet å øke eller ikke).

7.4 Kløvstien, øvre

Denne stistrekningen ble ikke gått opp i felt, men de observasjonene som ble gjort virker å bekrefte inntrykket fra Strava om at det ikke er nevneverdig ferdsel her i dag. Strekingen er ikke registrert som kulturminne, slik som den delen av Kløvstien som går opp Trollstigen, men det er åpenbart også kulturverdier her (Figur 2) som bør være av samme verdi som resten av



Kløvstien. Av registrerte kulturminner langs stien er det kun en fangstgrav tett på stien nær Alnesreset.

Dersom det er ønskelig å tilrettelegge eller markedsføre denne strekningen (evt. hele veien til Slettvikane), så bør det utarbeides en grundig sårbarhetsvurdering og/eller tiltaksplan som legger ekstra vekt på ivaretagelse av kulturverdiene langs stien. Da stien går såpass tett på veien og ikke byr på noe særlig bedre utsikt enn man får fra bilen, så er den kanskje ikke så veldig attraktiv i seg selv. Den er imidlertid lettgått og mer tilgjengelig for de som ikke ønsker mer krevende fjellturer. Den byr også på et kulturhistorisk perspektiv, og kan evt. tilrettelegges som en kulturhistorisk vandring.

7.5 Andre kulturminner

De øvrige kulturminnene som ikke er omtalt i de tidligere underkapitlene ligger såpass langt fra bilvei og sti at det anses som lite sannsynlig at de vil utsettes for noen økt risiko ved evt. økt ferdsel i området. Det virker derfor ikke nødvendig å vurdere noen spesifikke tiltak i tilknytning til disse.

7.6 Parkering, telting og varder

Generelt virker det som aktiviteten knyttet til parkering, telting og varder i området har relativt liten betydning for naturverdiene, slik situasjonen er i dag. Denne aktiviteten er i hovedsak knyttet til de umiddelbare områdene nær veg og annen infrastruktur. Det er imidlertid andre hensyn som taler for en bedre tilrettelegging av parkeringsalternativene i områdene, som knytter seg til vegsikkerhet, personsikkerhet (ferdsel langs veg) og mulighet for informasjonsformidling (se neste kapittel)

8 Konklusjon og anbefalinger

Kort oppsummert kan en si at tilstanden til naturen i området er god, og at utfordringene knyttet til slitasje og ferdsel i dag er relativt begrensa. Det er i hovedsak områdene aller nærmest parkeringene, og da særlig øst for parkering på Stigrøra, hvor det er større utfordringer. Ellers er det behov for noen mindre tiltak langs enkelte stisegmenter, særlig langs stiene opp til Bispevatnet og første del av stien mot Stabbeskaret. Ellers bør en undersøke behovet for tiltak også videre inn mot Stabbeskaret nærmere. Holdbarheten og kvaliteten på tilretteleggingen som er gjort på rundturen mellom Strupen og Stigrøra gjenstår å se, men er noe usikker.

De store spørsmålene knytter seg heller til den fremtidige utviklingen. Mengden ferdsel i dag i de mest tilgjengelige områdene tyder på at det er et svært stort *potensial* for økt ferdsel videre ut i terrenget. Det kan komme som følge av økt tilrettelegging og markedsføring, men også av årsaker utenfor forvaltningens kontroll (trender på sosiale medier, o.l.). De store feltene med varder tyder også på at mange av de besøkende ikke er kjent med prinsippene



omkring sporløs ferdsel. På grunn av områdets tilgjengelighet med bil så kan en også anta at mange av de besøkende ikke er særlig fjellvante i utgangspunktet. Med andre ord kan en risikere å få en stor økning av turister uten fjellerfaring og uten kjennskap til prinsippene om sporløs ferdsel ut i krevende fjellterreng og tett på sårbare kulturminner. Dagens stier er ikke dimensjonert for dette.

I første omgang bør det gjøres en vurdering av den mulige ønska og uønska fremtidige utviklingen i området. Hvilken bruk er ønskelig, og hva slags tilrettelegging krever det? Hva er sannsynligheten for at Stabbeskaret blir den nye Trolltunga, og i hvilken grad er området tilrettelagt for det i dag? Hvordan vil villreinens bruk av området påvirkes av økt ferdsel? Hvilke stier skal markedsføres/tilrettelegges bedre, og ikke?

På områder og strekninger som en forventer økt ferdsel bør en utarbeide mer detaljerte sårbarhetsvurderinger og/eller tiltaksplaner. Stiene slik de er i dag er ikke dimensjonert for mer ferdsel enn det som er der i dag.

Dersom det etableres færre store parkeringer så kan en sette opp informasjonspunkter ved disse, og det er da større sannsynlighet for at flere får med seg informasjonen. Det bør særlig tas i betraktning dersom ferdselen til eller ved sårbare kulturminner skulle øke. Likevel bør en være varsom med å tilrettelegge for økt ferdsel tett på kulturminner. Et alternativ er å prøve å avgrense ferdselen til områdene utenfor kulturminnene, i den grad det er mulig, og heller legge opp til at besøk av kulturminner må skje i følge med guide. Dette bør skje i samarbeid med sentrale aktører som DNT og Norsk Tindesenter.



9 Referanser

Anonym. (2023). *Besøksstrategi for Rauma kommune. Vedtatt av Rauma kommunestyre 30.03.2023, sak PS-20/23.* Rauma kommune.

Hagen, D., Eide, N. E., Evju, M., Gundersen, V., Stokke, B., Vistad, O. I., Rød-Eriksen, L., Olsen, S. L., & Fangel, K. (2019). *Håndbok. Sårbarhetsvurdering av ferdselslokaliteter i verneområder, for vegetasjon og dyreliv* (No. NINA Temahefte 73). NINA.

Værland, E. S., & Austad, A.-M. (2025). *Sårbarhetsvurdering av normalruta over Romsdalseggen 2025* (No. DNV Rapport 2025:62). Dokkadeltaet Nasjonale Våtmarkssenter.

Øyjordet, I. (2019). *Besøksstrategi. Verneområda i Reinheimen.* Nasjonalparkstyret for Reinheimen.



Dokkadeltaet Nasjonale Våtmarkssenter AS (DNV) ble etablert som et aksjeselskap i 2008 og eies av kommunene Nordre Land og Søndre Land. DNV tilbyr en rekke miljøfaglige tjenester og har opparbeidet betydelig kompetanse innenfor naturrestaurering, skjøtsel og naturtypekartlegging. Selskapet jobber for at naturmangfoldet ivaretas og brukes på en bærekraftig måte, og formidler dette gjennom nyskapende naturveiledning. Du finner oss ved Dokkadeltaet naturreservat. Våtmarkssenteret har rullerende utstillinger og er åpent for besøkende i sommermånedene.

Dokkadeltaet Nasjonale Våtmarkssenter AS Gamlevegen 84, 2879 ODNES Tlf: +47 61 10 00 20 E-post: post@dokkadeltaet.no www.dokkadeltaet.no

