

NINA Minirapport 400

Registrering av bilistars ferdsel ut frå raste- og par-
keringsplassar langs Nasjonal Turistveg over
Valdresflye.

Ein innleiande observasjonsstudie.

Odd Inge Vistad og Ingrid Nerhoel

Vistad, O.I. & Nerhoel, I. 2012. Registrering av bilistars ferdsel ut frå raste- og parkeringsplassar langs Nasjonal Turistveg over Valdresflye. Ein innleiande observasjonsstudie. NINA Minirapport 400. 17 s.

Lillehammer, oktober 2012

RETTIGHETSHAVER

© Norsk institutt for naturforskning

TILGJENGELIGHET

Upublisert

PUBLISERINGSTYPE

Digitalt dokument (pdf)

ANSVARLIG SIGNATUR

Forskingssjef Jostein Skurdal

OPPDRAGSGIVER(E)

Statens Vegvesen, Turistvegseksjonen

KONTAKTPERSON(ER) HOS OPPDRAGSGIVER

Werner Harstad

NØKKEORD

- Valdresflye, Øystre Slidre, Oppland
- Nasjonal turistveg, ferdsel, carwalks,
- Forholdet mellom ferdsel og fuglevern
- Observasjonsstudie av ferdsel
- Kanalisering

KEY WORDS

Walking in the terrain, carwalks, waterbirds, disturbance potential, National tourist road

NINA Minirapport er en enklere tilbakemelding til oppdragsgiver enn det som dekkes av NINAs øvrige publikasjonsserier. Minirapporter kan være notater, foreløpige meldinger og del- eller sluttresultater. Minirapportene registreres i NINAs publikasjons-database, med internt serienummer. Minirapportene er ikke søkbare i de vanlige litteraturbasene, og følgelig ikke tilgjengelig på vanlig måte. Således kan ikke disse uten videre refereres til som vitenskapelige rapporter.

KONTAKTOPPLYSNINGER

NINA hovedkontor

Postboks 5685 Sluppen
7485 Trondheim
Telefon: 73 80 14 00
Telefaks: 73 80 14 01

NINA Oslo

Gaustadalléen 21
0349 Oslo
Telefon: 73 80 14 00
Telefaks: 73 80 14 01

NINA Tromsø

Framsenteret
9296 Tromsø
Telefon: 77 75 04 00
Telefaks: 77 75 04 01

NINA Lillehammer

Fakkeltgården
2624 Lillehammer
Telefon: 73 80 14 00
Telefaks: 61 22 22 15

www.nina.no

Innhald

Innhald	3
1 Samandrag	4
2 Forord	6
3 Innleiing	7
4 Metode og lokale forhold	8
4.1 Observasjon og registreringstema	8
4.2 Den fysiske tilstanden på kvar av plassane	8
4.3 Verforhold	9
4.4 Aktiv registreringstid	9
4.5 Analyse	9
5 Resultat	10
5.1 Raudesteinen	10
5.2 Skålen	10
5.3 Vandrarheimen	11
5.4 Platået	11
5.5 Steinplassen	12
5.6 Reinskvea	12
6 Samanstilling av funn og foreløpig diskusjon	14
6.1 Særpreg for dei enkelte stopp- og rasteplassane	14
6.2 Samla vurdering, relatert til Fisketjedne og Fisketjednuten	15
6.3 Epilog, og ein ny prolog...?	16
7 Litteratur	18

1 Samandrag

Dette forprosjektet er tinga av Statens Vegvesen, Turistvegseksjonen. Bakgrunnen er at Fv51 over Valdresflye har fått statusen Nasjonal Turistveg og vart formelt opna i september 2012. Som ein del av arbeidet med Turistvegen er det lagt til rette ein del avkøyrslar, og enkle rasteplassar og stopp-punkt for turistar og andre bilistar som køyrer over Flye. Det er også ønskje om å utvikle «opplevingsproduktet Valdresflye» vidare, kanskje i form av t.d. stutte merkte stisløyfer eller «carwalks». På Valdresflye er det også viktige samfunnsinteresser knytt til sikring av hekkebiotopar for vassfugl og vadarar (Fisketjedne m.fl.), tamreindrift, som startpunkt for (topp)skiturar på vårsnøen og som viktig innfallsport for turar i sør austre delar av Jotunheimen nasjonalpark.

Rapporten er eit underlag for å synleggjere noko av det kunnskapsgrunnlaget som bør på plass: Kor omfattande er ferdsla ut i terrenget blant dei som stoppar bilen sin ved dei fem aktuelle parkerings-/rasteplassane langs Fv51? Viser dei noko klart åtferdsmønster rundt/frå parkeringsplassen? Er det grunn til å betrakte ferdsel ut frå parkeringsplassar langs Fv51 som eit alvorleg uromoment for hekkande vass- og vadefugl i og ved Fisketjedne? Kan kunnskap om faktisk ferdsel gje eit nyttig grunnlag for å handtere og kanalisere ferdsel ut frå rasteplassar slik at ein kan unngå konflikkar knytt til verdifull fauna i området? Prosjektet er lite (fem feltdagar for ein person) og tematisk enkelt (fjernobservasjon av ferdsel til fots, ingen intervju).

Raudesteinen er den klart mest besøkte avkøyrsla/rasteplassen, med nær 6 bilar inn i timen (kanskje med unntak av Vandrarheimen) og er også den avkøyrsla som ligg nærast austre Fisketjedne (vel 1 km). Den vanlegaste «aktiviteten» på alle avkøyrslar/rasteplassar er «beinstrekk», og det relative omfanget av beinstrekk og opphald berre på/ved rasteplassen er større på Raudesteinen enn på nokon av dei andre (71 %). Når folk oppsøker Fisketjedne så ser det ut til å vere motivert ut frå fiske. Ingen gjekk til Fisketjednnuten. **Skålen** er ein mindre rasteplass, men med stor pågang; nær 4 bilar i timen. Når det er sein snøsmelting – som i år – er snøfonna like ved attraktiv for særleg barnefamiljar. Annankvar bil har folk som går ut i terrenget. Her parkerer ein del som går lengre turar vestover (Bygdin / austre Jotunheimen), sjølv om den T-merkte stien mot Bygdin ikkje har utgangspunkt i Skålen, men i Vandrarheimen. Få går i retning Fisketjedne, og truleg ingen til Fisketjedne. Nokre går til Fisketjednnuten. For **Vandrarheimen** registrerte vi ikkje inn/utkøyring, men åtferdsmønster for dei som går ut i terrenget, særleg det som skjer austover frå lokaliteten. Nær to grupper med personar går ut i terrenget frå Vandrarheimen kvar time og dei fleste mot Fisketjednnuten. Her er det tre åtferdsmønster: Beinstrekk og barneleik tett ved Vandrarheimen, turar til Fisketjednnuten, og turar vestover på den T-merkte stien mot Bygdin eller turar i retning aust Jotunheimen (t.d. Rasletinden). Dette ser ikkje ut til å vere parkeringsplassen for dei som går mot/til Fisketjedne. Til **Platået** kjem det om lag tre bilar i timen. Dei fleste (64 %) gjekk ikkje ut i terrenget, med unntak av beinstrekk tett ved parkeringa. Den sentrale nær-attraksjonen ser ut til å vere elva frå Fisketjedne, men også sjølve Fisketjedne. Nær halvparten av dei som går ut i terrenget tek lengre turar; dei går til Fisketjednnuten eller vestover forbi Fisketjedne og vidare, kanskje mot Rasletinden? I ettertid (september 2012) er steinskulpturen «Rock on top of another rock» avduka; den ligg eit «steinkast» lenger sør, på same sida av vegen. Denne vil avgjort verke inn på åtferdsmønsteret rundt Platået. **Steinplassen** er noko meir brukt enn Platået, med eit snitt på fire bilar i timen, og nær halvparten går ut i terrenget. Nær-attraksjonen er elva (halvparten av dei som går ut i terrenget), og dei fleste av desse går også vidare mot Fisketjedne, men få går inntil. Her parkerer også dei som går lengre turar: Til Fisketjednnuten, og særleg turar vestover. **Reinskvea** er minst brukt av alle avkøyrslar, med knappe to bilar i timen, og knapt halvparten går i terrenget. Relativt mange går til Fisketjednnuten, men også nokre få som går til Fisketjedne (bade, fiske) og til elva ut frå tjedne.

Austre Fisketjedne blir lite oppsøkt av dei vegfarande og desse få kjem primært frå Raudesteinen. Tjedne er synleg frå Raudesteinen. Tjedne ser ikkje ut til å vere attraktiv for «tilfeldige gjester», men derimot for fiskarar som kjenner til fisket og kortreglar. Her er det lovleg stongfiske heile året for alle og Øystre Slidre Fjellstyre (statsallmenning) gjev god informasjon på heimesida si, der Fisketjedne er ein av fire tilrådde fisketurar. **Vestre Fisketjedne** ligg mykje nærare parkeringsplass og er langt lettare tilgjengeleg enn den austre, særleg frå Platået, men også frå Reinskvea og Steinplassen. Her vil også fyrstegongs besøkande (utan kart) oppsøke tjedne, sidan vassflata er synleg frå Platå-

et. Men elva ut frå tjedne er meir oppsøkt enn sjølve Fisketjedne. Truleg har dette med attraksjonen i rennande vatn, samt avstand å gjere.

Om ein vil unngå eller redusere ferdsel heilt inntil Fisketjedne i hekkesesongen for vassfugl og vaderar så vil det sannsynlegvis ha størst effekt å regulere fisket i denne perioden. Denne effekten vil truleg vere størst for den austre Fisketjedne sidan svært få «tilfeldige vegfarande» ser ut til oppsøke denne tjedne.

Når det gjeld **turar vestover mot Bygdin og Nasjonalparken** så ser alle plassar ut til å ha ein start- og parkeringsfunksjon, men særleg Vandrarheimen, Skålen, Platået og Steinplassen. Den T-merkte stien mot Bygdin samlar og kanalisere mykje av denne trafikken. Det same gjer kanskje turar mot Steindalen og Rasletinden, men dette turmålet gjev nok meir varierte ruter sidan denne ruta ikkje er merkt i terrenget. Platået og Steinplassen er viktige parkeringspunkt for dei vil til/på fjelltoppane i vest. Sjølv om nettsida www.ut.no omtalar dette som ei turrute frå Vandrarheimen så vil den som kjenner lokale forhold forstå at det er endå litt stuttare å gå frå Platået og Steinplassen. For å kome t.d. til Steindalen og vidare mot Rasletinden så må ein gå forbi vestre Fisketjedne, men ikkje nødvendigvis heilt inntil tjedne. Dersom det er viktig å leie turgåande mot Steindalen/Rasletinden godt utanom vestre Fisketjedne, så bør nok ruta merkast. Men det ligg ei ekstra utfordring i å få til ei vellykka kanalisere sidan folk både startar frå Platået/Steinplassen/Reinskvea og frå Vandrarheimen.

Fisketjednnuten er eit veldig viktig turmål, særleg for mange av dei som stoppar ved Vandrarheimen. Dette er det klart viktigaste utgangspunktet for turar til nuten, og dei fleste siktar seg direkte mot nuten når dei går frå parkeringsplassen. Men det er berre for avkøyrsla Raudesteinen at vi ikkje har registrert turar mot Fisketjednnuten. Også Skålen er berre unntaksvis eit startpunkt for turar til nuten, medan Platået og Reinskvea er relativt viktige startpunkt for turar på Fisketjednnuten. Ei eventuelt ny og merkt fottur-rute til Fisketjednnuten bør ha utgangspunkt i Vandrarheimen.

Rapporten vert avslutta med ei drøfting av desse observasjonsfunna og annan dokumentasjon, i høve til ei eventuell vidareføring med t.d. intervju med dei vegfarande og andre interessentar.

2 Forord

Dette forprosjektet er tinga av Statens Vegvesen, Turistvegseksjonen. Bakgrunnen er at Fv51 over Valdresflye har fått statusen Nasjonal Turistveg og vart formelt opna i september 2012 (<http://www.nasjonaleturistveger.no/no/valdresflye>). Som ein del av arbeidet med Turistvegen er det lagt til rette ein del avkøyrslar, og enkle rasteplassar og stoppunkt for turistar og andre bilistar som køyrer over Flye. Det er også ønskje om å utvikle «opplevingsproduktet Valdresflye» vidare, kanskje i form av t.d. stutte merkete stisløyfer eller «carwalks». Dessutan finst det ein godkjent reguleringsplan for ny «Vandrarheim» på Flye, der det er planlagt kraftig utviding av kapasiteten og modernisering av overnattings- og serveringstilbod, samt utvida parkeringsplass.

På Valdresflye er det fleire viktige samfunnsinteresser. Særleg relevant i høve dette prosjektet er sikring av hekkebiotopar for vassfugl og vadarar (Fisketjedne m.fl.). Men her er også tamreindrift, og Flye er startpunkt for (topp)skiturar på vårsnøen og ikkje minst ein viktig innfallspurt for turar i sør austre delar av Jotunheimen nasjonalpark (Fylkesmannen i Oppland, 2012). Dessutan er det interesse både i Vågå og Øystre Slidre kommunar for utmarks- og næringsutvikling langs aksene Sjødalen – Gjendeosen – Valdresflye – Bygdin – Beitostølen. Difor er også temaet opprusting og vinterbrøyting av Fv51, og ikkje minst dei vanskelege høva for parkering langs vegen om våren eit stadig tilbakevendande tema. I 2012 og -13 vert vegen noko utvida og ny-asfaltet. Dette store spekteret av aktørar og interesser underbyggjer behovet for ei brei og heilskapleg analyse av Valdresflye og nord-sør aksene langs Fv51: dokumentere situasjonen i dag, ønskje og visjonar, handlingsrom og skrankar, fellesinteresser og konfliktanalyse.

Denne rapporten er eit underlag for å synleggjere noko av det kunnskapsgrunnlaget som bør på plass: Kor omfattande er ferdsla ut i terrenget blant dei som stoppar bilen sin langs Fv51? Viser dei noko klart og repeterande åtferdsmønster rundt/frå parkeringsplassen? I kor stor grad ser Fisketjedne (eller vatn generelt?) ut til å trekkje til seg dei vegfarande?

Prosjektet er lite (fem feltdagar for ein person) og tematisk enkelt (berre fjernobservasjon, ingen intervju). Prosjektet er som ein forstudie både på det metodiske og på nokre grunnleggande spørsmål: Er det grunn til å betrakte ferdsel ut frå parkeringsplassar langs Fv51 som eit alvorleg uromoment for hekkande vass- og vadefugl i og ved Fisketjedne? Gjev kunnskap om faktisk ferdsel eit betre grunnlag for å handtere og kanalisere ferdsel ut frå rasteplassar slik at ein kan unngå konflikter knytt til verdifull fauna i området?

Lillehammer, oktober 2012.

Odd Inge Vistad
prosjektleder

3 Innleiing

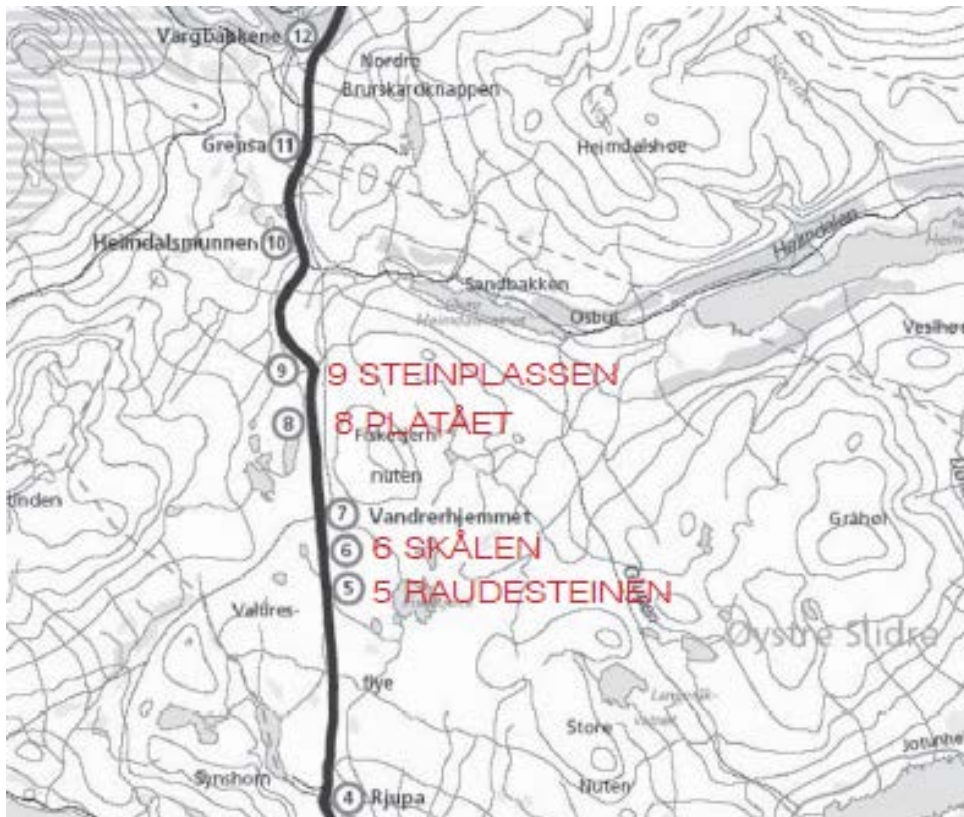
Bakgrunnen for denne ferdselskartlegginga ligg særleg på to plan:

- 1) Ein dokumentasjonsrapport på kva fuglar som hekkar og elles held til ved Fisketjedne, både dei på austsida og på vestsida av Fv51 over Valdresflye (Høitomt, 2010). Desse tjedne har ikkje nokon vernestatus, men er like fullt viktige fuglebiotopar og ligg dels nær parkeringspunkt ved fylkesvegen.
- 2) Etableringa av Fv51 som Nasjonal Turistveg, med dei ønskje og behov for tilrettelegging for dei vegfarande som er knytt til våre Nasjonale turistvegar.

Dette reiser følgjande spørsmål og behov: I kor stor grad er det konflikt mellom å verne om fuglelivet ved Fisketjedne og (det å legge til rette for) ferdsel rundt og ut frå (etablerte og/eller nye) parkeringspunkt langs Fv51? Kan ein eventuelt legge til rette for ferdsel slik at ein minimerer uroing av fugl og samstundes kjem ønsket om tur- og fjelloppleving for dei vegfarande i møte?

Eit anna forhold som verkar inn på ferdsel til/ved Fisketjedne er stongfiske. I følgje nettsida til Øystre Slidre Statsallmenning så er det lovleg å fiske med stong heile året i Fisketjedne, og dette er ein av dei tilrådde fisketurane.

Det finst ein del faglitteratur på forholdet mellom ferdsel og fauna, også med spesiell vekt på fugl. Her er det ikkje rom for å gå i djupet på ein slik litteraturgjennomgang, men vi viser til utvalde rapportar (i norsk språkdrakt) som tek for seg temaet: Nyleg har Follestad (2012a, 2012b) skrive to rapportar med kunnskapsoppsummering om effektar av ferdsel på vassfugl og vadarar. Den eine (Follestad 2012a) har også ei vurdering av korleis tilrettelegging for friluftsliv og ferdsel (kanalisering mm) kan samordnast med omsyn til sårbart fugleliv. Det er også relevant informasjon i faunakapitlet i Vistad et al. (2008).



Figur 1. Kart over Valdresflye med Fv51, dei fem studerte stoppunkta, Fisketjednnuten og Fisketjedne (austre nærast Raudesteinen og vestre nær Plataæt). Henta frå Lie Øyen Arkitekter AS, 2009.

4 Metode og lokale forhold

4.1 Observasjon og registreringstema

Arbeidet vart lagt opp som eit fjernobservasjonsstudium for éin person. I løpet av dei fem dagane frå onsdag 25. juli til søndag 29. juli 2012 vart dei fem «offisielle» stopp- og rasteplassane (frå sør mot nord) Raudesteinen, Skålen, Vandrarheimen, Platået og Steinplassen observerte frå eitt og same punkt i lia opp mot Fisketjednnuten (1527 moh på toppen), sjå **figur 1**. Denne nuten reiser seg slakt opp frå fylkesvegen like nordaust for Vandrarheimen (1389 moh, på fylkesvegens høgste punkt). Dei fem plassane er ganske jamt fordelte langs Fv51 over ei strekning på knappe 4 km. Dei tre fyrstnemnde plassane ligg på austsida av vegen, dei to siste på vestsida. I tillegg til desse fem plassane vart også avkøyrsla ved tamreinkvea (på austsida av Fv51 like ved Platået) observert. Kvea vart inkludert som ei tilpassing under sjølve registreringa, for å fange opp også denne «uoffisielle» stopp-/parkeringsplassen fordi den viste seg å vere ein del brukt. Denne kvea ligg altså ved foten av Fisketjednnuten. Observatøren måtte altså velje seg eit observasjonspunkt med sikt til alle dei fem (seks) avkøyrslene. Dette vart ei «kompromissplassering» i den forstand at observasjonspunktet ikkje gav fri sikt til heile austre Fisketjedne.

Inn- og utkøyring kunne stort sett observerast utan hjelpemiddel, medan nærare identifi- sering/gjenkjenning av den enkelte bilen og folks åtferd på/rundt avkøyrsla vart registrert med kik- kert og teleskop. Laurdagen måtte registreringa avbrytast pga. tjukk skodde (sjå kapittel 4.3).

Eitt standardisert registreringsskjema vart nytta. Det vart fylt ut 6 skjema pr. dag, altså eit eige skjema for kvar avkøyrslene. I prinsippet vart kvar bil som svinga inn og stoppa på dei enkelt avkøyrslene registrert og fylt inn i skjemaet. Elles vart desse variablane registrert i skjemaet:

- Når køyrde bilen inn/ut (altså opphaldstid)?
- Ferdslene ut i terrenget? ... kor lenge?
- Kor mange personar i bilen/terrenget?
- Med hund?
- Beinstrekk, «carwalk» eller langtur?
- Tur i retning Fisketjedne? Heilt inntil Fisketjedne?
- Tur mot Fisketjednnuten?
- Andre relevante observasjonar frå lokaliteten

I tillegg vart vêr og vêrendring (tidspunkt) registrert, sidan vi hadde ein hypotese om at vêret ville påverke lysta til å stoppe bilen og ikkje minst lysta til å gå ut av bilen / ut i terrenget.

I periodar med stor trafikk og mange bilstopp måtte observatøren velje å konsentrere seg om eit utval av avkøyrslene for ikkje å miste oversikten, og så skifte til andre avkøyrslar etter ei viss tid. Slik sett blir rapporteringa knytt til **stopp, opphald og ferdsel pr tidseining, dvs. pr time**.

4.2 Den fysiske tilstanden på kvar av plassane

Før sjølve observasjonen starta vart alle fem lokalitetar synfarne for å registrere ev. tilrettelegging og tilstand i form av bord/sitteplassar, stiar eller trakk ut frå plassen, ev. fysiske tiltak for å «invitere» folk ut i terrenget, osb. Slike element vil ofte påverke om og korleis brukarane bevegast seg ut frå sjølve parkeringsplassen.

Raudesteinen

Preg av «naturparkering», men med nytt grusdekke. Litt flytande yttergrense på parkeringsarealet. Tørrbakke i alle retningar rundt plassen (lett å gå). Lagt til rette med eit steinbord og sittesteinar både på nordsida og sørsida, utanfor det gruslagte arealet. Eit (noko utydeleg) trakk fører austover nokre ti-tals meter. Ein ser austre Fisketjedne frå plassen, men det er ein god kilometer å gå dit.

Skålen

Ein mindre plass enn Raudesteinen. Ei steinhelle på nordsida inviterer ut frå parkeringa og til terrenget. Det er to steinbord med sittesteinar her på nordsida, der også bakken er ganske tørr. På sørsida er det derimot rått/vått (og her låg det enno snø i slutten av juli 2012). Ein ser ikkje Fisketjedne frå Skålen.

Vandrarheimen

Inn-utkøyring i form av ei lita sløyfe på Fylkesvegen (dvs. at bilar nordfrå og sørfrå i hovudsak vel ulik inn-/utkøyring). Her er det både servering og overnatting, i to ulike bygningar. Stort informasjonsskilt om Flye (uavhengig av Nasjonal turistveg). Noko uryddig parkering, og uklare yttergrenser for parkeringsarealet. Dei som arbeider er ofte ute og prøvar «rydde» i parkeringa, for å skilje mat-/overnattingsgjester og turgjester. Dette er mest for å sikre plass nærast inngangen for eigne gjester. Det går eit halv-tydeleg trakk/køyrespor (?) nord austover i retning Fisketjednnuten. Dette går stort sett på tørr og lettgått mark (ein låg grusrygg). Elles noko rått i terrenget austover. Sør vestover går det ein merkt sti i retning Bygdin og Torfinnsbu; men ei snøfonn gjorde startpunktet for stien noko utydeleg då vi gjorde feltarbeidet. På www.ut.no er det også omtalt ei umerkt rute («familievennlig topptur til Rasletinden – 2105 moh») med utgangspunkt i Vandrarheimen. På den same nettsida har fleire kommentert at turen slettes ikkje er så enkel og familievenleg – iallfall ikkje som fottur, men kanskje som vårskitur?

Platået

Avkøyrsla/parkeringa er ei gamal massefylling, like nord for den no avduka stein-oppå-stein-skulpturen («Rock on top of another rock», avduka i september 2012). Det er fleire trakk ned/ut frå parkeringa, men likevel ingen tydelege trakk/stiar til den Fisketjedne som ligg like ved og som er godt synleg frå plassen.

Steinplassen

Denne ligg om lag 50 m frå elva som renn ut frå Fisketjedne og nordover. Det er fleire parallelle trakk ned til elva. Det er eit steinbord og fem sittesteinar om lag halvvegs mot elva.

4.3 Verforhold

Det meste av tida i løpet av dei fem observasjonsdagane var det opphaldsver, god sikt og varierende vindforhold, men ganske gode arbeidsforhold. Unntaket var særleg laurdag 28. juli; tjukk skodde (og regn) gjorde at det berre vart ei lita registreringssøkt på formiddagen. Litt regn (men god sikt) var det også fredags ettermiddag. Dette tyder at dei timane som er ført opp som Aktiv registreringstid gav gode vilkår for å observere i tråd med instruksjonen og metodikken, og ev. utslag av vëret på stoppfrekvensen er i liten grad fanga opp i sjølv registreringa (sidan det var opphaldsver).

4.4 Aktiv registreringstid

Onsdag	25. juli, frå 13.30. Totalt 2,5 timar (+ reisetid og enkel tilstandsregistrering av lokalitetane)
Torsdag	26. juli, frå 09.00. Totalt 7,0 timar
Fredag	27. juli, frå 10.00. Totalt 7,0 timar
Laurdag	28. juli, frå 09.00. Totalt 2,0 timar (registrering avslutta pga. skodde)
Sundag	29. juli, frå 09.00. Totalt 5,5 timar (+ reisetid)

Totalt 24 timars observasjon, mellom kl 09.00 og kl 18.45, fordelt på fem dagar.

4.5 Analyse

I felt vart det fylt ut skjema for hand. I ettertid vart data lagt inn i Excel. Det vart køyrt heilt enkle analysar (summering, gjennomsnitt mm).

5 Resultat

5.1 Raudesteinen

Aktiv observasjonstid er 23,5 timar

Bilar inn:

Totalt kørde 139 bilar inn i løpet av registreringstida. I snitt tyder det **5,9 bilar i timen**. Kvar bil hadde ei gjennomsnittleg opphaldstid på **20 minutt**. Dei aller fleste mykje kortare.

Majoriteten (71 %) gjekk ikkje ut i terrenget, med unntak av beinstrekk på/inntil parkeringsarealet. Folk frå 13 bilar hadde matpause (lunsj) ved steinborda eller like ved parkeringa, og eit par hadde også så tidleg matpause at det må kallast frukost.

Kor mange går ut i terrenget, kva gjer dei og kor lenge er dei der?

Det vart totalt registrert personar frå 35 bilar ut i terrenget. **I løpet av ein time er det altså i gjennomsnitt personar frå 1,5 bilar som går ut i terrenget.** Dei aller fleste gjennomførte ein liten «carwalk» og gjekk tilnærma same ruta fram og attende. Frå dei 35 bilane var det berre 2 som hadde med hund (begge i band og ingen av dei gjekk mot Fisketjedne). 6 personar (frå to bilar) gjekk over fylkesvegen og ein liten tur vestover (snitt 15 minutt).

Dei som går tur er i snitt 1 time og 13 minutt ute i terrenget. Her blir gjennomsnittleg opphaldstid kraftig forlenga av dei relativt få som går lenger tur. Nokon (5 bilar) er ikkje attende ved bilen då registreringa vart avslutta om kvelden. 6 personar (frå 4 bilar) går påviseleg heilt inntil **Fisketjedne**, og alle desse er registrerte som **fiskarar**. Dei som er registrerte som fiskarar var ute i terrenget 3t 59 min (2 personar), 2t 41min (2 personar), 2t 27 min (1 person), og for den siste personen vart ikkje retur til bilen registrert. Også ei gruppe på 4 (frå ein bil) gjekk i retning Fisketjedne; desse var ikkje attende då registreringa vart avslutta for kvelden, og det er uvisst om dei var fiskarar.

Det var ingen som vart observerte på veg mot Fisketjednnuten frå Raudesteinen.

5.2 Skålen

Aktiv observasjonstid er 22 timar.

Bilar inn:

Totalt kørde 84 bilar inn i løpet av registreringstida. I snitt tyder det **3,8 bilar i timen**. Bilane som vart registrerte med både inn- og utkøyring hadde ei gjennomsnittleg **oppaldstid på 27 minutt**. Også her har dei aller fleste mykje kortare opphaldstid, men også mange med mykje lengre opphaldstid, sidan Skålen tydelegvis blir brukt som parkeringsplass for lengre turar vestover. Midt på dagen 26. juli var det også bilar innom som berre snudde, fordi der vart fullt.

Snøfonna like ved Skålen var attraktiv, men berre for ein rask visitt og særleg for barnefamiljar. For om lag halvparten av dei besøkande var beinstrekk, lunsj og snøfonn-visitt det sentrale.

Kor mange går ut i terrenget, kva gjer dei og kor lenge er dei der?

Det vart totalt registrert personar frå 40 bilar som gjekk ut i terrenget. **I løpet av 1 time er det i gjennomsnitt personar frå 1,8 bilar som går ut i terrenget, altså frå om lag annankvar bil som kører inn på Skålen. Dei som går tur er i snitt 1 time og 18 minutt ute i terrenget.**

Men denne opphaldstida er ei underrapportering av faktisk gjennomsnitt fordi 11 av bilane som vart registrerte inn på Skålen hadde ikkje køyrt ut då observasjonen vart avslutta for dagen. Desse er ikkje registrerte med ei opphaldstid, men observasjonen tilsa at dei la ut på «langtur».

Dei fleste gjennomførte ein liten «carwalk» og gjekk tilnærma same ruta fram og attende, medan personar frå 14 bilar er på «langtur». Blant dei 84 bilane var det 6 som hadde med hund (4 i band,

to utan). To av desse (ein i band, ein utan) gjekk vestover og inn på den T-merkte stien mot Bygdin. Dette er det næraste folk med hund bevega seg mot Fisketjedne, men utan å gå inntil. Det er berre folk frå 4 bilar (inkl. dei to med hund) som går frå Skålen og «i retning av» Fisketjedne, men ingen går inntil (kanskje med unntak av ein – utanfor synsvidd for observatøren).

Ved Skålen er det altså eit langturmønster, og fyrst og fremst ved at folk går inn på den **T-merkte stien** og sør-vestover mot Bygdin. Dette gjeld folk frå 10 bilar (og 39 personar), og sju av desse bilane hadde ikkje reist frå Skålen då registreringa vart avslutta for kvelden. Frå Skålen går også 11 personar (frå 3 bilar) **mot Fisketjednnuten**.

5.3 Vandrarheimen

Aktiv observasjonstid er 24 timar.

Bilar inn vart ikkje registrert.

Det var stor trafikk med bilar inn/ut og bilane vart delvis parkert i skjul for observatøren (bak husa). Registreringa omfattar difor ikkje bilar inn/ut.

Kor mange går ut i terrenget, kva gjer dei og kor lenge er dei der?

Observatøren registrerte dei som tok turar ut i terrenget frå Vandrarheimen. Det var tre hovudmønster:

- Turar mot Fisketjednnuten,
- Beinstrekk og barneleik tett ved Vandrarheimen,
- Turar sørvest-over langs den T-merkte ruta mot Bygdin, eller den umerkte ruta mot Raslet/Rasletinden

Dei som fylgde den T-merkte stien (vestover) er underrepresentert i materialet og er ei viktig terenggruppe blant dei som parkerer ved Vandrarheimen.

I alt er 44 personar/grupper registrerte ut på tur frå Vandrarheimen. Desse gruppene kan kome frå fleire enn 44 bilar. Til saman omfattar dette 130 personar. **1,8 grupper (5,4 personar) går ut frå vandrarheimen kvar time.** Berre 20 av gruppene er registrerte med tid i terrenget; dei 14 andre avslutta turen då registreringa var ferdig for dagen, eller at gruppene (ved retur) var uråd å skilje frå kvarandre då dei ikkje kunne koplast til bestemte bilar. Snittet for desse 20 var **turar på 1 time og 46 minutt.** Heile **42 av desse 44 gruppene går mot eller til Fisketjednnuten.** Men folk har «ulike vegar mot toppen»: 36 av gruppene går umiddelbart mot toppen, medan fire går fyrst rett mot aust og så opp mot toppen. To grupper går også fyrst vestover og så seinare mot toppen Fem av gruppene som går mot/til toppen har med hund; alle i band.

Dei to siste gruppene? Ei gruppe på 10 går mot søraust – målet er uvisst. Den siste gruppa på to går vestafor vegen, ein liten carwalk – truleg ikkje mot vestre Fisketjedne.

5.4 Plataæt

Aktiv observasjonstid er 21 timar.

Bilar inn:

Totalt køyrde 61 bilar inn i løpet av registreringstida. I snitt tyder det **2,9 bilar i timen.** Kvar bil hadde ei gjennomsnittleg **oppaldstid på 24 minutt.** Når vi trekkjer frå dei 12 personane (fordelt på 5 bilar) som var på lengre turar (mellom 1 og 8 timar), så blir gjennomsnittleg oppaldstid **7 minutt.** I tillegg er det 13 personar (frå 6 bilar) som går lengre (fjell-)tur utan at (start- eller) tilbakekomst er registrert, og difor heller ikkje tida deira i terrenget.

Majoriteten (64 %) gjekk ikkje ut i terrenget, med unntak av beinstrekk på/inntil parkeringsarealet.

Kor mange går ut i terrenget, kva gjer dei og kor lenge er dei der?

Det vart totalt registrert personar frå 23 bilar ut i terrenget. **I løpet av ein time er det altså i gjennomsnitt personar frå 1 bil som går ut i terrenget. Opphaldstida i terrenget er i snitt 1 time og 6 minutt.** 26 personar (frå 13 bilar) gjennomførte ein liten «carwalk», medan 22 personar (frå 9 bilar) er registrerte med langtur. 22 personar (frå 9 bilar) gjekk **i retning Fisketjedne**, men berre 6 (frå 3 bilar) gjekk heilt inntil.

Frå dei 23 bilane var det 6 som hadde med hund (fire i band og to utan). Fire av dei med hund gjekk mot Fisketjedne, og to heilt inntil (ein av dei utan band på hunden). Den andre, med hunden i band, fiska også i tjedne og var der i 3 ½ time.

Eit særpreg med denne plassen er nærleiken til elva ut frå Fisketjedne; 17 personar (frå 6 bilar) er registrert med tur til/over elva.

6 personar (frå 3 bilar) går mot Fisketjednnuten.

5.5 Steinplassen

Aktiv observasjonstid er 21 timar.

Bilar inn:

Totalt kørde 87 bilar inn i løpet av registreringstida. I snitt tyder det om lag **4,1 bilar i timen**. Kvar bil hadde ei gjennomsnittleg opphaldstid på 20 minutt. Her er det eit lite overtal (54 %) som ikkje gjekk ut i terrenget, med unntak av beinstrekk på/inntil parkeringsarealet.

Kor mange går ut i terrenget, kva gjer dei og kor lenge er dei der?

Det vart totalt registrert personar frå (minimum) 37 bilar som gjekk ut i terrenget. **I løpet av ein gjennomsnittstime er det personar frå 1,8 bilar som går ut i terrenget, altså omlag annankvar bil som kører inn på Steinplassen.** I snitt er desse personane **33 minutt i terrenget**. På Steinplassen er mønsteret at dei aller fleste som går ut i terrenget **går mot og ofte til elva**; for 17 av bilane er dette notert spesielt (gjerne kombinert med lunsj/matpause) – altså om lag ein bil i timen som går mot/til elva. Dei fleste av desse (personar frå 14 bilar) går noko vidare t.d. langs elva mot Fisketjedne, men ingen er registrert sikkert å gå inntil tjedne (to usikre observasjonar, begge med hund, gjekk kanskje heilt inntil tjedne).

I 5 bilar var det med hund (2 i band og 3 utan). 4 av dei med hund gjekk i retning Fisketjedne, og 2 gjekk (som sagt) kanskje heilt inntil. Den eine av desse gjekk langtur og var borte i 6 timar.

Berre 2 personar (frå same bil) går mot Fisketjednnuten. I tillegg er 10 personar (frå 3 bilar) registrert å gå langtur (vestover). Personane frå to andre bilar er også på lengre tur, utan å vere tilbake ved registreringsslutt.

5.6 Reinskvea

Aktiv observasjonstid er 21 timar.

Bilar inn:

Totalt kørde 36 bilar inn i løpet av registreringstida. I snitt tyder det **1,7 bilar i timen**. Kvar bil hadde ei gjennomsnittleg **opphaldstid på 18 minutt**. Her er det eit lite overtal (56 %) som ikkje gjekk ut i terrenget, med unntak av beinstrekk på/inntil parkeringsarealet. I tre av bilane var det folk som arbeidde med vedlikehald på kvea (ein på torsdag og to på fredag).

Kor mange går ut i terrenget, kva gjer dei og kor lenge er dei der?

Det vart totalt registrert personar frå (minimum) 13 bilar som gjekk ut i terrenget. **I løpet av ein gjennomsnittstime er det personar frå 0,6 bilar som går ut i terrenget, altså om lag frå kvar tredje bil som køyrer inn ved Reinskvea.** For 6 av desse bilane har vi ikkje tida for når dei kom attende, og dei 7 siste er **i snitt 45 minutt i terrenget.** Det er litt ulike åtferdsmønster for dei som stoppar her. Ein bil har to fiskarar som går til Fisketjedne, fem personar (1 bil) badar i Fisketjedne, fem personar (2 bilar) går til elva og tre av dei vidare til tjedne, og tolv personar (6 bilar) går oppover til Fisketjednnuten. Ei av gruppene som går mot nuten har med hund i band.

6 Samanstilling av funn og foreløpig diskusjon

6.1 Særpreget for dei enkelte stopp- og rasteplassane

Her gjev vi ei oppsummering av resultatane, saman med vurderingar elles. Sidan observatøren oppheldt seg ved observasjonspunktet utover faktisk registreringstid så får ein inntrykk av visse åtfærdsmønster frå morgon og kveld for dei enkelte rasteplassane.

Raudesteinen:

Tala seier at dette er den klart mest besøkte avkøyrsla/rasteplassen, med nær 6 bilar inn i timen. Men det er mogleg og kanskje sannsynleg at Vandrarheimen har større besøk, sidan den har eit større tilbod (servering/overnatting/toalett/info-skilt mm) og er betre skilta langs vegen, både frå nord og sør. Men vi har altså ikkje fått kartlagt inn/utkøyring ved Vandrarheimen med vår metodiske tilnærming. Vi ser også at den vanlegaste «aktiviteten» på alle avkøyrslar/rasteplassar er «beinstrekk», og slik sett kan det vere like attraktivt å velje ei anna avkøyrslar enn Vandrarheimen.

Det relative omfanget av «beinstrekk» og opphald berre på/ved rasteplassen er større på Raudesteinen enn på nokon av dei andre (71 %).

Når folk oppsøker Fisketjedne så ser det ut til å vere motivert ut frå fiske.

Ingen gjekk til T-stien mot Bygdin.

Ingen gjekk til Fisketjednnuten.

Skålen:

Dette er ein mindre rasteplass, men med stor pågang; nær 4 bilar i timen. Er av og til fullt.

Når sein snøsmelting – som i år – er snøfonna like ved attraktiv for særleg barnefamiljar.

Annankvar bil har folk som går ut i terrenget.

Her parkerer folk som går lengre turar vestover (Bygdin / austre Jotunheimen) – ti bilar.

Den T-merkte stien mot Bygdin har ikkje utgangspunkt i Skålen, men i Vandrarheimen. Dette tyder på at dei som går vestover kjenner til stien frå før, eller har med seg kart og ser at det er raskt å kome seg bort på stien.

Få går i retning Fisketjedne (fire bilar), og truleg ingen til Fisketjedne.

Nokre går til Fisketjednnuten (tre bilar).

Vandrarheimen:

Vi registrerte ikkje ut/innkøyring, men åtfærdsmønster for dei som går ut i terrenget (sjå også omtale av Raudesteinen, over), særleg det som skjer austover frå lokaliteten. Nær to grupper med personar går ut i terrenget frå Vandrarheimen kvar time.

Her er det tre åtfærdsmønster:

Nærmiljøet: Beinstrekk og barneleik tett ved husa.

Lengre turar er viktig: Nær på alle registrerte gjekk til Fisketjednnuten, dei fleste direkte mot nuten.

Mange parkerer her og går T-stien mot Bygdin, eller turar mot Rasletinden eller andre delar av aust Jotunheimen.

Vandrarheimen ser ikkje ut til å vere parkeringsplassen for dei som går mot/til Fisketjedne.

Her er det ganske sikkert eit godt grunnlag for å legge til rette / merke ei turrute (helst rundtur?) til Fisketjednnuten og attende. Men det skal også nemnast at det er eit svært lettgått ope terreng opp mot Fisketjednnuten; ein opparbeidd sti vil difor ikkje gjere det så mykje lettare å gå til toppen.

Plataet:

Hit kjem det om lag tre bilar i timen. Dei fleste (64 %) gjekk ikkje ut i terrenget, med unntak av beinstrekk tett ved parkeringa.

I kvar tredje bil er det folk som går ut i terrenget.

Den sentrale nær-attraksjonen ser ut til å vere elva frå Fisketjedne, men også sjølve Fisketjedne.

Nær halvparten av dei som går ut i terrenget tek lengre turar; dei går til Fisketjednnuten (tre bilar), eller vestover forbi Fisketjedne og vidare, kanskje mot Rasletinden? (ni bilar).

I ettertid (september 2012) er steinskulpturen «*Rock on top of another rock*» avduka; den ligg eit «steinkast» lenger sør, på same sida av vegen. Denne vil avgjort verke inn på åtferdsmønsteret rundt Plataået, men det er vanskeleg å vite korleis. Truleg vil den ikkje gjere at folk går mindre på langtur, men kanskje vil den ta bort noko av interessa for elva eller Fisketjedne?

Steinplassen:

Det er noko meir bruk av Steinplassen enn Plataået med eit snitt på fire bilar i timen, og nær halvparten går ut i terrenget. Nær-attraksjonen er elva (halvparten av dei som går ut i terrenget), og dei fleste av desse går også vidare mot Fisketjedne, men få går inntil.

Også parkering for lengre turar: Til Fisketjednnuten (ein bil), og vestover (fem bilar).

Dersom den nye steinskulpturen også verkar attraktiv på dei som parkerer på Steinplassen så kan det kanskje vere aktuelt å legge ein sti mot Plataået og vidare til skulpturen?

Reinskvea:

Denne avkøyrsla er minst brukt, med knappe to bilar i timen, og knapt halvparten går i terrenget. Både fiskarar (ein bil) og baderar (ein bil) i Fisketjedne parkerte her, medan andre (to bilar) går til elva ut frå Fisketjedne. Relativt mange går til Fisketjednnuten (6 bilar).

6.2 Samla vurdering, relatert til Fisketjedne og Fisketjednnuten

Austre Fisketjedne blir lite oppsøkt av dei vegfarande og primært besøkt frå Raudesteinen (unntaksvis frå Skålen og Vandrarheimen). Sjølve vassflata er berre synleg frå Raudesteinen. Tjedne ser ikkje ut til å vere attraktiv for «tilfeldige gjester», men derimot for fiskarar som kjenner til fisket og kortreglar. Her er det lovleg stongfiske heile året, for alle. Øystre Slidre Fjellstyre gjev god informasjon om fisket i ulike vatn/tjedn/åer/bekkar, samt prisar og fiskereglar på heimesida si (<http://oystre-slidre-fjellstyre.no/fiske.html>). Fisketjedne er ein av fire tilrådde fisketurar på nettsida (utan at det er sikta spesielt til den austre eller vestre tjedne).

Vestre Fisketjedne ligg mykje nærare parkeringsplass og er langt lettare tilgjengeleg enn den austre, særleg frå Plataået, men også frå Reinskvea og Steinplassen. Her vil også fyrstegongs besøkande (utan kart) oppsøke tjedne, sidan vassflata er synleg frå Plataået. Men elva ut frå tjedne ser ut til å vere meir attraktiv (dvs. er meir oppsøkt) enn sjølve Fisketjedne. Truleg har det meste av elvekantbesøket lite med det å fiske å gjere, men kanskje heller med det å kome lett inntil rennande vatn? (Dette er spekulasjon sidan vi ikkje har spurt dei besøkande, men observasjonane tilseier dette).

Om ein vil unngå ferdsel heilt inntil Fisketjedne i hekkesesongen så vil det truleg ha størst effekt å regulere fisket i denne perioden. Men ein slik effekt vil truleg vere størst for den austre Fisketjedne sidan få «tilfeldige vegfarande» ser ut til oppsøke denne tjedne.

Hund: Det er nokre få gjester på alle plassar som har med hund; delvis i band og delvis utan. Nokre få av desse hundane kjem også nær/inntil Fisketjedne.

Når det gjeld **turar vestover mot Bygdin og nasjonalparken** så ser alle plassar ut til å ha ein start- og parkeringsfunksjon, men særleg Vandrarheimen, Skålen, Plataået og Steinplassen. Den T-merkte stien mot Bygdin samlar og kanalisierer mykje av denne trafikken. Det same gjer nok turen mot Steindalen og Rasletinden, men med svakare kanaliseringseffekt sidan ruta ikkje er merkt i terrenget.

Plataået og Steinplassen er viktige parkeringspunkt for dei vil til/på fjelltoppane i vest - kanskje særleg mot Rasletinden. Det er som sagt ei umerkt «rute» frå Vandrarheimen som er «marknadsført» på nettet (<http://ut.no/tur/familievennlig-topptur-i-jotunheimen-rasletinden-%282105-moh.%29>), men

for den som kjenner lokale forhold så er det endå litt stuttare å gå frå Platået og Steinplassen. For å kome t.d. til Steindalen og vidare mot Rasletinden så må ein gå forbi vestre Fisketjedne, men ikkje nødvendigvis heilt inntil tjedne. Dersom det er viktig å leie dei turgåande på veg mot Steindalen/Rasletinden godt utanom vestre Fisketjedne, så bør nok ruta merkast. Men det ligg ei ekstra utfordring i å få til ei vellykka kanalisere sidan folk både startar frå Platået/Steinplassen/Reinskvea og frå Vandrarheimen.

Fisketjednnuten er eit veldig viktig turmål, særleg for mange av dei som stoppar ved Vandrarheimen (sjå over). Dette er det klart viktigaste utgangspunktet for turar til nuten, og dei fleste siktar seg direkte mot nuten når dei går frå parkeringsplassen. Det er berre for Raudesteinen at vi ikkje har registrert turgåande mot Fisketjednnuten. Også Skålen er berre unntaksvis eit startpunkt for turar til nuten, medan Platået og Reinskvea er relativt viktige startpunkt for turar på Fisketjednnuten.

Om ein ser på dagens vegnære turmønster og ønskjer å leggje spesielt til rette for «car walks» på øvste Valdresflye, utan å kome i konflikt ved fuglevern-interesser, så er ei (rundtur-)rute frå Vandrarheimen til Fisketjednnuten truleg det mest opplagte fyrstevalet.

6.3 Epilog, og ein ny prolog...?

Denne rapporten byggjer berre på fjernobservasjon. Ingen informantar er spurt og ingen vegfarande intervju. Enkelte vurderingar kan difor vere forhasta og kanskje direkte feil, sidan dei berre byggjer på synleg åtferd og ikkje på kunnskap om motiv for eller årsak til åtferd.

Når det gjeld målgruppa 'vegfarande over Valdresflye', så veit ein litt om desse gjennom Jacobsen (2011) sine undersøkingar. Han har samanlikna trafikantar (dei som ikkje er lokale) langs sju turistvegstrekingar sommaren 2005 og 2010, deriblant vegfarande på tre sørnorske turistvegar: over Valdresflye, over Sognefjellet og Geiranger-Trollstigen. Her skil Valdresflye seg frå alle dei seks andre på fleire punkt:

- Dei har langt fleire som er interesserte i vandring/friluftsliv (fire av ti) – og særleg høg var denne interessa på Valdresflye i 2010,
- Her er langt færre utlendingar (åtte av ti er norske),
- Berre eit mindretal som hadde overnatta langs eller nær den aktuelle vegstrekinga,
- På Valdresflye er det svært mange som kjem på gjenbesøk og difor er også eigen kunnskap og erfaring frå vegen/området viktig for bruken, og dei sa også i størst grad at dei ville kome tilbake til same område.

Dessutan var det på Valdresflye (og i Varanger) at færrest (ein tredel) kjende til Turistvegstatusen, og også særleg mange over Valdresflye som køyrde der fordi det var raskaste veg for å kome dit dei skulle.

Dette gjev nokre svar, men reiser også nye spørsmål. Funna tyder på at dei vegfarande på Valdresflye er både ei spesiell gruppe og ei mangfaldig gruppe, samanlikna med dei vegfarande på andre turistvegar. Kvifor er det så mykje gjenbruk av Flye? Kva slag tur er dei eigentleg ute på? Kvifor er det så få utlendingar her når mengda utlendingar i Jotunheimen nasjonalpark nok er minst like høg som i andre nasjonalparker – og særleg dukkar det stadig nye nasjonalitetar i Jotunheimen (Vorkinn 2011). Her er både veldig mange på gjennomreise og spesielt høg interesse for vandring og friluftsliv langs Turistvegen; kva er då god tilrettelegging langs Fv51 over Valdresflye? Kva kategoriar vegfarande er det vi har observert i sommar – som tek raske beinstrekk og som går lengre turar? Er det dette «raskaste veg til reisemålet-motivet» som gjer at det er så mykje gjenbruk og difor så få som overnattar «langs Turistvegen», altså at sjølve Turistvegstatusen (foreløpig?) ikkje er så viktig for dei som ferdast her?

Det er mykje som er ukjent om dei reisande over Flye og kva reise dei faktisk er ute på? Korleis er det med kunnskapen deira om kvalitetane langs aksene Beitostølen-Flye-Gjendeosen-Sjodalen? Kva grep trengs på Flye for å utfylle dette tilbodet? Korleis er køyre-stopp-mønsteret langs denne aksene? Er det spesielle kvalitetar (ev. kva?) ved forholda på Valdresflye som inviterer til å stoppe? Intervju med dei vegfarane vil gje eit langt betre kunnskapsgrunnlag for framtidig forvaltning av bru-

ken på Valdresflye Dette er data som viktige når ein skal «tilpasse Flye» eller «utvikle Flye» både til dei vegfarande og for andre interesser?

For det mest spennande med Flye og aksen Sjødalen-Beitostølen gjeld nettopp det breie spekteret av interesser og interessentar, utvikling og vern, tradisjon og nyskaping, og difor spenninga mellom godt samspel og faren for konflikt.

7 Litteratur

- Follestad, A. 2012a. Konsekvensvurdering av tilrettelegging for friluftsliv på bestanden av hekkende vårmærksfugler i området Hømmervatnet – Sætervatnet i Sjunkehatten nasjonalpark. NINA rapport 839.
- Follestad, A. 2012b. Kunnskapsoversikt over effekter av forstyrrelser på fugler: Innspill til forvaltningsplaner for Lista- og Jærstrendene. NINA Rapport 851.
- Fylkesmannen i Oppland 2012. Besøksstrategi for Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde 2013-2017. Høringsutkast. Lillehammer.
- Høitomt, G. 2010. Ornitologisk rapport frå Valdresflya/Fisketjerna, Øystre Slidre kommune. En sammenstilling av fugleobservasjoner fra 2009 og tidligere år. Norsk Ornitologisk Forening, avd. Oppland, Dokka.
- Jacobsen, J. K. S. 2011. Unike natur- og kjøreopplevelser: Trafikantvurderinger av Nasjonale turistveger. TØI rapport 1149. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Lie Øyen Arkitekter AS, 2009. Presentasjonsutkast 4 plasser 2009-06-23. Statens Vegvesen.
- Vistad, O. I., Eide, N. E., Hagen, D., Erikstad, L. & Landa, A. 2008. Miljøeffekter av ferdsel og turisme i Arktis – En litteratur- og forstudie med vekt på Svalbard – NINA Rapport 316.
- Vorkinn, M. 2011. Bruk og brukere i Jotunheimen 1992, 2002 og 2010. Dokumentasjonsrapport. Rapport 07/11. Lillehammer: Fylkesmannen i Oppland,

Norsk institutt for naturforskning

NINA Hovedkontor

Postadresse: Postboks 5685 Sluppen, NO-7485 Trondheim

Besøks/leveringsadresse: Tungasletta 2, NO-7047 Trondheim

Telefon: 73 80 14 00, Telefaks: 73 80 14 01

E-post: firmapost@nina.no

Organisasjonsnummer 9500 37 687

<http://www.nina.no>

Samarbeid og kunnskap for framtidens miljøløsninger