

Restaurering og styring av ferdsel

Gravåsen mot Sølenskardet, Sølen landskapsvernområde



Foto: Utmarksressurs AS

Rapport med tilråding for tiltak

2023

Innhald

1.	Bakgrunn	3
2.	Kort om metodar ved restaurering	4
3.	Planmessig forvaltning og nivå for tiltak.....	5
4.	Metodar.....	6
4.1	Handtere vatn.....	6
4.2	Toppdekke	8
5	Gravåsen mot Sølenskardet	13
5.1	Skildring av dagens tilstand.....	13
5.2	Tilråding tiltak	16
6	Referansar	20

Bilde 1, framside: Frå fjellområde mot Sølenskardet

1. **Bakgrunn**

Sølen landskapsvernområde (LVO) ligg i Rendalen kommune i Østerdalen i Innlandet. Det 456 km² store landskapsvernområde vart oppretta i 2011. Hovudformål med vern av område er å ta vare på eit natur- og kulturlandskap med økologisk og kulturell verdi, med opplevingsverdi og som er identitetsskapande.

Sølenmassivet med toppar, djupe skar og botnar skil seg ut med stor variasjon i eit elles flatt fjellområde. LVO strekker seg frå om lag 600 moh. til høgaste av tre markerte toppar, 1 755 moh. Stien frå Gravåsen, som denne korte rapporten tek føre seg, er hovudinnfallsporten til sjølve Sølenmassivet. Frå dette startpunktet kan ein oppleve alle sider av dette kontrastfylte og særprega fjellområde.

Sølen har kvartærgeologisk verdifulle landskapsformer og førekomstar. Berggrunnen består i hovudsak av kvartarrike sandsteinar som gjer opphav til eit surt og næringsfattig jordsmonn. Lausmasser består av store mengder morenemateriale, i tillegg er her ein del grunnlendt blokkmark.

Med ein næringsfattig berggrunn har ein store areal i skog og fjell som er dekkja med lav, der kvitkrull og reinlav er dominerande. Område er eit attraktivt vinterbeite for Rendalsreinen, som har vore ein viktig utmarksressurs i lang tid (Faktaark Sølen LVO. DN 01/2011).

Område har vore nytta til jakt, fangst og fiske sidan isen trakk seg tilbake. Og har derfor mange verdifulle kulturminne og kulturmiljø, med blant anna omfattande system av fangstanlegg for villrein og elg.

Naturen vår har berre blitt meir populær til rekreasjon. Over tid har ein sett ein trend, særleg i tilknytning til kjende stiar og naturattraksjonar, med aukande besøkstal. Men den same trenden har også vore på mindre besøkte stiar, nærturar. Med bakgrunn i slitasje på stiane i Sølen LVO erfarar ein at besøkstalet også her er aukande.

For å auke kunnskapen om bruken av Sølen landskapsvernområde vart det sommaren 2016 henta inn data frå fleire ferdselsteljarar. I 2016 vart det også gjennomført ei undersøking ved bruk av svarkasser på til saman 11 innfallsportar til Sølen LVO. Dette gav til saman 1 034 svarskjema (NINA rapport 1322), der 251 av desse var henta frå stien som starta ved Gravåsen og går kortaste veg mot Sølenmassivet.

Data og svar frå Gravåsen samsvarar bra med resultat frå heile Sølen LVO samla. For Gravåsen gav undersøking følgande svar:

- Besøkande er i hovudsak nordmenn 89%
- Med 18 % er det få førstegongs-besøkande
- Bruken er ganske tradisjonell, dvs. tur/hausting
- Besøkande er i stor grad fornøgd med tilretteleggingsgraden
- Der ein har kommentar til rom for forbetring er det betre merking og skilting som går att

- Trafikken på stien har sitt tyngdepunkt i feriar og helgar

År	Antall passeringar	
	Gravåsen vest	Gravåsen aust (til Sandbu)
2016	3982	2733
2020	5135	3023
2022	4105	
2023	3571	2576

Tabell 1: Data frå ferdselsteljarar Gravåsen.

Det vart samla data frå ferdselsteljarar i Gravåsen for første gong i 2016. Tal registrerte passeringar i perioden 2. juli til 16. oktober 2016 frå hovudinnfallsporten ved Gravåsen var då 3 982 personar (inn/ut). Sidan har det vore henta inn data i åra 2020, 2022 og 2023 frå hovud-stien (langs stien mot Sandbu frå åra 2016, 2020 og 2023).

Ein ser at tal passeringar gjekk ein del opp i 2020. Dette kjem truleg av at fleire nordmenn hadde norgesferie dette året. Nedgangen i besøk i 2023 kan forklarast med svært dårleg vær gjennom sommaren. Med bakgrunn i innsamla data trur ein at besøkstal, under normale omstende, er svakt stigande.

Jamfør forvaltningsplan for Sjølen LVO er det i verneføremålet lagt vekt på at område skal legge til rette for naturvennleg og enkelt friluftsliv med liten grad av teknisk tilrettelegging. Dette samsvarar også med å ivareta eit svært viktig funksjonsområde for Rendalsreinen.

Denne rapporten skildrar situasjonen med bakgrunn i den kunnskapen ein har per i dag, med forslag til tiltak på et overordna nivå for stien frå Gravåsen mot Sjølenmassivet. Dette er altså ikkje ei prosjektering med detaljerte løysingar. Ein har derfor heller ikkje gått i detalj på informasjon knytt til dyreliv, vegetasjon og kulturminne.

Men området er tidlegare relativt godt beskrive med tanke på både dyreliv og vegetasjon gjennom NINA rapport 1505 (Sårbarhetsvurdering av utvalgte lokaliteter i Sjølen landskapsvern-område, 2018). Sidan sårbarhetsvurdering vart jobba med i 2018 kan her ha kome til nye registreringar som kan gje føringar knytt til løysingar/tiltak, og slik tilpassingar som kan vere aktuelle med endra kunnskapsgrunnlag.

Del 1 av rapporten er ei generell skildring av område og føresetnader. Og aktuelle metodar for Gravåsen mot Sjølenmassivet. Del 2 omtalar sti med forslag til tiltak.

Synfaring av trase fann stad i september 2023 saman med forvaltar for Sjølen LVO.

2. Kort om metodar ved restaurering

Ferdsel på eit underlag med eller utan tilrettelegging fører med seg slitasje. I tillegg kjem påverknader som vær forårsaker.

Toleevne til underlag varierar. Nokre vegetasjonstypar har dårleg slitestyrke, men ganske god evne til gjenvekst. Andre område kan være ganske slitesterke, men har dårleg evne til gjenvekst. Nokre stadar har kombinasjonen av både dårleg slitestyrke og svak gjenvekst, og desse er spesielt sensitive for både kort og langsiktige negative effektar av ferdsel.

Er trenden for ein sti negativ og det er venta at ferdsele oppretthaldast eller aukast, må ein gjere forsterkande tiltak for at underlaget skal tole den belastninga den blir utsatt for.

Det fins ulike metodar for å forsterke/restaurere stiar. Alt etter kva som er mål, ønske og behov. Det kan hevdast at restaurering eller forsterking med for eksempel steintrapper, kan endre «karakter» på en sti. Det er heilt korrekt. Men det heile botnar i kva målet med tiltaket er, og at det gjerast bevisste val av metode i forhold til målet. Dersom det er mål og ønske om å ivareta stiens opphavelige preg vil det vere feil tilnærming å bringe inn element som estetisk høyre heime i et byrom. En sti endrar særleg «karakter» ved bruk av rette linjer, og uten å senke trapper ned i terrenget.

Ein har fleire objektive kriteriar for vurdering av ein sti sin tilstand. I kva grad er stien i bruk, tåleevne, levetid osv. Ei samla vurdering av alle forhold gjer svar på korleis ein skal tilnærme seg, og kva som er rett skalering av dei ulike tiltaka.

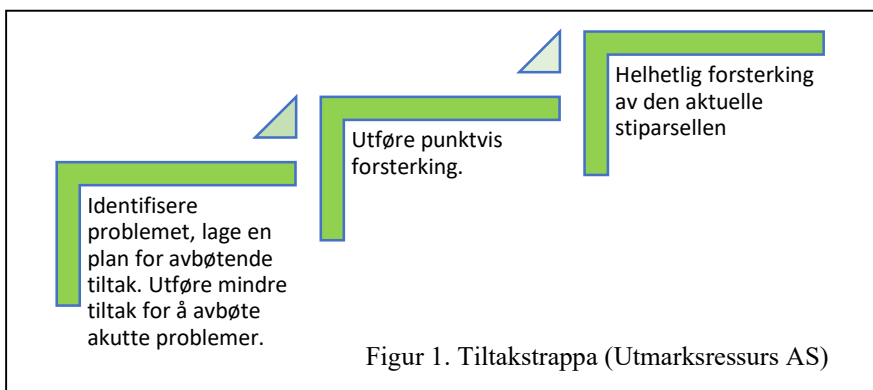
Med rett tilnærming og rett skalering klarer ein å bygge på en måte som passar inn. Generelt er vår oppfatning at for å oppnå både et robust og titalande resultat, er det alltid best å etterlikne naturen sin mangel på faste former. Og ikkje minst, muring skal alltid senkast ned i terrenget. Ferdig restaurert sti skal alltid være anonym og med variasjon. Variasjon av bredde, og gjerne i type underlag.

3. Planmessig forvaltning og nivå for tiltak

Grad av tilnærming ved restaurering eller forsterking avheng altså bl.a. av kva belastning som er på stien i dag og kva som ventast i framtida. Er det spesielle natur-, landskaps- eller kultur-verdiar som skal ivaretakast? Og kva praktiske føresetnader ligg til grunn for gjennomføring av tiltaket? Det er også et økonomisk aspekt ved kva skalering ein legg seg på.

Ved ein del tilfelle kan det vere greit å planlegge ut frå et prinsipp om ei «tiltakstrapp». Ei «tiltakstrapp» betyr at ein først begynner med å identifisere årsaka til problemet, og lagar en plan for den aktuelle stiparsellen. Eventuelt gjer mindre akutte tiltak som skilting eller lede vatn. Dersom ein erfarar at dette ikkje held går ein til trinn to. Der ein for eksempel gjer punktvis utbedring. Dersom ein vidare erfarar over litt tid at dette ikkje held, gjerast ei mer heilskapleg forsterking av den aktuelle parsellen.

Ein ser ofte at ein fort er til trinn to i «tiltakstrappa». I sjeldne tilfeller er det aktuelt å gå direkte til trinn tre. På denne måten blir det ei planmessig forvaltning av stiane, og en treng ikkje å ta den fulle økonomiske belastninga og inngrepet før ein ser det reelle behovet.



4. Metodar

4.1 Handtere vatn

Kombinasjonen av stor trafikk som skapar slitasje, og vatn frå regn og snøsmelting har saman stort potensial til å skape erosjon og øydelegge stiar. Dersom slitasje har senka stisporet ned i terrenget begynner det å samle vatn, og ein får raskt store endringar i naturlege baner vatnet har.



Foto: Utmarksressurs AS

Bilde 2: Eksempel, sti-sporet har blitt eit fint trau som vatn renn etter og finmassar blir vaska vekk. Oppe på eine kanten er endå ryddig og behageleg å ferdast.

På stadar med mykje vatn, det vere seg regnvatn gjennom sommarhalvåret eller smeltevatn på våren, er derfor kontroll og styring av vatn det viktigaste for bevaring av stien. Men også for bevaring av område ein sti går gjennom.

Der det naturleg kjem vatn langsetter søkk og inn mot stien bør det byggast stikkrenner/vad for å lede vatnet forbi. Ein trauar ut ei renne på tvers av stien. Retning og lengde blir bestemt av terrenget og bredde på stien. Botnen av stikkrenne blir steinlagt for å halde på jord og andre løsmasser. Stein som held kantane på plass stikk djupare enn steinen i botnen, og på denne låser ein av. For å vere mest mogleg sjølvreinsande må det alltid vere størst mogleg fall på stikkrenna.



Foto: Utmarksressurs AS

Bilde 3: Tverrgående stikkrenne, manuelt bygd. Eksempel på ei solid og sterk stikkrenne.

Dersom ein har eit naturleg søkk i terrenget og vatnet ikkje kjem inn mot stien på ein definert plass kan en vurdere å bygge et vad, ei steinsett senka grøft på tvers av stien.

På ein nedsliten sti kan å endre profil vere eit riktig grep. Etter ei tid dannar stien ei renne i terrenget som vatn startar å gå etter. Det fine substratet blir vaska vekk, og tilbake ligg gjerne grov rullestein. Dette skjer ofte der stiar traverserer med svak stigning over lausmasser. Løysinga slike stadar er å ta ned kanten som har danna seg på dalside og skape fall, slik at vatnet igjen får fri bane rett ut og over

stien. Grov rullestein fjernast. Alt etter kva type lausmasser som er på staden, kan ein velgje å legge på grus som toppdekke.



Foto: Utmarksressurs AS

Bilde 4: Eksempel på ein stad det er naturleg å ta ned ytterkant. Vatn har ikkje noko klart definert stad det kjem inn, men samlar seg i stisporet.

4.2 Toppdekke

Ein sti som er restaurert med eit dekke som er hensiktsmessig for staden og i tillegg ligg godt i terrenget vil samle og kanalisere trafikken.

Lav tilretteleggingsgrad

Ein første innsats ved hjelp av mindre og avbøtande tiltak kan vere med å redusere skadar på sti mykje. Dersom ein har lav trafikk, eller dersom lausmasser er svært slitesterke, er ei mjuk tilnærming med mindre tiltak aktuelt. Dette kan vere bygging av enkelte stikkrenner, eller senke ytterkant for fri bane ut for vatn. Og bruke stadleg masse som underlag. Å fjerne dei største steinane langs ei prioritert senterlinje, kan vere nok til å kanalisere trafikk og hindre danning av nye langsgåande parallelle stispor som gjer trakkett breiare. Dersom ein i tillegg knuser opp stein av pukkk storleik kan ein sitje att med eit godt underlag som vil kanalisere. Og dermed får ein skåna sidekantar og hindra at sti breia seg ut



Bilde 5: Eksempel på stein som er knust og lagt på som toppdekke. Sandstein er porøs og lett å dele opp.

Foto: Utmarksressurs AS

Gangbane

Både for å etablere ei tørr kryssing og skåne fuktig underlag for slitasje kan gangbaner (eller klopper) vere eit aktuelt tiltak. Det kan også ha ein funksjon for å definere kvar stien går. Utforming er fleksibel og kan tilpassast terrenget. Tiltaket bør vidare ligge lavt i terrenget for å vere så anonymt som mogleg.

Til gangbaner anbefala vi langsgåande grovskoren plank. 2 tommar eller grovare. Minimum 6 tommar bredde, og to i bredda. Kløyvd malmfuru er eit godt alternativ. Gangbaner vil bli glatte, men ein kan redusere fare for dette noko ved å bruke material som for eksempel er skåre med motorsag eller andre maskiner som skapar ei ru overflate. Vi anbefala ikkje noko form for hølva eller impregnerte materiale.

Statskog fjelltjenesten eller DNT si merkehåndbok har gode eksempel på bygging og bruk av gangbaner.

Grus eller steintrapp?

Har ein derimot stor slitasje saman med aukande besøkstal, bør ein inn med større innsats i form av forsterking av toppdekke. Dersom ein opplever å ha god kontroll på vegar vatn går i område ein skal legge til rett i, bør ein alltid velje det mjukaste dekket. Med drenerande pukkk som berelag og grus av god kvalitet kan ein legge grusa sti i ganske bratte parti. Kva fraksjonar som passar kvar variera. Er ein heilt sikre på at vatn ikkje vil kome til å vaske er det ingen problem å gå for svært finkorna masser.

Dersom ein må gjere tiltak samanhengande over lange distansar bør ein for eit naturlig inntrykk gjerne ha veksling i underlaget, men heile tida søkje å ha mest av underlag som er mjukt å gå på. Stein over lange strekkingar er ikkje beste løysning. Bruk av stein på feil stad vil utan unntak føre til at besøkande går på det mjuke underlaget på sida, ein flyttar dermed berre litt på problemet. Og øydelegg dermed meir enn ein skåner.



Foto: Utmarksressurs AS

Bilde 6: Eksempel på bruk av knust sandstein som toppdekke.

Blottlagt lausmasse, anten som følge av slitasje eller som har kome under sjølve arbeidet med restaurering treng i nokon tilfelle hjelp til å reetablere seg. Dette kan vere å legge på torv. Fjernar ein torv tek ein sjølvstarkt alltid vare på denne og legg tilbake når ein tek «sluttpuss». Men det kan og vere å legge på biologiske matter i kombinasjon med torv, så igjen med frøblanding eller bruke steinheller til å sikre lausmasser med.

Ein har mange og gode eksempel på at vegetasjon raskt etablerer seg i stispor, berre område får fred. Og det sjølv på ganske karrige og tørre stadar. Det kan sjølvstarkt ta tid, men det kjem. Ofte er det meir fornuftig å prioritere å gjere nokre ekstra meter restaurering på stien i staden for å bruke store ressursar på revegetering.



Foto: Utmarksressurs AS

Bilde 7: Eksempel på attgroing 25 år etter. Ein kan så vidt skimte linja for det gamle stisporret til venstre i bilde.

Eksempel: Å bruke rett byggemateriale på rett stad er heilt avgjerande.....



Foto: Utmarksressurs AS

Bilde 8. Korrekt val av byggemateriale, full kanalisering (restaurert 2015).



Foto: Utmarksressurs AS

Bilde 9. Feil val av byggemateriale, dårleg kanalisering (restaurert 2010).

5 Gravåsen mot Sølenskardet

5.1 Skildring av dagens tilstand

Sølen LVO har ein næringsfattig berggrunn, beståande hovudsakleg av sparagmitt. Jordsmonnet er derfor surt og næringsfattig, og vegetasjonen karrig. Første del av stien går gjennom skog. Det opnar seg gradvis opp, og i overgangen mot høgfjell finn ein lav furu som står sprett.

Feltsjiktet av vegetasjonen er dominert av lav, både i skogområda og områda over tregrensa. Inn mellom er frodigare. Her er blant anna innslag av blåbær, tyttebær, krekling, blokkebær, røsslyng, musøyre og ulike artar i starr- og gras-familien. Langs vassdrag kan ein finne vegetasjon med endå større krav til gode vekseforhold. I desse områda er og einerkratt og vier i busksjiktet.

Sårbarheitsvurdering frå 2018 (NINA rapport 1505) går i detalj på kva som er registrert av dyreliv i område. Ein av dei mest sårbare artane er Rendalsreinen, og særleg viktig funksjon har Sølen LVO som vinterbeite. Trekkruiter for rein går retning nord-sør. Hovudferdselen langs T-merka stiar går parallelt med dette trekket. Sårbarheitsvurdering slår fast at barriereverknader og konfliktnivå er akseptabelt i forhold til framhald av denne ferdselen.

Men omsynet til Rendalsreinen er så viktig at der er eit mål at tilretteleggingsgrad langs hovudinnfallsåra til Sølenmassivet skal vere lav.

Startpunktet til den mest brukte innfallsporten til Sølen LVO ved Gravåsen har enkel tilgang frå Engerdalsvegen (Fv217). Skogsbilvegen inn til parkeringsplassen, her også grensa for LVO går, er vinterbrøya. I enden er god parkeringskapasitet, og det er lett å finne informasjon på tavler og retningskilt der stien startar. Om vinteren er her oppkøynde skiløyper i område. Blant anna 1,8 km frå parkering og inn mot den opne hytta Sandbu, som ligg like ved sti mot Sølenskardet. Den vesle nyoppussa hytta som er til fri bruk er drifta av Statsskog, har to sengeplassar, vedfyring og utedo.

Stien startar gjennom eit småkupert landskap med sprett furu og bjørk i tresjiktet. I feltsjiktet er ein del røsslyng og bærlyng, med ein mosaikk av lav inn mellom. Nokre få stadar kan ein sjå at lausmasse er nedsliten slik at røter av furu ligg synleg i sporet, men utan at det skapar særleg vanskar for ferdsl. Stien bølgjer seg fint framover i landskapet. Den går ikkje ut i stor bredde i starten, skog langs traséen skapar hindringar og er med på å samle ferdselen. Men ein ser ganske tidleg at det går ut i bredde langs delar med grov stein, dersom her er rom for det langs kantar.

Langs den 10,7 km lange ruta nordover mot Sølenskardet og Sølenmassivet kjem fleire stiar inn både frå aust og vest, og sluttar seg til denne hovud-stien. Etter 1,2 km møter ein første sti-kryss der ein kan ta av mot hytta ved Sandbu. Krysset ligg på ei lav morene.

Vidare nordover er det framleis kupert, der ein i små søkk har blaute punkt. Etter kvart opnar det seg heilt opp, og terrenget flatar ut fram mot eit nytt sti-kryss etter 2,2 km. Etter krysset er meir grove fraksjonar i lausmasser, og ein finn nokon av dei breiaste delane av stien. Etter 3,1 km, ved den karakteristiske moreneryggen «Sukkertoppen», er nytt sti-kryss. Her bryt særleg ein markert sti av i meir nord-austleg retning, medan hovudrute fortset rett nord mot Sølenmassivet.

Nokre stadar langs stien har ein slitasje som vitnar om punktferdsel. Dette er hovudsakleg ved fleire sti-kryss, som danner eit naturleg stopp-punkt. Men også haugar og moreneryggar langs traséen, som for eksempel på «Sukkertoppen», trekker til seg oppmerksomheit som utsiktspunkt. Og dermed slitast vegetasjonen ned. I skogkledt område kan ein også sjå spor etter punktferdsel ved nokre få læger av gamle, tørre furutre.



Foto: Utmarksressurs AS

Bilde 10: «Sukkertoppen». Moreneryggen 3,1 km nord for parkeringsplassen er eit utsiktspunkt mange er innom. På ryggen er punktslitasje. Vindersjon kan også ha medverka til dette.

Bredde på stien variera frå litt over ein meter til opp mot 18 meter frå kant til kant. Dei breiaste stadane finn ein i det opne område over skoggrensa. Når bredda går ut ligg gjerne fleire stispor meir eller mindre parallelle. Karakteristisk når stien er på det smalaste er lausmasser av finare korning. Dess større fraksjonar, dess meir trekker ferdsele ut på leit etter ei ny og betre linje. Med grove fraksjonar er slitestyrke høg, slik at desse delane er ikkje klassifiserast som sensitive einingar jamfør sårbarheitsvurdering (NINA rapport 1505). Men når stien blir så brei legg den under seg eit langt større areal enn kva som er nødvendig.

Skadepotensiale er størst langs fuktig mark, myr og blauthol stien passera. Og det er desse stadane dei sensitive partia er knytt til. I sårbarheitsvurdering (NINA rapport 1505) er fem stadar med myr/fuktig område og tre stadar med fuktsig/blauthøl registrert.

Lausmasser består også av fin grus. Det er sannsynleg at vinderosjon kan verke inn i dette opne fjellområde. Dei lettaste partiklane kan bli ført av gårde med vinden, medan litt tyngre partiklar blir virvla opp og flytta på. Dette kan vere med å forsterke erosjonsprosessen.



Foto: Utmarksressurs AS

Bilde 11: Når sti går over lausmasser med fin grus er bredde på sti ned mot ein meter.



Foto: Utmarksressurs AS

Bilde 12: Så snart lausmasser blir grovare går stien ut i bredde. På det breiaste over 18 meter frå kant til kant.

Langs trasé som er gjort synfaring på er det tidlegare ikkje gjort noko form for fysisk tilrettelegging på sjølve stien. Ferdsele sitt avtrykk er derfor berre påverka av tradisjonell merking og skilting.

5.2 Tiltråding tiltak

Ein ønsker altså ikkje ei full rehabilitering med bruk av store ressursar på stien frå Gravåsen mot Sølenskardet. Men ein ønskjer tiltak for å møte eit stadig aukande press frå meir ferdsel, og større nedbørmengder gjennom året. Og ein ønskjer ikkje at stien skal legge seg ut i bredde og ta nye areal.

Stor bredde på sti er to årsaker til. Den eine er at sti møter blauthøl, og ein forsøker dermed å finne veg rundt. Desse er ikkje mange, og strekker seg ikkje over lange distansar. Den andre årsaka er at trase møter område med grov stein i lausmasser. Her går det ut i bredde over lengre distansar.

Stadane der sti går over fuktig mark bør vere blant tiltaka ein først prioritera. Dette er manuell bygging av stikkrenner med stein frå staden, saman med andre tiltak for å lede vatn tilbake mot si

naturlege bane. Her er behov for ulike tiltak tilpassa kvart enkelt punkt, og nokon stadar hastar meir enn andre. Det bør utarbeidast ein detaljert plan for desse tiltaka.



Foto: Utmarksressurs AS

Bilde 13: Langs stien er fleire blaute parti. Nokre stadar anbefala vi å bygge enkle stikkrenner, andre stadar kan det vere nok å senke ytterkant slik at vatn får fri bane ut.

Steinpukking er blitt brukt i generasjonar for å skape eit stødig vegdekke. I tidlegare tider vart stein knust manuelt med steinhammar. Ein fekk då mindre bitar med skarpe kantar som låste seg mot kvarandre i eit sterkt og «samansveisa» dekke (Gamle veger og vegfar, Adriansen 2021). Som eit enkelt tiltak kan denne metoden nyttast over strekningar der sti går ut i bredde også på stien mot Sølenskardet.

Den store bredda som har oppstått over lange distansar utgjør samla veldig store område. Og i fjellområde mot Sølen er desse areala med dårleg slitestyrke og svak gjenvekst. Denne svært uheldige utviklinga bør derfor stoppast. Og behov for tiltak her er av like høg prioritert som i blaute område.

Ein ryddar rettaste linjer for grov pukkestein og knusar opp mindre fraksjonar til endå finare masse. Slik vil ein sitje att med ei «senterlinje» som vil framstå som eit beste alternativ å ferdast etter.

Denne stien opplever ikkje bølger av besøkande som gjer det nødvendig med stor bredde. Variasjon med ein middel på 1,60 meter vil vere tilstrekkeleg.

Vegetasjonstypar stien går over variera frå karrig mark med reinlav og kvitkrull til meir frodig bærlyng. Tida parallelle stiar og omkringliggande areal treng for å reparere seg sjølv vil derfor variere. Desse areala som er skapt slitasje på er forholdsvis store. Det vil derfor krevje store ressursar å gå inn å gjere tiltak. Vi tilrår i første omgang å prøve la det reparere seg sjølv gjennom naturleg attgroing. Dersom ein klarar å kanalisere ferdsele blir ein negativ faktor fjerna. Nokre stadar får ein også leda vatn vekk frå stisporet, også dette vil vere med å redusere erosjon og verke i positiv retning med høve til attgroing.

Eventuelt kan ein vurdere nokre tiltak for revegetering på stadar med punktslitasje, som for eksempel i kryss. Men før det er hensiktsmessig å bruke ressursar på dette må tiltak for å styre ferdsele på desse punkta ha synt seg å verke.

Seriar med gode bilde frå faste punkt kan over tid gje gode svar på kor godt vegetasjonen respondera. Og ein får også noko konkret å basere ei eventuell revurdering på.



Foto: Utmarksressurs AS

Bilde 14: Langs stien er fleire blaute parti. Nokre stadar anbefala vi å bygge enkle stikkrenner, andre stadar kan det vere nok å senke ytterkant slik at vatn får fri bane ut.

I perioden før synfaring september 2023 var nedbørmengdene uvanleg store. Bekkar, myrar og blaute område langs stisporet var derfor på noko av sitt høgaste. Slik forholda var denne dagen måtte ein leite etter alternative linjer rundt på nokre korte strekningar som stod under vatn.

Enno er så høg vasstand som på dag for synfaring uvanleg for indre delar av Sør-Norge. Men slike periodar vil kome oftare i framtida. Ved mange punkt det er vatn i stisporet vil ein få løyst problemet gjennom å bygge ei stikkrenne, saman med andre enkle tiltak for å styre vatn. Nokre få stadar kan ein vurdere om gangbaner i tre kan vere hensiktsmessig.

Å prøve samle ferdselen ved hjelp av informasjonsskilt og merking slik forholda er Gravåsen – Sølenmassivet vil ikkje gje god nok effekt.



Kjelde: norgebilder.no

Bilde 15: Nordre av to sti-kryss mot den opne bua «Sandbu», sett frå sør-. I krysset møter sti eit søkk i terrenget. Arealet kan stå under vatn etter periodar med mykje nedbør. Gangbane av tre kan vurderast over ein distanse på 15 – 20 meter.



Foto: Utmarksressurs AS

Bilde 16: Nordre av to sti-kryss mot den opne bua «Sandbu», sett frå nord. Ein flat del av stien som kan stå under vatn. Gangbane av tre kan vurderast.

6 Referansar

- Bestandsplan for Sølknletten Villreinområde, 2019 – 2023. Villreinutvalget for Sølknletten Villreinområde
- Brukerundersøkelse i Sølkn landskapsvernområde sommeren 2016. Norsk institutt for naturforskning. Line C. Wold, Sofie K. Selvaag. NINA Rapport 1322.
- Faktaark Sølkn LVO. Direktoratet for naturforvaltning 01/2011.
- Forvaltningsplan for Sølkn landskapsvernområde i Rendalen kommune, Hedmark. Sølkn verneområdestyre, april 2016.
- Gamle veger og vegfar, Adriansen 2021. Statens vegvesen og Riksantikvaren.
- Norgebilder.no
- REGIONAL PLAN FOR RONDANE - SØLNKLETEN Planbeskrivelse – felles hoveddokument Rondane – Sølknletten. 2013. Fylkesrådet i Hedmark/Oppland.
- Statskog, Fjelltenesten 2019
- Sårbarhetsvurdering av utvalgte lokaliteter i Sølkn landskapsvern-område. Stier fra innfallsportene Gravåsen, Sølknstua og Mefurua. NINA Rapport 1505. Norsk institutt for naturforskning. Evju, M., Stokke, B. G., Gundersen, V. & Rød-Eriksen, L. 2018.

Utmarksressurs AS
www.utmarksressurs.no
tlf.: 90 58 89 82
mail: post@utmarksressurs.no