



**BÆREKRAFTIG
REISEMÅL**
LOKALT ENGASJEMENT
I ET LANGT PERSPEKTIV



Besøksstrategi Preikestolen

2025 - 2030

Stiftelsen Preikestolen



INNHOLDSFORTEGNELSE

1. Innledning	5
1.1 Bakgrunn	5
1.2 Geografisk avgrensning	6
1.2 Formål	8
1.2.1 Visjon	8
1.2.2 Rammeverk	9
1.2.2.1 Stiftelsen Preikestolen	9
1.2.2.2 Fylkesdelplan for Preikestolområdet 1992	9
1.2.2.3 Regionalplan for Preikestolen og Lysefjordområdet	9
1.2.2.4 Reiselivsplaner og -strategier	10
1.2.2.5 Bærekraftig Reisemål	11
1.3 Interessenter og samarbeidspartnere	12
2. Kunnskapsgrunnlaget	13
2.1 Sårbare naturverdier	13
2.1.1 Vurdering av revideringsbehov	13
2.1.2 Hovedfunn fra sårbarhetsanalysen våren 2025	13
2.2 Reiselivet	15
2.2.1 Reiseliv i og rundt Preikestolområdet	15
2.2.2 Aktører med aktiviteter i Preikestolområdet	16
2.2.3 Reiselivsorganisasjoner og bedriftssammenslutninger	18
2.2.4 Lokal verdiskaping	19
2.3 Den besøkende: dagens besøksmønster	20
2.3.1 Antall besøkende	20
2.3.2 Sesongsvingninger og trengsel	21
2.3.3 Tilfredshet	23
2.3.3.1 Tilfredshet og årsakssammenhenger	24
2.3.4 Reisemønstre	25
2.3.5 Fordeling av besøkstyper	26

2.3.5.1	Konflikter mellom ulike brukergrupper	27
2.4	<i>Annen relevant kunnskap</i>	28
2.4.1	Infrastruktur og tilrettelegging	28
2.4.1.1	Preikestolvegen og innfallsporten til Preikestolområdet	28
2.4.1.2	Preikestolstien	38
2.4.1.3	Alternative traséer og sidestier	47
2.4.2	Vertskap og kommunikasjon	48
2.4.3	Sikkerhet og risikovurderinger	49
2.4.3.1	Strategi med nullvisjon for redningsaksjoner	49
2.4.4	Finansiering	50
2.4.4.1	Tiltak langs Preikestolstien: Inntektsbruk og friluftsløven § 14	51
2.5	<i>Sammenstilling og situasjonsanalyse</i>	52
2.5.1	Styrker	52
2.5.2	Svakheter og utfordringer	53
2.5.2	Muligheter	54
2.5.3	Evalueringsnotat besøksstrategi Preikestolen 2019-2024	55
2.5.3.1	verneverdiene	55
2.5.3.2	Reiselivet	55
2.5.3.3	De besøkende	56
2.5.3.4	Sikkerhet og beredskap	56
3.	Mål og strategiske grep	58
3.1	<i>Spesifikke mål</i>	58
3.1.1	Bevaring av naturverdier	58
3.1.1.1	naturverdiStrategien	58
3.1.2	Opplevelseskvalitet	58
3.1.2.1	Opplevelseskvalitetsstrategien	59
3.1.3	Reiseliv og lokal verdiskaping	60
3.1.3.1	Reiselivsstrategien	60
3.1.4	Sikkerhet og beredskap	61

3.1.4.1	Sikkerhetsstrategien	61
4.	Tiltak for bærekraftig besøksforvaltning	62
4.1	<i>Tiltaksplaner</i>	62
4.1.1	Naturverdier	62
4.1.2	Opplevelseskvalitet	62
4.1.3	Reiseliv	63
4.1.4	Risiko og beredskap.....	64
4.1.5	Andre tiltak.....	64
4.2	<i>Oppfølging og evaluering</i>	64
4.2.1	Indikatorer for suksess	64
4.2.2	Evaluering og revisjon	64

1. INNLEDNING

1.1 BAKGRUNN

Preikestolstien er en av Norges mest besøkte turstier og har gått fra lokal fjelltur til globalt reiselivskon. For rundt 10 000 år siden smeltet isbreene og dannet en dyp dal som senere ble til Lysefjorden. Uten isens støtte ble fjellene ustabile, og frostsprengning fikk store steinmasser til å rase ned, deriblant de tre sprekkene som formet Preikestolen.

Gjennom en båttur gjennom Lysefjorden i 1896, pekte kaptein Hana på «Oscar II» ut en fjellformasjon som lignet på en «Prækestol» for banksjef Thomas Peter Randulff. Ved hjelp av lokale kjentfolk tok Randulff turen opp til det som viste seg å opprinnelig hete «Høvlatonnå» og tok det antakelig første bildet fra selve Preikestolen.

I 1920-årene tilbød Vatnegarden ved Revsvatnet overnatting, og turstien ble offisielt merket i 1921. Stavanger Turistforening (STF) åpnet «Preikestolhytta» i 1949, og fra 1961 gjorde ny veiforbindelse Preikestolen til en dagstur. Mot slutten av 1980-tallet besøkte rundt 50 000 mennesker stien årlig, noe som førte til debatt om en profesjonell organisering og langsiktig forvaltning i Preikestolområdet. Stiftelsen Preikestolen ble stiftet i 1994 som et direkte tiltak i forlengelse av at Fylkesdelplanen for Preikestolområdet ble vedtatt i 1992. Stiftelsen Preikestolen ble stiftet av Rogaland Fylkeskommune, Strand Kommune, Forsand kommune, Suldal kommune, Hjelmeland kommune, Stavanger kommune, grunneiere og noen lokale næringsaktører i området.

I 2008 bygde STF et nytt hotell, Preikestolen Fjellstue, like ved den eksisterende Preikestolhytta. STF og SP har hatt et felles ansvar for stien til Preikestolen.

I juni 2019 solgte STF deler av området og alt av overnattingsfasilitetene til Norwegian Experience (NX). Resten av startområdet ble solgt til Stiftelsen Preikestolen, som også nå har det fulle ansvar for stien.

I dag er Preikestolstien en av Norges mest kjente naturattraksjoner, med 390 000 besøkende i 2024. Dette skapte et forbruk på rundt én milliard kroner, til stor nytte for hoteller, restauranter, transporttjenester og andre opplevelsesbedrifter. De fleste besøkende blir i Ryfylke/Nord-Jæren i tre dager, ofte med overnatting i Stavanger før og etter toppturen.

Den store populariteten gir både muligheter og utfordringer. Økende besøkstall krever kontinuerlig fokus på infrastruktur, bærekraft og sikkerhet. Samtidig bidrar turismen positivt til lokal verdiskaping og sysselsetting.

Stiftelsen Preikestolen (heretter: Stiftelsen) håndterer daglig drift av turstien, inkludert sanitæranlegg og parkering. Denne besøksstrategien skal sikre en balansert utvikling som ivaretar både naturens tåleevne og det økonomiske potensialet, slik at Preikestolen forblir en unik og trygg opplevelse for generasjoner fremover. Sentralt herved står en spredning av trafikk i tid og rom.

1.2 GEOGRAFISK AVGRENSNING

Det som ble definert som «Preikestolområdet» og planområdet i fylkesdelplanen fra 1992 er markert med rødt på kartet på neste side. Under felles retningslinjer for hele planområdet ble det definert at *«alle tiltak og all virksomhet (...) skal ta hensyn til det overordnede mål om å verne de enestående landskaps- og naturområdene for flora, fugle- og dyreliv, for naturopplevelse, rekreasjon, utvikling av reiseliv og for naturforståelse og pedagogisk virksomhet. Samtidig skal det i deler av området legges tilrette for stor ferdsel og kommersielt reiseliv. I alle områdene skal det legges tilrette for allmenn ferdsel ved å etablere et nett av turløyper og stier av ulik kvalitet og standard.»*

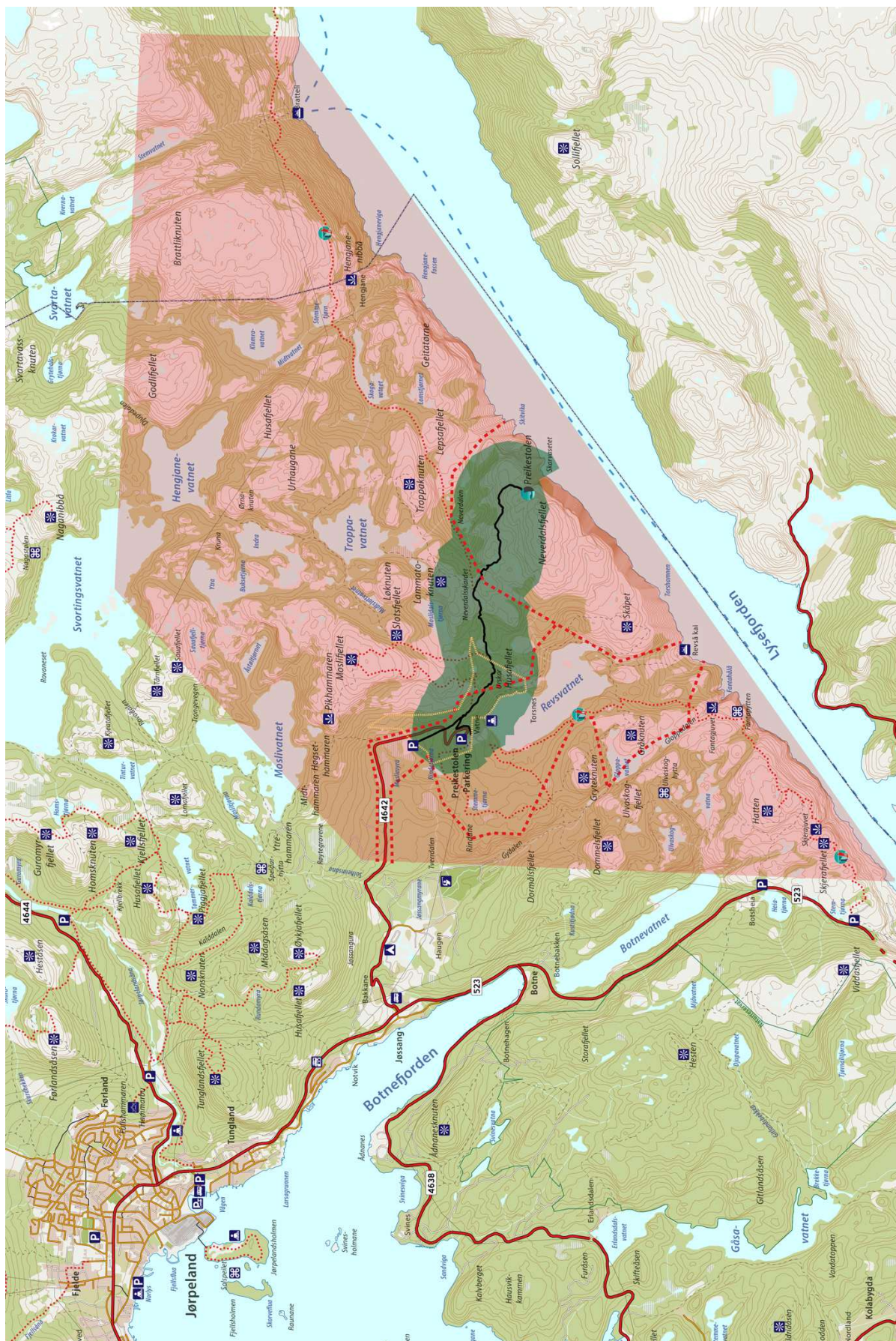
Det ble i den tid pekt ut 2 hovedområder (avgrenset med rød stiplet linje på kartet).

- 1) I «Neverdalsfjellet med Preikestolen» *«...knytter [det] seg sterke verne og reiselivsinteresser. Området er et enestående landskaps- og naturområde som skal vernes. Preikestolen ligger i dette området, og den skal brukes i nasjonal og lokal satsing på reiseliv. Det skal legges tilrette for besøk på Preikestolen. Bruk og utvikling av området skal balanseres mellom disse hensyn. (...) I området skal det, utenom turstiene og ferdsel ikke lages anlegg eller tillates virksomhet som forringer områdets karakter som naturlandskap, eller forstyrrer opplevelsen av naturlandskapet.»*
- 2) I «Refsvatnområdet» *«er [det] ønskelig å kanalisere og å utvikle virksomhet og tiltak knyttet til reiseliv.»*

Etter kommunegrensejusteringen i 2020 ligger hele Preikestolområdet i Strand kommune.

Den geografiske avgrensningen for besøksstrategien for Preikestolen som **Nasjonal Turiststi** omfatter følgende områder:

- Primært: hovedstien fra Preikestolen Parkering til Preikestolen, med en sone på 500 meter på hver side av stien (markert med svart linje og grønt belte på kartet)
- Sekundært:
 - Preikestolen Parkering, med de tomtegrensene som gjelder for eiendommen til Stiftelsen (markert med gull stiplet linje på kartet), supplert med Moslimyrå Parkering og Jøssang Sag (snuplass), samt selve Preikestolvegen.
 - Området «Neverdalsfjellet med Preikestolen».



Figur 1 Preikestolområdet og geografiske avgrensninger for besøksstrategien for Preikestolen som Nasjonal Turiststi

1.2 FORMÅL

Stiftelsen sitt formål er å legge til rette for reiseliv og utvikling av tilknyttede nærings- og friluftaktiviteter i Preikestolområdet i tråd med de til enhver tid gjeldende planer for området. Stiftelsen skal kunne gjennomføre prosjekter til fremme av formålet i egen regi og kan også delta i andre selskaper hvis virksomheten anses å fremme stiftelsens formål.

Besøksstrategien skal sikre en bærekraftig balanse mellom naturvern, friluftsliv og reiseliv og skal skissere fremtidig forvaltning og utvikling av Preikestolområdet. Tiltakene i denne planen kan sees på som innspill til kommunen sitt kortsiktige og langsiktige planarbeid. Strategien vil styrke og formalisere samarbeidet mellom næringslivet, kommunen og reiselivsapparatet i utviklingen av Preikestolområdet. Strategien vil evalueres og revideres årlig av styret i Stiftelsen.

1.2.1 VISJON

En visjon skal ha sitt utgangspunkt i å finne balansen mellom

- Bidra til gode opplevelser for den besøkende
- Bidra til lokal verdiskapning
- Bidra til å ivareta verneverdiene

Stiftelsens hovedmål er å gi alle gjestene en trygg og god opplevelse, uten å gå på bekostning av naturressursene i området.

Stiftelsen sin visjon lyder:

Preikestolen – en opplevelse for livet

Visjonen vår danner grunnlaget for den viktigste oppgaven vi har. Preikestolen er en avgjørende attraksjon for Norge som naturbasert reisemål, og den mest besøkte naturattraksjonen i landet. Dette innebærer et stort ansvar, og vår rolle er i hovedsak å sikre at alle besøkende får en spektakulær og trygg opplevelse som styrker både Preikestolens og Norges omdømme. Preikestolen skal tilrettelegges for bærekraftig masseturisme, gjennom hele året. Primær mål-gruppe er individuelt reisende og vi vil arbeide for å tiltrekke oss gjester som vil være i området mer enn et dagsbesøk.

Hovedmålet er at Preikestolen skal være en spektakulær naturopplevelse både for tilreisende og lokalbefolkningen. Stiftelsen ønsker at besøkende til Preikestolen skal oppleve høy verdi og dermed bidra til økt jobb- og verdiskapning.

I arbeidet legges det vekt på bærekraft, kvalitet, trivsel, fellesskap og lokal forankring. Stiftelsen ønsker å tenke nytt og skape trygghet for alle gjestene.

1.2.2 RAMMEVERK

Først og fremst er vedtektene og formålet til Stiftelsen Preikestolen avgjørende for forvaltningsarbeidet i området. Rammene for Preikestolområdet er arealplanene vedtatt av Rogaland fylkeskommune og Strand kommune, og offentlige og private reiselivsplaner og -strategier for området.

1.2.2.1 STIFTELSEN PREIKESTOLEN

Stiftelsen er en non-profit-organisasjon opprettet av Rogaland fylkeskommune, kommunene Strand, Forsand, Suldal, Hjelmeland og Stavanger, samt lokale grunneiere og næringsaktører.

Stiftelsens primære oppgave er å forvalte området i tråd med gjeldende planer. Organisasjonen har to årsverk gjennom hele året og flere sesongansatte i perioder med høy aktivitet. Oppgavene inkluderer å drive parkeringsanlegget og vedlikeholde turstien. I tillegg har Stiftelsen ansvar for planlegging og gjennomføring videreutvikling av området. En viktig del av arbeidet er å opptre som gode verter for besøkende gjennom et omfattende informasjonsarbeid.

Stiftelsen ønsker å gi «en opplevelse for livet» gjennom bærekraftige tiltak, god infrastruktur og informasjonsarbeid hele året. Man vil redusere klimautslipp ved å få gjestene til å bli lenger, samt legge til rette for mer miljøvennlig transport. Sikkerhet ivaretas via samarbeid med Norsk Folkehjelp og styring av trafikken, mens digitale løsninger skal understøtte både opplevelsen, logistikken og beredskapen.

1.2.2.2 FYLKESDELPLAN FOR PREIKESTOLOMRÅDET 1992

Fylkesdelplanen er i dag det gjeldende styringsdokumentet for vern, bruk og forvaltning av Preikestolområdet, og det er Stiftelsen Preikestolen som står for den praktiske gjennomføringen av planen. Stiftelsen ble etablert i 1994 som en direkte oppfølging av Fylkesdelplanen for Preikestolområdet, vedtatt i 1992, og ivareta utvikling og forvaltning av området.

Det har tidligere vært vurdert om området burde arbeide for å oppnå Nasjonalparkstatus, og Stiftelsen har utredet hvilke konsekvenser dette kunne få. Så langt har ikke en slik status fått lokalpolitisk støtte.

Fylkesdelplanen gir tydelige retningslinjer for arealbruk, traseer for stier og hvordan disse skal opparbeides. I planen fremheves det at hovedmålet er å bevare naturen og landskapet i Preikestolområdet, samtidig som det tilrettelegges for reiseliv og næring.

Preikestolområdet skal fungere som et lokalt, regionalt og nasjonalt eksempelområde for norsk natur, kultur og reiseliv. Planen bygger på en naturbasert reiselivsstrategi, der opplevelser gjennom egenaktivitet står sentralt. Ved å koble reiselivsutvikling med miljø- og naturkvaliteter, ønsker man å forene både næringsinteresser og vernehensyn, både lokalt og nasjonalt.

1.2.2.3 REGIONALPLAN FOR PREIKESTOLEN OG LYSEFJORDOMRÅDET

Rogaland fylkeskommune er i ferd med å utarbeide en ny, regional plan for Preikestolen og Lysefjorden, som skal erstatte dagens gjeldende plan. Planen vil ha fokus på bærekraftig utvikling og bevaring av området og utformes i samarbeid med kommuner, statlige myndigheter og ulike brukerinteresser. Samtidig skal den eksisterende Fylkesdelplanen for Preikestolområdet revideres, og Lysefjorden tas inn i planområdet. Arbeidet startet våren 2022.

Den nye planen, som utarbeides i henhold til plan- og bygningslovens kapittel 8, skal være retningsgivende for både regionale, kommunale og statlige myndigheter innenfor planområdet. Hovedmålet er å ivareta natur, kulturmiljø og landskap i Preikestol- og Lysefjordområdet, samtidig som man tilrettelegger for reiselivsbaserte næringer.

Fylkesutvalget vedtok 26. november 2024 (sak 208/2024) å sende planen på høring, med en høringsfrist satt til 14. februar 2025. Målet er at planen vedtas av fylkestinget innen utgangen av 2025.

Regionalplanen skal tydeliggjøre ambisjoner og mål knyttet til utvikling og bevaring av Preikestolen og Lysefjorden, avklare fylkeskommunens rolle og virkemidler, og eventuelt legge grunnlag for forpliktende samarbeid med andre offentlige etater, institusjoner og aktører. En rekke regionale og nasjonale interesser berøres, blant annet natur- og landskapsbevaring, kulturmiljøer og kulturminner, reiseliv og turisme, verdiskaping, bærekraftig utvikling, friluftsliv, regionale ringvirkninger samt samarbeid og samordning.

Regionalplanen vil kunne ha betydning for organisering og mandatet til Stiftelsen Preikestolen, og ha stor praktisk innvirkning på hvordan Preikestolområdet skal forvaltes.

1.2.2.4 REISELIVSPLANER OG -STRATEGIER

Rogaland fylkeskommunes nærings- og innovasjonsstrategi fremhever reiseliv og opplevelse som ett av tre sentrale satsingsområder. Visjonen er at Rogaland skal innta en ledende posisjon som destinasjon for bærekraftig helårsturisme i Norge. Målet er å stimulere til en ansvarlig vekst i reiselivet som bidrar til økt besøks- og boattraktivitet i hele fylket. Strategiens visjon, mål og tiltak er i samsvar med både nasjonale og regionale reiselivsplaner, spesielt **Innovasjon Norges** «Nasjonal reiselivsstrategi 2030 – Sterke inntrykk med små avtrykk» fra 2020.

Lysefjorden representerer Rogalands største fortrinn, med et bredt spekter av opplevelser rundt Preikestolen, Kjerag, Flørli og Lysebotn. Innhentet kunnskapsgrunnlag peker på dette området som selve navet i utviklingen av reiselivet i Rogaland. Videre vil forslag til prioriteringer og tiltak i nærings- og innovasjonsstrategien samkjøres med den kommende Regionalplanen for Preikestolen og Lysefjordområdet, som vil legge føringer for både arealbruk, nærings- og reiselivsutvikling.

Reisemål Ryfylke AS er et destinasjonsselskap som representerer Ryfylke-regionen. Selskapet samarbeider med reiselivsnæringen i Ryfylke og koordinerer nasjonale og internasjonale markedstiltak for ferie- og fritidsmarkedet samt kurs- og konferansemarkedet. Oppdraget til Reisemål Ryfylke er å skape reiselyst til regionen, bidra til produktutvikling og øke salget for sine medlemmer.

Selskapet eies av kommunene Sauda, Suldal, Hjelmeland, Strand og Sandnes, i tillegg til 80 reiselivsbedrifter. Visjonen til Reisemål Ryfylke er «Flere lønnsomme gjester – hele året!»

Den største utfordringen for reiselivsnæringen er å tiltrekke seg besøkende gjennom hele året, ikke bare om sommeren. Dette er avgjørende for å skape et bærekraftig reiseliv med lønnsomme bedrifter, lokal verdiskaping og økt sysselsetting.

Region Stavanger er et destinasjonsselskap som representerer 13 kommuner og rundt 225 kommersielle medlemsbedrifter i Stavanger-regionen. Selskapet koordinerer reiselivsutvikling og markedsaktiviteter.

Den nye reiselivsstrategien for 2022–2026 bygger på tre hovedtemaer: bærekraft, digitalisering og reiseliv som satsingsområde. Strategien følger retningen i Nasjonal Reiselivsstrategi (2021) og har som mål å balansere vekst og bærekraft, samt sikre at reiselivet bidrar til attraktive lokalsamfunn og helårsturisme.

Hovedpunkter i strategien er å skape en bærekraftig helårsdestinasjon, tilby strategisk støtte for næringsutviklingsprosjekter, styrke egen økonomisk robusthet og kommersialisering, søke samarbeid og samhandling med andre aktører, prioritere nærmarkedene med hensyn til bærekraft, og ta en aktiv rolle innen cruiseturismen for å øke verdiskaping, også utenfor Stavanger sentrum.

I 2020 ble Kolabygda og Preikestolområdet innlemmet i **Strand kommune**. Strand er en viktig reiselivskommune i Rogaland, og huser både Preikestolen og deler av Lysefjorden – to nasjonale turistattraksjoner. Selv om kommunen allerede har flere godt etablerte reiselivsaktører, er det et stort potensial for videre vekst.

Kommunens reiselivsplan har visjonen «Store opplevelser – små spor», med følgende mål:

- Være en ansvarlig reiselivsdestinasjon
- Tilby de beste vandreturene, hele året
- Være et godt vertskap for innbyggere og gjester
- Fremme utvikling gjennom samskaping mellom lokalsamfunn, næring og kommune
- Tilby gode lavutslipps transportløsninger for lokalbefolkning og besøkende
- Utvikle opplevelser og arrangementer gjennom hele året
- Sikre infrastruktur som gagnar både lokalbefolkning og turister

Strand kommune ønsker, med sin beliggenhet, å posisjonere seg som en av Norges fremste vandredestinasjoner. Videreutviklingen av Preikestolområdet anses ikke bare som et lokalt prosjekt, men også som et regionalt og nasjonalt anliggende. I denne sammenhengen forstås «Nasjonale turiststier» som områder med svært høy attraksjonskraft og opplevelsesverdi, hvor man gjennom langsiktig og helhetlig planlegging kan håndtere et betydelig antall besøkende uten at natur-, kultur- og opplevelseskvalitetene blir svekket. I tillegg skal det store besøkstallet bidra til lokal verdiskaping.

For å håndtere turiststrømmen til Preikestolen er Strand kommune avhengig av et nært samarbeid med Stiftelsen Preikestolen. Kommunen tilfører ikke driftsmidler, men deltar likevel i stiftelsen.

Andre planer som vil påvirke aktiviteten i Preikestolområdet er Strand kommune sin kommuneplan, samt ny kommunedelplan for Preikestolen. Arbeidet med sistnevnte ble startet i 2019: planen skal være ferdig i 2027.

1.2.2.5 BÆREKRAFTIG REISEMÅL

Bærekraftig Reisemål er en sertifiseringsordning etablert av Innovasjon Norge, basert på internasjonale kriterier for forsvarlig reiselivsutvikling. Sertifiseringen stiller krav til både miljømessig, økonomisk og sosialt ansvar, og innebærer kontinuerlig forbedringsarbeid hos destinasjoner som ønsker å tiltrekke seg besøkende på en måte som verner om natur, kultur og lokalsamfunn. For Stiftelsen er denne ordningen viktig fordi den danner rammene for hvordan Preikestolen og de omkringliggende områdene skal driftes og videreutvikles. Gjennom Bærekraftig Reisemål blir konkrete tiltak som stivandring, avfallshåndtering, toalettfasiliteter og informasjon til besøkende hele tiden vurdert opp mot kriteriene for bærekraft. Dette sikrer et mer miljøvennlig og bærekraftig turistmål og bidrar til å gi de besøkende en positiv opplevelse uten at naturkvalitetene blir skadelidende.

1.3 INTERESSEENTER OG SAMARBEIDSPARTNERE

Stiftelsen er en selveid, ideell organisasjon. Styret består av representanter fra grunneierne, kommunene Strand, Sandnes og Stavanger, Stavanger Turistforening og næringslivet.

Blant de viktigste samarbeidspartnerne for drift og forvaltning finner vi grunneierne, Norwegian Experience (som eier Preikestolen Fjellstue og har en særskilt samarbeidsavtale med Stiftelsen), samt Strand kommune.

Innen reiseliv samarbeider Stiftelsen tett med Reisemål Ryfylke, Region Stavanger, Fjord Norge, Stavanger Turistforening, Jørpeland handelsforening, cruisereederier, guideselskaper og turoperatører. Når det gjelder sikkerhet og beredskap, har Stiftelsen en egen avtale med Norsk Folkehjelp Strand og Forsand. I tillegg gjennomføres det samarbeid og årlige møter med nødetatene.

2. KUNNSKAPSGRUNNLAGET

Turen til Preikestolen er merket som en blå løype (moderat vanskelighetsgrad). Stien er 4 kilometer hver vei, med en total akkumulativ høydeforskjell på 500 meter (tur/retur). I gjennomsnitt bruker turister 1 timer og 45 minutter opp, og litt kortere ned. Det ekskluderer tid til pauser underveis og opphold på selve Preikestolen. Stien, som har betydelige skift i terreng, inkluderer sump, skoger og steintrapper bygget av sherpaer fra Nepal.

Historien til Preikestolstien er ellers beskrevet i kapittel 1.2.

2.1 SÅRBARE NATURVERDIER

2.1.1 VURDERING AV REVIDERINGSBEHOV

I 2019 ble det gjennomført en omfattende **sårbarhetsanalyse** av vegetasjon og dyreliv i tilknytning til Preikestolen. Sensitive lokaliteter ble kartfestet, og analysen viste at myrområdene langs stien har høyest sårbarhet. For å redusere **erosjon** og beskytte disse områdene er det i perioden 2019–2024 investert betydelige ressurser i bygging av gangbaner og broer. Disse tiltakene har ikke bare begrenset slitasjen, men også kanalisert ferdselen slik at naturen får mulighet til å regenerere seg.

De fleste andre lokaliteter med **sensitiv vegetasjon** ligger perifert i forhold til hovedstien. Tilretteleggingen de siste årene har derfor hatt som hovedmål å styre ferdselen langs den etablerte ruten. I 2019 ble det konkludert med at ferdsel i området generelt ikke utgjør en betydelig trussel mot de registrerte naturverdiene. Ett unntak er hekkelokaliteten for smålom, som er særlig sårbar for forstyrrelser. Dette området ligger imidlertid utenfor de typiske ferdselsrutene.

Flere **alternative stier** og avstikkere eksisterer, blant annet Hestastien, hvor enkelte sårbare vegetasjonsområder er lokalisert. Belastningen her er fortsatt lav, men økende guideaktivitet kan på sikt påvirke sårbarheten. I samarbeid med Ecofact har det derfor blitt vurdert hvorvidt en ny fullstendig sårbarhetsanalyse var nødvendig. Konklusjonen var at en ny analyse trolig ikke ville gi vesentlig andre funn. I stedet er det gjennomført en faglig befaring og tilstandsvurdering av Preikestolstien, Hestastien og andre utsatte områder. Kartleggingen identifiserte sensitive lokaliteter som krever ytterligere oppfølging de neste fem årene, særlig med tanke på erosjon og slitasje.

Økende guideaktivitet på den umerkede ruten over Neverdalsfjellet, ofte omtalt som "off the beaten track", har ført til behov for en ny sårbarhetsanalyse langs denne traseen. Analysen er nå gjennomført for å sikre at eventuell økt ferdsel ikke forringer naturverdiene i området.

2.1.2 HOVEDFUNN FRA SÅRBARHETSANALYSEN VÅREN 2025

Det ble i 2019 gjennomført en sårbarhetsanalyse av turstiene til Preikestolen, henholdsvis hovedstien og hestastien. Her ble sårbare forekomster av vegetasjon og dyreliv langs turstien kartlagt i henhold til håndboka for sårbarhetsanalyser.

Fremfor å gjennomføre en ny sårbarhetsanalyse vurderes det som hensiktsmessig å foreta en enklere tilstandsvurdering, med særlig vekt på endringer i vegetasjonsdekket, erosjon og eventuell påvirkning på dyreliv.

Hovedstien og Hestastien til Preikestolen ble befart 11. juni 2025

Hele stien ble inndelt etter mengde slitasje, fordelt på tre nivåer. *Normal slitasje* er vurdert til å være et slitasjebelte tilsvarende maks to personer som går ved siden av hverandre, *middels slitasje* tilsvarer et enda bredere belte der vegetasjonen er slitt, og *mye slitasje* tilsvarer brede belter med manglende og slitt vegetasjon.

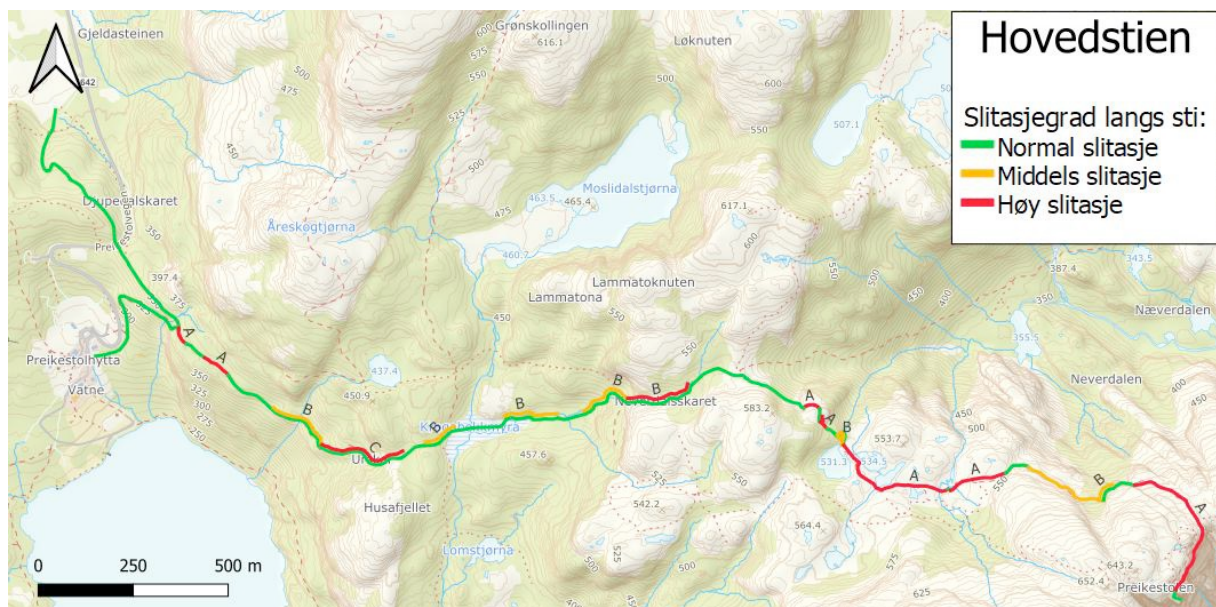
Hovedstien

Sherpaer fra Nepal har utbedret flere deler av stien ved flere anledninger de siste årene. Siden 2019 har enda mer blitt utbedret, henholdsvis både i 2021 og 2024. Dette medfører at første halvdel av turen nå i all hovedsak er opparbeidet, og laget så bred at det er mulig å passere andre turgåere. Følgelig blir det mindre slitasje på tilgrensende vegetasjon, fordi behovet for å gå utenfor opparbeidet sti er redusert.

Hestastien

Det er satt opp skilt i Hestastien som forteller turgåerne at de må følge hovedstien til Preikestolen. Dette begrenser bruken av Hestastien, og følgelig også slitasjen.

I terrenget har stien stort sett en bredde tilsvarende én person, mens den oppe på fjellet var tidvis vanskelig å se. Store deler av stien er gruset opp med duk under, men det er gjort slik at stien glir godt inn i omgivelsene.



2.2 REISELIVET

Preikestolen regnes som et internasjonalt landemerke som trekker til seg besøkende fra hele verden. Det lokale næringslivet i Stavanger, Sandnes og Ryfylke drar nytte av turiststrømmen, inkludert cruisetrafikken gjennom Stavanger.

Jørpeland, byen i Strand kommune, er det nærmeste tettstedet til Preikestolen. I takt med økt besøk, har Strand kommune over lengre tatt hatt et sterkere fokus på reiseliv og ulike tiltak for å få gjester til å bli lenger og benytte seg av tilbudene i Jørpeland sentrum.

Stiftelsen har som en del av sitt mandat ønske om å legge til rette for reiselivsutvikling i de områdene som tåler det, og skape aksept for å skjerme andre mer sårbare områder.

2.2.1 REISELIV I OG RUNDT PREIKESTOLOMRÅDET

Preikestolen, en av Norges mest ikoniske naturattraksjoner, tiltrekker hvert år hundretusenvise av besøkende fra hele verden. Med Preikestolen som en bærebjelke for turisme i Ryfylke og Nord-Jæren, spiller dette naturikonet en viktig rolle i å fremme økonomisk vekst i området.

Stavanger og Preikestolen er tett sammenvevd i en reiselivsmessig «vinn-vinn»-situasjon, der begge parter nyter godt av hverandres infrastruktur og attraksjonskraft. På den ene siden er Stavanger en internasjonal inngangsport med cruisehavn, flyplass, anerkjente restauranter, bred overnattingskapasitet, og andre reiselivstjenester. På den andre siden er Preikestolen en av landets mest kjente naturattraksjoner, og dens popularitet bidrar betydelig til å øke totalvolumet av turister til Stavanger-regionen. En stor del av de som besøker Preikestolen legger igjen penger i Stavanger før eller etter fotturen. Turistene får en komfortabel base og urbane opplevelser, samtidig som de enkelt kan reise til Preikestolen.

Strand kommune med tettstedene Jørpeland og Tau utgjør imidlertid en viktig, men ofte underkommunisert del av denne helheten. Som nærmeste by til Preikestolen fungerer Jørpeland som en naturlig, men noe underutviklet innfallsport. Kommunen kan tilby kortere reiseavstand, mer landlige omgivelser og et voksende servicetilbud. Samtidig er det begrenset overnattingskapasitet og bespisningsmuligheter. Opplevelses- og transportaktører opererer gjerne fra Stavanger. Jørpeland sentrum fremstår ikke veldig tilrettelagt for turister. Inntektene blir fragmentert, og verdiskapingen i lokalt næringsliv kan variere. Det finnes det rom for utvikling av et mer helhetlig tilbud, med tilrettelagte transportløsninger, aktiviteter og overnattingsmuligheter «rett ved stien».

Preikestolstien er en del av **Lysefjorden Rundt**-stien, med Preikestolen som hovedattraksjon. I 2021 er det utarbeidet en strategi for Lysefjorden Rundt som sti- og vandrekonsept, som et samarbeid mellom Lysefjorden Utvikling, STF og Ryfylke Friluftsråd, i samarbeid med Stiftelsen i Preikestolområdet. Strategidokumentet revideres årlig. Visjonen for Lysefjorden Rundt er at *Lysefjorden Rundt skal være en bærekraftig natur- og kulturhistorisk vandrerute i verdensklasse*. Dette er tuftet på en satsing på og tilrettelegging for målgrupper som skaper økonomiske ringvirkninger, har lave naturpåvirkninger, kommer lokalsamfunnet til gode og som sikrer trygge opplevelser med lavt antall ulykker og redningsaksjoner.

Preikestolen fungerer også som innfallsport til Lysefjorden ellers, med Flørli og Kjerag som hovedattraksjoner. Det er derimot en utfordring med gode transportforbindelser mellom Jørpeland-Preikestolen og Forsand, og ferjeforbindelse videre inn i Lysefjorden. Dette hemmer videre nærings- og reiselivsutvikling i regionen.

2.2.2 AKTØRER MED AKTIVITETER I PREIKESTOLOMRÅDET

Stiftelsen er grunneier i området (se tomtegrensene på kartet). Dens oppgaver er beskrevet i kapitel 1.2.2.1. De konkrete fasilitetene og gjennomførte tilretteleggingstiltak som Stiftelsen tilbyr/har utført, beskrives videre i kapittel 2.4.1. Videre har følgende bedrifter har sitt virke i Preikestolområdet:

Firma	Aktiviteter	Bruk av Preikestolområdet
Boreal	Busstransport	Drop-off og parkering
Go Fjords	Busstransport	Drop-off og parkering
Pelles' Reiser	(mini)busstransport	Drop-off og parkering
Siddis taxi	Taxitransport	Drop-off og parkering
Nordic taxi	Taxitransport	Drop-off og parkering
Stavanger taxi	Taxitransport	Drop-off og parkering
Strand taxi	Taxitransport	Drop-off og parkering
Rogaland taxi	Taxitransport	Drop-off og parkering
Lysefjorden Adventure	Transport og guiding	Parkering, turer på hovedstien og Hestastien
Explore Lysefjorden	Transport og guiding	Parkering, turer på hovedstien, Hestastien, Revsvatnet og «Off the beaten track»
Get Guided Norway	Transport og guiding	Parkering, turer på hovedstien og Hestastien
Nordic Paddling	Transport og guiding	Parkering, turer på hovedstien og Hestastien
Guideselskaper som kjører ulovlig (uten løyve)*: Troll Adventure, Adventures in Norway, m.fl.	Ikke-godkjent transport og guiding	Parkering, turer på hovedstien og Hestastien
Guidecompaniet	Transport og reiseledervirksomhet for cruisereederier	Parkering, turer på hovedstien

Nordic Gateway	Transport og reiseleder- virksomhet for cruisereederier	Parkering, turer på hovedstien
Tilfeldig streifende norske og internasjonale turoperatører	Transport, reiseledervirksomhet og guiding	Parkering, turer på hovedstien
Preikestolen BaseCamp / Preikestolen Fjellstue Drift	Overnatting, aktiviteter, servering, salg	Base med lokaler ved stistart, utleie av utstyr og aktiviteter på og rundt Revsvatnet, inkludert overnatting på Veslebu og Torsnes. Bruker sjeldent selve Preikestolstien
Stavanger Turistforening	Tilrettelegging	Har ikke lenger ansvar for drift og vedlikehold av hovedstien til Preikestolen. Eier «Vanncampen» ved Torsnes som leies ut til Preikestolen BaseCamp. Tilrettelegging på sidedstiene til Moslifjellet og videre på «Lysefjorden Rundt» stiene som går inn/ut av Preikestolområdet.

**Guideselskap som kjører uten løyve får ikke adgang til parkeringsavtaler på Preikestolen Parkering eller Kjerag Parkering. Alle guideselskap får tilbud om gratis veiledning om lovverket og søknadsprosessen med å få kjøreløyve.*

Bruk av hovedstien til Preikestolen av **guideselskapene** er uproblematisk, siden det utgjør en brøkdel av antall besøkende. Sikkerheten på disse helårige turene er i tillegg høyere enn hos folk som går på egen hånd, og det er nok mindre uønsket atferd med tanke på forsøpling, erosjon, hærverk, dronebruk, vardebygging, osv, på guida turer også. Økningen i antall guideselskap som kjører med 9-setersbiler har derimot ført til utfordringer med ulovlig kjøring. Tiltak med oppfølging og veiledning av nye selskap har hjulpet. Per dags dato har 4 guideselskap **transportløyve** og kjøresedler for sine guider i orden, og dermed fått tilgang til faste parkeringsavtaler og egne parkeringsplasser. Det er derimot fortsatt guideselskap og privatpersoner som kjører ulovlig, og som konkurrerer på pris. Gjennom Lysefjorden Utvikling er man involvert i Innovasjon Norge sitt arbeid med utvikling av en nasjonal guidestandard og på sikt sertifiseringsordning. Dette vil ta lang tid

På dager med mye **cruisebesøk** er det en utfordring at flere større grupper kommer samtidig, ønsker å bruke fasilitetene rundt parkeringsanlegget samtidig, og utgjør større «bølger» med trafikk i stien. En rekke stiltak har fungert avbøtende på dette (se kapittel 2.41). På grunn av åpningen av Ryfylketunnelen (desember 2019) og god dialog med rederiene/cruiseguideselskapene har det derimot vært en bedre spredning, samt mer forutsigbart når disse kommer, og med hvor mange de er. Utvidet dokapasitet har minket på dokøene de siste årene. Den største utfordringen er at cruisegjester ikke alltid kommer godt nok forberedt, pga dårlig informasjonsinnhenting og kommunikasjon.

Etter at Ryfylketunnelen ble åpnet, har antall **taxiselskaper** som frakter inn gjester økt betraktelig. Det har vært en utfordring med antall drosjer som ønsker å vente på gjester, og som gjør dette utenfor bomsystemet for å unngå betaling. Kommunikasjon med drosjesentralene, samt tilrettelegging for korttidsparkering for drosjer har i stor grad løst dette.

Trafikkavviklingsutfordringene pga økt antall avganger med **turistrutebusser** er blitt løst med en bedre tilrettelegging av snuplass for turistrutebusser mellom Stavanger og Preikestolen. Rundreisende turoperatører som reiser med store turbusser og som ikke melder sin ankomst kan derimot fortsatt være en utfordring på dager med mye besøk

Norwegian Experience (NX), som eier **Preikestolen BaseCamp**, har måttet tåle store tap etter koronapandemien. Nå fokuserer selskapet på drift og videreutvikling av Preikestolområdet. Overnattingstilbudet omfatter Preikestolen Fjellstue, Preikestolhytta, Vatnegården, Veslebu, Hikers' Camp og vanncampen ved Torsnes. Serveringstilbudet består av Matsalen på fjellstua og Hikers' Café. Adventure Center leier ut og selger utstyr, mens Adventure Store tilbyr suvenirer og andre artikler. Det er også blitt satset på badstuebåter på Revsvatnet, sauna, kurs- og konferansefasiliteter og teambuildingsaktiviteter. En utfordring er at utviklingen i området ofte skjer stykkevis og mer kortsiktig. Dette gjør at det helhetlige konseptet, målgruppene og den langsiktige utviklingen ikke alltid fremstår like tydelig.

Det er signert en egen samarbeidsavtale mellom Stiftelsen og NX som regulerer oppgave- og ansvarfordeling. I tillegg jobber Strand kommune, med innspill fra bl.a. Stiftelsen og NX, med en ny kommunedelplan for Preikestolen. Arbeidet med sistnevnte ble startet i 2019: planen skal være ferdig i 2027. NX ønsker å utvide sitt tilbud med et nytt hotellovernatningskonsept, noe som det per dags dato ikke er kloakksystem til. Et samarbeidsprosjekt mellom Strand kommune, Stiftelsen og NX skal utrede mulige løsninger innen 2025.

Etter at Stavanger Turistforening (STF) solgte seg ut av Preikestolområdet, har Stiftelsen overtatt ansvaret for hele Preikestolstien. Preikestolstien utgjør derimot en del av **Lysefjorden Rundt**-stien, og langs Preikestolstien samarbeider Stiftelsen i tett dialog med STF og Lysefjorden Utvikling. Det er nå ført opp nye skilt i tråd med Merkehåndboka, som skal i samme stil rundt hele Lysefjorden. Det er et eget innfallsportskilt om Lysefjorden Rundt ved stistart, i tillegg til skilt om Preikestolstien.

2.2.3 REISELIVSORGANISASJONER OG BEDRIFTSSAMMENSLUTNINGER

Aktuelle reiselivsstrategier og regionale planer og deres påvirkning i Preikestolområdet er allerede beskrevet i kapittel 1.2.2.4. Det mest avgjørende vil være erstatning av dagens fylkesdelplan for Preikestolområdet (1992) med en **ny regionalplan** for Preikestolen og Lysefjorden.

Den nye regionalplanen for Preikestolen og Lysefjorden vil vurdere dagens organisering og mulige fremtidige driftsformer. Blant alternativene er enten å fortsette som i dag med en egen stiftelse for Preikestolen og et utviklingsselskap for hele Lysefjorden, eller å velge en sammenslåing eller konsernstruktur med ulike underenheter for forskjellige områder og oppgaver. Stiftelsen og **Lysefjorden Utvikling AS** har felles daglig leder, og Lysefjorden Utvikling arbeider aktivt med næringsutvikling og nettverksbygging rundt Lysefjorden. Stiftelsen er ofte samarbeidspartner og fast deltaker på nettverksaktiviteter og faglige samlinger i regi av Lysefjorden Utvikling.

Stiftelsen har en viktig vertskaps- og kommunikasjonsrolle overfor gjester som allerede har bestemt seg for å besøke Preikestolen. Markedsføringen av Preikestolen, Lysefjorden, Ryfylke og Stavanger håndteres derimot i hovedsak av **destinasjonsselskapene** Reisemål Ryfylke og Region Stavanger, som er tilknyttet Fjord Norge og Visit Norway sine systemer og rutiner. Stiftelsen samarbeider tett med disse aktørene.

Destinasjonsmodellen står imidlertid under press, blant annet på grunn av usikkerhet rundt medlemsfinansiering, økt fokus på endring i destinasjonsselskapenes kjerneoppgaver og ny teknologi som KI/AI. På den ene siden kan dette tvinge destinasjonsselskapene til å satse mer på produktutvikling

og besøksforvaltning. På den andre siden blir det stadig vanskeligere å nå rett gjest med rett informasjon til rett tid

Begge deler kan få store konsekvenser for Preikestolen når det gjelder hvilke typer gjester som kommer, antall besøkende og når de ankommer. Denne utviklingen krever et solid fokus på **samarbeid** – både regionalt og nasjonalt – samt **innovasjonsevne** for å sikre effektiv og bærekraftig besøksforvaltning, markedsføring og kommunikasjonsarbeid.

2.2.4 LOKAL VERDISKAPING

Sommeren 2022 besøkte 348 000 personer Preikestolen, noe som ga en betydelig økonomisk effekt i regionen. Totalt ble det anslått et forbruk på **1 milliard kroner** bare i løpet av juni, juli og august.

Til tross for det store antallet besøkende, møter reiselivsnæringen som betjener Preikestoltrafikken flere utfordringer knyttet til kvalitet, lønnsomhet og profesjonalitet. Mange opplevelsesbedrifter er små, drevet på livsstilsbasis og mangler ofte reiselivskompetanse. De fleste av dem holder kun det gående i 3–5 år før de avvikles. Blant guideselskapene er det dessuten vanlig med kopiering av turkonsepter og priskonkurranse.

I Strand kommune er det begrenset kapasitet hos de profesjonelle overnattingsbedriftene, mens private AirBnB-enheter til sammen har en langt større kapasitet. Ca 10% av Preikestolturistene overnatter i Jørpeland. Transportaktørene holder ofte til utenfor Strand og frakter i hovedsak dagsturister som kun skal gå turen til Preikestolen. Cruiseturistene legger generelt sett lite penger igjen i kommunen. Stavanger høster større verdier ved å huse om lag 30 % av Preikestolbesøkende.

Tall fra Innovasjon Norge (2019) viser at norske turister i gjennomsnitt brukte 990 kroner per dag, mens utenlandske besøkende brukte 1240 kroner. Med 9 % norske og 91 % utenlandske besøkende (2022), samt et gjennomsnittlig opphold i regionen (Rogaland) på tre døgn, estimeres det at Preikestoltrafikken genererte over 1 milliard kroner i forbruk i Rogaland i sommermånedene 2022.

2.3 DEN BESØKENDE: DAGENS BESØKSMØNSTER

Stiftelsen har plassert ut personteller i stien, i første bakke opp, rett etter stikrysset der stiene fra begge parkeringsanlegg kommer sammen. For å kartlegge besøksmønster, blir besøksstatistikken kombinert med resultatene fra gjesteundersøkelsene.

Siden 2019 har Stiftelsen gjennomført årlige gjesteundersøkelser som gir verdifull innsikt i de besøkendes profiler. Ved stistart er det plassert digitale skjermer der gjester kan besvare et spørreskjema, og de kan også skanne QR-koder (disse finnes på skilt, skjermer og på Preikestolkartet) for å fylle ut undersøkelsen på egen mobil – når og hvor det passer dem.

Resultatene fra 2022 viser at gjennomsnittsalderen blant besøkende til Preikestolen er 34 år, og de fleste kommer fra Europa. Det er omtrent like mange menn som kvinner, og gjestene reiser som oftest i følge.

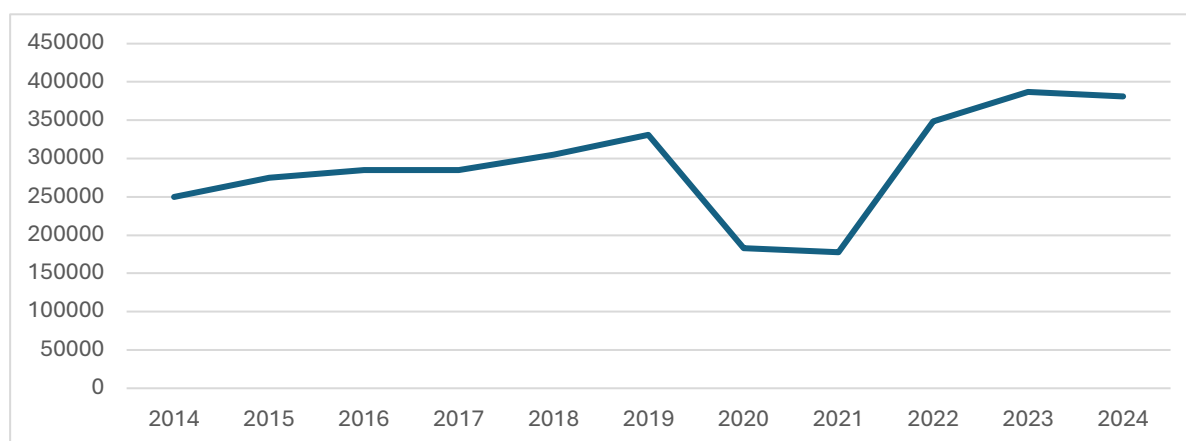
I dette delkapitlet deles hovedfunnene fra besøksovervåkingen til Stiftelsen. Flere detaljer er publisert i årsstatistikkrapportene, som ligger tilgjengelig på www.preikestolen365.com.

2.3.1 ANTALL BESØKENDE

År	Antall besøkende
2019	331.000
2020	183.000
2021	177.612
2022	348.000
2023	387.000
2024	381.000

Figur 2 Antall besøkende til Preikestolen (2019-2024)

Under pandemien gikk besøkstallet forståelig nok drastisk ned. Allerede i 2022 var besøket tilbake og over 2019-nivået, og har økt videre. Samtidig ser vi tegn på en stagnering eller utflating på antall besøkende, som i 2024 lå på ca 380.000, ca 1,5% ned fra året før. Det er vanskelig å forutse hvorvidt tallene vil holde seg stabilt eller øke videre, men den generelle trenden er at flere turister vil søke seg til Norge.

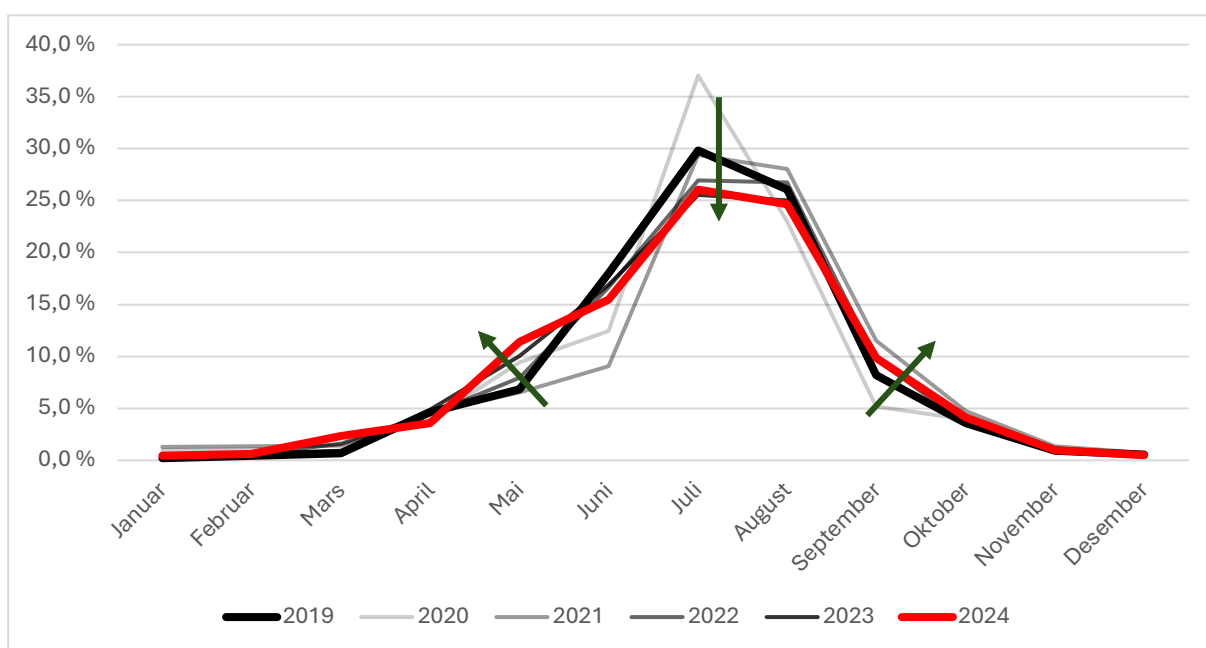


Figur 3 Antall turgåere til Preikestolen de siste 10 årene

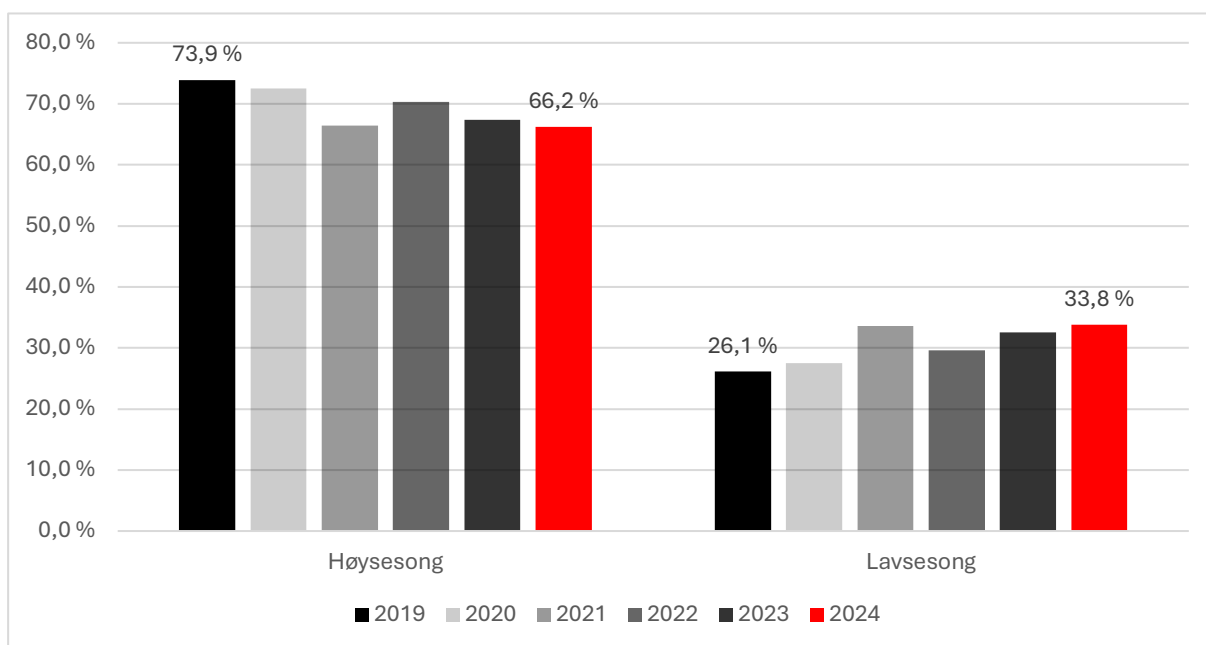
2.3.2 SESONGSVINGNINGER OG TRENGSEL

Tradisjonelt regnes juni, juli og august som høysesong, ettersom dagene er lange og været ofte er fint. På de travleste dagene kan det føre til fulle parkeringsplasser, køer ved populære fotopunkter og flaskehalser langs stien. Stiftelsen arbeider derfor for å spre trafikken både gjennom døgnet og sesongen.

De siste årene har økningen i sommermånedene stagnert, og trafikken har fordelt seg jevnere gjennom året. Prosentvis har det vært en betydelig økning i lavsesongen. For å forbedre flyten og redusere flaskehalser på stien er flere utbedringstiltak iverksatt. Det mest omfattende er kjøpet av Jøssang Sag og etableringen av en snuplass der, for å unngå trafikkaos på travle dager og gi besøkende informasjon om bedre tidspunkt å besøke Preikestolen. Disse tiltakene beskrives mer detaljert i kapittel 2.4.1.

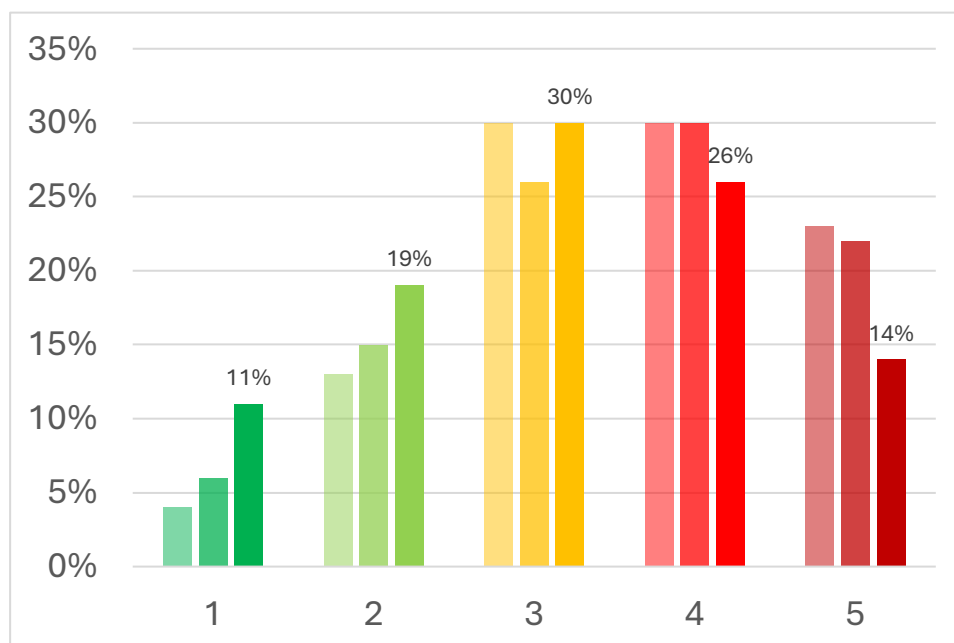


Figur 4 Fordeling av Preikestolturistene per måned. Pilene viser ønsket utvikling for en mer jevn fordeling av trafikken.



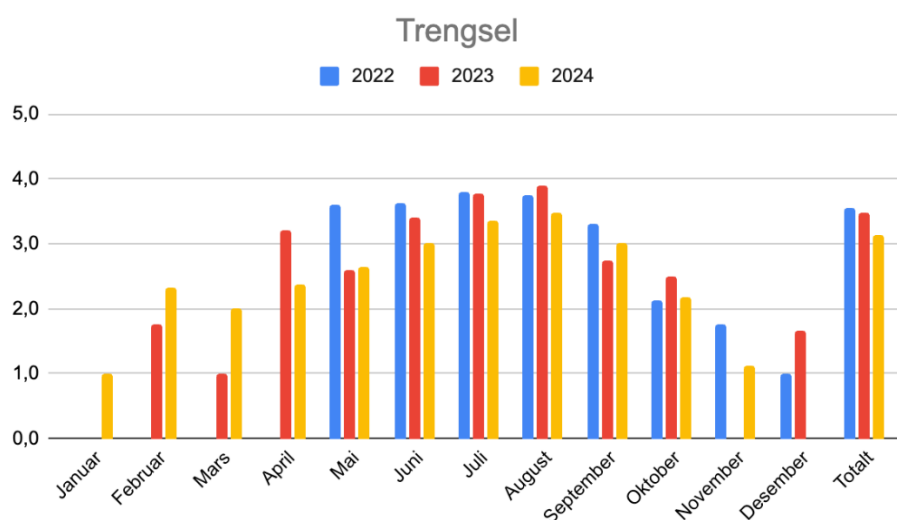
Figur 5 Antall gjester i høysesong (juni, juli, august) og lavsesong (resten av året) i %. Trenden viser en økning i lavsesong.

Siden 2022 har Stiftelsen målt opplevd trengsel blant Preikestolturistene, på en skala fra 1 (veldig lite) til 5 (veldig mye). Tallene for 2024 viser at 30% synes det er lite folk i stien (2023: 19%; 2022: 17%), mens 40% synes det er mye folk i stien (2023: 54%; 2022: 56%). 30% synes det er hverken mye eller lite folk i stien (2023: 26%; 2022: 30%). Trenden er at opplevd trengsel går ned (fra 3,5 i 2023 til 3,1 i 2024).



Figur 6 Fordeling av oppfattet trengsel fra 2022 (mest til venstre) til 2024 (mest til høyre)

Opplevd trengsel varierer naturlig nok gjennom sesongen, med gjennomgående høyere trengsel i høysesong. Det er målt en svak men signifikant korrelasjon mellom opplevd trengsel og total tilfredshet (Pearson -0,06). Først ved høy trengsel (5) går tilfredsheten signifikant ned. Trenden er at opplevd trengsel i høysesong faktisk har gått ned.



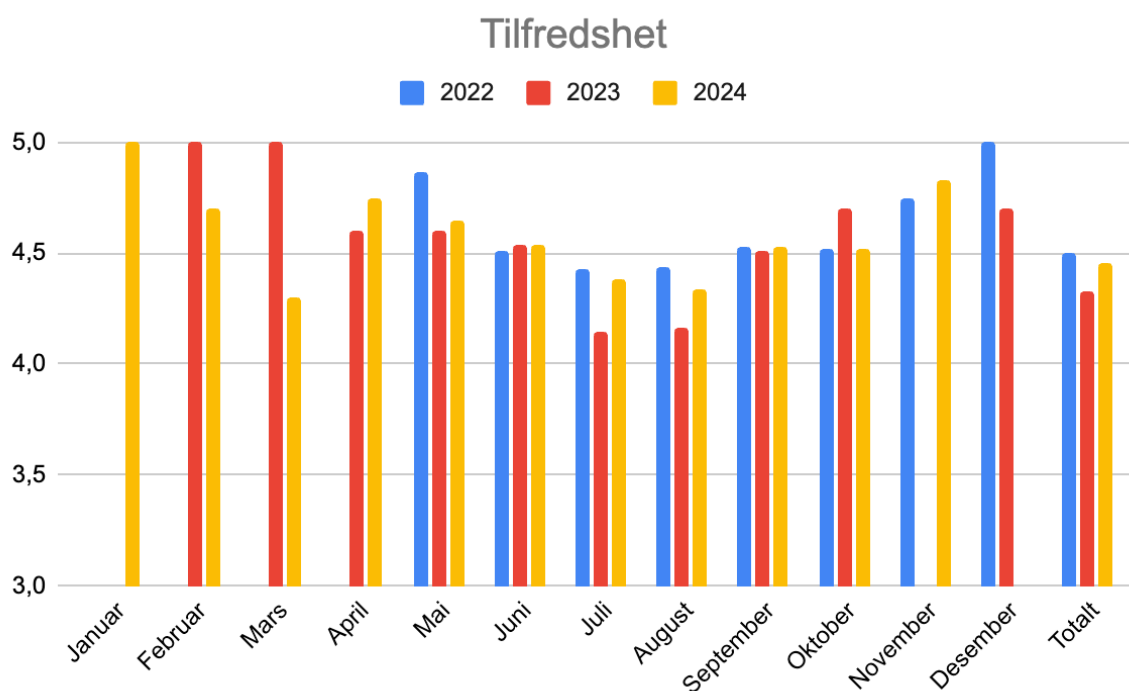
Figur 7 Opplevd trengsel (på en skala fra 1 til 5) i Preikestolstien, per måned (2022-2024)

I tillegg til trengsel i selve stien, er det også viktig å ha fokus på trengsel på selve Preikestolplatået, med tanke på risiko for utrygghet og ulykker, i tillegg til gjesteopplevelsen.

2.3.3 TILFREDSHET

Tilfredsheten blant Preikestolturisten er gjennomgående høy, og har holdt seg stabilt. Antall fornøyde gjester var 90% i 2024, mot 87% i 2019. På en skala fra 1 (veldig misfornøyd) til 5 (veldig fornøyd) lå tilfredsheten i 2024 på 4,5, mot 4,4 i 2019.

Målinger har vist at tilfredsheten er noe lavere i høysesongen, men trenden er at tilfredsheten er økende i høysesong.



Figur 8 Tilfredshet per måned, på en skala fra 1 (veldig misfornøyd) til 5 (veldig fornøyd)

Tilfredsheten med parkeringsfasilitetene og stien virker å holde seg stabile over tid.

Tilfredshet	2019	2022	2023	2024
Totalopplevelsen	4,4	4,5	4,3	4,5
Parkeringsfasilitetene		4,4	4,2	4,3
Stilfredshet		4,4		4,3

Figur 9 Tilfredsheten målt over tid, på en skala fra 1 (veldig misfornøyd) til 5 (veldig fornøyd)

2.3.3.1 TILFREDSHET OG ÅRSAKSSAMMENHENGER

Regresjonsanalyser i 2022, 2023 og 2024 har kartlagt følgende signifikante nøkkelfaktorer ($p < 0,05$):

Faktor	Koeffisient <i>så mye stiger total tilfredshet hvis faktoren stiger med 1 poeng</i>	År kartlagt
Tilfredshet med stien	0,42 / 0,2	2022 / 2024
Utsikt	0,29	2024
Tilfredshet med parkeringsfasilitetene	0,14 / 0,19	2022 / 2023
Vurdering av grad av tilrettelegging i stien	0,1	2023
«Bucket-list»	0,1	2023
Trengsel	-0,04 / -0,09 / -0,11	2022 / 2023 / 2024
Vanskelighetsgrad	0,09	2022
Vær	0,09	2022
Søppel	-0,07	2022

Figur 10 Årsakssammenhenger mellom generell tilfredshet og spesifikke tilfredshetsindikatorer

Tilfredshet med selve Preikestolstien er den viktigste faktoren for den totale opplevelsen og avgjør i stor grad om besøkende vil anbefale Preikestolen videre til venner og familie. Uten gode tilretteleggingstiltak i stien ville trolig både tilfredsheten og Preikestolens omdømme blitt kraftig svekket.

Faktorer som trengsel, vær og søppel har i utgangspunktet begrenset betydning, men hvis de overskrider en viss «terskelverdi», kan de raskt bli avgjørende. Dersom disse «**hygienefaktorene**» blir for dårlige, kan tilfredsheten falle dramatisk.

Fasilitetene rundt parkeringsanlegget er spesielt viktige for at besøkende skal oppleve parkeringsavgiften som «verdi for pengene», men også standarden på selve stien spiller inn. For å sikre en bærekraftig forvaltning av Preikestolområdet er det derfor avgjørende å ha et forvaltningsapparat som både kan overvåke tilfredshet på ulike indikatorer og samtidig har myndighet og ressurser til å iverksette nødvendige tiltak, både ved parkeringsanlegget og i stien. Usikkerhet rundt tolkningen av friluftslovens §14 skaper uforsigbarhet rundt dette og kan være en trussel mot bærekraftig forvaltning av Preikestolområdet.

2.3.4 REISEMØNSTRE

90% av de besøkende har aldri vært på Preikestolen før (2024). Tallet har vært stabilt over tid. I 2024 bodde 29% av Preikestolturistene i Tyskland, fulgt av Norge (10%), Nederland (7%), USA (7%), Spania (5%), Storbritannia (5%), Polen (4%), Danmark (3%), Sveits (3%), og Frankrike (3%). Andre bostedsland utgjorde 25%. Asiatiske land er nok underrepresentert.

46% reiste til Preikestolen Parkering med bil eller leiebil, ned fra 52% i 2023 og 60% i 2022. Andelen som kommer med bobil viser en økende trend. De øvrige reisemåtene er stabile. Ca 25% bruker offentlig transport for å komme seg til Preikestolen Parkering.

Gjennomsnittlig oppholdslengde i regionen (Rogaland) var 3,4 netter i 2024. 43% har besøkt andre steder i Lysefjorden. Begge viser en stigende trend.

Preikestolturisten benytter seg mest av hotell (29%), bobil (29%) og AirBnB (28%). Ca 12% er cruiseturister. Særlig bobil og AirBnB viser en økende trend. Ca en fjerdedel av bobil- og teltturister belager seg kun på villcamping. Det har de siste årene vært en økende utfordring med bobilturister som ønsker å overnatte på Preikestolen Parkering, til tross for forbudet mot dette, og manglende tilrettelegging for bobilcamping.

Oppholdssted	Før Preikestolen 2024 (2023)	Etter Preikestolen 2024 (2023)
Stavanger	40% (39%)	37% (38%)
Jørpeland	15% (15%)	12% (8%)
Cruiseskip	11% (14%)	11% (14%)
Sandnes	4% (5%)	4% (4%)
Oanes / Forsand	3% (5%)	3% (3%)
Lysebotn	3% (1%)	3% (4%)
Andre	23% (20%)	30% (29%)

Figur 11 Oppholdssted blant Preikestolturistene, natten før og etter sitt Preikestolbesøk

Reisemønstre blant Preikestolenturistene er ca det samme som før. Det er en stor andel som bor i Stavanger før/etter sitt besøk til Preikestolen. Til tross for lite overnattingskapasitet, bor fortsatt 12%-15% av Preikestolturistene på Jørpeland, mange antakeligvis på campingplass og AirBnB.

2.3.5 FORDELING AV BESØKSTYPER

En klusteranalyse er en statistisk metode for å dele et datasett inn i undergrupper eller «klustre», der hver gruppe består av observasjoner som ligner på hverandre. Ved å bruke klusteranalyser kan man identifisere ulike turistprofiler, noe som gir verdifull innsikt og legger til rette for en mer effektiv besøksforvaltning. Denne innsikten muliggjør målrettede tiltak, forbedringer av tilbudet samt tilpasset markedsføring og kommunikasjon.

Muligheten for å gjennomføre hensiktsmessige klyngeanalyser avhenger både av antall respondenter og av antall og kvalitet på spørsmålene. I 2024 ble det for første gang gjennomført en klyngeanalyse, og fra 2025 vil det brukes flere relevante spørsmål som i større grad måler bærekraftselementer. Slik får Stiftelsen et viktig verktøy for å følge utviklingen og sammensetningen av ulike turistgrupper over tid.

På Preikestolen ble det i 2024 analysert 4 klynger.

1. Den kritiske bucket-list turisten (15%)

- Har mye lavere tilfredshet med alt, og mer følsom for trengsel og forsøpling.
- Noe høyere andel som reiser med bil. En del lar bilen stå i Stavanger.
- Noe kort oppholdstid (2,4 netter): noen har besøkt andre steder i Lysefjorden (42%)
- En del villcamping.
- Mange reiser til/fra Stavanger, og utenfor regionen.

Bortsett fra tilfredshet og bostedsland, skiller denne gruppa seg lite ut. Mulige tiltak er å jobbe mer med å skape realistiske forventninger basert på riktig informasjon.

2. Den fornøyde bucket-list turisten (28%)

- Har meget høy tilfredshet og betalingsvillighet
- Er lite følsom for trengsel
- Er gode ambassadører mtp munn-til-munn reklame og eventuelt gjenbesøk
- Har veldig kort oppholdstid, og kun 26% har besøkt andre steder i Lysefjorden.
- Hotell, cruise og AirBnB er mye mer brukt, men bobil/camping er mye mindre populær.
- Mange bor i Stavanger før/etter Preikestolen, eller på cruiseskip. Jørpeland blir brukt minst av denne gruppa.
- Største brukeren av offentlig transport.

Denne gruppa har stort potensial, om de får mer tid og muligheter til å bruke penger lokalt.

3. Den litt kjøpere oppdageren (10%)

- Tilfredshet og betalingsvillighet på gjennomsnitt
- Liker å reise utenfor allfarvei – høyere følsomhet for trengsel
- Bruker mye bobil (35%). Bil 29%, fly 22%.
- Veldig lang oppholdstid (9,3 netter), 52% har besøkt andre steder i Lysefjorden.
- Bruker lite hotell, men en del AirBnB (29%). Veldig lite cruise.
- Bobil camping (25%), villcamping (20%), telt camping (18%).
- Er flinke til å bo i Jørpeland før/etter Preikestolen (20-23%)
- Tyskland (35%), Nederland (8%), Polen (6%), Østerrike (6%)

Denne gruppen blir lenge i regionen, besøker flere steder og bor mer spredt ved bruk av bobil eller privat overnatting. Summen av oppholdstid og moderat betalingsvillighet er bra. Lite bruk av hotell og mye camping kan ha sammenheng med tilbudet i distriktet.

4. Den mer luksuriøse oppdageren (25%)

- Høy tilfredshet og betalingsvillighet, gode ambassadører i munn-til-munn-reklame
- Bil 34%, bobil 30%, fly 21%
- Noe lengre opphold (3,9 netter), 50% har besøkt andre steder i Lysefjorden.
- Bruker mye hotell (32%) og AirBnB (35%). Noe mindre camping enn de andre klyngene. Svært lite cruise.
- Selv om en del besøker flere steder i Lysefjorden, bor svært mange i Stavanger før/etter Preikestolen (46%-43%). En del bor i Jørpeland (16-17%).
- Tyskland (28%), Nederland (10%), USA (8%), Belgia (5%)

Dette er målgruppa med kanskje høyest potensial, om det satses på flere overnattings- og opplevelsesprodukter, særlig i distriktet. Det er en veldig fornøyd gjest som blir litt lengre, besøker flere steder, og som bruker mye privat overnatting.

22% av respondentene kunne ikke knyttes til en klynge. Her er det relativt mange nordmenn.

For alle gruppene kan en spørre seg hvorvidt Stavanger som innfallsport og forholdet mellom overnattingskapasitet i byen kontra «distriktet» påvirker reisemønstre, oppholdstid og tilfredshet. Det vil si at det ligger utviklingsmuligheter som kan øke både oppholdstid og ringvirkninger rundt Preikestolområdet og Lysefjorden.

2.3.5.1 KONFLIKTER MELLOM ULIKE BRUKERGRUPPER

Det er få konflikter mellom de ulike brukergruppene. Samtidig er Preikestolens omdømme om sommeren preget av høyt besøkstall, noe som gjør at en del **lokalbefolkning** velger bort Preikestolen i høysesongen. Blant turgåere oppstår det tidvis irritasjon knyttet til blant annet stiløpere, løse hunder, høylytt musikk og dronebruk. Gjennom skilting og informasjon arbeider Stiftelsen for å fremme god atferd og gjensidig respekt.

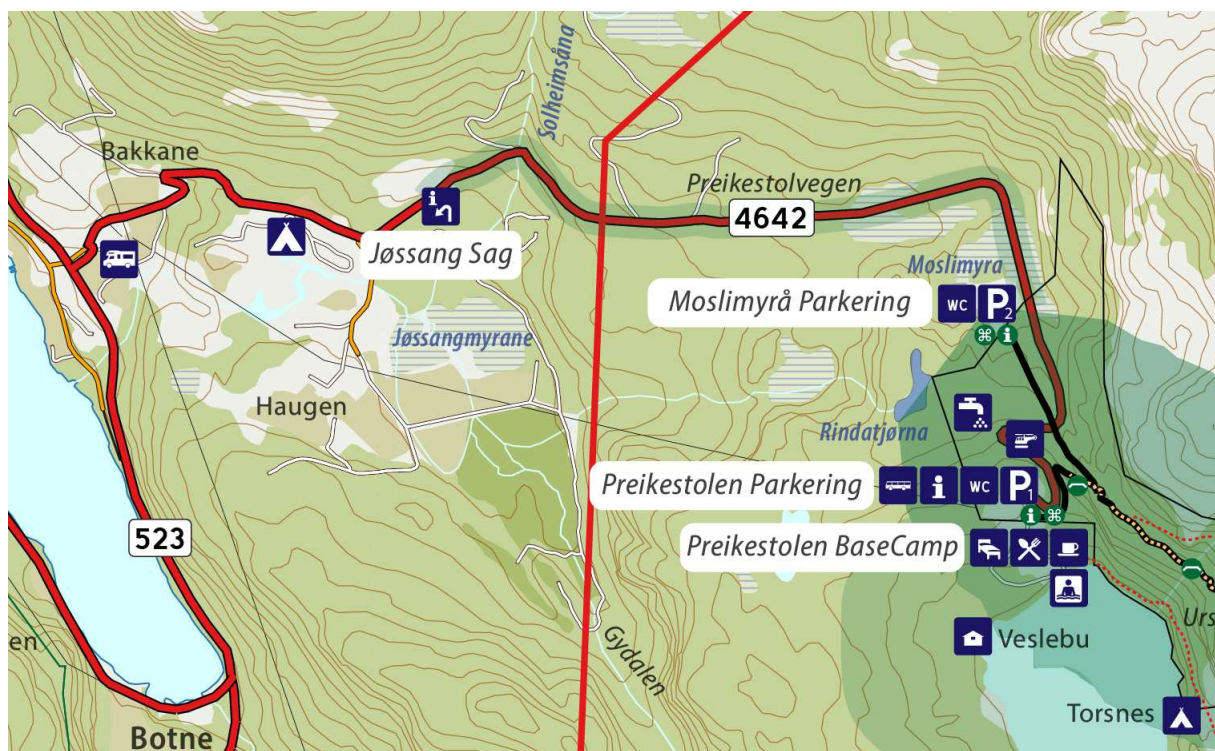
På dager med mange **cruiseturister** kan opplevelsen for øvrige besøkende bli svekket, ettersom cruiseturistene gjerne ankommer i store grupper. Fremover er det derfor viktig å sikre at cruisebussene fordeles så jevnt som mulig gjennom både sesong og dag. Å innføre et makstak på antall cruisebusser per dag kan være et drastisk tiltak, men hvorvidt det lar seg gjennomføre i praksis er usikkert.

Hovedprioriteten er å ivareta Preikestolens **omdømme** og den unike naturopplevelsen stedet gir. Det innebærer blant annet å analysere ulike typer besøkende og hvordan sammensetningen av dem utvikler seg over tid. Dersom for mange gjester forringer opplevelsen for andre turister, vil det kunne skade Preikestolens merkevare. Den fremtidige kommunikasjonen bør derfor ikke fokusere på å øke antall besøkende, men heller på å styre trafikken på en måte som øker andelen mer bærekraftige gjester, fordeler trafikken mer jevnt, og reduserer negativ adferd – til beste for både andre turister, lokalbefolkningen og naturverdiene i området.

2.4 ANNEN RELEVANT KUNNSKAP

2.4.1 INFRASTRUKTUR OG TILRETTELEGGING

2.4.1.1 PREIKESTOLVEGEN OG INNFALLSPORTEN TIL PREIKESTOLOMRÅDET



Figur 12 Preikestolvegen og innfallsporten til Preikestolområdet

Preikestolvegen har sin start ved Jøssang. Langs den første delen av veien ligger Preikestolen Bobilparkering og Preikestolen Camping, begge drevet av private eiere.

I 2023 kjøpte Stiftelsen **Jøssang Sag** og etablerte stedet som en snuplass og et informasjonspunkt for dager hvor parkeringsanlegget ved Preikestolen er fullt. Anlegget fungerer som planlagt, men kan forbedres estetisk med enkelte justeringer.



Figur 13 «Jøssang Sag»



Figur 14 Biler blir snudd og får info om når en kan komme tilbake.

Moslimyrå parkering (P2) har plass til ca 600 biler. Det er stor plass og trafikkavviklingen er stort sett god. På sikt bør parkeringsanlegget asfalteres og innredes med tilviste parkeringsplasser. Inngangen kan gjøres mer innbydende, og få mer stilrene skilt. Store bobiler blir i all hovedsak sendt til denne parkeringsplassen. Det oppstår noen utfordringer med overnatting. Det er ikke tilrettelagt for dette, men informasjonen om forbud blir ignorert / oversett av noen.



Figur 15 Inngang til Moslimyrå Parkering (P2)



Figur 16 Det er forbudt å overnatte på parkeringsanlegget

I 2023 ble det nye toalettbygget åpnet, med 8 unisex toaletter pluss HC. I tillegg er det et oppholdsrom for vertene samt digital informasjon og nytt nedgravd søppeldepot. Når i 2025 den nye broen over Preikestolvegen blir bygget, vil stistart legges om, slik at den ikke går langs veien lenger. I 2024 ble nytt innfallsportskilt for turgåere, digital infoskjerm, og brukerundersøkelsesskjermer montert.

Sammenlignet med hovedparkingsplassen (P1), er det et begrenset tilbud av mat og utstyr på Moslimyrå. I samarbeid med Norwegian Experience ses det på praktiske løsninger i tråd med turistenes behov.



Figur 17 Moslimyrå Parkering fikk nye skilt i 2024



Figur 18 Toalett- og servicebygget på Moslimyrå Parkering



Figur 19 Nytt innfallsportskilt (2024)



Figur 20 Brukerundersøkelse med berøringsskjermer

Stien fra Moslimyrå til **broen** er snart anlagt – her må erfaringene vise om det trengs ytterligere tilrettelegging. Broen ventes ferdigstilt våren 2025. Det vil også være behov for en forbindelsessti mellom P1 og P2.



Figur 21 og 22 : Betongfundamentene til broen står klare.

I 2024 ble det ferdigstilt ny **landingsplass** for redningshelikopter. Her er det fra før **parkering** for redningstjenester. Plassen brukes også til nyttetransport for stiftelsen. I 2025 vil anlegget bygges ut med bygg som kan fungere som base for aksjoner i Preikestolområdet.



Figur 23 Eget parkeringsanlegg til nødetater



Figur 24 SAR Queen lander for første gang

Stiftelsen har eget **vannverk** i området, som forsyner både Preikestolen Parkering og Preikestolen BaseCamp. Vannverket har en lagerkapasitet på 50 kubikk vann. Dette dekker og brannvern. Det er tre vannkilder der to brønner leverer mye vann og den tredje noe mindre. Hovedkilden har til nå levert alt vann og vi har ikke benyttet reservekilder. Hvis behov har vi plass og vann nok til større kapasitet.



Figur 25 Preikestolen vannverk

Innkjøringen til Preikestolen Parkering (P1) ble oppgradert i 2024 med tydelig skilting, veimerking og bedre adskillelse mellom gående og biltrafikk.



Figur 26 Innkjøringen til Preikestolen Parkering (P1)



Figur 27 Preikestolen Parkering (P1) med Preikestolen BaseCamp sett fra toppen av første bakke.

I perioden 2019–2024 er det gjennomført flere utbedringer på **hovedparkeringen**. Snuplassen for tyngre kjøretøy, rutebusser, taxier og bussparkering er bedre tilrettelagt, merket og skiltet. Antall ladepunkter for elbiler er økt til 32, men det vil trolig være behov for ytterligere utvidelser i løpet av de kommende årene. Parkeringsforholdene for bobiler er også forbedret, og deler av området er asfaltert – enkelte områder gjenstår fortsatt. Det er også etablert egne merkede parkeringsplasser for guideselskap som kan vise at de har alle nødvendige løyve- og transportdokumenter. Totalt sett har trafiksikkerheten og brukervennligheten i området blitt forbedret. Samtidig er det viktig å følge utviklingen i trafikkmengde og sammensetningen av ulike trafikantgrupper, slik at nye tiltak kan iverksettes i takt med endrede trafikkmønstre.



Figur 28 Snuplass for (rute)busser og taxiparkering



Figur 29 Bussparkering



Figur 30 Parkeringsplass for motorsykler



Figur 31 Bedre plass til bobiler



Figur 32 Guideselskap som tilfredsstiller alle lovpålagte krav får egen parkeringsplass

Servicebygget er blitt oppgradert med nye toaletter, nytt uteområde, ny digital skjerm til informasjons- og sikkerhetsformidling, nye berøringsskjermer for brukerundersøkelsen, sykkelparkering og vanntappepunkt.



Figur 33 Sykkelparkering utenfor servicebygget



Figur 34 Det er 13 unisextoaletter pluss HC-toalett



Figur 35 Brukerundersøkelsen med skjermer og QR-koder



Figur 36 Digital helårig 24/7 sikkerhetsinformasjon

Stistartområdet har gjennomgått flere oppgraderinger siden 2019, inkludert omlegging av stien, etablering av turistinformasjon og forbedret skilting, inkludert nytt innfallsportskilt. Norwegian Experience har fått etablere et serverings- og aktivitetstilbud. Deres tilbud beskrives ellers i kapittel 2.2.2.

Til tross for disse forbedringene fremstår området fortsatt som noe uoversiktlig. Det er behov for et mer helhetlig og innbydende **besøkscenter** som ivaretar formidling av kultur, historie og turistinformasjon, samt legger til rette for servering og handel. Et slikt senter vil også bidra til at besøkende får en mer lærerik opplevelse, opptrer mer bærekraftig og blir værende lenger i regionen, noe som igjen kan gi større lokale ringvirkninger. Det ble satt i gang en arkitektkonkurranse i 2024. Vinner skal kåres 1. juni 2025.



Figur 37 Stistartområdet



Figur 38 Turistinformasjon med skjerm



Figur 39 Området er omskiltet i tråd med Merkehåndboka



Figur 40 Store skilt må til for at folk skal finne stien...



Figur 41 Nytt innfallsportskilt



Figur 42 Tilrettelegging langs Preikestolstien

2.4.1.2 PREIKESTOLSTIEN

Preikestolstien og tilretteleggingen som er gjort vises i figur 41.

- Rød stiplede linjer viser alternative stier til Preikestolen
- Svart linje viser hovedstien
 - Gule prikker viser strekninger der det er utført Sherpa-arbeid
 - Røde linjer langs hovedstien viser behov for ytterligere steinlegging/utbedring av stien.
- Grønne symboler

	«Km-skilt» med sikkerhetsinformasjon
	Bro
	Gangbane
	Nødbu
	Informasjonstavle / innfallsportskilt
	Fareskilt
	Turistinformasjon

- Grønt område viser nedslagsfelt for utførte sårbarhetsanalyser
 - Røde områder viser myrområder
 - Gule områder viser rabber
 - Grå områder viser spilleplass for orrfugl
 - Blå områder viser hekkeplass for smålom

Stien starter med en relativt bratt grussti opp den første bakken. Dette området har vært utsatt for erosjon, hvor regnvann skyller bort grusen og graver ut stien. Det kan derfor bli nødvendig med ytterligere utbedringer i tiden fremover.

Grusstien går over i de første Sherpatrappene og leder opp til en eldre bro, som bør erstattes innen noen år. Etter broen fortsetter Sherpastien videre opp mot toppen av den første bakken, hvor den møter stien fra Moslimyrå Parkering (P2). Med økende trafikk fra P2 i fremtiden kan det bli nødvendig å oppgraderedenne tilkoblingsstien for å sikre god flyt og slitasjereduksjon. Det er satt opp gjerder for å styre ferdselen gjennom området og lede besøkende forbi ferdselstilleren.



Figur 43 Bro i første bakke



Figur 44 Ferdselsteller

På den første bakken, med utsikt over Revsvatnet og Stavanger i det fjerne, finnes det muligheter for å tilrettelegge mer for rasting. Det er foreløpig ingen konkrete planer for dette.

Fra første bakken går stien raskt over i Sherpastien. En eldre, liten bro langs denne traseen bør erstattes innen noen år. Strekningen videre mot Urskar er nylig oppgradert med steintrapper og en steinbro. Det gjenstår fortsatt noe arbeid frem til toppen av Urskar.



Figur 45 Gammel bro som bør erstattes innen noen år



Figur 46 Ny steinlegging (2024) mot Urskar



Figur 47 Urskar er tildels rotete og krever bedre steinlegging **Figur 48** «Km-skilt» med sikkerhetsinformasjon ved Urskar

Ved Urskar står det første nye kilometerskiltet, som viser høydeprofil, lokasjon og sikkerhetsinformasjon. Mange turgåere stopper her for å lese informasjonen.

Rett etter Urskar er det bygget nye gangbaner over en myr for å redusere slitasje og forbedre fremkommeligheten. Den lille bakketoppen mellom denne myra og Krogabekkmyrå har en smal sti med mange løse steiner og bør utbedres.



Figur 49 Gangbane over myra rett etter Urskar

Figur 50 Stien mellom Urskar og Krogabekkmyrå

Den nye gangbanen og broen over Krogabekkmyrå har i stor grad eliminert erosjonsproblematikken i området. I tillegg har den tilrettelagte passasjen blitt et populært fotopunkt for besøkende.



Figur 51 og 52 Krogabekkmyrå

Etter gangbanen er det et stykke med relativt ny sherpasti før en passerer en gammel liten bro som bør erstattes innen noen år. Rett etter denne broen og frem til neste gangbane er det en strekning med rotete sti som bør utbedres.



Figur 53 Gammel liten bro etter Krogabekkmyrå

Figur 54 Rotete sti øst for Krogabekkmyrå

I bunnen av bakken opp Urå mot Neverdalsskaret er det nyere gangbaner før stien går over i Sherpastier og trapper. Dette var den første strekningen som ble utbedret av Sherpaer i 2012, og det har siden blitt gjort enkelte forbedringer. Etter stikrysset med Hestastien følger et smalt parti med kjettinger og et par skarpe svinger. Om vinteren samler det seg mye is her, noe som skaper utfordringer for ferdsele. Det er derfor behov for ytterligere utbedringer på denne strekningen (markert i figur 55).



Figur 55 Gangbaner i bunnen av Neverdalsskaret



Figur 56 Sherpatrappes opp «Urå»

Når man når Neverdalsskaret, er man halvveis på turen. Her er det et stikryss hvor Lysefjorden Rundt fortsetter gjennom Neverdalen mot Hengjane, mens Preikestolstien svinger sørover. Stikrysset har fått nye skilt i tråd med Merkehandboka.

Rett rundt hjørnet finner turgåere det andre kilometerskiltet, som viser høydeprofil og sikkerhetsinformasjon. Herfra og frem til et par flotte hårnålsvinger av sherpatrappes følger en kortere strekning som preges av erosjon og ujevnheter. Det kan være behov for steinlegging.



Figur 57 Nye skilt i Neverdalsskaret



Figur 58 Skilt med høydeprofil etter 2-km merket



Figur 59 (TV) Neverdalsskaret bader i sol: strekningen som kan trenge utbedring i skyggen

Figur 60 (TH) Nyere gangbaner har betraktelig redusert erosjonsskader på stedet

Rett etter hårnålsvingene ligger et flott utsiktspunkt. Området er utsatt for erosjon og kan ha behov for steinlegging frem til en eventuell etablering av Sherpatrappene, som deretter leder til nyere gangbaner, som har betraktelig redusert erosjon på stedet. Disse følges av nye Sherpatrappene ned mot Tjødne. Fra bunnen av trappene og frem til Tjødne er stien ujevn og noe rotete. Det kan være behov for utbedringer.

Under evalueringsmøtet etter 2019-sesongen ble det avdekket en høy forekomst av skader på et spesielt punkt i stien ved Tjødne. Flere løsninger ble vurdert, og til slutt falt valget på å sage ut en trapp i fjellet. Tiltaket har hatt ønsket effekt, og det ble ikke registrert noen skader i dette området etterpå. Inngrepet har imidlertid fått blandede tilbakemeldinger, og det er usikkert om denne metoden vil bli benyttet i fremtidige tiltak.



Figur 62 Før tiltaket



Figur 61 Etter tiltaket

Like etter fjelltrappa, på vei mot nødbua, går stien gjennom et uoversiktlig og ujevnt parti, etterfulgt av en bekkekrysning og en smal, noe rotete steintrapp. Det er behov for utbedring av denne strekningen, og en mulig løsning kan være å etablere en lengre bro. Rett etter dette partiet flater terrenget ut. Stien forbi nødbua er preget av erosjon og gjørmedannelse og bør utbedres.



Figur 63 (TV) Den eksisterende steintrappen er en flaskehals

Figur 64 (TH) En strekning på nærmere 100 m forbi nødbua er utsatt for erosjon og gjørmedannelse

Nødbua, som benyttes av Norsk Folkehjelp, nødetater og turister i nød, har vist seg å være svært nyttig og har trolig reddet liv. I 2023 ble den utstyrt med en hjertestarter, noe som ytterligere har styrket sikkerheten i området. Det har imidlertid oppstått utfordringer med forsøpling og uønsket bruk av området bak nødbua som toalett. Det er etablert rutiner for manuell opprydding, men en permanent løsning er ennå ikke funnet.



Figur 65 Nødbua

Forbi nødbua går stien over berg før den krysser to myrområder og bekker. De nye broene har ikke bare forbedret estetikken i området, men også forhindre erosjon og bidratt til at naturen har reetablert seg. Mellom broene står det tredje kilometerskiltet, som gir informasjon om høydeprofil og sikkerhet.



Figur 66 og 67 To nye broer over myr og bekker, utført i samme stil som de andre nye gangbanene.

Etter broene går man oppover på et lite bergparti, før sherpatrappene fører turgåere ned et lite skar og videre langs fjellkanten som grenser mot Neverdalen. Etter noen meter er det rast ut et lite parti. Fra dette stedet og inntil de neste broene er stien tildels rotete, og trenger en utbedring. Broene og gjerdene som sikrer folk mot å falle ned i stupet mot Neverdalen gjør sin jobb og er blitt utbedret flere ganger. Det er blitt et fenomen at folk fester hengselås og andre gjenstander på kjettingene.



Figur 68 Et lite parti har rast ut

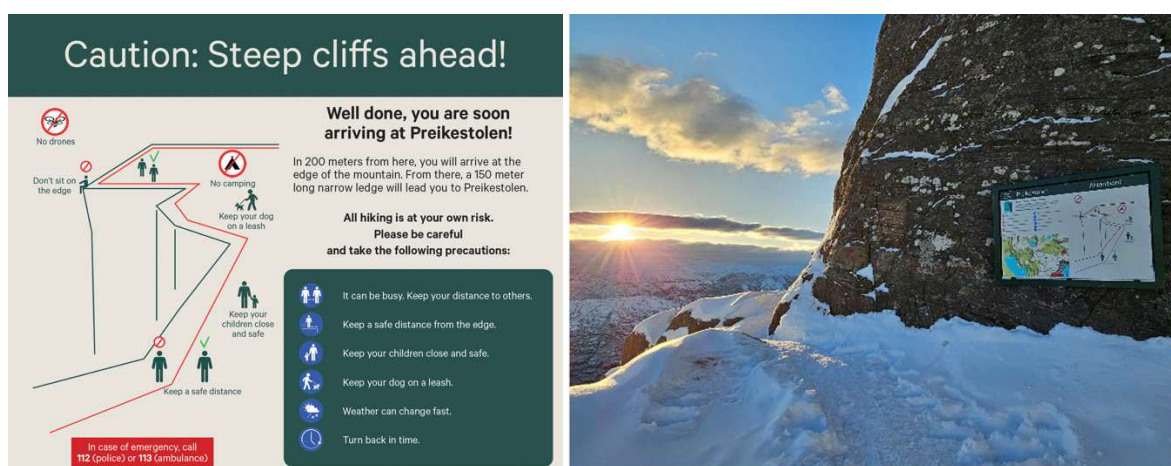


Figur 69 Hengselås på kjettinger



Figur 70 | 2001 omkom en svensk kvinne etter å ha falt fra stien i forkant av Preikestolen. Broene som er blitt bygget ut trinnvis langs stupet har fungert som et veldig godt sikringstiltak.

Sommeren 2024 døde en mann da han falt ned ved fjellkanten like før Preikestolen, rett før velkomstsiltet til Preikestolen, som blant annet formidler om farene ved å bevege seg langs stup. Rett etter trebroene skal det våren 2025 settes opp et nytt fareskilt, som ekstra varsel om at en nærmer seg stup, som supplement til det eksisterende skiltet.



Figur 71 (TV) Nytt fareskilt settes opp 250 meter før Preikestolen, ca 100 meter før det første stupet.

Figur 72 (TH) Velkomstsiltet 150 meter før selve Preikestolen

Ved selve Preikestolen er holdningen fortsatt slik at all ferdsel er på eget ansvar, og at sikkerhets- og tilretteleggingstiltak fort vil kunne ødelegge Preikestolen som uberørt naturmål. Tiltak som gjerder vil også kunne medføre et større (erstatnings)ansvar, og faktisk medføre flere farlige episoder pga folk som vi bruke slik tilrettelegging til å ta unødvendige sjanser.

Det er diskutert å lage en trapp/sti i stein fra Preikestolplatået opp til nivået over, som gir et flott utsiktspunkt over Preikestolen. Det er imidlertid viktig å utrede det skikkelig med tanke på de store folkemengdene som vil bruke det, og hvordan de eventuelt vil spre seg videre.

2.4.1.3 ALTERNATIVE TRASÉER OG SIDESTIER

Det har vært diskutert hvorvidt den relativt ukjente **Hestastien** bør oppgraderes eller annonseres som et alternativ til hovedstien for å spre trafikken og forbedre turopplevelsen. Hittil har strategien vært å holde stien lite kjent, da den ikke tåler like høy trafikk som hovedstien og går gjennom sårbare vegetasjonslokaliteter.

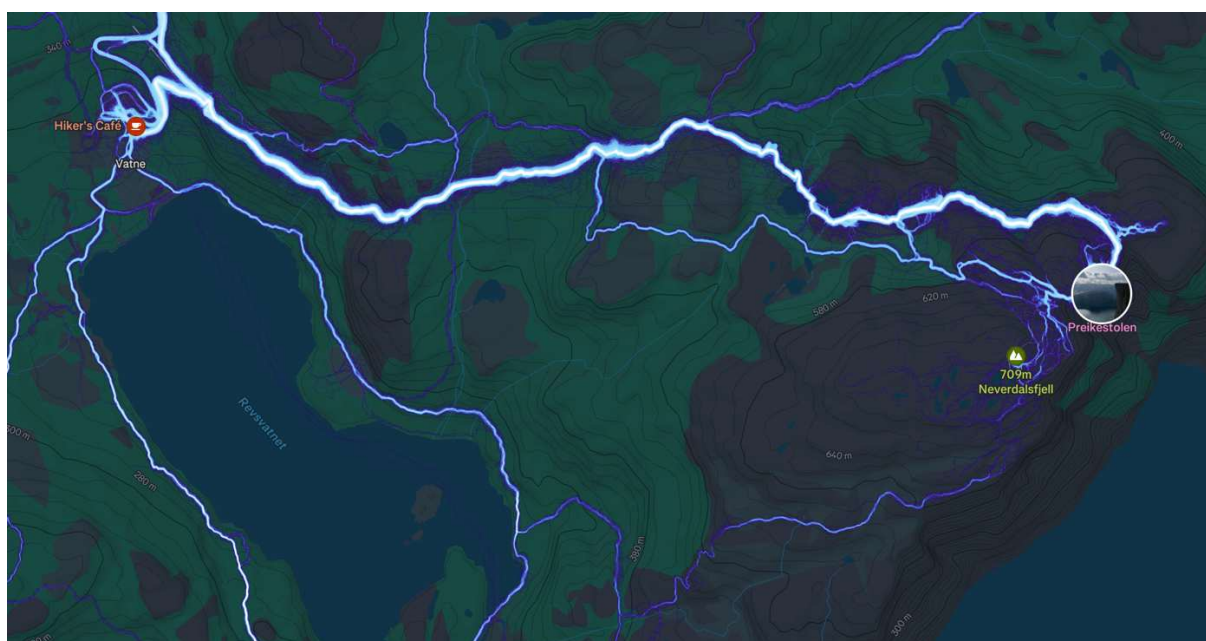
Hovedargumentet for å ikke annonsere Hestastien er at samling av ferdsel på én sti begrenser naturinngrep, gjør det enklere for redningsmannskap å finne skadde personer og reduserer behovet for omfattende tilrettelegging. Også selve Preikestolen har en kapasitetsgrense, slik at målet ikke bør være å øke antall turister som kan besøke Preikestolen på én og samme dag.

GPS teknologi, gjerne kombinert med sosiale medier (f.eks. Strava) har allerede gjort Hestastien mer synlig og kjent, også for turister. Spørsmålet er derfor om en kan forvente en større bruk av Hestastien, og dermed bør komme i forkant av erosjons- og sikkerhetsmessige problemstillinger.

Dersom Hestastien skal oppgraderes, må hele traseen rustes opp for å være egnet for vanlige turister. Spesielt den øvre delen fra nødbua til Preikestolen krever omfattende tilrettelegging og kan øke ferdselen på Neverdalsfjellet, hvor det allerede er et problem med villstier. Flere turgåere i dette området vil sannsynligvis også føre til flere redningsaksjoner.

Et mulig kompromiss er å oppgradere Hestastien kun fra første bakke ved Preikestolen Parkering til nødbua, men ikke videre. Dette vil kunne spre trafikk uten å skape nye utfordringer i de mest krevende områdene. Eventuelle tiltak må balanseres opp mot sikkerhet, naturinngrep og kostnader.

En lignende problemstilling gjelder for "bakveien til Preikestolen", også kjent som "**Off the Beaten Track**"-ruta. Denne ruten byr på en spektakulær naturopplevelse, men er langt mer krevende enn hovedstien og går gjennom sårbare naturområder, inkludert Neverdalsfjellet. De tidligere nevnte usikkerhetsmomentene er enda mer relevante her. Det kan derfor være hensiktsmessig å høste erfaringer fra en eventuell oppgradering av Hestastien før man vurderer tilrettelegging av denne ruten. Samtidig har begge stiene allerede blitt godt synlige på internasjonale karttjenester. Som et første tiltak kan det være hensiktsmessig å installere ferdselstellere i begge stiene.



Figur 73 Skjermdump fra Strava Heatmap. Både Hestastien og «Off the Beaten Track» er godt synlige.

2.4.2 VERTSKAP OG KOMMUNIKASJON

Informasjon til Preikestolturistene blir formidlet fysisk og digitalt. **Fysisk** er hovedkanalene:

- Personlig vertskap på parkeringsanlegget, både gjennom besvarelse av spørsmål, og uoppfordret veiledning ved situasjoner der det er hensiktsmessig (vær, føre, hendelser, småbarn, og turister som ikke virker forberedt).
- Bemannet helårs turistinformasjon med kart, brosjyrer og annen informasjon
- Digitale skjermer som viser både generell og dagsrelevant informasjon
- Skilting som er rettet for sikre god trafikkavvikling, samt teknisk og sikkerhetsmessig informasjon.

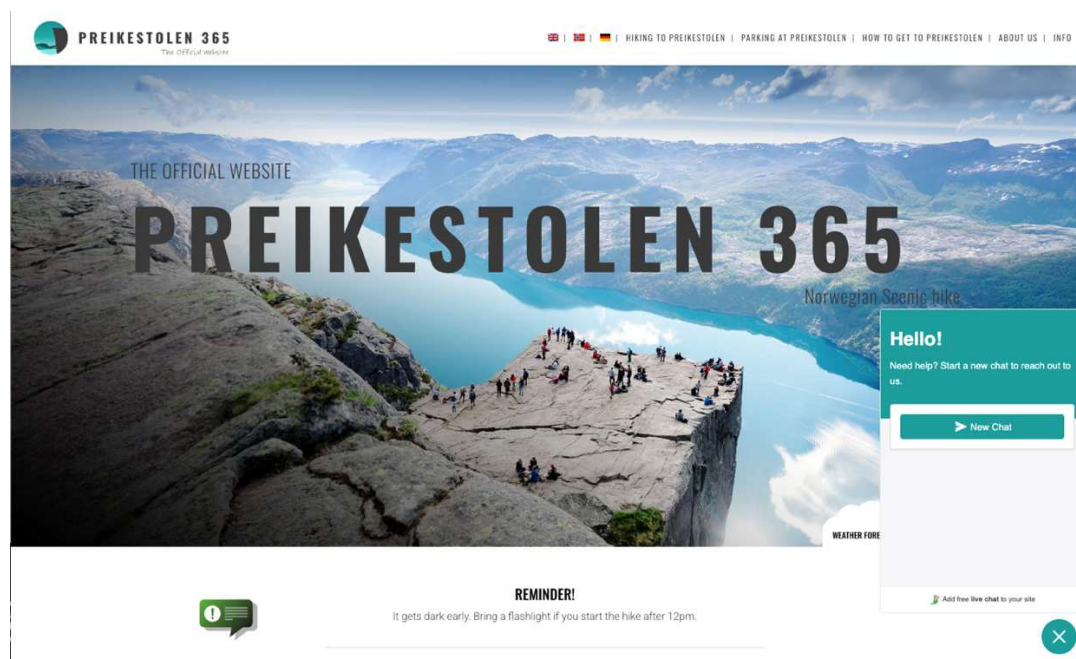
Det er også mulig å ringe en vakttelefon når folk har problemer på parkeringsanlegget.

Digitalt (før ankomst) er hovedkanalene

- Preikestolen365.com. Her er ble det gjort endringer i 2024, slik at hjemmesiden nå har mer tematiske sider med spesifikk informasjon om transport, parkering og selve turen. Det er også lagt til en chat-funksjon, der besøkende i kontortidene kan chatte med en vert (ikke chat-bot) og stille spørsmål. Utenom kontortidene kan en fylle ut et skjema, og da vil man få svar på epost.
- Sosiale medier: det legges ut bilder og viktige føremeldinger på Facebook og Instagram.
- Destinasjonsselskapene sine hjemmesider. Preikestolen har oppføringer hos Region Stavanger og Reisemål Ryfylke, som speiles på Fjord Norge og Visit Norway sine hjemmesider.

Det er ellers **direktekommunikasjon** med reiselivsaktører som opererer mye i Preikestolområdet, f.eks. turoperatører og guideselskap som retter seg mot cruise.

Til tross for flere forbedringer gjenstår en vesentlig **utfordring**: Mange turister får ikke med seg eller setter seg ikke inn i informasjonen som faktisk er tilgjengelig. Konkurransen om å rangere høyt på Google blir stadig tøffere, og folks oppmerksomhetsspenn er kort. Mange overser dessuten skilting og digitale skjermer. I takt med at ny AI-teknologi og ulike reiseinformasjonsapper vokser frem, blir det også stadig mer krevende å sikre at besøkende får riktig informasjon.



Figur 74 www.preikestolen365.com har egne faner for selve turen, parkering og veibeskrivelser. Det er også mulig å chatte direkte med en vert.

2.4.3 SIKKERHET OG RISIKOVURDERINGER

I 2017 gjennomførte INOSA, på oppdrag fra Stiftelsen, en **risikovurderingsprosess** med hovedfokus på personsikkerhet for aktiviteter ved Preikestolen, Kjerag og Flørli. I risikoanalysen ble det vurdert ulike scenarioer knyttet til personskader for besøkende, og der det var relevant ble også omdømmerisiko vurdert. Risikovurderingen er utført i henhold til ISO 31 000 «*Prinsipper og retningslinjer for risikostyring*».

Hovedkonklusjonen for Preikestolen var at hendelser med størst konsekvens er 1) personer som faller utfor stupet eller 2) blir påkjørt langs veien. De mest sannsynlige hendelsene er at folk blir utmattet og pådrar seg lettere skader, slik som overtråkk og beinbrudd, som kan kreve hjelp og redningsaksjoner. Med hensyn til omdømme er den viktigste risikofaktoren trengsel både i stien og på selve Preikestolen.

Når det gjelder trafikkbilde, risikoforhold og grunnlaget for INOSAs kartlegging fra 2017, har disse i liten grad forandret seg og også hovedkonklusjonen er fortsatt gyldig i dag. Metodikk og verktøy fra ordningen Bærekraftig Reisemål er tatt i bruk som en strategisk tilnærming for systematisk håndtering av risiko knyttet til sikkerhet, beredskap og omdømme. Risikovurderinger er blitt en del av organisasjonens kultur og har ligget til grunn for en rekke tiltak.

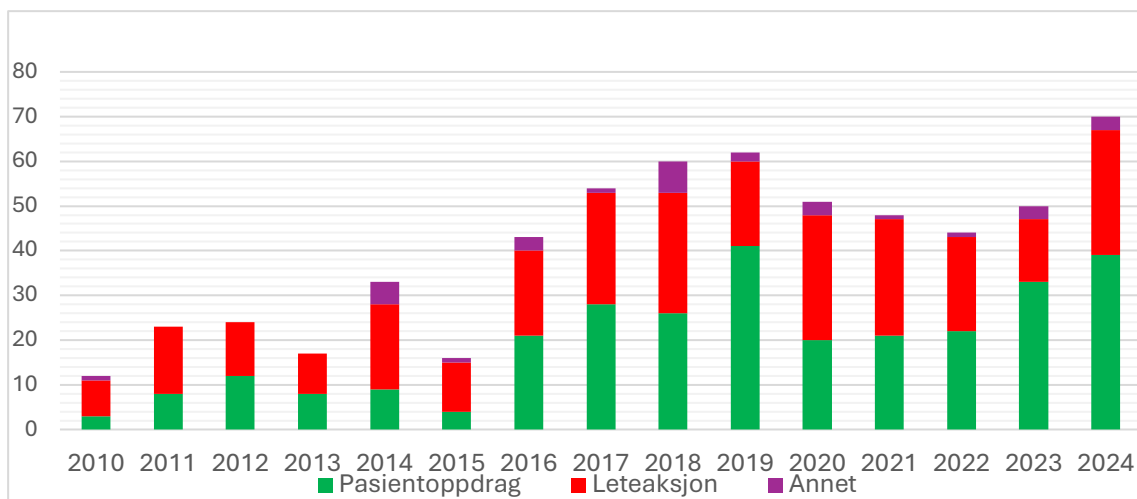
I perioden 2019–2024 er flere av de anbefalte tiltakene i INOSA-rapporten blitt gjennomført, og **beredskapsplanen** er oppdatert i forbindelse med revisjon av besøksstrategien (se vedlegg). Nullvisjonen for redningsaksjoner er nå innarbeidet i besøksstrategien (se 2.4.3.1).

Med en forventet økning i antall besøkende er den største risikofaktoren som krever oppmerksomhet fremover, antall folk som vil oppholde seg på og rundt selve Preikestolplatået. Stedet har en lavere kapasitet enn stien og parkeringsanlegget kan tilføre, og vil utgjøre en flaskehals.

2.4.3.1 STRATEGI MED NULLVISJON FOR REDNINGSAKSJONER

Antall aksjoner for **Norsk Folkehjelp Strand og Forsand**, Sanitet har økt de siste årene. I 2024 ble det gjennomført 70 aksjoner, hvorav 29 fant sted i Preikestolområdet og 9 i Lysefjorden/Kjerag.

I **Preikestolstien** rykker i gjennomsnitt seks mannskaper ut per oppdrag, som typisk varer i fire timer. De 29 aksjonene i Preikestolområdet utgjorde til sammen 1449 frivillige arbeidstimer i 2024. 27 av 29 oppdrag i 2024 gjaldt pasientoppdrag. Som regel skyldes det turister som har snublet eller falt, mens enkelte tilfeller kan knyttes til dårlig forberedelse. Antall leteaksjoner i Preikestolområdet falt kraftig de siste årene – kun to i 2024 – noe som i stor grad tilskrives bedre skilting og utbedrede stier.



Figur 75 Total antall aksjoner til Norsk Folkehjelp Strand og Forsand. Aksjoner i Preikestolområdet er kun en del av dette.

Målet er å unngå alle ulykker som krever redningsaksjoner.

2.4.4 FINANSIERING

Stiftelsen Preikestolen er i stor grad **selvfinansiert** gjennom parkeringsinntekter. I perioden 2020-2024 har avgiften vært 250 kroner per bil, og 800 kroner per buss. Motorsyklister har betalt 100 kr. Avgiftene ble i 2025 økt til 275 kroner per bil og 1000 kroner per buss. I tillegg betaler turistbussene og cruisebussene en passasjeravgift (25 kroner per passasjer i perioden 2020-2024, økt til 30 kroner i 2025). Som lokal kan en og kjøpe årskort for 300 kroner.

Driftsinntektene fra parkeringsavgiften beløp seg til følgende i perioden 2020-2024

År	Sum parkeringsinntekter
2020	9 896 605 NOK
2021	9 912 605 NOK
2022	15 224 760 NOK
2023	16 425 374 NOK
2024	16 321 784 NOK

Figur 76 Parkeringsinntekter per år

I tillegg har stiftelsen mottatt **ekstern støtte** gjennom offentlige grunn- og tiltakstilskudd (Nasjonale Turiststier) og andre bevilgninger til spesifikke tiltak. Disse beløp seg til følgende i perioden 2020-2024

År	Sum ekstern finansiering
2020	1 900 000 NOK
2021	2 100 000 NOK
2022	1 650 000 NOK

2023	1 125 000 NOK
2024	2 300 000 NOK

Figur 77 Ekstern finansiering per år

2.4.4.1 TILTAK LANGS PREIKESTOLSTIEN: INNTEKTSBRUK OG FRILUFTSLOVEN § 14

Besøksstrategien, statistikkrapporter, årsrapporter og handlingsplaner understreker behovet for tiltak ikke bare ved parkeringsanlegget og tilhørende fasiliteter, men også langs stien. Dette er avgjørende for en bærekraftig besøksforvaltning som ivaretar trygghet, naturhensyn og positive lokale ringvirkninger. Stiftelsen har vist seg som en handlekraftig og stabil aktør, i stand til å reagere raskt på nye utfordringer med effektive tiltak. I perioden 2020-2024 er det totalt investert 22 100 761 der ca 60% er knyttet til Preikestolstien og veisystemet inn til parkeringsanlegget.

For å opprettholde denne investeringsevnen, er en stabil inntektsstrøm fra parkeringsavgifter til tilrettelegging og sikkerhetstiltak langs Preikestolenstien helt essensiell.

Stiftelsen Preikestolen har derfor arbeidet lenge med problemstillingen knyttet til parkeringsavgift og hvordan denne kan brukes. For Stiftelsens evne til å håndtere trafikken på en god og trygg måte samt skape et godt omdømme for friluftsbasert reiseliv, er muligheten til å investere i den totale tilretteleggingen svært avgjørende.

Det er ulike tolkninger av regelverket om hva som kan dekkes inn gjennom parkeringsavgift i henhold til friluftsløven, og vi mener dette ikke er endelig avklart.

Stiftelsen Preikestolen er i dialog med Strand kommune om hvordan vi skal håndtere saken videre.

2.5 SAMMENSTILLING OG SITUASJONSANALYSE

Preikestolen har en stor andel utenlandske besøkende, og tallet stiger igjen etter pandemien. De siste to årene har besøkstallene flatet noe ut, men en betydelig økning forventes mot 2030. Dette forutsetter at Stiftelsen har fortsatt og styrket fokus på:

- Vertskap og informasjon
- Overvåking av stislitasje, besøkstall og ulike besøkstyper
- Kontinuerlige investeringer i fasiliteter og tilretteleggingstiltak der det trengs
- Trafikkmønstre og -styring, inkludert eventuelt regulering av ferdsel
- Videreutvikling av beredskap og forebygging i samarbeid med nødetater og frivillige

2.5.1 STYRKER

- **Dedikert formål og lokal forankring**
Stiftelsen har et tydelig, bærekraftig fokus på Preikestolstien, forankret i gode avtaler og et engasjert styre. Dette gir troverdighet hos grunneiere, besøkende, myndigheter og samarbeidspartnere.
- **Praktisk erfaring og kompetanse**
Årvis med stidrift, vedlikehold og beredskapsarbeid gir solid innsikt i hva som kreves for å håndtere høye besøkstall. Stiftelsen kan vise til høy handlekraft og gjennomføringsevne når det gjelder å realisere nye tiltak på relativt kort tid.
- **Høy bæreevne på stien**
Omfattende tilrettelegging siden 2012 har kraftig økt stiens kapasitet, selv om enkelte flaskehalser fortsatt kan forbedres.
- **Stabilt inntektsgrunnlag**
Parkeringsavgiften finansierer både anlegg og stiltak, og sikrer dermed en forutsigbar økonomi.
- **God kjennskap til de besøkende**
Systematisk statistikk og kvalitetsundersøkelser gir oversikt over hvem som kommer, hva de ønsker og hvordan behovene endrer seg over tid – et viktig grunnlag for effektive tiltak.
- **Sterkt vertskap og informasjon**
Erfarne, lokale verter hjelper besøkende med råd om klær, utstyr og værforhold. Dette støttes av skilting, kart og digitale kanaler.
- **Tett samarbeid med reiseliv og myndigheter**
Kommuner, fylket, Region Stavanger, Reisemål Ryfylke, Lysefjorden Utvikling og frivillige organisasjoner danner et robust nettverk som muliggjør en helhetlig besøksforvaltning.
- **Tett kobling til frivillige redningsressurser**
Samarbeid med Norsk Folkehjelp, Politi og andre nødetater gjør det lettere å håndtere ulykker og ha tydelige rutiner for sikkerhet.

2.5.2 SVAKHETER OG UTFORDRINGER

- **Sårbart omdømme**
Et godt omdømme er lettere å svekke enn å bygge. Stiftelsen må stadig være i forkant av endringer i besøksmønstre og forventninger, og belastningen i området.
- **Potensiell usikkerhet om finansiering**
Parkeringsavgiften er en viktig inntektskilde, men juridiske og politiske avklaringer rundt avgiftsnivå, friluftsløven og midlenes bruk kan begrense Stiftelsens handlingsrom.
- **Besøkspress og naturverdier**
Stien krysser myr og sårbare habitater. Dagens tilrettelegging har redusert skader, men fremtidig vekst og økt ferdsel utenfor hovedstien kan skape nye utfordringer.
- **Manglende reguleringsmyndighet**
Stiftelsen kan verken stenge stien under ekstreme forhold eller stoppe busser og taxier på travle dager. Allemannsretten står sterkt, og det finnes ingen lovhjemmel for å begrense trafikken.
- **Trafikale utfordringer**
Tiltak på parkeringsanlegg og etablering snuplass har dempet kaoset langs veien, men køer kan oppstå fremdeles, særlig i høysesong og ved cruisetrafikk og bruk av busser og taxier. Bobiler beslaglegger mye kapasitet, og bobilovernatting er en utfordring.
- **Behov for helhetlig stistart**
Stiomleggingen har styrket sikkerheten i området. Et sentralt besøkssenter med god kapasitet og informasjonsflyt mangler derimot fortsatt. Samarbeid med de kommersielle aktørene er avgjørende.
- **Sanitær- og telteutfordringer**
Å etablere toalettanlegg langs fjellet er logistisk krevende og hittil uønsket, noe som øker risikoen for forsøpling. Telting langs stien og nær plataået er et voksende problem.
- **Selve Preikestolen er en flaskehals**
Selv om en med tiltak knyttet til parkeringsanlegget og stien potensielt vil kunne øke kapasitet på antall besøkende, er det ikke mulig å utvide selve Preikestolplataået. Den utgjør en flaskehals, hvor det kan oppstå farlige situasjoner når for mange er der samtidig.
- **Droner og helikopter**
Antall droner rundt Preikestolen er økende, til tross for skilting, og påvirker sikkerheten og opplevelsen negativt. Helikoptertrafikk (sightseeing) påvirker også opplevelsen til turister og lokalbefolkningen.
- **Endringer i besøkstyper**
Flere «bucket-list»-turister med kort oppholdstid og lite forberedelse kan fortrenge de mer bærekraftige besøkende og øke risikoen for redningsaksjoner.
- **Vanskeligheter med internasjonal formidling**
Digital fragmentering (søkemotorer, apper, AI) gjør det utfordrende å nå alle besøkende med riktig informasjon og forventningsstyring.
- **Sikkerhet og beredskap**
Flere redningsaksjoner utføres, hovedsakelig ved mindre skader. Økt fokus på skilting, stitilrettelegging og godt samarbeid med nødetater er avgjørende for å nærme seg nullvisjonen.
- **Avhengighet av eksterne parter**
Deler av tiltaksporteføljen hviler på velvillighet fra fylke, kommune og private selskap. Mangelfull samordning kan forsinke eller svekke gjennomføringen av nye tiltak
- **Lokal verdiskaping**
Cruiseturister legger ofte begrenset med penger igjen lokalt, og mye reiselivsaktivitet er konsentrert i Stavanger. Å få flere til å overnatte, handel og bruke tid i Strand kommune og Ryfylke forutsetter bedre infrastruktur og utvikling av reiselivstilbudet.

2.5.2 MULIGHETER

- **Utvidelser av Preikestolstien**

For å spre trafikken og øke opplevelsen kan det vurderes å legge til rette for nye ruter, som stien opp til platået ovenfor Preikestolen, Hestastien eller «off the beaten track» over Neverdalsfjellet. Dette krever imidlertid grundig utredning av kostnader, sikkerhet, naturverdier og grunneierstøtte.

- **Helårlig turisme og lavsesong-satsing**

Økende vinter- og skuldersesongtrafikk gir mulighet til å fordele besøk jevnere og redusere presset i høysesongen. Målrettet tilrettelegging, spesialtilbud og sesongspesifikk markedsføring kan styrke både sikkerheten og reiselivsverdien resten av året. Et mulig tiltak er kunstnerisk belysning av deler av stien vinterstid, men dette forutsetter en grundig vurdering av tekniske, miljømessige og sikkerhetsrelaterte aspekter.

- **Etablering av et besøkssenter**

Et integrert senter med informasjon, formidling, toaletter, servering og salg kan heve både kvaliteten og sikkerheten, samtidig som det gir bedre vertskapsopplevelser og større regionale ringvirkninger.

- **Etablering av privatvei**

En eventuell overtakelse av fylkesveien mellom Jøssang Sag og Preikestolen Parkering vil kunne åpne opp for større kontroll og regulering av trafikken.

- **Teknologi og innovasjon**

Digitale tjenester for booking, sanntidsvarsling og kapasitetsstyring kan gi en jevnere fordeling av besøk – både gjennom dagen og gjennom hele året.

- **Etablering av besøksinngang**

For å oppnå en mer helhetlig besøksopplevelse, kombinert med økte muligheter for kontroll og formidling, samt bedre utnyttelse av Jøssang Sag, kan det være hensiktsmessig å etablere en separat besøksinngang ved Preikestolvegen, før besøkende kommer til parkeringsanleggene. Dette kan bidra til en mer effektiv og profesjonell trafikkavvikling, økt fokus på natur- og turopplevelsen rundt stistart, og en enklere implementering av systemer for forhåndsbestilling.

- **Grønn mobilitet og transportløsninger**

Det er gode muligheter for å tilrettelegge enda mer for (lading) av elbiler, samt motivere busselskap til å bruke elbusser, m.m.

- **Tydeligere kobling til Lysefjorden Rundt**

Et tettere samarbeid med STF og Lysefjorden Utvikling kan trekke flere vandreturister som blir lenger og bruker mer penger lokalt. Preikestolens posisjon som hovedattraksjon kan styrke hele stikonseptet.

- **Preikestolen som innfallsport**

Preikestolen er et fyrtårn for hele regionen, og bedre koblinger til Jørpeland og resten av Lysefjorden kan utløse betydelige muligheter. Videreutvikling av kommersielle tilbud, infrastruktur og aktivitetstilbud kan gi økt oppholdstid og større verdiskaping lokalt.

- **Felles regional satsing på bærekraft**

Stiftelsens deltakelse i Nasjonale Turiststier og Bærekraftig Reisemåls-ordningen, kombinert med ny regionalplan for Preikestolen og Lysefjorden, kan forankre bærekraftarbeidet enda sterkere og sikre felles, helhetlige tiltak.

- **Bedre tilgjengelighet**

Utbedre den relativt flate traseen fra Moslimyrå, via broen over Preikestolvegen og frem til første platå/utsiktspunkt, slik at også mindre mobile besøkende kan få en god naturopplevelse i Preikestolområdet.

2.5.3 EVALUERINGSNOTAT BESØKSSTRATEGI PREIKESTOLEN 2019-2024

Stiftelsen har et aktivt styre som engasjerer seg i drift, utvikling og tiltak for trygge og bærekraftige gjesteopplevelser. Disse tiltakene skåner naturen, skaper reiselivsaktivitet og styrker lokal stolthet. Handlingsplaner og årsrapporter er godt forankret i styret, visjonen og besøksforvaltningsstrategien.

For å sikre åpenhet er strategidokumenter, styrepapirer, handlingsplaner, årsrapporter og statistikk tilgjengelig på <https://preikestolen365.com/no/styreprotokoller/>.

Stiftelsen har vist handlekraft: gjennomførte tiltak har i stor grad fulgt besøksstrategien for 2019–2024, samtidig som stiftelsen har håndtert uforutsette utfordringer, inkludert koronapandemien.

2.5.3.1 VERNEVERDIENE

Styringen av trafikken til hovedstien har fungert godt. Klopping og steinsetting har redusert erosjon, og myrområder viser tegn til regenerering. Det er fortsatt viktig å overvåke flaskehalser knyttet til erosjon. **Guideaktiviteten** i området har økt, noe som fører til mer bruk av Hestastien og Neverdalsfjellet. Dette kan skape ny erosjonsproblematikk, spesielt hvis flere turister følger etter. Utover formidlingstiltak har det vært begrenset innsats for å redusere telting, noe som bør prioriteres fremover.

Problemet med **toalettbruk** utenfor stien er stabilt, med unntak av enkelte steder som rundt nødbua. Selv om mange turister ønsker toaletter langs stien, har vi konkludert med at ulempene trolig vil overstige fordelene. Kommunikasjonstiltak fungerer godt, og de fleste bruker fasilitetene ved stistart. Toaletter langs stien ville krevd omfattende inngrep og logistikk for drift, transport av forsyninger og avfallshåndtering. Teknisk gjennomføring og vedlikehold i fjellet er derfor svært utfordrende.

2.5.3.2 REISELIVET

Det er lagt ned betydelig innsats i å posisjonere Preikestolen som en **helårsdestinasjon**, i samarbeid med lokale reiselivsaktører og destinasjonsselskaper. Trafikken i skuldersesongene har økt, men hovedsesongen dominerer fortsatt sterkt, noe som gjør trafikkstyring til en sentral oppgave fremover.

Samarbeidet med Norwegian Experience og Preikestolen Fjellstue har bidratt til et mer innbydende startområde. Interessenes til tider ulike retning gjør at etableringen av et **besøkssenter** krever god dialog. Felles innsats for en kommunedelplan og solide samarbeidsavtaler vil være avgjørende for suksess.

Bedre dialog med **cruise- og guideselskaper** har forbedret trafikkavviklingen. Oppfølging av guideselskaper har ført til økt profesjonalitet innen transport- og løyverregelverk. Likevel skaper mindre seriøse aktører utfordringer, særlig næringens lønnsomhet og omdømmet til Preikestolen. Det er viktig å opprettholde kvalitet og profesjonalitet.

Stiftelsen og Lysefjorden Utvikling samarbeider godt om næringsutvikling, og tiltak for å knytte Preikestolen til **Lysefjorden Rundt** har gitt resultater. Stien fra Høllesliheia til Preikestolen Parkering, etablert i 2022, har hatt økende besøk. Utvikling av Hengjane kan ytterligere styrke både Preikestolen og regionen, med nye naturopplevelser og lokale ringvirkninger.

Jørpeland sentrum sliter fortsatt med å utnytte potensialet i Preikestolturismen. Fokuset har vært på parkering, mens utvikling av tilbud som forlenger turistenes opphold henger etter. Tett samarbeid med Strand kommune, Jørpeland handelsforening og lokale aktører er essensielt for å realisere mulighetene.

2.5.3.3 DE BESØKENDE

Tilfredsheten er stabilt høy, og bedre kommunikasjon har bidratt til jevnere trafikkfordeling og lavere **trengsel**. Spørsmålet om tålegrensen for antall besøkende på stien og platået er likevel fortsatt aktuelt og vil fremover kunne kreve både mer tilrettelegging (sti og parkering) og god informasjon. I tillegg kan juridiske avklaringer og sterkere tiltak som booking og eventuell overtakelse av deler av Preikestolveggen gi bedre trafikkstyring og en mer sømløs parkeringsopplevelse.

Paradoksalt nok oppfatter mange besøkende stien som stadig mer krevende, og den økende andelen «bucket-list»- og cruiseturister kan presse frem enda større krav om tilrettelegging. En såkalt «**parkifisering**» kan svekke opplevelsen for mer betalingsvillige og bærekraftige grupper. Derfor må arbeidet med å overvåke og forstå ulike besøkstyper fortsette.

Manglende **virkemidler** gjør at telting ikke er regulert, noe som kan bli et økende problem. Støy fra helikoptre og droner har dessuten ført til klager, og det er foreslått restriksjoner i ny regionalplan. Oppgradering av parkeringsanlegg, turistinformasjon, digitale skjermer og skilting har allerede styrket **vertskapsrollen** og bedret gjesteopplevelsen. Et helhetlig besøkssenter vil kunne løfte dette arbeidet ytterligere, både estetisk og funksjonelt.

2.5.3.4 SIKKERHET OG BEREDSKAP

Sikkerhet og opplevelsen i stien er forbedret, og Norsk Folkehjelp og nødetatene har gode arbeidsforhold. Følgende tiltak er gjennomført i perioden 2020-2024 for å forbedre sikkerheten rundt parkeringsplassen, samt i Preikestolstien:

1. Omlegging av stistart

Hele traséen ved startpunktet er lagt om for å skape en tryggere og mer oversiktlig start på turen. Stien er flyttet bort fra parkeringsanlegget og veien for å redusere trafikkrisiko. Norwegian Experience har samtidig utvidet sitt tilbud på mat, utleie og salg av turutstyr i området.

2. Ny sti og bro fra Moslimyrå

Arbeidet med ny sti og bro over veien fra Moslimyrå parkering startet i 2023 og fullføres i 2025. Dette fjerner en stor trafikk sikkerhetsutfordring.

3. Etablering av "rescue"-område

En ny landingsplass for redningshelikoptre ble etablert i 2022. Plassen kan ta imot SAR Queen og luftambulansen, samt benyttes til nyttetransport for stiftelsen. Det vurderes videre etablering av lokaler for nødetatene til utstyrslagring og ly.

4. Etablering av snuplass ved Jøssang Sag

For å håndtere trafikkproblemer på dager med fullt parkeringsanlegg ble det i 2023 etablert en snuplass og et informasjonspunkt. Besøkende som ankommer når anlegget er fullt, får informasjon og garantert parkering senere på dagen.

5. Utbedring av stien

I 2020 og 2024 utførte sherpaer arbeid for å forbedre stiens standard og sikkerhet.

6. Ny trasé over Krogabekkmyrå

Gamle sviller ble erstattet med ny gangbane og -bro for å forbedre fremkommeligheten og redusere risikoen for hypotermi på grunn av overvann, spesielt om høsten.

7. Ny trapp ved Tjødne

Et område med høy skadefrekvens ble utbedret ved å sage ut en trapp i fjellet. Siden tiltaket ble gjennomført, har det ikke vært registrert skader på stedet.

8. Nye skilt i stien

Tre skilt med høydeprofiler og sikkerhetsinformasjon er satt opp langs ruten. Et advarselsskilt er

plassert 250 meter før fjellkanten, og et nytt skilt rett før Preikestolen gir informasjon om sikker ferdsel. Skiltene følger Nasjonale Turiststiers standarder.

9. Hjertestarter ved nødbua ved Tjødne

En hjertestarter er installert for økt beredskap i nødsituasjoner.

10. Digitale skjermer for sanntidsinformasjon

Store utendørs digitale skjermer ble installert i 2022. Disse oppdateres kontinuerlig og gir særlig viktig informasjon om sikkerhet og værforhold.

Mye arbeid er gjennomført for å styrke den tekniske sikkerheten i stien. Det gjenstår enkelte mindre strekninger som krever sherpaarbeid og oppgraderinger.

Ved stiens startpunkt er det fortsatt potensial for bedre trafikkavvikling for gående, en styrket gjesteopplevelse og en mer helhetlig informasjonsformidling. En arkitektkonkurranse er igangsatt for etablering av et nytt besøkssenter. Når broen fra Moslimyrå står ferdig, vil de største trafikksikkerhetsutfordringene være løst.

Når «rescue»-plassen utvides med fasiliteter for redningsorganisasjonene, vil også dette området være dimensjonert for fremtidens behov.

Samtidig er det viktig å overvåke gjenværende og nye flaskehalser i stien, informasjonsformidlingen og redningsarbeidet. Målet er å ligge i forkant av fremtidige utfordringer og utvikling.

3. MÅL OG STRATEGISKE GREP

Stiftelsen skal – i tråd med visjonen om «**en opplevelse for livet**» – legge til rette for at Preikestolstien og området rundt forblir et bærekraftig, trygt og minneverdig reisemål. Dette innebærer at naturverdiene bevares, at besøkende får en positiv opplevelse, at lokalsamfunnet oppnår langsiktig verdiskaping, og at sikkerheten er høy – **året rundt**.

3.1 SPESIFIKKE MÅL

3.1.1 BEVARING AV NATURVERDIER

Overordnet: Ivareta natur- og miljøkvalitetene slik at området fremstår autentisk og intakt for fremtidige generasjoner.

- Minimere inngrep i sårbar natur
- Minimere erosjon, slitasje og forsøpling
- Unngå at økt ferdsel svekker biologisk mangfold og landskap, herunder håndtering av utfordringer som telting og friluftsliv utenom hovedstien

3.1.1.1 NATURVERDISTRATEGIEN

1. **Systematisk overvåking**
 - Jevnlige sårbarhetsanalyser og kartlegging av slitasje i terrenget.
2. **Kanalisering og nødvendig tilrettelegging**
 - Oppgradere eksisterende sti der erosjonsfaren er størst, og holde alternative stier umerket dersom de ikke tåler høy trafikk.
 - Kun utbedre nye ruter når det er økologisk forsvarlig og støttet av grunneiere.
3. **Minimal avfallshåndtering i naturen**
 - Opprettholde «sporløs ferdsel»-prinsippet, med hovedvekt på holdningskampanjer.
 - Opprydning skal fungere som en back-up der det er nødvendig.

3.1.2 OPPLEVELSESKVALITET

Overordnet: Gi alle besøkende en god turopplevelse, fra ankomst til retur, som skaper varige positive inntrykk og styrker omdømmet.

- Opprettholde en stabilt høy besøkstilfredshet
- Redusere trengsel på stien og ved platået, særlig i høysesong
- Tilby god tilrettelegging, fasiliteter av høy kvalitet og nyttig informasjon, slik at folk føler seg velkomne, ivaretatt, forberedt og trygge

3.1.2.1 OPPLEVELSESKVALITETSSTRATEGIEN

1. **Stien har en tålegrense på maks 6 000 besøkende per døgn for å kunne ivareta en god besøksforvaltning.**
 - Tiltak i stien og fasilitetene skal forbedre opplevelsen og sikkerheten for de besøkende uten at denne grensen økes.
 - Fremtidig senking av taket bør vurderes.
2. **Preikestolplataet har en tålegrense på maks 600 besøkende til enhver tid**
 - Folk skal kunne ha en god opplevelse, inkludert mulighet til å raste. For høy trengsel kan føre til farlige situasjoner.
3. **Vedlikehold og oppgradering av en sti i verdensklasse**
 - Stien skal ha tilnærmet samme standard hele veien, fri for erosjon og hærverk.
4. **Godt vertskap**
 - Videreføre fast vertskapsordning med fokus på sikkerhet, vær- og førevarsling, samt bærekraftig atferd.
 - Styrke digitale og fysiske informasjonstiltak.
5. **Oppgradering av start- og serviceområder**
 - Sørge for at parkeringsanlegg, sanitærfasiliteter og et fremtidig besøkssenter har både praktiske og estetiske kvaliteter som gir en god førsteopplevelse.
 - Betaling for parkering, informasjon og opplevelse må tilrettelegges i hensiktsmessige områder, slik at de ikke forstyrrer hverandre, skaper en beste mulig opplevelse, og sikrer god trafikkflyt.
6. **Trafikkstyring**
 - Utvikle tekniske løsninger (booking, sanntidsovervåking) for å unngå kø og spre besøkende gjennom døgnet og året.
 - Vurdere tiltak for grønn mobilitet (elbuss, samkjøring, shuttleordninger) og samarbeide med transportaktører for å redusere trafikktrykket i høysesong.
7. **Redusert støyforurensning**
 - Arbeide for mer omfattende regulering av helikopter- og dronetrafikk, samt bedre informasjon og håndheving knyttet til dette.

3.1.3 REISELIV OG LOKAL VERDISKAPING

Overordnet: Skape et langsiktig lønnsomt næringsliv i og rundt Preikestolen, innenfor bærekraftprinsippene.

- Øke andel «bærekraftige» gjester som overnatter lokalt og blir lenger i regionen
- Bidra til at overnatting, servering og tilleggsaktiviteter utvikles i nærheten av stien, med vekt på helårsturisme, bærekraft, kvalitet og profesjonalitet; i tett samarbeid med Lysefjorden Utvikling.
- Sikre at lokalbefolkningen opplever både stolthet og nytte av Preikestolens reiseliv, ved å skape arbeidsplasser og positive ringvirkninger

3.1.3.1 REISELIVSSTRATEGIEN

1. Helårsfokus

- Legge til rette for vinter- og skuldersesongtilbud i samarbeid med reiselivsbedrifter.
- Oppfordre til arrangementer og aktiviteter som trekker folk utenom høysesong (idrett, kultur).
- Styrke markedsføringen av vinter- og skuldersesong.

2. Segmentering

- Bruke gjesteundersøkelser og dataanalyser løpende for å utforme bedre kommunikasjon og tilbud til ulike segmenter.

3. Næringsutvikling i nærområdet

- Stimulere til utvikling og veiledning av servering, overnatting og aktivitetstilbud av høy kvalitet i stistartområdene og på Jørpeland.
- Samarbeide med Lysefjorden Utvikling og destinasjonsselskapene om helhetlige konsepter, inkludert gode transportløsninger.

4. Stolthet og forankring

- Engasjere lokalbefolkningen gjennom informasjonstiltak og gode ordninger for tilgang (f.eks. årskort), samt ved lokal sysselsetting.

3.1.4 SIKKERHET OG BEREDSKAP

Overordnet: Ha nullvisjon for alvorlige ulykker og sikre en trygg vandreopplevelse.

- Gi nødetater og frivillige tilstrekkelig støtte og infrastruktur, samt videreføre et tett, forebyggende samarbeid
- Sørge for at tilrettelegging, merking, informasjon og beredskapsplaner reduserer risiko for skader og leteaksjoner

3.1.4.1 SIKKERHETSSTRATEGIEN

For å oppnå nullvisjon for redningsaksjoner anvender Stiftelsen følgende strategier:

1. Forebyggende arbeid

- Stiftelsen skal sikre at besøkende enkelt finner informasjon om stien, vanskelighetsgrad, forberedelser, nødvendig utstyr, vær- og stiforhold på www.preikestolen365.com og i egne sosiale mediekkanaler.
- Opprettholde tydelig skilting, merking og god aktuell sikkerhetsinformasjon.
- Ekstra beredskap og informasjon ved spesielle forhold.

2. Beredskapsplan

Stiftelsen skal ha en oppdatert og tydelig beredskapsplan for sine ansatte. Beredskapsplanen skal klargjøre ansvarsfordelingen mellom Stiftelsen, Norsk Folkehjelp, politiet, AMK og andre nødetater.

3. Samarbeid med nødetater og Norsk Folkehjelp

Stiftelsen samarbeider med Norsk Folkehjelp Strand og Forsand gjennom 3-årige **samarbeidsavtaler**, som omfatter beredskaps- og sikkerhetsarbeid rettet mot Preikestolturister. Stiftelsen engasjerer Norsk Folkehjelp mot vederlag for nødvendig patruljering og forebyggende arbeid når forholdene krever det. Stiftelsens nødbu stilles til disposisjon for oppbevaring av utstyr og bruk under oppdrag. I tillegg bevilger Stiftelsen hvert år et beløp til Norsk Folkehjelp. I perioden 2021–2023 var beløpet 130 000 kroner. For perioden 2024–2026 er dette økt til 150 000 kroner.

Stiftelsen inviterer Norsk Folkehjelp, politiet og andre nødetater til **årlige evalueringsmøter** for å gjennomgå hendelser, forbedringsområder og oppdateringer i rutiner.

Stiftelsen jobber med **fysisk tilrettelegging** og sikringstiltak i stien for å unngå ulykker. Det bygges også infrastruktur for at Norsk Folkehjelp og nødetatene skal kunne utføre redningsaksjoner på en trygg og effektiv måte. Drift og vedlikehold av nødbu, helikopterlandingsplass og annen kritisk infrastruktur skal prioriteres.

4. Evaluering og læring

- Overvåke antall redningsaksjoner og ulykker for løpende forbedring av rutiner og tilrettelegging.
 - Opprettholde regelmessig dialog med nødetater og Norsk Folkehjelp for å utveksle erfaringer og avdekke forbedringspunkter.
-

4. TILTAK FOR BÆREKRAFTIG BESØKSFORVALTNING

4.1 TILTAKSPLANER

4.1.1 NATURVERDIER

Område	Tiltak	Ansvarlig	Når	Finansiering
Sti	Utbedre røde strekninger på hovedstien for å redusere erosjon	Stiftelsen	2025-2028	Stiftelsen / Miljødirektoratet
Sti	Installere ferdselstellere i Hestastien og «off the beaten track»	Stiftelsen	2025-2026	Stiftelsen
Telting	Etablere dedikerte teltplasser, kombinert med lokal forskrift om forbud mot telting	Stiftelsen og Strand kommune	2026-2027	Stiftelsen / Miljødirektoratet
Broer	Erstatte gamle broer i stien	Stiftelsen	2026-2028	Stiftelsen / Miljødirektoratet
Støyforurensning	Strengere restriksjoner mot bruk av drone, samt sightseeing helikoptertrafikk rundt Preikestolen.	Stiftelsen, Luftfartilsynet, fylkeskommunen	2025-2026	-

4.1.2 OPPLEVELSESKVALITET

Område	Tiltak	Ansvarlig	Når	Finansiering
Sti	Utrede inngrep, kostnader og finansiering av eventuell oppgradering Hestastien	Stiftelsen	2026	Stiftelsen
Vei / Parkering	Utrede mulighet til å erverve fylkesveien mellom Jøssang Sag og Preikestolen Parkering, kombinert med etablering av en «besøksinngang» ved Jøssang Sag, for å skille ut parkeringsbetaling, samt tilrettelegge for forhåndsbestilling og bedre trafikkavvikling, inkludert offentlig transport	Stiftelsen	2026-2027	Stiftelsen
Kommunikasjon	Pilotprosjekt med forhåndsbestilling av parkering i høysesong	Stiftelsen	2026	Stiftelsen
Kommunikasjon	Pilotprosjekt med kommunikasjon om «besøksvarsel» med forventet antall besøkende.	Stiftelsen	2026	Stiftelsen
Sti	Tilgjengeliggjøre stien fra Moslimyrå Parkering til første platået for mindre mobile besøkende	Stiftelsen	2027	Stiftelsen / Miljødirektoratet
Stistart	Etablering av besøkssenter	Stiftelsen	2026-2030	Stiftelsen / Miljødirektoratet, andre eksterne
Parkering	Utvidelse av antall elbilladere	Stiftelsen + Charge365	2026-2030	Stiftelsen + Charge365
Grønn mobilitet	Kartlegge, oppfordre til, og tilrettelegge for bruk av elektriske rutebusser til/fra Preikestolen	Stiftelsen + busselskapene	2026	
Parkering	Asfaltering P1 og P2 for bedre estetikk, mer effektiv parkering og mindre støv	Stiftelsen	2026-2030	Stiftelsen

Fasiliteter	Utvide strøm- og avløpskapasitet	Stiftelsen, Norwegian Experience, Strand kommune, Lyse, IVAR	2026-2030	Stiftelsen, Norwegian Experience, Strand kommune, Lyse, IVAR
Innfallsport	Utredning etablering besøksinngang	Stiftelsen	2026	Stiftelsen + Miljødirektoratet

4.1.3 REISELIV

Område	Tiltak	Ansvarlig	Når	Finansiering
Markedsføring	Markedsføre Preikestolen som vinter, vår og høstdestinasjon	Reisemål Ryfylke, Region Stavanger, Fjord Norge, Visit Norway	2025-2030	
Vinterturisme	Kartlegging av hvordan Preikestolen kan bidra til vinterturisme	Stiftelsen	2025	Stiftelsen
Plan	Planområdet for tilrettelegging og kommersiell utvikling av Preikestolområdet	Stiftelsen, Norwegian Experience, Strand kommune	2023-2027	Stiftelsen, Norwegian Experience, Strand kommune
Påkobling Lysefjorden	Jobbe for etablering av kommersiell bussforbindelse til Høllesliheia / Forsand / Oanes	Stiftelsen	2025-2027	-
Segmentering	Utarbeidelse og gjennomføring av spisset markedsføring og kommunikasjon, basert på utvalgte segmenter, kartlagt gjennom brukerundersøkelser	Stiftelsen	2025-2030	Stiftelsen
Lysefjorden Rundt	Etablering av ny Lysefjorden Rundt etappe Preikestolen-Hengjane	Stiftelsen + Lysefjorden Utvikling	2027	Stiftelsen, Lysefjorden Utvikling + ekstern finansiering
Mersalg	Kartlegge økt tilrettelegging for kommersiell servering og salg ved Moslimyrå	Stiftelsen	2025	
Profesjonalisering	Fortsette oppfølging av guideselskap og krav om løyve. Innføre gjesteavgift på lik linje med busselskap.	Stiftelsen	2026	
Cruise- og bussturoperatører	Innføring av obligatorisk forhåndsbestilling av bussparkering, og etablering av maks antall busser per dag og time	Stiftelsen	2026	

4.1.4 RISIKO OG BEREDSKAP

Område	Tiltak	Ansvarlig	Når	Finansiering
Redningsaksjoner	Bygg til redningstjenesten	Stiftelsen	2025	Stiftelsen / Miljødirektoratet
Sikkerhet	Risikoanalyse av utkikkspunkt ved Preikestolen	Stiftelsen	2025	Stiftelsen
Trafikkavvikling	Utredning overtakelse av Preikestolvegen (Jøssang Sag-Preikestolen Parkering)	Stiftelsen og fylkeskommune	2026	Stiftelsen
Regulering	Avklare juridiske muligheter for adgang til stenging av Preikestolen ved overskridelse kapasitet og ekstremhendelser	Stiftelsen	2025-2030	

4.1.5 ANDRE TILTAK

For å sikre en forutsigbar og bærekraftig besøksforvaltning av Preikestolområdet med høy grad av selvfinansiering er det viktig å få avklart innvirkningen av friluftsløven §14 for anvendelse av parkeringsavgifter til investeringer utover parkeringsfasilitetene.

4.2 OPPFØLGING OG EVALUERING

4.2.1 INDIKATORER FOR SUKSESS

Indikatorer for suksess er, blant annet:

- Slitasjemålinger på stien
- Besøkstall og sesongutjevning
- Opplevd kvalitet og trengsel fra brukerundersøkelser
- Økonomiske ringvirkninger i regionen
- Antall redningsaksjoner

4.2.2 EVALUERING OG REVISJON

Besøksstrategien forankres og følges opp gjennom årlige rapporter og statistikk. Tiltaksplanen revideres årlig via handlingsplaner. En viss fleksibilitet i tiltakene er nødvendig for å håndtere et dynamisk reiseliv og uforutsette forhold. Alle justeringer skal likevel være forankret i visjon, mål og strategier, samt bærekraftsprinsipper.

Relevante interessenter skal så langt som mulig involveres i evalueringen av drift og videre utvikling av Preikestolområdet, innenfor rammene av Stiftelsens mandat og myndighet.