

# Besøksstrategi for Steinsfoss Tømmerrenne



**Tittel:** Besøksstrategi for Steinsfoss Tømmerrenne

**Forfattere:**

Birgith Reinskås Lunden, Monica Sølyst, Høgde AS  
Sammen med Tone Telnes og Gunhild Ryen Feste Landskap • Arkitektur,  
Ole Roer, Faun Naturforvaltning

**Dato:** 20.11.2025

**Oppdragsgiver:** Vennesla kommune

**Kontaktperson:** Ole Petter Omdal

**Prosjektoppsummering:**

Kartlegging, mulighetsstudie, besøksstrategi

**Prosjekttema:**

Besøksstrategi, nasjonal turiststi, reiseliv og opplevelse

**Framsidedeillustrasjon:**

Foto av tømmerrenna (foto: Birgith Reinskås Lunden, Høgde)

**Prosjektansvarlig / kvalitetssikring:**

Birgith Reinskås Lunden/ Monica Sølyst, Høgde AS, Tone Telnes, Feste Landskap •  
Arkitektur

**Produsert av:**

Høgde AS  
Klokkarhamaren 6, 3870 Fyresdal  
Tlf: + (47) 90 74 84 18/ + (47) 992 40 253

**Vedlegg til besøksstrategi for Steinsfoss Tømmerrenne**

1. Steinsfoss Tømmerrenne, Mulighetsstudie, februar- 2025, revidert september 2025
2. Tiltaksplan for Steinsfoss Tømmerrenne, september 2025
3. Kartvedlegg

## Forord

Denne besøksstrategien for Steinsfoss Tømmerrenne er utarbeidet på oppdrag fra Vennesla kommune, som en del av arbeidet med å utvikle en helhetlig og bærekraftig besøksforvaltning for et område med stor bruksverdi, høy kulturhistorisk betydning og økende nasjonal interesse. Strategien er samtidig utformet for å danne grunnlag for en fremtidig søknad om status som nasjonal turiststi.

Arbeidet er basert på en grundig prosess med kunnskapsinnhenting og bred medvirkning. Gjennom spørreundersøkelser, medvirkningsmøter, folkemøter og dialog med grunneiere, frivillige, næringsliv, forvaltning og reiseliv, har vi fått verdifulle bidrag, og innsikt i både utfordringer og utviklingsmuligheter.

Vi vil takke Vennesla kommune for oppdraget og det gode samarbeidet i prosjektet. En særlig takk rettes til Ole Petter Omdal (Vennesla kommune) for tydelig prosjektledelse og tett oppfølging, og til Bård Andreas Lassen og Diderik Cappelen (Agder fylkeskommune) for faglige innspill og konstruktive bidrag gjennom hele prosessen. Vi vil også takke styringsgruppa for deres rolle i å sikre forankring og framdrift i arbeidet.

<b>Forord</b> .....	<b>3</b>
<b>1 Innledning</b> .....	<b>6</b>
1.1 Kort om reisemålet.....	6
1.2 Bakgrunn for arbeidet .....	6
1.3 Forankring og prosess .....	7
1.3.1 Kunnskapsinnhenting .....	8
1.3.2 Mulighetsstudie .....	8
1.3.3 Besøksstrategi med tiltaksplan .....	9
1.4 Ressursmiljøer som har betydning for arbeidet .....	9
1.5 Kort om rammeverk.....	11
1.5.1 Juridisk og planmessig rammeverk.....	11
1.5.2 Regionale og kommunale planer .....	11
1.5.3 Forholdet til verneområder .....	11
<b>2 Kunnskapsgrunlaget</b> .....	<b>12</b>
2.1 Det natur og kulturhistoriske reisemålet .....	12
2.1.1 Steinsfoss Tømmerrenne reisemål og rammer .....	12
2.2 Grunneierforhold .....	16
2.3 Arealbruk .....	16
2.4 Bruk og besøk .....	16
2.4.1 Lokal bruk og nærturområde .....	17
2.4.2 Reiselivets bruk og hvem som besøker området.....	17
2.4.3 Besøksdata og mønster.....	17
2.4.4 Oppholdstid og brukstype .....	21
2.5 Kundereisen og lokal forankring .....	21
2.6 Forventninger fra besøkende .....	21
2.7 Tilgjengelighet, adkomst og transport .....	23
2.7.1 Adkomst med bil .....	23
2.7.2 Transport uten bil .....	23
2.7.3 Parkering.....	23
2.8 Lokale lag og frivillige aktører.....	25
2.9 Dagens organisering og aktørbilde .....	25
2.10 Verdiskaping .....	26
2.10.1 Kulturell verdiskaping.....	26
2.10.2 Sosial verdiskaping .....	26
2.10.3 Reiseliv og økonomisk verdiskaping .....	27
2.10.4 Regional betydning.....	27
2.11 Sikkerhet, beredskap og risikoanalyse .....	27
2.11.1 Risiko og kjente utfordringer .....	27
2.11.2 Eksisterende tiltak.....	28
2.11.3 Beredskap og ansvar .....	28
2.11.4 Behov for ROS-analyse.....	28
2.12 Natur- og kulturverdier.....	29
2.12.1 Vernede områder .....	29
2.12.2 Andre registrerte naturverdier .....	30

2.12.3	Registrerte arter .....	30
2.12.4	Fremmede arter .....	31
2.12.5	NiN-kartlegging .....	32
2.12.6	Landbruk og utmark .....	36
2.12.7	Jakt og fiske .....	36
2.12.8	Naturmangfoldloven §§ 8–12 .....	36
2.13	<i>Kulturminner og kulturmiljø</i> .....	36
2.13.1	Tømmerrenna – teknisk-industrielt kulturminne .....	37
2.13.2	Setesdalsbanen – fredningsverdig kulturmiljø .....	37
2.13.3	Paulen gård – vokterbolig og gårdshistorie .....	37
2.13.4	Kringsjø – pionérkraftverk og industrihistorie .....	37
2.13.5	Fjellmannsveien – førindustrielt veifar .....	37
2.14	<i>Annen relevant kunnskap</i> .....	38
2.15	<i>Manglende kunnskap</i> .....	38
<b>3</b>	<b>Analyse</b> .....	<b>40</b>
3.1	<i>Utfordringer</i> .....	40
3.1.1	Trafikkflyt, møteproblematikk og manglende ferdselsstyring .....	40
3.1.2	Begrenset infrastruktur og helhetlig opplevelse .....	40
3.1.3	Parkering, adkomst og trafiksikkerhet .....	40
3.1.4	Natur- og kulturpåvirkning- drøfting av naturmangfoldloven §§8-12 .....	41
3.1.5	Utydelig informasjon og lav forventningsavklaring .....	44
3.1.6	Brukerfriksjon, lokal belastning og manglende samarbeid .....	44
3.2	<i>ROS -analyse</i> .....	45
3.2.1	Metode for ROS-analyse .....	45
3.2.2	ROS-analyse Steinsfoss Tømmerrenne .....	46
	Forslag til tiltak: .....	46
	Forslag til tiltak; .....	47
	Forslag til tiltak; .....	47
3.2.3	Oppsummering ROS-analyse .....	48
3.3	<i>Muligheter og potensial</i> .....	48
3.3.1	Nasjonal turiststi .....	48
3.3.2	Attraksjonsutvikling og opplevelsesdesign .....	48
3.3.3	Bedre flyt i ferdsel, alternative ruter og bærekraftig reisekjede .....	49
3.3.4	Lokal verdiskaping og møteplasser .....	50
3.3.5	Inkluderende og bærekraftig tilrettelegging .....	51
<b>4</b>	<b>Mål og strategiske grep</b> .....	<b>54</b>
4.1.1	Mål og strategiske grep for det naturbaserte reisemålet .....	55
4.1.2	Mål og strategiske grep for opplevelsen .....	56
4.1.3	Mål og strategiske grep for sikkerhet og beredskap .....	57
4.1.4	Mål og strategiske grep for lokalsamfunn .....	58
4.1.5	Mål og strategiske grep for lokal verdiskaping .....	59
4.1.6	Mål og strategiske grep for natur- og kulturmiljø .....	60

# 1 Innledning

## 1.1 Kort om reisemålet

Steinsfoss Tømmerrenne er et unikt og særpreget turmål i Agder, hvor industrihistorie, naturopplevelser og lavterskel friluftsliv møtes. Den 4 km lange trekonstruksjonen ligger kun 5 km fra Vennesla sentrum og strekker seg gjennom et variert landskap med elv, hengebroer, tunneler, kulturminner og verdifulle natur- og verneområder. Med i underkant av 60 000 årlige besøkende og økende internasjonal interesse, har området blitt en av Sørlandets mest besøkte turstier – og samtidig et sårbart reisemål som krever helhetlig forvaltning.

## 1.2 Bakgrunn for arbeidet

Steinsfoss Tømmerrenne er en tidligere tømmerrenne i treverk som i dag fungerer som gangvei gjennom landskapet. Landskapet langs renna inneholder sårbar natur og naturvernområder. Den økende populariteten av tømmerrenna som turmål, byr på praktiske og opplevelsesmessige utfordringer som krever en plan for å styre trafikken og utbedre fasilitetene. Både forvaltningen og infrastrukturen trenger å styrkes.

Tømmerrenna er i utgangspunktet ikke bygd som en turvei. Den mangler i dag flere av de grunnleggende fasilitetene som kreves for å kunne ta imot det stadig økende antallet besøkende på en trygg og bærekraftig måte. Det er mangel på tydelig skilting, fysisk og digital informasjon, både ved innfartsområdene og langs ruten, og besøkende får i liten grad nødvendig kunnskap om lengde, tidsbruk og alternativer før de legger ut på turen. Det er også behov for bedre tilrettelegging av toalettfasiliteter, søppelhåndtering og servicebygg, både ved start- og endepunktene og underveis.

På dager med mye besøk blir det tett og utfordrende å ferdes i renna, som kun er 50 cm i bunnen, og har begrenset plass til at folk kan passere hverandre. Mange opplever at de må trekke seg ut til siden og bøye seg ut over rennekantene for å gi plass. Dette reduserer trykksfølelsen, medfører risiko for fall og ulykker, og forringer den helhetlige opplevelsen. Behovet for å finne løsninger for trafikkflyt, trafiksikkerhet og møteplasser er derfor akutt.

Parkeringen er i dag uorganisert og utilstrekkelig. Det har vært en kraftig økning av trafikk gjennom nærliggende boligområder med veger som ikke er tilpasset trafikkmengden. Dette skaper trafikale utfordringer i boområder og langs adkomstveier.

Disse utfordringene har kommet tydelig frem gjennom spørreundersøkelser, medvirkningsmøter og tilbakemeldinger fra både lokalbefolkningen, grunneiere og besøkende. Uten tiltak vil opplevelseskvaliteten og sikkerheten forringes, og både natur, kulturminner og bomiljø kan bli negativt påvirket.

Vennesla kommunestyre vedtok i september 2024 å starte arbeidet med en besøksstrategi for Steinsfoss Tømmerrenne, for å bedre besøksforvaltningen og for å skape et grunnlag for

å søke om autorisasjon som Nasjonal turiststi. Målet er å utvikle en strategi som sikrer en helhetlig og fremtidsrettet forvaltning, ivaretar og øker besøksopplevelsen for lokale og tilreisende gjester, legger grunnlag for økt lokal verdiskaping, og samtidig gjør det mulig å gjennomføre nødvendige tiltak med forankring i nasjonale mål og lokale behov.

Besøksstrategien bygger videre på den gjennomførte mulighetsstudien, og er forankret i en bred prosess med deltakelse fra kommuner, fylkeskommune, grunneiere, frivillige lag og reiseliv. Strategien skal bidra til at Tømmerrenna blir et trygt, inkluderende, spennende og varig reisemål. Strategien skal bidra til å styrke Tømmerrenna som et attraktivt og tilgjengelig turområde for både lokalbefolkning og tilreisende, samtidig som natur, kulturminner og landskap bevares for framtidige generasjoner.

### 1.3 Forankring og prosess

Arbeidet med besøksstrategi for Steinsfoss Tømmerrenne er solid forankret både politisk og administrativt i Vennesla kommune og Iveland kommune. I tett samarbeid med Agder fylkeskommune tok Vennesla kommune i 2024 initiativ til å utvikle en helhetlig strategi som skal sikre bærekraftig utvikling og god forvaltning av området. Stiftelsen Steinsfoss Tømmerrenne, som rettmessig eier av renna, søkte og fikk støtte til arbeid med mulighetsstudie og besøksstrategi fra Miljødirektoratet. Oppdraget med å utarbeide både mulighetsstudie og besøksstrategi ble tildelt teamet bestående av Feste Landskap • Arkitektur, i samarbeid med Høgde, M8 Design og Faun Naturforvaltning.

Besøksstrategien er utviklet i dialog med et bredt spekter av aktører, fra offentlige myndigheter, grunneiere og frivillige organisasjoner, til næringsliv, reiseliv og fagmiljøer innen landskap, arkitektur og besøksforvaltning. Arbeidet er forankret i enstemmig politisk vedtak i kommunestyret i Vennesla, september 2024, med følgende hovedmål for besøksstrategien;

*"Tømmerrenna skal være et internasjonalt kjent besøksmål som kjennetegnes av gode og unike opplevelser, helhetlig og trygg tilrettelegging og infrastruktur samt en bærekraftig forvaltning som ivaretar natur, kulturminner og lokalmiljøet."*

Delmålene er presentert i kapittel 4.

I tillegg til å sikre gode opplevelser og bærekraftig forvaltning, skal tømmerrenna bidra til lokal og regional verdiskaping. Strategien skal legge til rette for utvikling av arbeidsplasser, næringsgrunnlag og samarbeid med lokale aktører innen servering, overnatting, guiding og transport, uten at dette går på bekostning av naturkvaliteter og lokal bruk.

Gjennom arbeidet med besøksstrategien er det blitt laget mer detaljerte effekt- og resultatmål for ulike tema.

#### **Roller i prosessen;**

**Prosjekteier:** Vennesla kommune, ved kommunalsjef for samfunn og miljø, Alexander Etsy Jensen.

**Styringsgruppe:** Består av representanter fra Vennesla og Iveland kommuner, Agder fylkeskommune og stiftelsen Steinsfoss Tømmerrenne. Alexander Etsy Jensen, Anne Lene Nilsen, Arne Vatne, Rune Holbek (Vennesla kommune).

**Arbeidsgruppe:** Har ansvar for det operative arbeidet, med deltakere fra kommune, fylkeskommune og prosjektteamet. Ole Petter Omdal og Torgeir Haugaa (Vennesla kommune), Finn Terje Uberg (Iveland kommune), Bård Lassen og Diderik Cappelen (Agder fylkeskommune).

**Ressursgruppe:** Inkluderer grunneiere, lag og foreninger, Visit Vennesla, Visit Sørlandet, Vest-Agder-museet/Setesdalsbanen, Å Energi, Bane NOR, NVE og flere andre aktører med tilknytning til området.

Arbeidet er bygget opp rundt flere faser:

### 1.3.1 Kunnskapsinnhenting

Som grunnlag for forståelse av sted og landskap, og for å treffe riktig med foreslåtte tiltak, er det samlet inn relevant kunnskap om grunneierforhold, naturverdier, kulturmiljø, planstatus, trafiksikkerhet, bruksmønstre, utfordringer for lokalmiljøet og pågående planer fra andre aktører i området.

Metodikken har omfattet kartstudier, gjennomgang av relevante databaser og planer, samt tett dialog med både myndigheter og lokalsamfunn. Kunnskapen er systematisert og gjengitt som en konsentrert oversikt over det mest relevante beslutningsgrunnlaget.

Det er kartlagt opplevelseskvaliteter, ferdselsmønstre, tilrettelegging og infrastruktur, inkludert kapasitet for parkering, informasjon, toalett, servering, overnatting og søppelhåndtering. Det er videre vurdert hva som fungerer godt i dag, og hva som har forbedringspotensial.

Som del av kunnskapsgrunnlaget ble det vinteren 2025 gjennomført en digital spørreundersøkelse utarbeidet av prosjektteamet. Nær 300 respondenter ga verdifulle innspill til hvordan området brukes og oppleves i dag, og hvilke behov og utfordringer som oppleves av både lokalbefolkning og tilreisende.

I tillegg ble det gjennomført medvirkningsmøter 16. og 17. januar, både fysisk i Vennesla og digitalt via Teams. Blant deltakerne var grunneiere, representanter fra administrasjonen i Vennesla og Iveland kommune, Setesdalsbanen, kulturminneforvaltningen i Agder fylkeskommune, Å Energi, NVE, Bane NOR, Visit Sørlandet, Visit Vennesla, samt frivillige lag og organisasjoner som Vennesla Turlag, Speideren og Vennesla hundeklubb.

### 1.3.2 Mulighetsstudie

En tverrfaglig mulighetsstudie ble gjennomført vinteren 2024–2025, og danner et sentralt grunnlag for strategiske vurderinger knyttet til infrastruktur, attraksjonsutvikling og besøksflyt. Studien skulle utvikles med en kreativ og åpen tilnærming, der formålet var å utforske muligheter og tenke fritt, med særlig vekt på løsninger for sammenkobling,

rundløyper og logistikk-løsninger som tar hensyn til landskap, natur, lokalsamfunn og opplevelseskvalitet for de besøkende.

Gjennom studien er områdets potensial analysert, og ideer og tiltak visualisert. En oversiktsplan (jf.

*Figur 310*) viser hvordan området kan knyttes sammen via ulike typer rundturer, der tømmerrenna og landskapet kobles med stisystemer og forbindelser til både Setesdalsbanen og nasjonal sykkelrute. Stoppesteder, severdigheter, utsiktspunkter og nødvendige fasiliteter som toalett, servering, overnatting og transport er integrert i helheten.

Tiltakene er utviklet med utgangspunkt i stedets karakter, historie og opplevelsesverdi. Studien forsøker å synliggjøre fortellingen om tømmerrenna og landskapet gjennom konkrete grep som leder besøkende gjennom området og frem mot tydelige målpunkt. Det er lagt vekt på å gjenbruke eksisterende konstruksjoner og infrastruktur, og å la nye tiltak ramme inn eller løfte frem stedets kvaliteter. Målet har vært å utvikle enkle og hardføre løsninger for tilrettelegging, forankret i lokale tradisjoner, med innslag av nyskapende elementer.

Mulighetsstudien ble presentert for formannskapet i mars 2025 og drøftet videre med sentrale aktører på et møte 14. mars. Den ble også lagt frem på et folkemøte i Vennesla 28. april, hvor prosjektgruppa mottok gode innspill til det videre arbeidet med besøksstrategien.

### 1.3.3 Besøksstrategi med tiltaksplan

Denne besøksstrategien for Steinsfoss Tømmerrenne bygger på oppsettet til Miljødirektoratet sin veileder for besøksforvaltning i mye besøkte naturområder. Den tar utgangspunkt i god kjennskap til området og har som mål å balansere opplevelseskvalitet, lokal stolthet og ansvarlig forvaltning. For å lykkes er det avgjørende å forstå både potensialet for økt besøk og hvilke konsekvenser dette kan ha for natur, kulturmiljø og lokalsamfunn.

Strategien skal fungere som et praktisk verktøy for planlegging, prioritering og gjennomføring av tiltak. Tiltaksplanen gir et felles grunnlag for videre finansiering og realisering. Den skal også kunne justeres over tid.

## 1.4 Ressursmiljøer som har betydning for arbeidet

Flere aktører har vært involvert i prosessen med mulighetsstudien og besøksstrategien, og vil være sentrale i videre utvikling.

**Grunneierne** av området er sentrale aktører og avgjørende medspillere i utvikling og forvaltning.

**Stiftelsen Steinsfoss Tømmerrenne**, eier og driftsansvarlig for renna. Stiftelsen er en viktig aktør i å sikre at dette unike kulturminnet bevares og fremmes for publikum, og den spiller en viktig rolle i å bevare historien og betydningen av tømmerfløting i Norge og Vennesla.

**Vennesla og Iveland kommuner**, gjennom plan-, næring- og kulturavdelingene, er sentrale ressurspersoner som følger opp både infrastruktur, attraksjonsutvikling og bevaringsinteresser i området.

**Agder fylkeskommune** bidrar med rådgivere innen friluftsliv, arkitektur, stedsutvikling og kulturminnevern, og har deltatt aktivt i arbeidsgruppa for mulighetsstudien og besøksstrategien.

**Vest-Agder-museet / Setesdalsbanen** er sentral for forvaltningen av jernbanehistorie, bygninger og rullende materiell langs banen som går parallelt med deler av Tømmerrenna. Museet har også formidlingskompetanse og drifter togtilbudet, som mulig kan kobles tettere til besøksopplevelsen.

**Speidergruppen i Vennesla**, disponerer Paulen gård, bidrar med aktivitet, opphold og tilstedeværelse i området, og har erfaring med friluftsfremidling for barn og unge.

**Kringsjås venner** og andre lokale initiativ jobber for å bevare ruiner og formidle kulturarven på Kringsjå.

**Vennesla historielag**, sentral aktør i arbeidet jobber med å ta vare på og formidle historien til Vennesla.

**Visit Sørlandet** har løftet Tømmerrenna fram i regionale og nasjonale kampanjer, og har en viktig rolle i å posisjonere området inn i det brede reiselivstilbudet i landsdelen. Organisasjonen har også erfaring med strategisk markedsføring, bærekraftig reiselivsutvikling og kompetanseutvikling for aktører.

## 1.5 Kort om rammeverk

Utviklingen av Steinsfoss Tømmerrenne som reisemål skjer innenfor rammene av gjeldende lovverk og planer.

### 1.5.1 Juridisk og planmessig rammeverk

Strategien forholder seg til flere relevante lovverk:

- Naturmangfoldloven, som stiller krav til bærekraftig bruk og vern av naturens mangfold, herunder føre-var-prinsippet og krav til kunnskapsgrunnlag og samlet belastning (§§ 8–12).
- Frilufsloven, som beskytter allmennhetens rett til ferdsel og opphold i naturen og gir føringer for hvordan ferdsel kan styres der det er behov for det.
- Plan- og bygningsloven, som gir kommunen virkemidler til å regulere arealbruk, og som legger grunnlaget for tiltak knyttet til infrastruktur, servicebygg og turveier.
- Kulturminneloven, som sikrer vern av automatisk fredede kulturminner og gir rammer for inngrep og formidling i kulturhistoriske landskap, slik som ved Kringsjø og Steinsfoss og Setesdalsbanen.

### 1.5.2 Regionale og kommunale planer

Besøksstrategien bygger på og forholder seg til:

- Kommuneplanens arealdel for Vennesla (2018–2030), som vektlegger hensyn til natur- og kulturverdier, friluftsinnteresser og grønnstruktur.
- Kommuneplan for Iveland (2020–2030), som inneholder bestemmelser om naturmangfold og restriksjoner på tiltak i 100-metersbeltet langs vassdrag.
- Regional plan for vannforvaltning i vannregion Agder (2022–2027), som stiller krav til miljømål og hensyn til vassdrag og tilhørende økosystemer.
- Temaplaner for kulturminner i både Vennesla og Iveland, der blant annet Kringsjø kraftstasjon og Paulen-området er omtalt som kulturhistorisk viktige områder.

### 1.5.3 Forholdet til verneområder

Deler av området rundt Tømmerrenna ligger i eller nær naturreservatet med streng vernegrad, og tiltak i disse sonene krever særskilt vurdering. Vedlikehold og sikkerhetstiltak på selve renna er tillatt innenfor visse rammer i henhold til gjeldende forskrifter. Eventuelle nye tiltak må vurderes nøye i tråd med verneformålet.

## 2 Kunnskapsgrunnlaget

Dette kapitlet oppsummerer kunnskapen om Tømmerrenna som reisemål og turområde. Det gir oversikt over natur- og kulturverdier, bruk og besøksmønster, sesongvariasjoner, tilgjengelighet, sikkerhet og verdiskaping. Kapitlet viser hvordan økt besøk gir både muligheter og utfordringer, og legger grunnlaget for strategiske valg i planen. Innsikten bygger på besøksregistreringer, spørreundersøkelser, folkemøter, intervjuer og kartlegginger.

### 2.1 Det natur og kulturhistoriske reisemålet

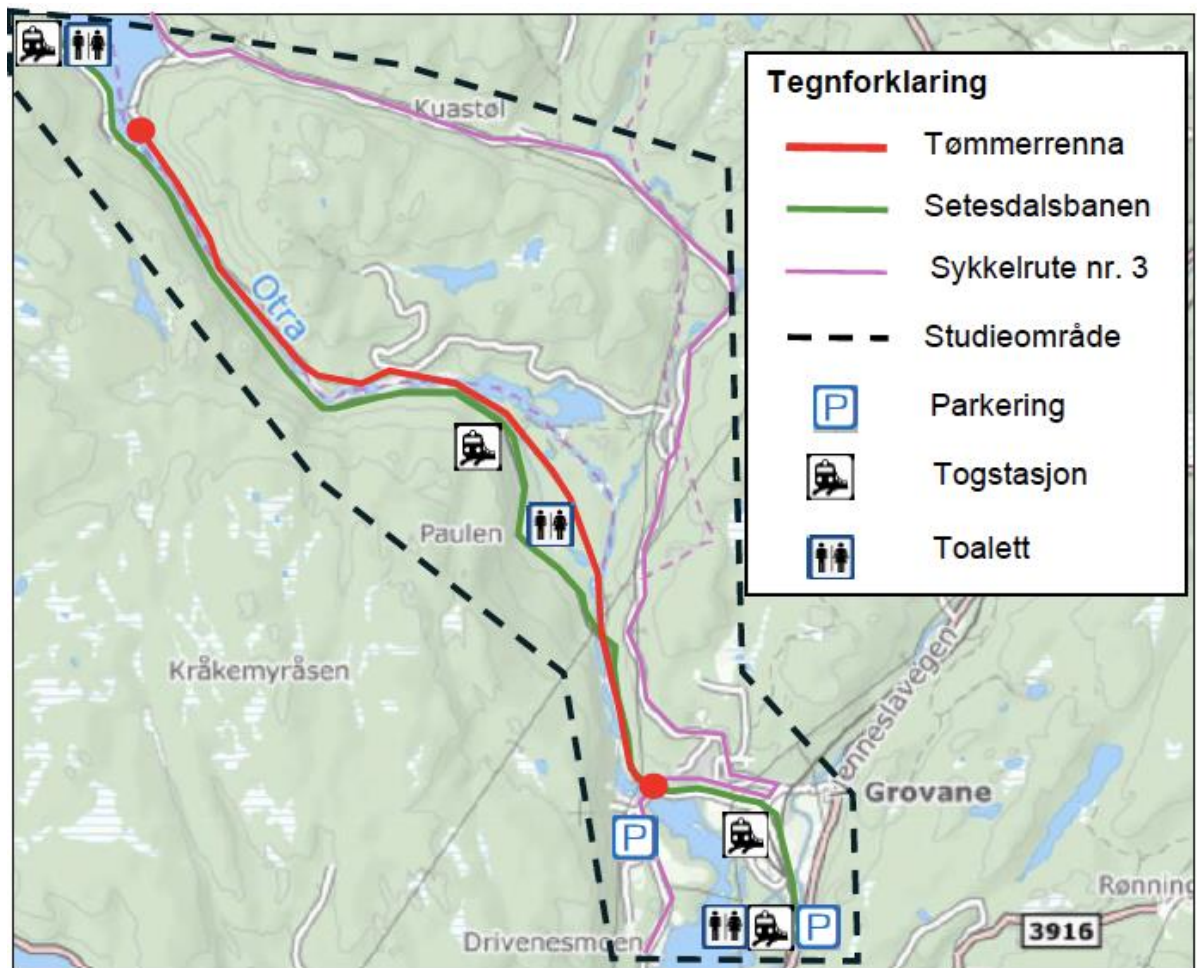
#### 2.1.1 Steinsfoss Tømmerrenne reisemål og rammer

Steinsfoss Tømmerrenne er ca. 4 kilometer lang, bygd mellom 1954 og 1957, og ligger i randsonen av tettstedet Vennesla. Den ble reist som en løsning for å videreføre tømmerfløting etter etableringen av Steinsfoss kraftverk. Renna har en innvendig bredde på 50 cm, og ble opprinnelig bygd for vannføring og transport av tømmer.

Reisemålet har blitt en av Sørlandets mest besøkte turstier med mye besøk i sommerhalvåret, og det opplever økende nasjonal og internasjonal oppmerksomhet. Tømmerrenna er særlig populær blant barnefamilier og voksne turgåere. Den er et viktig nærturområde for venndøler og regionale gjester. Utenlandske turister utgjør minst 50% av de besøkende i høysesongen. Beliggenheten gjør den lett tilgjengelig fra Kristiansand, Dyreparken og fremtidige internasjonale ferjeforbindelser.

Tømmerrenna fungerer også som et viktig nærturområde for lokalbefolkningen i Vennesla og Iveland kommuner. Ca. ¼ av traseen ligger i Vennesla kommune og ¾ i Iveland kommune.

Forvaltningsmessig er området sårbart. Det ligger tett på naturreservater og kulturminner, har svak infrastruktur og mangler samlet forvaltning. Tømmerrenna har stort potensial for videre utvikling, men er samtidig et sted der økt besøk må balanseres med hensyn til kulturmiljø, bomiljø og natur.



Figur 1 Kart som viser dagens situasjon, hentet fra prosjektplan for Steinsfoss Tømmerrenne

Andre sentrale opplevelseskvaliteter nær Steinsfoss Tømmerrenne;

**Paulen gård:** En gammel husmannsplass som nå benyttes av speiderne, gir muligheter for rast og overnatting.

**Kringsjå kraftstasjon:** Ruiner etter det historiske kraftverket og samfunnet rundt gir et innblikk i regionens vannkraftutbygging.

**Setesdalsbanen:** Den nærliggende museumsjernbanen følger deler av tømmerrenna og tilbyr en historisk togreise gjennom landskapet. Tur med Setesdalsbanen kan kombineres med tur i tømmerrenna. Det er togstopp ved Grovane, Paulen, Kringsjå og Beihølen. For besøkende til tømmerrenna er det en tilleggsopplevelse når damplokomotivet passerer tett på renna.

**Elvelandskap:** Tømmerrenna følger elveløpet Otra, og gir nærkontakt med vannet og det omkringliggende elvelandskapet. Naturen rundt, tett på varierende vegetasjon og dyreliv, er også viktige opplevelseskvaliteter.

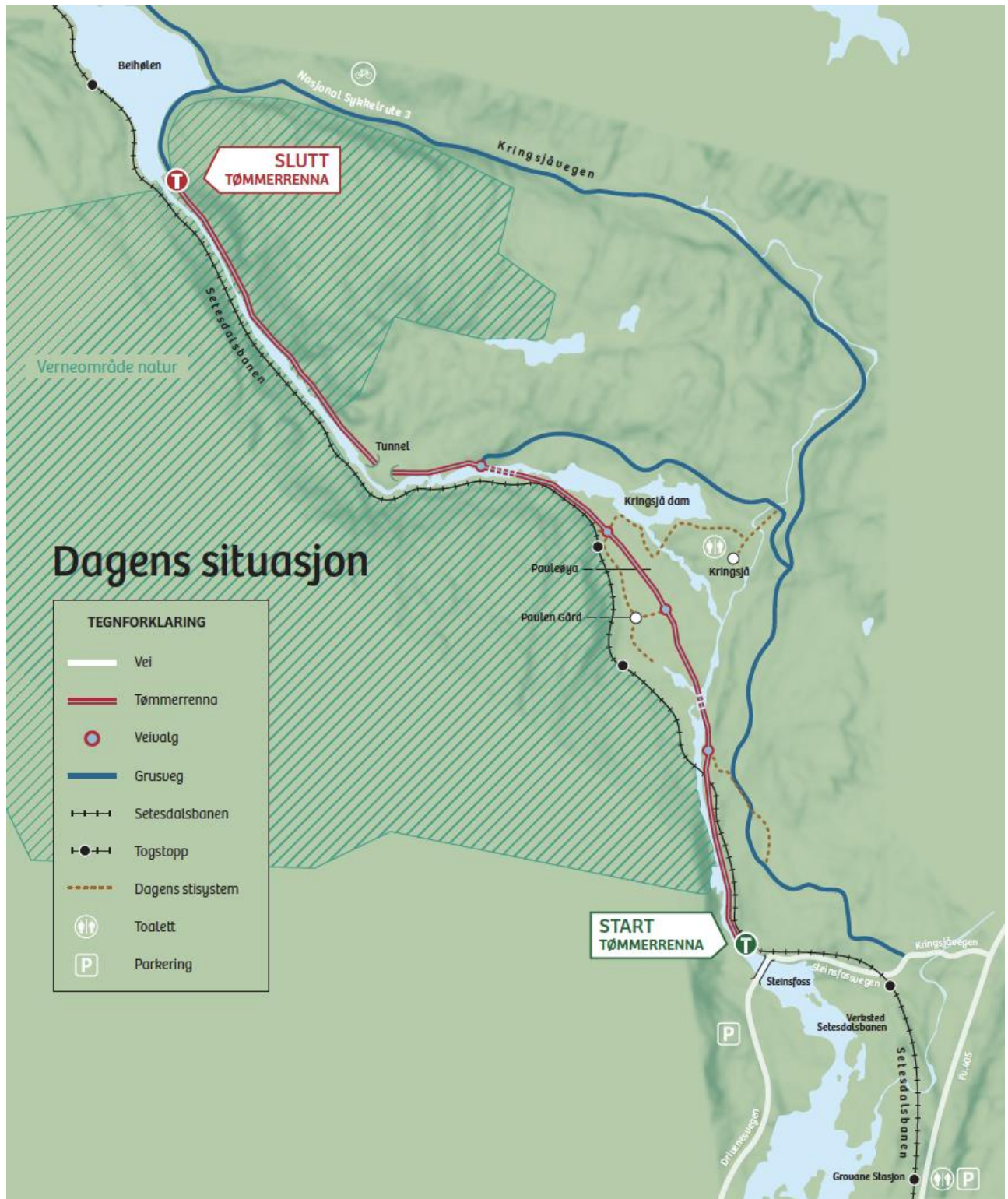
**Hengebroer og tunneler:** Turen inkluderer spennende passasjer over hengebroer og gjennom tunneler, noe som gir variasjon og spenning.

**Utsiktspunkter:** Flere steder langs ruten er det flott utsikt over dalen og elva. Det finnes gamle ferdselsveier og stier i tilgrensende områder, blant annet på østsiden av elva, og enkelte av disse brukes allerede til en viss grad av lokale og besøkende.

## EKSISTERENDE SITUASJON



Figur 2 Bilde fra eksisterende situasjon i Steinsfoss Tømmerrenne, som viser konstruksjonen og utformingen av tømmerrenna.



Figur 3 Oversiktskart som viser dagens situasjon fra Steinsfoss i sør til Beihølen i nord. Se vedlegg for større format

## 2.2 Grunneierforhold

Tømmerrenna eies av Stiftelsen Steinsfoss Tømmerrenne, som ble opprettet i 1984 da anlegget ble overdratt vederlagsfritt fra Kristiansand E-verk. Stiftelsen har som formål å bevare og formidle det teknisk-industrielle kulturminnet.

Selve konstruksjonen går over flere eiendommer i både Vennesla og Iveland kommuner. De største grunneierne langs traseen er Å Energi Vannkraft AS og Bane NOR, men også private grunneiere eier strekninger av grunn og omkringliggende arealer.

Et viktig element i området er grusveien (Kringstjøvegen) mellom Beihølen og Steinsfoss. Å Energi bruker veien til drift av Beihølen Dam. Veien eies av et privat veglag og benyttes som ferdselsåre til fots og på sykkel. Den inngår i Nasjonal sykkelrute 3 og fungerer som en viktig returtrasé for besøkende.

Grunneierne har uttrykt klare forventninger til framtidig bruk:

- Veien skal forbli bilfri, av hensyn til natur, sikkerhet og ro.
- Ferdsel til fots og på sykkel er ønsket, men må skje skånsomt.
- Økt bruk må ikke føre til urimelig slitasje eller kostnader uten avklaring.

Flere grunneiere har signalisert behov for en samarbeidsmodell med tydelig ansvarsdeling og finansiering, særlig knyttet til drift, tilsyn og eventuell tilrettelegging ved økt bruk.

## 2.3 Arealbruk

Området rundt Tømmerrenna er i hovedsak regulert til LNFR-formål (landbruk, natur og friluftsliv), og ferdselen skjer i stor grad etter allemannsretten. Det finnes ingen felles avtale eller forvaltningsmodell for tilrettelegging, drift eller vedlikehold. Nær vassdraget gjelder spesialreguleringer grunnet naturreservat og verneområder, og kommuneplanens bestemmelser regulerer bygging langs vann og vassdrag. Skogbruk, jakt og fiske foregår også i området.

## 2.4 Bruk og besøk

Bruken av tømmerrenna har økt betydelig de siste årene, særlig i sommerhalvåret og i helger, og er drevet av synlighet i sosiale medier, turanbefalinger og regional markedsføring.

De fleste besøkende starter ved Steinsfoss og følger renna nordover. Mange snur ved Paulen eller Kringstjø og returnerer samme vei, eller kombinerer turen med grusveien tilbake. Bruken er hovedsakelig uorganisert, og det finnes få aktivitetstilbud og liten grad av kommersiell drift.

Bruken er preget av lokalbefolkning og barnefamilier som bruker området til rekreasjon og mosjon. Tømmerrenna har en økende andel nasjonale og internasjonale turister, særlig i sommermånedene. Høysesongen har høyt trykk. Da er selve renna og adkomstveiene preget av trengsel og for stor trafikk.

### 2.4.1 Lokal bruk og nærturområde

Tømmerrenna er et viktig nærturområde for Venneslas befolkning. Lokalbefolkningen bruker den jevnlig til tur, mosjon og rekreasjon, ofte i korte runder, som Steinsfoss–Kringstjø med retur via grusvei. Frivillige organisasjoner som speidere, turgrupper og historielag bruker området aktivt til aktiviteter og arrangementer.

Spørreundersøkelsen gjennomført vinteren 2025 viser at flertallet av de norske besøkende er bosatt i Agder og i alderen 30-64 år. Bruken er dominert av barnefamilier, voksne turgåere og vennegrupper. Yngre brukere, skoleklasser og utenlandske gjester var underrepresentert i datagrunnlaget, men observeres hyppig i felt. Det ble rapportert at det ønskes tydeligere informasjon om rutevalg, vanskelighetsgrad og lengde. De besøkende ønsker skilt og kart på engelsk og tysk, og det er ønske om enklere adkomst, bedre tilrettelegging for parkering, toalett og returruter.

### 2.4.2 Reiselivets bruk og hvem som besøker området

Reiselivets gjester utgjør en økende andel, særlig i helger og sommermånedene. Synlighet på sosiale medier (f.eks. virale videoer på TikTok og Instagram) og omtale fra UT.no, Visit Sørlandet og Visit Norway har bidratt til at Tømmerrenna har blitt kjent som en «skjult perle», både i Norge og internasjonalt. Tømmerrenna er på første plass i Visit Norways liste over Norges mest unike turopplevelser.

I 2024 gjennomførte Agder fylkeskommune en kartlegging av besøkende ved Steinsfoss tømmerrenne. Kartleggingen ble gjennomført på fire utvalgte dager i perioden 28. juni til 25. juli. 1241 personer ble spurt om hvilket land de kom fra. Resultatene viser at 53 % kom fra Norge, mens 47 % kom fra utlandet. Av disse var 19,9 % fra Tyskland, 4,9 % fra Nederland, 4,9 % fra Danmark, og 9,3 % oppga andre nasjonaliteter. Tendensen er at stadig flere utenlandske gjester besøker Tømmerrenna.

Utenlandske gjester oppsøker Tømmerrenna på rundreiser med bil, bobil eller etter ferjeankomst til Kristiansand. Flere kombinerer turen med Setesdalsbanen eller reiser videre innover Setesdal. For mange utenlandske gjester er renna et unikt og ukjent turmål, med høy opplevelsesverdi.

### 2.4.3 Besøksdata og mønster

#### Besøksdata

Besøksmåleren ved Steinsfoss ble satt opp 12. mars 2024, nær kommunegrensen mellom Vennesla og Iveland jf. Figur 4, og gir for første gang et konkret datagrunnlag for bruken av Tømmerrenna.

I 2024 ble det registrert til sammen 55 790 besøkende inn i Tømmerrenna, fra 12. mars til 31. desember. Inn/oppover viser til besøkende som går i retning mot Beihølen, og ut/nedover viser til besøkende som går i retning mot Steinsfoss.

For å kunne sammenligne 2024 og 2025 bruker vi tidsrommet 12. mars til 1. september begge år i følgende besøksdata.

I 2024 ble det i perioden registrert 44 276 personer oppover renna og 29 686 nedover. I høysesongen, mai til september, var det 40 655 oppover og 27 121 nedover. Den høyeste enkeltregistreringen var søndag 4. august 2024 med 1819 personer oppover. Gjennomsnittlig trafikk i høysesong 2024 (1.mai – 1.september) var 390 personer inn i renna per dag.

I samme periode (12.mars-1.september) i 2025 ble det registrert 57 141 personer oppover i renna og 38 993 nedover. I høysesongen, mai til 1. september, var det 50 574 oppover og 33 908 nedover. Den høyeste enkeltregistreringen var søndag 10.august med 1710 besøkende oppover. Gjennomsnittlig trafikk i høysesong var 468 personer opp renna per dag, en økning på 16% fra 2024.

Sammenligningen mellom 2024 og 2025 viser en økning i besøk på 29%. En slik vekst i besøkstall viser at antall besøkende vokser raskere enn det som er vanlig for de fleste attraksjoner. Et datagrunnlag på kun to år er svakt, men skulle veksten øke eksponentielt vil man i løpet av 2 år passere 100 000 besøkende.

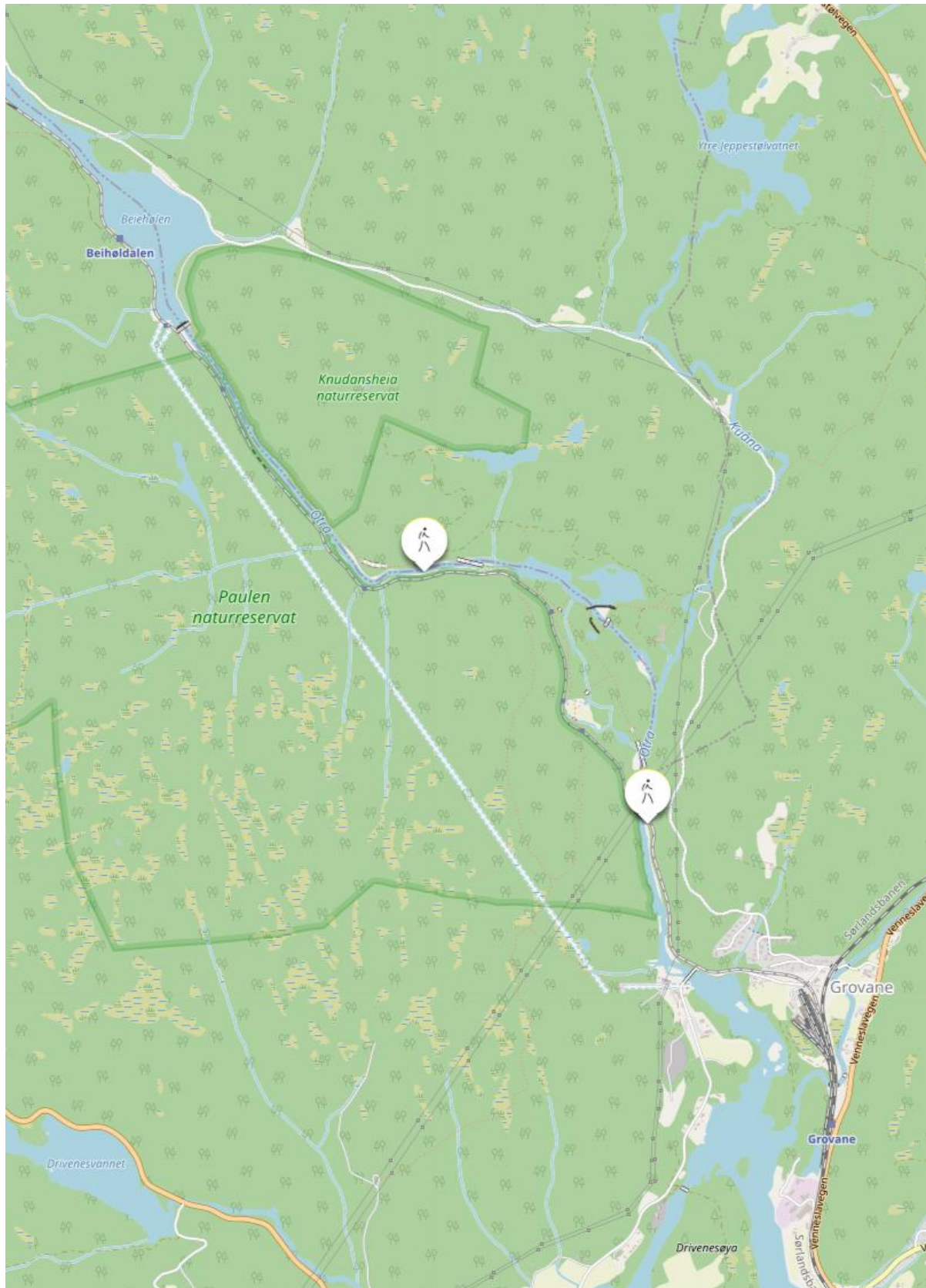
### Med ferdselsmønster og returruter

28 april 2025 ble det satt opp ytterligere en ferdselsteller i Tømmerrenna, nå nord for Kringsjø, for å kunne kartlegge hvor mange av de besøkende som går til enden av Tømmerrenna, og hvor mange som går samme vei tilbake, jf. Figur 1. Data pr 1.september 2025 viser at 29 435 personer passerte punktet nord for Kringsjø i retning Beihølen og 26 387 personer passerte punktet på vei tilbake mot Steinsfoss. Dette indikerer at over 3000 personer har returnert på annen måte, enten via Kringsjøvegen eller via Setesdalsbanen.

Pr 1.september 2025 har 58 262 besøkende gått inn i Tømmerrenna ved Steinsfoss, mens 29 435 personer har gått videre til Beihølen. Dette indikerer at halvparten av de besøkende snur før endepunktet, enten ved eller før Kringsjø og returnerer i renna, tar Setesdalsbanen tilbake eller går tilbake langs Kringsjøvegen.

Ifølge telleren ved Steinsfoss passerte 39 907 personer dette punktet pr. 1.september 2025, på vei ut av Tømmerrenna. Dette tallet inkluderer de som returnerte i renna fra Beihølen og de som returnerte i renna fra Kringsjø eller før. Nær 40 000 returnerende i renna forklarer tilbakemeldinger om trengsel og ønsker om bedre alternative returruter.

Flere brukere har rapportert at de tilpasser rutene etter alder, form og behov. Lokale kjenner til snarveier og kombinerer ofte renna med grusveien. Dette viser at mange benytter området fleksibelt, og at tydelig ruteinformasjon og flere løypevalg kan bidra til å fordele ferdselen bedre.



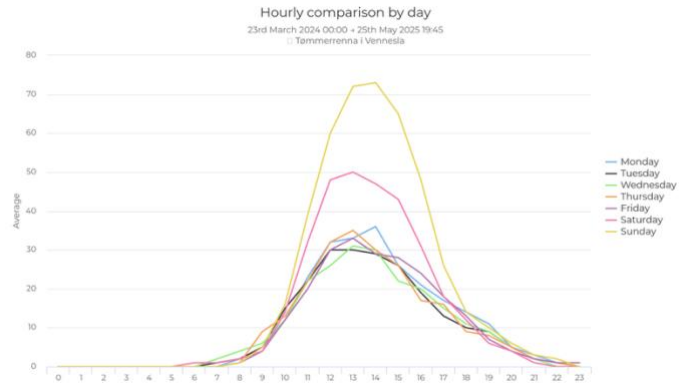
Figur 4 Plassering av ferdsestellere langs Steinsfoss Tømmerrenne. Den sørligste telleren ble satt opp i 2024, og den nordligste i 2025.

## Sesong- og væravhengighet

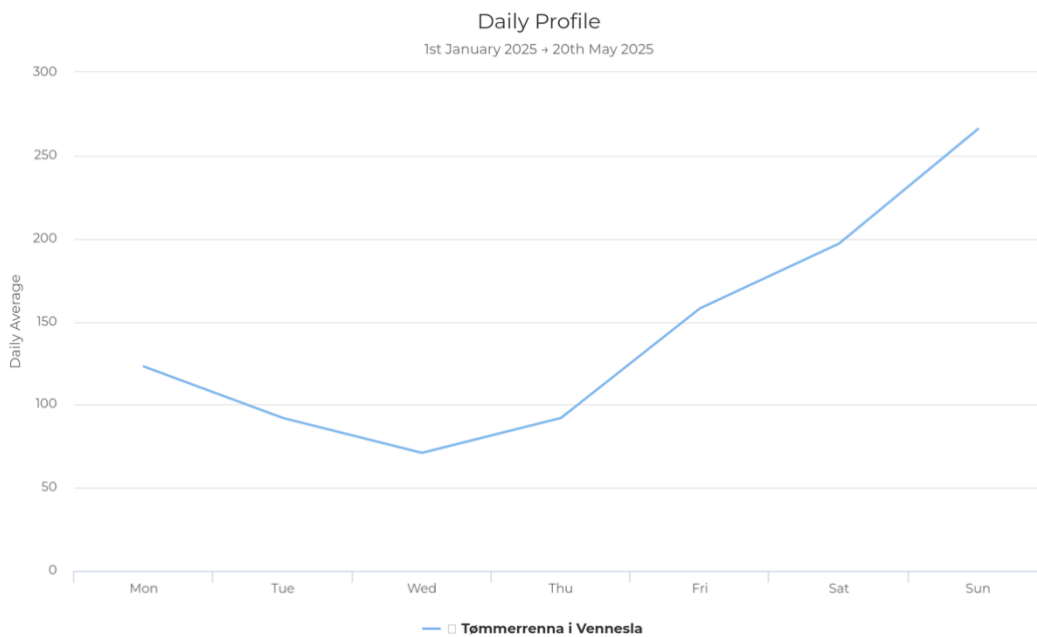
Trafikken er tydelig sesong- og værstyrt. Det er høyest trykk i sommerhalvåret, særlig i juli og august. Helgedager, skoleferier og soldager gir kraftige økninger i besøksmengden. Vintersesongen (november–mars) preges av lavere bruk, men området har likevel jevn helårsbruk, særlig av lokale turgåere og hverdagsmosjonister.

## Døgnrytme og ukefordeling

Det daglige besøksmønsteret er konsistent. De fleste passeringer skjer mellom kl. 10 og 16, med tydelig topp mellom kl. 12 og 14. Søndager er ukas mest besøkte dag, tett fulgt av lørdager. Ukedagene har lavere, men stabil aktivitet, særlig midt på dagen.



Figur 5 Data fra besøksmåler viser tydelig høyst ferdsel midt på dagen, med særlig stor trafikk på lørdager og søndager.



Figur 6 viser at det er lørdag og søndag som er de mest besøkte dagene i uka, med over 200 passeringer i snitt lørdager og 250 passeringer på søndager.

## Toppdager og kapasitetsutfordringer

Besøkstopper utfordrer kapasiteten, både i renna, på parkering og toalett:

Søndag 4. august 2024: 1 190 passeringer inn mot Beihølen (rekord).

Søndag 10. august 2025: 1 056 passeringer inn mot Beihølen.

På slike dager rapporteres det om trengsel og kaos i smale partier og utfordrende passeringer, særlig for barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne. De besøkende melder også om redusert opplevelseskvalitet, særlig blant førstegangsbesøkende og utenlandske gjester som er mindre kjent med området. Lokalbefolkningen melder om høyt trafikkpress på adkomstveier, både biler og myke trafikkanter, noe som skaper trafikkfarlige situasjoner. Private søppelkasser blir fylt opp av besøkende og det kommer klager på manglende toalettfasiliteter.

### 2.4.4 Oppholdstid og brukstype

Flertallet av turene er korte dagsturer på under 4 timer, med lav grad av overnatting, guiding eller organiserte opplevelser. Bruken er i stor grad egenorganisert, og det er i dag begrenset kobling til servering, handel og overnattingstilbud i nærområdet.

Dette gir høyt press på adkomst, ferdsel og parkering, men samtidig lav lokal verdiskaping per besøk.

## 2.5 Kundereisen og lokal forankring

Områdene rundt Steinsfoss og Grovane preges av en blanding av boliger, tekniske kulturminner og grønne omgivelser, og brukes aktivt både av lokalbefolkning og tilreisende.

Kundereisen til Tømmerrenna starter i folks forventninger, lokalkunnskap og digitale søk. I det følgende kapitlet beskrives hvordan ulike brukere opplever besøket og hva de etterlyser for å få en trygg, informativ og god opplevelse.

Bruken er i hovedsak uorganisert og selvstyrt. Det finnes i dag få kommersielle opplevelser, aktiviteter eller vertskapstilbud knyttet til Tømmerrenna. Korte besøk gir lav lokal verdiskaping, til tross for høyt besøkstall.

## 2.6 Forventninger fra besøkende

Spørreundersøkelsen, innspill fra folkemøter og samtaler med brukere viser at forventningene til Tømmerrenna er høye og varierte. Mange forventer en unik opplevelse i spektakulære omgivelser, samtidig som det stilles krav til trygghet, tilgjengelighet og tilrettelegging.

### Hovedforventninger:

- Storslått natur og utsikt, i kombinasjon med kulturhistorie.

- Lav terskel og trygg ferdsel, særlig for barnefamilier og eldre.
- Tydelig informasjon om rutevalg, lengde, vanskelighetsgrad og snumuligheter.
- Orden og tilrettelegging: skilting, toalett, parkeringsmuligheter og møteplasser.

Brukere peker på:

- Mange visste ikke hva de gikk til før turen startet, det var uklart hvor langt det var, hvor krevende det ville være, og om man kunne snu.
- Flere uttrykker usikkerhet og frustrasjon over trengsel.
- Internasjonale besøkende savner flerspråklig informasjon, gjerne tysk og engelsk, bedre merking og visuelle kart. Mange føler seg usikre underveis, og enkelte unngår turen på travle dager.
- Lokale brukere ønsker fleksibilitet, men også bedre møteplasser, trygghet og bevaring av områdets ro og særpreget.

Behov og forbedringsforslag fra spørreundersøkelsen:

- Flere benker, hvileplasser og utsiktspunkt langs traseen.
- Toalettfasiliteter både ved start og underveis.
- Tydeligere skilting og opplevelseskart, som viser alternative ruter og rundløyper.
- Vedlikehold og sikring av renna
- Tydelig informasjon, både digitalt og fysisk.

Det er delte meninger om;

- Envegsregulering i høysesong – dette får støtte fra tilreisende, mens lokalbefolkningen ønsker fleksibilitet.
- Hund i renna – de fleste mener det bør tillates, men med båndtvang eller i bestemte tidsrom.
- Kommersialisering – mange er positive til noe utvikling, men frykter at for mye kommersielt preg vil svekke roen og særpreget.

I kartleggingen fra 2024 ble det avdekket at mange besøkende har mangelfull informasjon om lengden på renna, høydeforskjeller, rutevalg og returmuligheter. Det kom også frem at flere var usikre på hvor man kunne snu, og hva som var krevende partier.

## 2.7 Tilgjengelighet, adkomst og transport

Steinsfoss Tømmerrenne ligger nær Vennesla sentrum og har god regional tilgjengelighet, med kort vei til riksvei 9, Kristiansand lufthavn, jernbane, buss og viktige knutepunkt. Adkomst til tømmerrenna er skiltet fra fv. 405 ved Grovane bedehus. Her stopper også bussen, linje 30, ifølge Agder Kollektivtrafikk.

Med den kraftig økende besøkmengden i høysesongen er dette et kritisk punkt i den videre utviklingen.

### 2.7.1 Adkomst med bil

De aller fleste besøkende kommer i dag med bil. Området nås via Steinsfossvegen eller Drivenesvegen, men begge traséer har svak kapasitet og utilstrekkelig tilrettelegging. Steinsfossvegen, som er hovedinnfartsåre i dag, har adkomst gjennom et boligområde. Høy trafikk gjennom dette området skaper utfordringer både for de som bor der og for de som ankommer Tømmerrenna. Adkomstveiene er smale og svingete og har lite rom for gående og syklist. Jernbanebrua ved Kringsjøvegen har lav frihøyde, og skaper utfordringer for større kjøretøy som bruker veien som en snarvei til RV.9. Steinsfossbrua er en flaskehals, både for kjøretøy og for myke trafikanter, da denne deles mellom disse brukergruppene og ligger tett på starten av tømmerrenna.

### 2.7.2 Transport uten bil

Togreisende til Vennesla stasjon kan ta buss, linje 30, til Grovane bedehus, som er det nærmeste startpunktet til Steinsfoss Tømmerrenne. Estimert tid fra togstasjonen til busstoppet er 14 minutt. Det går direkte buss, linje 30, fra Kristiansand sentrum (Vestre Strandgate) til Grovane bedehus. Bussen har avgang hver time og hver dag. Tidlig på dagen og i rushtiden går bussene hvert 30. minutt på strekningen. Det er mulig å komme til Kristiansand med fly og ferjer, og deretter ta seg videre til Steinsfoss Tømmerrenne. Estimert reisetid fra Kristiansand med buss er 37 minutt. Alle som kommer med buss til Grovane bedehus må krysse fv. 405 for å ta seg videre til startpunktet for Tømmerrenna. Fartsgrensen på strekningen er satt ned til 50 km/t og krysningspunktet er oversiktlig.

Det er mulig å komme til Paulen, Kringsjø og Beihølen med Setesdalsbanen, alle tre med nærhet til tømmerrenna. Setesdalsbanen er en museumsjernbane som er nærmere omtalt kapittel 2.13.1. Toget har begrenset kapasitet, men er i drift enkelte dager i sommermånedene.

### 2.7.3 Parkering

Området har i dag ca. 300 parkeringsplasser, og 140 av disse parkeringsplassene er uten trafiksikre løsninger for mye trafikanter. De besøkende må gå til startpunktet på renna langs trafikkert vei. Besøkende benytter i hovedsak to parkeringsområder: Steinsfossområdet og ved Grovane stasjon, i tillegg er det parkeringsplasser ved verkstedsområdet til Setesdalsbanen, jf. Figur 7 Kartutsnitt .



Figur 7 Kartutsnitt som viser dagens parkeringssituasjon nær starten på tømmerrenna.

**Steinsfossområdet** – ca. 135 plasser ved Å Energi og ca. 25 nær Steinsfoss bru. Det er uklar organisering, og villparkering i vegkanter og private avkjørsler er vanlig. Området mangler HC-plasser, egne merkede bobilparkeringer og drop-off-soner. Det er ingen tilrettelagt eller merka snuplass for buss. For grupper, skoler og turoperatører er det i dag vanskelig å planlegge logistikk på en trygg og forutsigbar måte. Kjøring til parkeringsplasser ved Steinsfoss, skjer via boligområde, på en smal veg inkludert en kryssing av spora til Setesdalsbanen. Det er tilrettelagt med fartsreducerende tiltak, men trafikken til tømmerrenna er en ulempe for lokalbefolkningen.

**Grovane stasjon** – ca. 90 plasser, snuplass for buss, tilknytning til Setesdalsbanen, jf. Figur 7. Stasjonen er 1,6 km fra starten av Tømmerrenna ved Steinsfoss. Besøkende må gå 700 meter langs trafikkert fylkesveg 405 med en ÅDT på 2800 totalt (2024-tall) med en andel på 11% tunge kjøretøy. Denne strekningen er uten tilrettelegging for myke trafikanter. Parkering her fungerer godt for reisende med Setesdalsbanen. De som velger å gå av ved Beihølen og gå renna tilbake, må fortsatt gå strekningen fra Steinsfoss til Grovane, for å komme tilbake til bilen.

I tillegg til de nevnte parkeringsområdene er det også som nevnt mulighet for å parkere ved verkstedsområdet til Setesdalsbanen, ca. 50 plasser, jf. Figur 7. Parkering her gir vesentlig kortere gangavstand til Tømmerrenna enn parkering ved Grovane stasjon, men tar fortsatt gående inn gjennom boligområdet, langs trafikkert og smal vei. Området har en togperrong som kan fungere som påstigning for reisende med Setesdalsbanen.

## 2.8 Lokale lag og frivillige aktører

Sivilsamfunnet rundt tømmerrenna representerer både historisk kunnskap, praktisk innsats og en sterk lokal forankring som er avgjørende for bærekraftig forvaltning.

Aktive lag og foreninger i området inkluderer:

### Vennesla speidergruppe

Har base på Paulen gård og bruker området til leir, friluftsliv, læring og samvær. Speiderne utfører også vedlikehold og formidling.

### Kringsjås Venner

En frivillig gruppe som jobber for å ta vare på restene av Kringsjå kraftanlegg og det gamle kraftsamfunnet. De arrangerer formidling, dugnader og jobber for vern og synliggjøring.

### Vennesla historielag

Bidrar med dokumentasjon, historisk formidling og deltakelse i møter og arrangementer som gjelder Tømmerrenna og nærområdene.

### Vennesla turstiforening

Arbeider for å vedlikeholde og merke turstier i kommunen, inkludert tilgrensende områder til renna. Har innsikt i bruksmønstre og lokale behov.

### Vennesla hundeklubb

Benytter grusveiene ved Steinsfoss som treningsområde. De har erfart økt brukskonflikt og har etterlyst bedre tilrettelegging og informasjon.

### Vennesla skytterlag

Holder til i nærheten og berøres av økt ferdsel i randsonen av sitt område. Har vært involvert i dialog om sikkerhet og avgrensning.

### Frivillig sektor som ressurs for fremtidig forvaltning

Flere av aktørene har uttrykt ønske om å delta i videre utvikling og forvaltning av området. Det gjelder både som ressursgruppe, som vertskap og som samarbeidspartnere i formidling og drift.

## 2.9 Dagens organisering og aktørbilde

### Visit Vennesla

Visit Vennesla er kommunens lokale destinasjonsorganisasjon og har hatt en aktiv rolle i å profilere Tømmerrenna som lavterskel turmål. De samarbeider med kommunen og lokale

næringsaktører, men har begrenset kapasitet til å utvikle og forvalte besøksmål. De har vist interesse for å delta i diskusjonen om verdiskaping og kobling mellom sentrum og Tømmerrenna, særlig gjennom handel og vertskap. De er en aktuell aktør for utvikling av felles løsninger og samarbeid med næringsliv.

### Visit Sørlandet

Visit Sørlandet er det offisielle destinasjonsselskapet for landsdelen Sørlandet (Agder). Selskapet har profilert Tømmerrenna regionalt og nasjonalt, og inkluderer den i sin kommunikasjon som én av landsdelens mest særegne turstier. Organisasjonen har ikke vært operativt involvert i utvikling eller drift av området.

### Lokale reiselivsaktører

De fleste er små og lokale, med enkeltdrift innen overnatting, servering eller guiding. Det finnes få eller ingen samordnede produkter som kobler Tømmerrenna til overnatting, mat, opplevelser eller handel.

## 2.10 Verdiskaping

Tømmerrenna bidrar allerede i dag til ulike former for verdiskaping, kulturelt, sosialt og i økende grad som reisemål. Verdien av området strekker seg utover Vennesla, og inngår i en regional sammenheng med potensial for økonomisk utvikling. Dette kapitlet beskriver eksisterende verdiskaping.

### 2.10.1 Kulturell verdiskaping

Tømmerrenna er et sterkt symbol på Venneslas og Sørlandets industrihistorie. Den representerer overgangen fra tradisjonell tømmerfløting til vannkraftutbygging og elektrifisering, en fortelling som er felles for store deler av regionen.

Tømmerrenna er fysisk og tematisk koblet sammen med flere kulturminner som Setesdalsbanen, Kringså og Paulen gård.

Formidlingsarbeidet styrkes av frivillige som Kringsjås Venner, speidere og historielag, og det foregår jevnlig dugnadsarbeid og lokal formidling. Dette gir tilhørighet, engasjement og lokal stolthet.

### 2.10.2 Sosial verdiskaping

Tømmerrenna er et nærturområde med lav terskel og høy bruk, og spiller en viktig rolle i folkehelse, inkludering og sosialt liv. Renna brukes daglig av lokalbefolkning til mosjon, familietur og fellesskap. Man kan komme hit uten bil, og turen er uten stigning på flatt underlag, noe som gjør den attraktiv for mange. Speidergrupper, skoleklasser og frivillige foreninger bruker området jevnlig. Området rundt Paulen og Kringsjå har også vært brukt til arrangementer, blant annet konserter og aktiviteter i regi av frivillige organisasjoner. Slik bidrar Tømmerrenna til livskvalitet, fellesskap og bruk av naturen som sosial arena.

Den er gratis, åpen og utgjør et uorganisert, men sosialt møtepunkt for hele befolkningen, på tvers av alder og bakgrunn.

### 2.10.3 Reiseliv og økonomisk verdiskaping

Selv om det i dag ikke finnes mange kommersielle aktører direkte knyttet til Tømmerrenna, gir området økende reiselivsmessig verdi og har potensiale for videre vekst. Dagsturisme fra regionen og Kristiansand bidrar til økt trafikk og handel i nærområdene, mens internasjonale gjester finner veien via ferje til Sørlandet eller som del av en rundreise gjennom Setesdal, der riksveg 9 siden juni 2025 har fått status som Nasjonal turistvei. I tillegg gir koblingen til Setesdalsbanen et unikt utgangspunkt for å utvikle pakkeløsninger med guiding, transport og formidling. Men mange peker på at den økonomiske verdiskapingen rundt en slik attraksjon burde vært mye høyere.

### 2.10.4 Regional betydning

Verdiskapingen er ikke begrenset til Vennesla. Både Iveland, Kristiansand og Setesdal opplever Tømmerrenna som en del av regionens opplevelselslandskap. Gjestestrømmen går ofte gjennom regionen, og renna inngår i et større nettverk av turmål.

Steinsfoss Tømmerrenne er et reisemål av nasjonal verdi som med viktig forvaltning vil holde seg relevant i lang tid fremover.

## 2.11 Sikkerhet, beredskap og risikoanalyse

Tømmerrenna er en unik, men sårbar attraksjon, både fysisk og organisatorisk. Økende besøkstall, smale konstruksjoner og uoversiktlige partier stiller høye krav til sikkerhet og beredskap. I tillegg går Tømmerrenna langs et regulert vassdrag hvor vannføring kan variere fra liten til svært kraftig, og den følger delvis traseen til Setesdalsbanen, noe som også innebærer risiko for gående. Samtidig finnes det i dag ingen helhetlig risikoanalyse eller systematisk plan for håndtering av uønskede hendelser.

### 2.11.1 Risiko og kjente utfordringer

Det er ikke registrert alvorlige personskader i Tømmerrenna de siste årene, men flere forhold representerer en betydelig sikkerhetsrisiko:

- Fall og skliulykker: Glatt treverk og slitte partier kan føre til mindre fall, særlig når det er vått eller isete.
- Trang ferdsel og manglende møteplasser: Turgåere må ofte lene seg ut over kanten for å slippe andre forbi. Dette oppleves som utrygt, spesielt for barn, eldre og hundeeiere.
- Bading i kulpen ved Steinsfoss: Plutselig vannslipp fra damanlegg kan gi farlige forhold. Området er kun merket med "bading på eget ansvar", uten varslingssystem. Dette gjelder hele strekningen fra Steinsfoss til Beihølen. Opphold i og langs

elveløpet fra Steinsfoss til Beihølen kan medføre farlige situasjoner som følge av plutselig vannføringsøkning.

- Trafikksikkerhet langs adkomstvegene: Både Steinsfossvegen og undergangen ved jernbanebrua er smale og uoversiktlige, med høy risiko for konflikt mellom bilister og gående.
- Manglende mobildekning: Enkelte partier har svak dekning, noe som hemmer varsling ved ulykker.
- Manglende informasjon: om hvordan man skal handle ved ulykker eller hendelser som ikke krever å ringe 113, inkludert hvem man kan kontakte lokalt.
- Ferdsel langs og på jernbanesporet: medfører risiko for gående og krever særskilt oppfølging av sikkerhetstiltak

### 2.11.2 Eksisterende tiltak

Det finnes enkelte sikkerhetstiltak og rutiner, men disse er fragmenterte og ikke samlet i én beredskapsplan:

- Vedlikehold av tømmerrenna skjer jevnlig, etter behov, ikke på fastsatte intervaller.
- Hengebrua over Otra er inspisert, og det er planlagt utskifting av bærevaiere.
- Advarselsskilt er satt opp ved badekulpen og på enkelte glatte partier.
- Setesdalsbanens mannskap stopper trafikk ved jernbaneovergang i driftstider.

### 2.11.3 Beredskap og ansvar

Det finnes ingen egen beredskapsplan for Tømmerrenna. Ved hendelser er det kommunens generelle beredskap som gjelder. Relevante aktører som er involvert med ulike oppgaver i dag er;

- Vennesla og Iveland kommune har ansvar for vei, tilrettelegging og første innsats.
- Å Energi har ansvar for vannslipp og regulering av Beihølen. Det finnes rutiner, men ikke system for publikumsvarsling.
- Bane NOR / Setesdalsbanen har ansvar for jernbanesikkerhet. Fysisk tilstedeværelse ved togdrift.

Det er ingen organisert tilstedeværelse fra Røde Kors eller frivillige redningsgrupper. Det er manglende skilting om nødnumre, posisjon og evakuering i renna.

### 2.11.4 Behov for ROS-analyse

En enkel ROS-analyse er gjort i forbindelse med arbeidet med besøksstrategien. Den finnes i kapittel 3.2

## 2.12 Natur- og kulturverdier

Steinsfoss Tømmerrenne er et område der natur og kulturhistorie er tett vevd sammen. Her finnes sårbare naturtyper og viktige leveområder for vilt, i tillegg til tekniske kulturminner og rester etter tidligere industri- og kraftproduksjon. Både naturreservat og verneverdige kulturmiljøer ligger tett på ferdselsåren, og det er behov for god besøksforvaltning. De neste avsnittene gir en overordnet omtale av de viktigste natur- og kulturverdiene i planområdet, basert på eksisterende registreringer, med unntak av NIN-kartlegging som er utført i forbindelse med utarbeidelsen av denne besøksstrategien.

### 2.12.1 Vernede områder

Mellom Steinsfoss i sør og Beihølen i nord ligger to viktige naturreservat: Paulen naturreservat (Vennesla kommune, vest for Otra) og Knudansheia naturreservat (Iveland kommune, øst for Otra). Begge er vernet som skogreservat, og utgjør områdets mest omfattende og formelt beskyttede naturverdier.

#### Paulen naturreservat

- Vernedato: 26.06.2009
- Areal: 5 486 daa
- Formål: Bevare variert og tilnærmet urørt barskog med stort biologisk mangfold. Spesielt vektlagt er forskning på naturlig suksesjon etter skogbrann.

Vernebestemmelser omfatter blant annet forbud mot inngrep i vegetasjon, motorferdsel, arrangementer, nybygg og forsøpling.

Det er likevel åpnet for vedlikehold av eksisterende stier og anlegg, samt nødvendig sikring langs strekningen.

 [Verneforskrift på Lovdata](#)

#### Knudansheia naturreservat

- Vernedato: 21.06.2019
- Areal: 1 016 daa
- Formål: Bevare gammel boreal lauvskog, eikeskog og alm-lindeskog i mest mulig urørt tilstand.

Det er forbudt å endre naturmiljø, vegetasjon eller dyreliv, og motorferdsel og større arrangementer er ikke tillatt.

Det er gjort unntak for nødvendig vedlikehold av Tømmerrenna og eksisterende stier.

 [Verneforskrift på Lovdata](#)

### 2.12.2 Andre registrerte naturverdier

Utenfor reservatene finnes det flere dokumenterte naturverdier basert på:

- Naturtypekartlegging (etter Miljødirektoratets instruks)
- MiS-registreringer fra skognæringen (nøkkelbiotoper)
- Artsobservasjoner fra databasen Artskart

Eksempler på kartlagte naturverdier

- En lågurteikeskog på 6,6 daa vest for Steinsfoss, i den bratte østvendte lisida vest for Steinsfossen.
- Flere nøkkelbiotoper med gamle trær og lauvsuksesjoner nord for Kringsjø. Dette er verdifulle livsmiljøer i skog.
- MiS-livsmiljø kartlagt i skogområder mellom Grovane og Samkom, jf. Figur 9.

### 2.12.3 Registrerte arter

Det er registrert flere rødlistede arter i området:

Truede treslag:

- Alm og Ask (EN – sterkt truet)

Sårbare fuglearter (VU):

- Grønnfink, Gulspurv, Fiskemåke

Nær truede fuglearter (NT):

- Tretåspett, Tårnseiler, Storskarv

Andre arter:

- Slettsnok (NT) observert ved Kringsjø

Flere sjeldne blomsterfluer er observert mellom Kringsjø og Kvernhusdalen

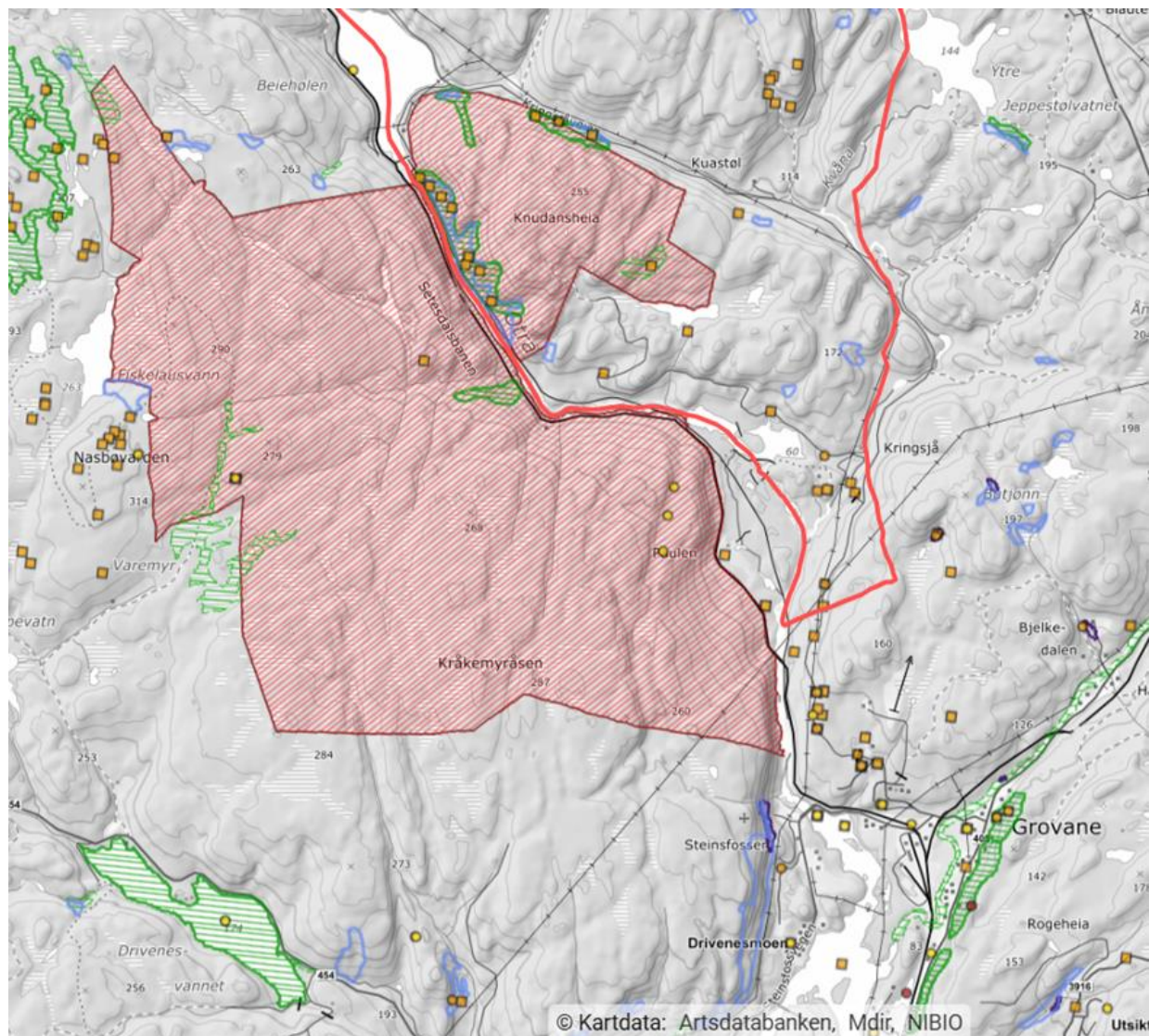
I forbindelse med besøksstrategien har fagansvarlig naturmiljø hatt dialog med Statsforvalteren, og mellom annet fått innsikt i registrerte sensitive arter som ikke er offentlig tilgjengelig.

## 2.12.4 Fremmede arter

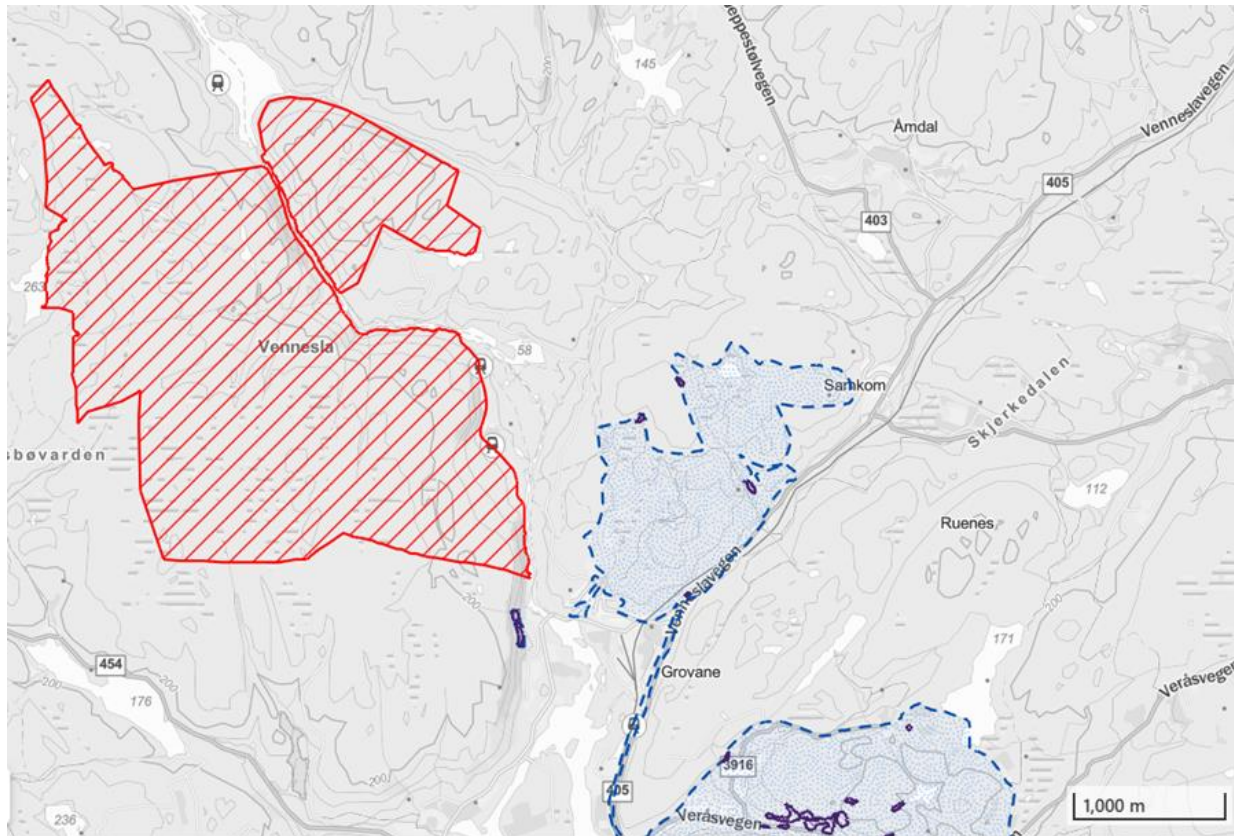
Flere fremmede arter med høy spredningsrisiko (SE – svært høy risiko) er registrert i området; Gyvel, Rødhyll, Dielsmispel, Kjempespringfrø, Høstberberis, Spirea, Sitkagran, Syrin

Figur 13 og 14 viser oversikt over naturverdier som registrert. Kartgrunnlag og informasjon er hentet fra NIBIO Kilden og Naturbase.

- Verneområder (rød skravur)
- Naturtyper (grønn og blå skravur/figurer)
- MiS-nøkkelbiotoper (lyseblå)
- Rødlisterarter (gule symboler)



Figur 8 Lokalisering av kjente naturverdier i området, hentet fra aktuelle databaser.



Figur 9 Naturrestat i området vist med rød skravur. Dekningskart over områder hvor det er gjennomført naturtypekartlegging etter Miljødirektoratets instruks vist med blå skravur, mens registrerte naturtyper etter Miljødirektoratets instruks er vist med mørkeblå figurer. Kartet er hentet fra Naturbase.

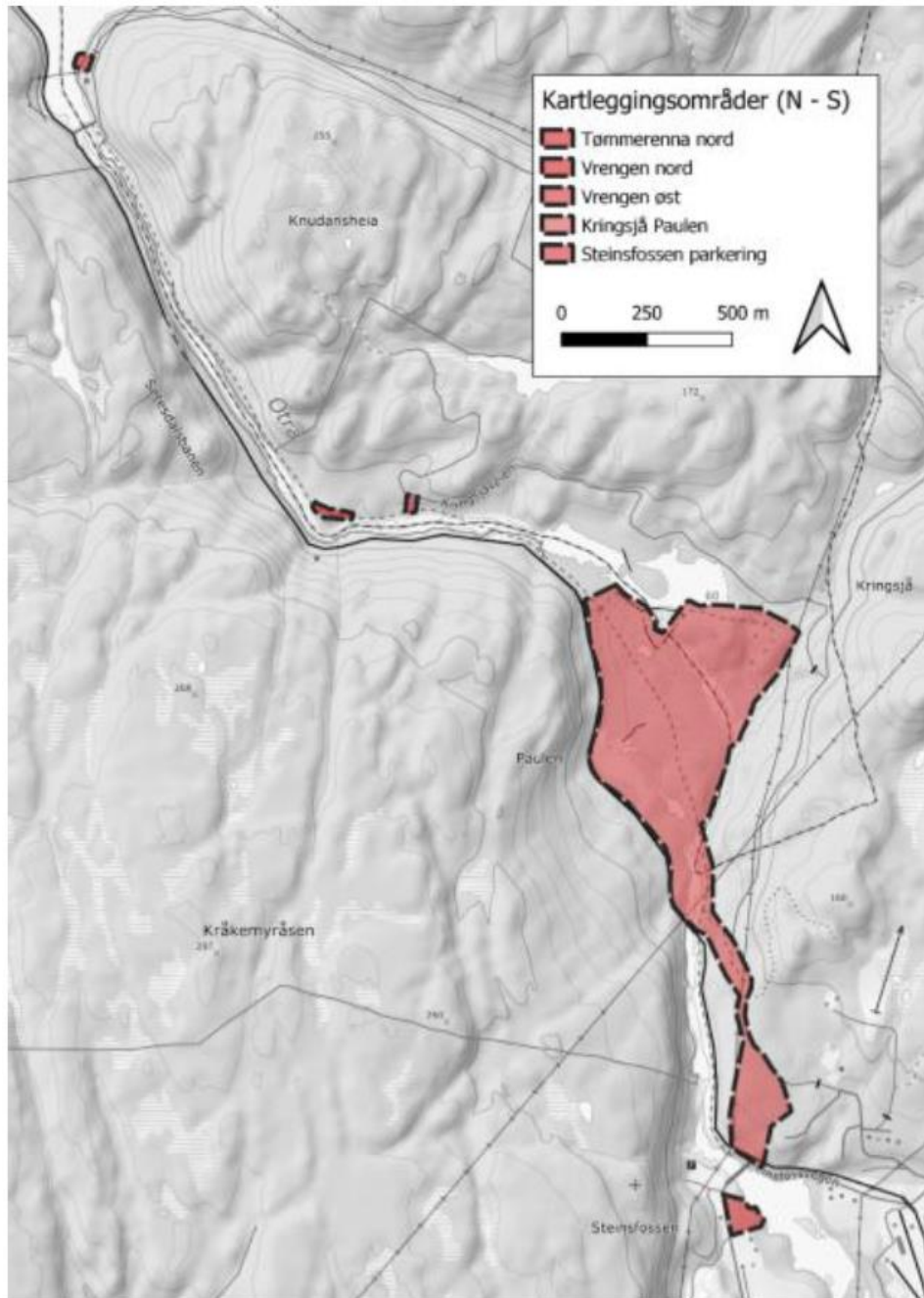
### 2.12.5 NiN-kartlegging

På bakgrunn av naturfaglige vurderinger om behov for NiN-kartlegging i områder med nye byggetiltak, jf. Figur 10, ble det besluttet å utvide kunnskapsgrunnlaget og ved å gjennomføre en NiN-basert kartlegging av biologisk mangfold ved Steinsfossen Tømmerrenne<sup>1</sup>.

Kartleggingen er avgrenset til områder hvor det i mulighetsstudien og besøksstrategien er foreslått nye tiltak, inkludert gangbaner, møteplasser og omdirigering av ferdsel. Dette innebærer at registreringene er direkte relevante for vurdering av konsekvenser og planlegging av avbøtende tiltak i de aktuelle delområdene.

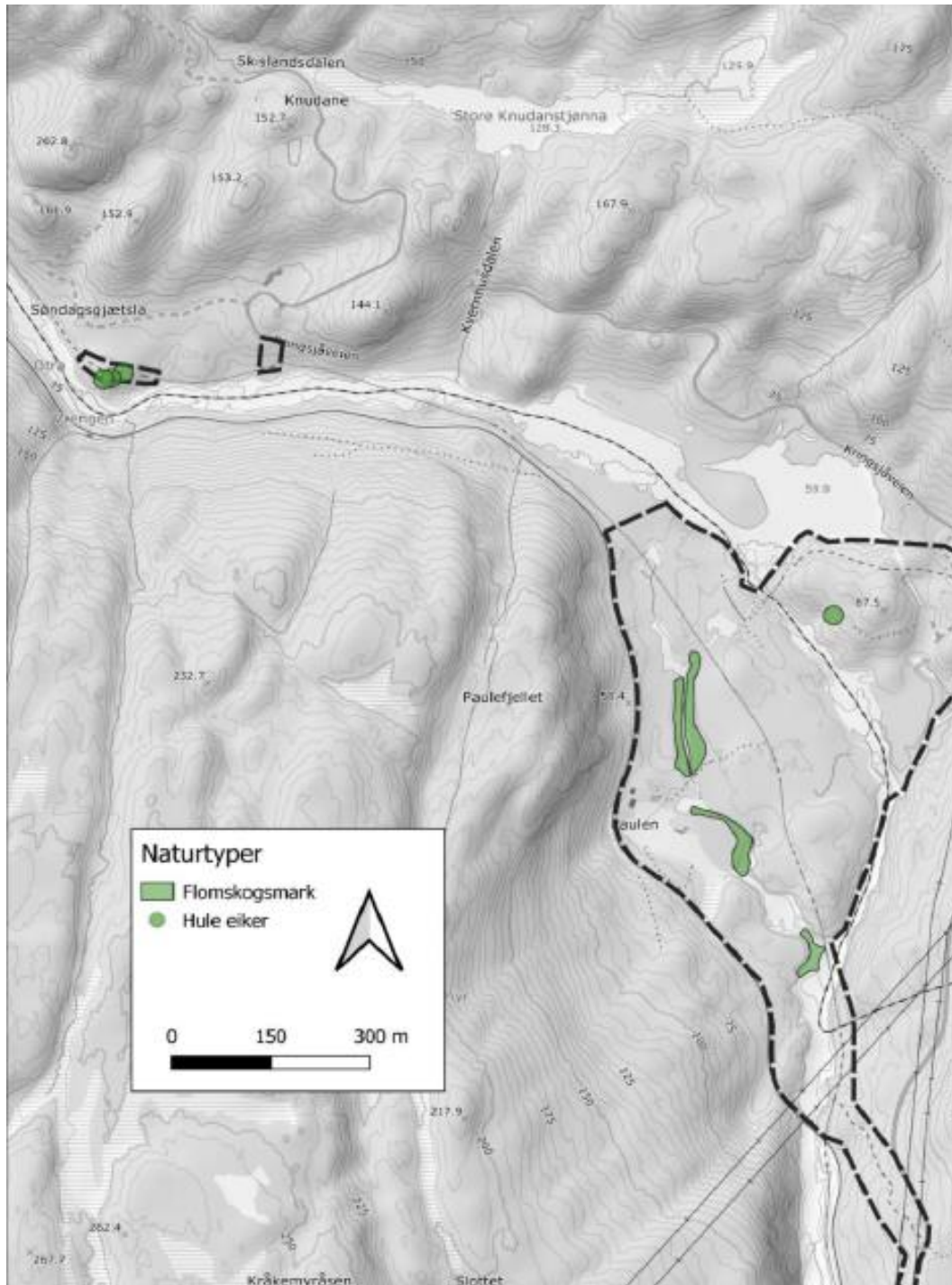
Kartleggingen ble gjennomført i felt 28.–30. august 2025 etter Miljødirektoratets instruks for naturtypekartlegging (Mi) ved bruk av NiN-app og NiN-web, og omfatter registrering av naturtyper, rødlistearter og fremmede arter.

<sup>1</sup> Sveinson, S.M.R og Åsan, E. 2025. Kartlegging av biologisk mangfold ved Steinsfossen tømmerrenne. Faun rapport 028-2025.



Figur 10 Kartutsnitt hentet fra Faunrapport 028-2025 som viser områdene som Faun har kartlagt etter vurdering av hva slags områder som det er foreslått nye tiltak.

I løpet av kartlegginga blei det registrert åtte naturtypelokaliteter, fordelt på fire område med flomskogmark og fire lokaliteter med hule eiker, jf. Figur 11. Disse representerer viktige og delvis sårbare naturverdier i området. Flere av de kartlagte lokalitetene ligger nær dagens ferdselsåre, og enkelte hule eiker ligger innenfor områder der det kan oppstå økt tråkk dersom besøkende velger å gå utenfor renna. Dette gjør naturtypene spesielt relevante i vurderingen av sårbarhet og behov for styring av ferdsel.

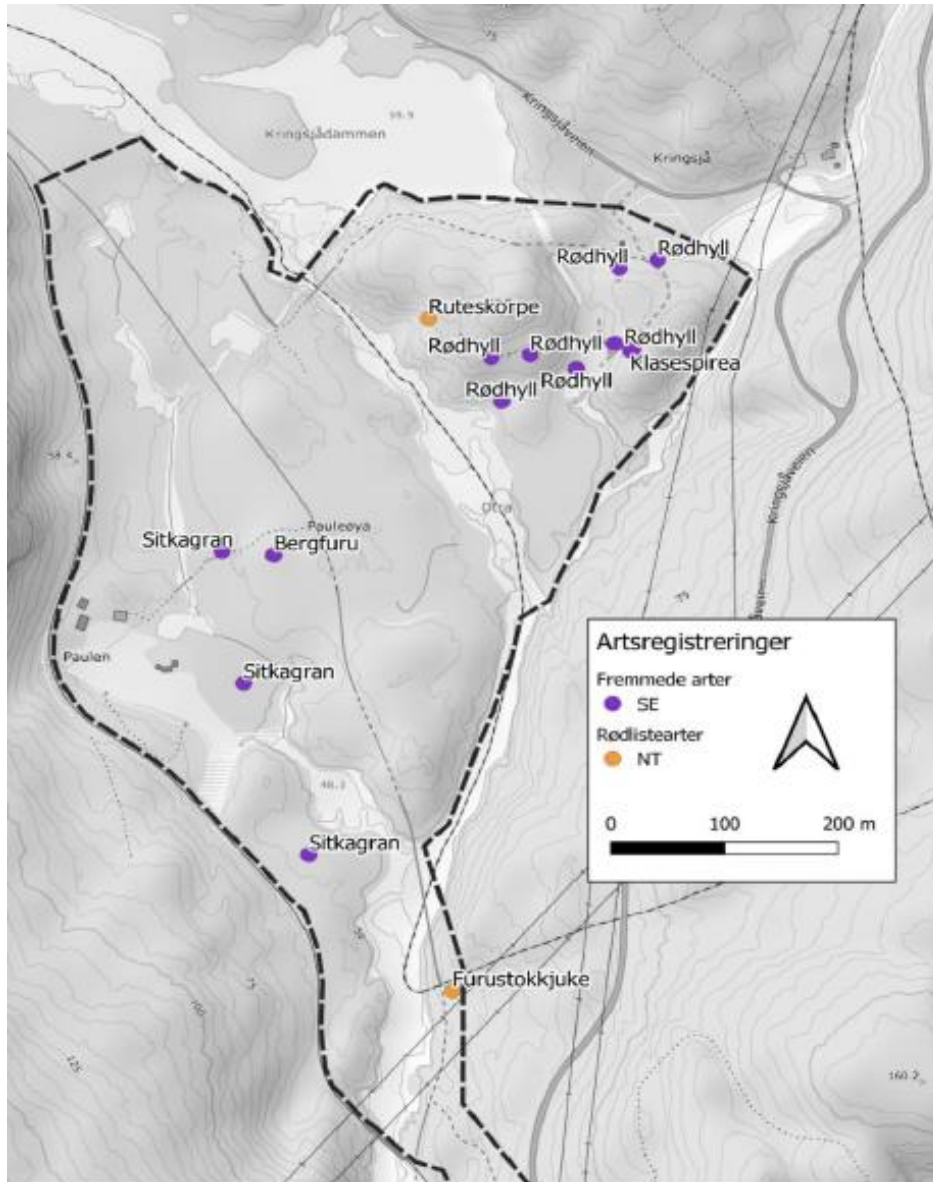


Figur 11 Kartlagte naturtyper høsten 2025 av Faun Naturforvaltning, etter Miljødirektoratets instruks

Det ble også påvist to rødlistearter: ruteskorpe (NT) og furustokkjuke (NT), som indikerer eldre og artsrike livsmiljø knytt til ved og grove trestammer.

I tillegg registrerte Faun fire fremmede arter i kategorien svært høy risiko (SE): rødhyll, sitkagran, bergfuru og klasespirea, jf. Figur 12. Disse artene er vurderte til å kunne gi negativ

påverknad på naturmangfoldet dersom de ikke blir håndtert systematisk.



Figur 12 Registrering av forholdsvis stasjonære rødlistearter i området (oransj), og fremmede arter (lilla). Kart er hentet fra Faun rapport 028-2025.

Kartleggingen viser at området inneholder både edelløvskog, flomsoner og barskog, og at skogen flere steder er bærer preg av pågående og tidligere skogbruksaktivitet. Dette er viktig bakgrunnskunnskap når en skal vurdere sårbarhet og kapasitet for økt ferdsel.

### 2.12.6 Landbruk og utmark

På areal som ikke er vernet og består av skogsmark, drives det tradisjonelt skogbruk i området med uttak av tømmer til materialer og massevirke, samt vedproduksjon.

Av utmarksressurser som grunnlag for høstbart overskudd drives det tradisjonelt jakt og fiske i området. Området har jaktbare bestander av elg, hjort og rådyr, samt småvilt som skogsfugl, andefugl, duer og hare. Det drives også fritidsfiske i de lokale vassdragene.

### 2.12.7 Jakt og fiske

Området rundt Tømmerrenna blir brukt til både skogbruk, jakt og fiske. Vennesla Jeger- og Sportsfiskeforening disponerer rådyr- og harejakt i kommuneskogene i Vennesla og Øvrebø. Disse jaktområdene ligger utenfor kartleggingsområdet for besøksstrategien, og det foregår derfor ingen kommersiell jakt eller utleie av jaktkort i selve Tømmerrenna-området. Likevel er det relevant å merke seg at økt ferdsel kan ha indirekte konsekvenser for vilt og ikke-kommersiell jaktutøvelse i områder nær renna, da det blir vanskeligere grunnet et høyt og økende besøk.

Otra er et kjent laksevassdrag, men er bare lakseførende opp til Vigelandsfossen, da fossen er et vandringshinder for laksen. Vigelandsfossen ligger sør for Steinsfoss tømmerrenne. Fiske i Venneslafjorden er gratis ifølge Nedre Otra Grunneigarlag, men vanlige fiskeregler gjelder, inkludert minstemål, redskapstyper o.l. Økt aktivitet langs vassdraget gi økt press på naturmiljøet, og det er viktig å ivareta både friluftsliv og tradisjonell bruk av vassdraget på en balansert måte.

### 2.12.8 Naturmangfoldloven §§ 8–12

Naturmangfoldloven (2009) inneholder fem grunnleggende prinsipper for bærekraftig bruk og vern av naturen. Disse §§ 8–12 skal alltid legges til grunn ved offentlig beslutningstaking som kan påvirke naturmangfold. Prinsippene innebærer at besøksstrategien skal balansere tilrettelegging for opplevelse med hensynet til naturverdier. Dette gjøres ved å:

- bruke kunnskap om naturverdier og besøksmønster til å styre ferdsel,
- innføre restriksjoner eller sesongvise reguleringer ved usikkerhet eller risiko,
- vurdere den samlede belastningen av aktiviteter i området,
- la arrangører eller tiltakshavere bidra til å finansiere nødvendige avbøtende tiltak,
- velge miljøvennlige metoder og løsninger i tilrettelegging og drift.

Disse blir drøftet i analysekapittelet; 3.1.4

## 2.13 Kulturminner og kulturmiljø

Områdene rundt Otradalen vitner om en lang historie og variert bruk av landskapet, fra jordbruk og tømmerfløting til jernbane og kraftproduksjon. Spor etter dette finnes som gravminner, gamle ferdselsveier, husmannsplasser og teknisk-industrielle anlegg. De mest fremtredende kulturminnene er knyttet til den industrielle utviklingen, og særlig

Tømmerrenna, Setesdalsbanen, Kringsjø kraftstasjon og Paulen gård – alle sentrale deler av et sammenhengende kulturmiljø med høy verneverdi.

### 2.13.1 Tømmerrenna – teknisk-industrielt kulturminne

Steinsfoss Tømmerrenne er et sentralt kulturminne i området og regulert til bevaring i kommuneplan og kulturminneplan. Den ble bygget i 1959 som kompensasjon etter at tømmerfløtingen i Otra ble avsluttet til fordel for kraftproduksjon. Renna er nær 4 km lang, og går gjennom skog, over to hengebroer og gjennom en tunnel. Den ble brukt frem til 1981, og er i dag en av Nord-Europas lengste, bevarte tømmerrenner.

### 2.13.2 Setesdalsbanen – fredningsverdig kulturmiljø

Setesdalsbanen ble åpnet i 1896 og knyttet Setesdal til Kristiansand. Den smalsporede jernbanen er i dag en museumsbane og omfattes av Riksantikvarens nasjonale verneplan. Den følger Otra oppover Otradalen, og kulturmiljøet omfatter både jernbanetraseen og bygningsmiljøene rundt, særlig på Grovane. Banen fikk stor betydning for utviklingen av industri og turisme i dalen. Den siste ordinære turen gikk i 1962, og siden 1983 har Setesdalsbanen hatt museumstrafikk fra Grovane.

### 2.13.3 Paulen gård – vokterbolig og gårdshistorie

Paulen gård ligger sentralt ved Pauleøya, der tømmerrenna krysser Setesdalsbanen. Gården ble ryddet i 1645 og bebodd frem til slutten av 1700-tallet. Senere fungerte den som vokterbolig for jernbanen. Dagens tun omfatter bygninger fra rundt 1900. Paulen er i dag leid av speidergruppa i Vennesla og regulert til bevaring. Det finnes også en holdeplass for museumsbanen ved gården.

### 2.13.4 Kringsjø – pionéerkraftverk og industrihistorie

Nord for Pauleøya ligger Kringsjø, med rester etter Kristiansands første kraftverk fra 1900. Kraftverket ble bygget av Kristiansand Fossefald og Elektrisitetsverk og forsynte byen med strøm. Kraftverket ble lagt ned i 1957, og anlegget består i dag av en steinmurt dam, ruiner, steintipp og hustufter etter det lille kraftsamfunnet som vokste frem, med skole og 50–60 innbyggere på det meste. Dammen er statlig listeført og omtalt i NVEs nasjonale verneplan for dammer som kulturminner. Området er regulert til bevaring i både Vennesla og Iveland kommune.

### 2.13.5 Fjellmannsveien – førindustrielt veifar

Øst for Otra finnes deler av Fjellmannsveien, også kalt Den gamle byveien. Den ble brukt av folk fra Setesdal og Iveland på vei til Kristiansand, og strekker seg fra Kringsjø til boligfeltet ved Kvernhusdalen. Veien ble nedlagt som offentlig trasé i Vennesla i 1828. Spor etter veien er synlige som steinsettinger og hellelagte partier, og enkelte deler er automatisk fredet som kulturminner.

## 2.14 Annen relevant kunnskap

Det finnes enkelte temaer som ikke dekkes av øvrige kapitler, men som kan ha betydning for strategien:

- Informasjon finnes i liten grad på andre språk enn norsk.
- Tømmerrenna er for smal til å kunne ta imot rullestolbrukere, og universell utforming lar seg ikke realisere uten omfattende inngrep i konstruksjonen.
- Renna er lite tilrettelagt for andre funksjonsnedsettelse som nedsatt mobilitet eller personer med syns-/hørselsutfordringer. Det finnes ikke tilrettelagte traseer, hvilebenker eller alternative opplevelser.
- Tømmerrenna ligger nær industri, høyspentlinjer og tekniske anlegg, noe som påvirker opplevelsen enkelte steder.

## 2.15 Manglende kunnskap

Til tross for god kunnskapsinnhenting i planarbeidet, gjenstår det flere områder der datagrunnlaget er svakt eller mangelfullt. Dette gjelder særlig sikkerhet og lokal verdiskaping. Slike kunnskapshull må håndteres før større tiltak iverksettes, og for å sikre god besøksforvaltning over tid.

### Sikkerhet og beredskap

Det mangler en helhetlig oversikt over risiko og beredskap knyttet til ferdsel og økt bruk:

- Det finnes ingen samlet oversikt over skader, nestenulykker eller kritiske hendelser over tid.
- Det er uklart hvilke aktører som har ansvar for å respondere raskt ved hendelser inne i traseen.
- Det er ikke etablert system for rapportering av avvik, slitasje eller faresituasjoner.

### Lokal verdiskaping

Det er begrenset kunnskap om hvordan besøk skaper ringvirkninger lokalt:

- Det finnes ingen samlet oversikt over økonomisk verdiskaping knyttet til Tømmerrenna.
- Bruken av lokale serveringssteder, butikker og overnattingssteder er ikke kartlagt.
- Det er usikkert i hvilken grad lokale næringsdrivende, lag og foreninger drar nytte av besøket.

Dette skaper usikkerhet rundt hvilken rolle attraksjonen spiller for lokalsamfunnsutvikling, og hvordan verdiskapingen kan styrkes på en bærekraftig måte.

### Kulturminnenes tilstand og tåleevne

Kunnskapen om kulturminnene bygger på eksisterende kilder (Askeladden, Kulturminnesøk, kommunal planlegging), og dialog med fagpersoner i Agder fylkeskommune og historielaget. Likevel gjenstår viktige avklaringer:

- Det er ikke gjennomført tilstandsvurderinger i felt for de tekniske kulturminnene langs traseen.
- Tåleevnen til ruinene ved Kringsjå, Paulen gård og eldre veifar er ikke vurdert med tanke på økt ferdsel og mulig tilrettelegging.

Før tilretteleggingstiltak iverksettes, bør kulturminneforvaltningen involveres i vurdering av belastning og nødvendige hensyn.

### Oppsummering av kunnskapsgrunnet

Kunnskapsgrunnet peker på at Steinsfoss Tømmerrenne er et reisemål med høy attraksjonsverdi, men med økende press og manglende organisering og fasiliteter. Følgende hovedinnsikter danner grunnet for den videre strategien:

- Høy attraksjonsverdi og lav terskel: Kombinasjonen av industrihistorie, spektakulær konstruksjon og lavterskel friluftsliv gjør området attraktivt for både lokalbefolkning og tilreisende nasjonale og internasjonale turister.
- Press på infrastruktur og sikkerhet: Økende besøk fører til trengsel, utfordringer med passering, etterspørsel etter alternative returruter, utfordring med forsøpling og manglende sanitærforhold, samt utrygge trafikkforhold, særlig i høysesong.
- Manglende forvaltningsstruktur: Det finnes ingen felles modell for vertskap, drift eller samarbeid mellom aktører. Området som reisemål er ikke organisert.
- Begrenset lokal verdiskaping: De fleste besøk er korte dagsturer med lav tilknytning til lokale tilbud. Reiselivspotensialet er lite utnyttet.
- Høye natur- og kulturverdier: Området grenser til naturreservat og inneholder verneverdige kulturmiljø. Det er i dag lite informasjon til besøkende om hvordan de skal forholde seg til disse områdene med tanke på ferdsel, bålbrenning og forsøpling.

## 3 Analyse

Arbeidet med besøksstrategien for Steinsfoss Tømmerrenne bygger på omfattende kunnskapsinnhenting og en bred medvirkningsprosess. Samlet viser materialet et reisemål med stor attraksjonskraft og tydelig vekstpotensial, men også med klare utfordringer knyttet til slitasje, trafikkavvikling, sikkerhet og lokal forankring. I tillegg ligger det høye natur- og kulturverdier i området, som krever bevisst forvaltning og formidling. Denne analysen belyser hovedutfordringene og mulighetene, og danner grunnlaget for mål, strategiske grep og tiltak.

### 3.1 Utfordringer

#### 3.1.1 Trafikkflyt, møteproblematikk og manglende ferdselsstyring

Tømmerrenna er en smal trasé uten tilrettelagte møteplasser, hvileplasser og alternative ruter med opplevelseskvaliteter. All ferdsel foregår i dag frem og tilbake i samme trase, og ved økende besøkstall skaper dette store utfordringer både for sikkerhet og opplevelseskvalitet.

På travle dager oppstår det trengsel, særlig for barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne. Selv på rolige dager kan 20–30 møtepunkt gi en oppstykket og stressende turopplevelse. På dager med høyt besøkstrykk med opp mot 2000 besøkende må man forvente mange titalls kryssinger per person.

Det er nødvendig å vurdere tiltak som enveisregulering (eventuelt kun i høysesong), etablering av attraktive rundløyper i ulike lengder tilpasset forskjellige behov, samt bedre informasjon om ruter, stoppunkter og hvileplasser. Dette er avgjørende for å unngå kaos og kø, og styrke opplevelsen.

#### 3.1.2 Begrenset infrastruktur og helhetlig opplevelse

Området har manglende og utilstrekkelig kapasitet på toalettløsninger, informasjon, hvileplasser og tilrettelagte rasteområder. Sjøppelhåndtering er lite tilfredsstillende, og grunneiere og naboer melder om forsøpling og ulemper. Det mangler også en tydelig inngang, visuell profil og helhetlig struktur som rammer inn besøket. Dette svekker både trivselen, tryggheten og opplevelseskvaliteten, særlig for barnefamilier, eldre og internasjonale besøkende.

Det bør etableres flere toalettløsninger, tydelige avfallspunkter, hvileplasser og rasteområder. Området trenger en tydelig inngang med visuell profil og informasjon, samt bedre skilting og kart som gir forutsigbarhet og styrker opplevelsen.

#### 3.1.3 Parkering, adkomst og trafiksikkerhet

Det er ventet en økning i bilbasert turisme på grunn av nye ferger til regionen. Særlig ventes større press fra internasjonale gjester med bil og bobil. I tillegg er trenden at stadige flere norske turister besøker Tømmerrenna. Uten en plan for adkomst og parkering vil dette forsterke dagens utfordringer.

Steinsfoss Tømmerrenne har som nevnt i kunnskapsgrunnlaget, kapittel 2.4.3, en variasjon fra gjennomsnittlig besøk i sommerhalvåret på 468 besøkende til 1190 på toppdag. Behovet for parkering baserer seg på snittopphold på 3,5 timer og 2,4 personer per bil. Basert på gjennomsnittet er det i dag behov for rundt 200 parkeringsplasser. Teoretisk vil det på toppdager være behov for i underkant av 500 parkeringsplasser, men ikke alle vil ha behov for å parkere samtidig. I tillegg er det sannsynlig å tenke at noen av de besøkende kommer med kollektiv eller turbuss og det reduserer parkeringsbehovet ytterligere. Med ett snitt på ca. 80 biler i timen og at hver bil står 3,5 time er det ett teoretisk behov for 300 parkeringsplasser for å dekke dagens bruk på de mest besøkte dagene.

Dagens parkeringskapasitet er fordelt mellom Grovane stasjon (90 plasser), verkstedområdet til Setesdalsbanen (50 plasser) og Steinsfoss (160 plasser), jf. Figur 7. Til sammen er det parkeringskapasitet til rundt 300 biler, og slik sett i tråd med det teoretiske behovet skissert over. Utfordringen ligger i at adkomsten til Tømmerrenna fra Grovane og verkstedområdet skjer langs veg uten fortau, gang- og sykkelveg eller trygg kryssing. Dermed oppleves de som lite attraktive alternativer for besøkende. Gangtrafikken mellom Grovane og Steinsfoss kombinert med stor biltrafikk til parkeringsplassen ved Steinsfoss, skaper trafikale utfordringer i boligområdene, spesielt langs Steinsfossvegen og ved Steinsfossbrua, rett ved starten av renna. Det observeres «villparkering» i grøfter, private innkjørsler og langs vegkanter. Dette irriterer fastboende og kan hindre fremkommelighet for utrykningskjøretøy. Området preges også av stor gjennomgangstrafikk, inkludert tungtransport, til og fra næringsområdet ved Mosby og Evje.

En mer hensiktsmessig løsning vil være å tilrettelegge adkomst via Drivenesvegen. Parkeringskapasiteten ved Steinsfoss må økes og tilrettelegges bedre, i tråd med vurderingene over er det fornuftig å etablere 300 parkeringsplasser ved Steinsfoss. Dette vil skjerme boligområdene for gjennomgangstrafikk, gi bedre kontroll med trafikkflyten og styrke trafikksikkerheten for gående og syklende. Det bør vurderes å legge om adkomsten og stenge Kringsjø og Steinsfossvegen for gjennomkjøring. Det bør søkes samarbeid med Setesdalsbanen om persontransport med motorvogn eller shuttlebuss mellom Grovane og Steinsfoss. Et aktuelt tiltak kan være henvisning til parkering på verkstedsområdet og Grovane stasjon på toppdager, der kapasiteten på Steinsfossparkeringen ikke er tilstrekkelig.

### 3.1.4 Natur- og kulturpåvirkning- drøfting av naturmangfoldloven §§8-12.

Tømmerrenna fungerer i dag som en tydelig avgrenset ferdselsåre, der konstruksjonen bidrar til å kanalisere trafikken og redusere slitasje på vegetasjon utenfor traseen. Mulighetene for å bevege seg ut av renna er begrensede, noe som gir både en skjermende effekt for sårbar vegetasjon og forutsigbarhet for dyrelivet i skogsområdene omkring. NIN-kartleggingen utført av Faun Naturforvaltning, 2025, viser at området rundt Tømmerrenna inneholder flere registrerte naturtypelokaliteter, inkludert både flomskogmark og hule eiker. Begge naturtypene har begrenset tåleevne for slitasje og endret ferdselsmønster. Enkelte lokaliteter ligger tett inntil dagens trasé, noe som understreker behovet for at ferdselen fortsatt kanaliseres gjennom renna og ikke spres ut i omkringliggende skogområder. Særlig rådyr er tilpasset menneskelig aktivitet, og økt bruk vurderes ikke til å redusere deres leveområder, ettersom ferdselen er konsentrert til et smalt areal.

Foreslåtte tiltak utenom selve renna, som gangbaner på Pauleøya (jf. mulighetsstudien), vil videreføre prinsippet med styring av ferdsel. Bevegelsesmønsteret vil også her være forutsigbart for viltet, selv om ferdselen spres noe utover selve renna. Erfaringer fra Tretoppveien i Fyresdal viser at arter som rådyr, ekorn og hare opptrer i tett på konstruksjoner selv ved høye besøkstall. Samtidig er det viktig å merke seg artsforskjeller: skogsfugl og rovdyr er mer sky og benytter leveområder i de nærliggende verneområdene (Paulen og Knudansheia), hvor det ikke planlegges tiltak.

Dersom ferdsel i renna blir for krevende, eksempelvis på grunn av møtekonflikter, er det en risiko for at flere vil ta seg utenom traseen. Dette kan føre til spredt ferdsel og tråkk i sårbare områder langs Otra og i randsonene til verneområdene. På medvirkningsmøter ble det rapportert om forsøpling og bruk av private avfallsdunker ved besøkendes retur via Kringsjøavegen. Med økende besøkstall og manglende infrastruktur kan slike utfordringer eskalere og kunne true både natur- og kulturverdiene i området. Konsekvensene av spredt ferdsel er særlig knyttet til de registrerte naturtypene langs Otra. Flomskogmarkene som er dokumentert langs Paulen og videre nordover, er spesielt sårbare for tråkk, erosjon og uttørking. Dersom ferdsel flyttes bort fra renna eller nye snarveier etableres, vurderes risikoen som høy for direkte påvirkning på disse naturtypene.

De registrerte huleik-lokalitetene ligger i et område som kan bli aktuelt som alternativ rute dersom besøkende velger å unngå tunnelen i Tømmerrenna. Dette gir en tydelig risiko for økt tråkkbelastning. Hule eiker er en utvalgt naturtype med svært lav toleranse for rottråkk, jordpakking og endringer i lys- og fuktforhold. Faun-rapporten anbefaler derfor en buffersone på minimum 15 meter fra registrerte hule eiker der ferdsel og nye tiltak ikke bør tillates. Dette må legges til grunn ved all videre planlegging.

For flomskogmarkene som ligger langs Paulen og nordover, anbefaler Faun at tiltak og inngrep holdes i god avstand for å unngå påvirkning på hydrologi og jordsmonn. Dersom det skal detaljplanlegges gangbaner på Pauleøya i tråd med mulighetsstudien, må det etableres en buffersone på minimum 20 meter til kartlagte flomskogmarkområder. Slike hensynssoner er avgjørende for å sikre at naturtypen ikke påvirkes av uttørking, erosjon eller endret vannføring.

For å ivareta natur- og kulturverdiene er det nødvendig å styre ferdselen tydelig inn i renna og på tilrettelagte gangbaner, kombinert med skilting, informasjon og forbedret avfallshåndtering. Det bør i tillegg etableres enkle systemer for overvåking slik som flere besøkstellere, slitasjekartlegging, observasjoner av dyreliv. Det bør også gjennomføres årlige evalueringer i samarbeid med Statsforvalteren og fylkeskommunen.

### **Naturmangfoldlovens prinsipper (§§ 8–12)**

Forvaltningen av Steinsfoss Tømmerrenne må bygge på prinsippene i naturmangfoldloven. Lovens §§ 8–12 legger føringer for hvordan utvikling og tilrettelegging kan skje, på en måte som ivaretar naturverdier, samtidig som området skal kunne ta imot et stadig økende antall besøkende. Naturmangfoldloven har fokus på naturverdier, men prinsippene kan også gi positiv virkning for kulturmiljøene i området, og derfor er det stedvis kommentert i vurderingene under. Forvaltningen må derfor skje i samspill mellom Statsforvalteren

(naturforvaltning) og fylkeskommunen (kulturminnevern), slik at både biologisk mangfold og kulturarv ivaretas.

**§ 8 Kunnskapsgrunnlaget:** Strategien bygger på eksisterende naturkartlegging, registrerte naturreservater (Paulen og Knudansheia), databaser for rødlistearter og nøkkelbiotoper, samt ny kunnskap fra spørreundersøkelser, besøksregistrering, medvirkningsmøter og NiN-kartlegging gjennomført august 2025. Kartleggingen dokumenterte også to rødlistearter – ruteskorpe (NT) og furustokkjuke (NT) knyttet til gamle trær og død ved. I tillegg ble det registrert fire fremmede arter i svært høy risikokategori (SE): rødhyll, sitkagran, bergfuru og klasespirea. Disse funnene gir et tydelig bilde av naturverdier som krever særskilt aktsomhet i videre planlegging og forvaltning. Kunnskapen vurderes som god, men det er behov for systematisk overvåkning av ferdselspress og effekter på dyreliv over tid.

**§ 9 Førre-var-prinsippet:** Når det er usikkerhet om effekten på natur eller kulturmiljø skal førre-var-prinsippet legges til grunn. Dette gjelder særlig ved tiltak som kan påvirke dyreliv, vegetasjon eller naturverdier negativt. Tiltak i renna og på returtraseer vurderes derfor med særskilt vekt på å redusere risiko for skade. Gangbaner, god skilting og formidling av sporløs ferdsel og naturverdier er viktige virkemidler. Sårbarhetsvurderingene fra NiN-kartleggingen viser at flere av de registrerte huleik-lokalitetene ligger nær dagens ferdselsåre. Hule eiker er en utvalgt naturtype og tåler lite rottråkk og jordpakking. Dette tilsier at førre-var-prinsippet må tillegges stor vekt i all tilrettelegging og drift nær disse lokalitetene.

**§ 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning:** Besøksstrategien ser på hele økosystemet langs Otra og tilgrensende skogområdene langs renna. Ferdsel, arrangementer, trafikkregulering og kommersiell aktivitet må ses i sammenheng med verneområder og naturverdier. Samlet belastning på natur, friluftsliv, kulturminner og lokalsamfunn inkludert naboer og grunneiere, må holdes innenfor tålegrensene. Hyppige rutiner for evaluering og tilpassing er viktig.

**§ 11 Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver:** Utbyggere eller arrangører som bidrar til belastning på natur og kulturmiljø, skal også ha ansvar for å dekke nødvendige avbøtende tiltak, for eksempel til drift, vedlikehold, avfallshåndtering og servicebygg med sanitæranlegg. Parkeringsavgift og frivillig vipps kan være aktuelle virkemidler for å dekke kostnadene.

**§ 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder:** Tilrettelegging skal skje med minst mulig inngrep i natur og kulturmiljø. Dette innebærer gjenbruk av eksisterende traseer, bruk av miljøvennlige materialer, og midlertidige løsninger der man er usikker på langtidseffekter.

Faun-rapport 028-2025 anbefaler at anleggsarbeid og maskinbruk planlegges slik at spredning av fremmede arter begrenses. Dette gjelder særlig rødhyll, sitkagran og klasespirea som er registrert i området. Slike tiltak bør integreres i entreprenørkrav, drift og skjøtsel for å sikre at tilretteleggingen skjer på en miljømessig forsvarlig måte.

Ved å integrere naturmangfoldlovens prinsipper i utviklingen av tømmerrenna, kan det skje uten at det går på bekostning av natur, kultur eller lokalsamfunn. Helhetlig styring av ferdsel, overvåking, involvering av myndigheter og rettferdig kostnadsfordeling er avgjørende både for å bevare verdiene og oppfylle krav til status som nasjonal turiststi.

### 3.1.5 Utydelig informasjon og lav forventningsavklaring

Besøkende vet ofte lite om lengde, høydemeter, vanskelighetsgrad og returmultipigheter når de starter turen. Det finnes i dag ingen tydelig merking av rutevalg, anbefalte snupunkter eller informasjon. Digitale beskrivelser er fragmenterte, og det mangler en helhetlig reisemålsbeskrivelse og visuell identitet for området.

Mangelen på informasjon gjør at mange går Tømmerrenna til endes uten å vite hvor lang turen er, eller hvor lang tid den tar, noe som skaper utfordringer ikke bare knyttet til fysiske forutsetninger, men også til hvor lang tid man har satt av. Når det i tillegg er få steder å sette seg ned, og nærmest umulig å trekke til side for å slippe andre forbi, oppleves turen som både krevende og stressende for noen.

Renna ligger dessuten langs en bomveg, og det finnes ingen mulighet for å bli hentet med bil underveis. Dette skaper utfordringer for reisefølger som ønsker ulike lengder på turen, og gjør det vanskelig å avbryte hvis man får problemer underveis. Den lave graden av forventningsavklaring fører dermed til feil bruk, redusert opplevelseskvalitet og økt belastning på både folk og sti.

Det finnes ingen vertskapsordning for å møte besøkende med praktisk hjelp eller oppdatert informasjon.

For å møte disse utfordringene bør det utvikles tydelig merking, helhetlig informasjon og digitale løsninger som avklarer forventninger før og under besøket. Etablering av en enkel vertskapsordning vil i tillegg kunne bidra til trygghet, veiledning og bedre opplevelseskvalitet.

### 3.1.6 Brukerfriksjon, lokal belastning og manglende samarbeid

Tømmerrenna fungerer i dag både som nærturområde for lokalbefolkningen og som regionalt og nasjonalt turmål. Dette gir stor variasjon i bruksmønster og forventninger. Lokal mosjon, speideraktiviteter, barnefamilier, hundeeiere og turister møtes i samme trasé, ofte samtidig. Fravær av ferdselsregler og forventningsavklaring fører til friksjon, særlig knyttet til passeringer, hund i løpestreng, sykling og ønsket aktivitetsnivå i løypa.

I helger og høysesong oppleves økende trengsel som belastende. Flere beboere og grunneiere uttrykker bekymring for at området skal miste sin verdi som rolig nærturområde, og bli dominert av masseturisme. Det er også meldt om trafikkfarlige situasjoner ved Steinsfossvegen og belastning fra økt parkeringspress nær boligområdene.

Området mangler i dag en formell struktur for samarbeid mellom grunneiere, frivillige, kommune og næringsliv. Mye av den praktiske driften, som rydding, merking og enkelt vedlikehold, utføres av frivillige, men uten forutsigbare rammer eller støtteordninger. Dette gjør både drift og dialog sårbar, og svekker muligheten for langsiktig forvaltning.

Det er behov for tydelige ferdselsregler, skilting og sesongtilpasset bruk. Boområder ved Steinsfoss må skjermes gjennom bedre trafikkstyring. Det trengs et forutsigbart samarbeid med frivillige og grunneiere. Tiltak må ivareta både lokal bruk og besøksforvaltning.

## 3.2 ROS -analyse

Denne ROS-analysen er utarbeidet som del av besøksstrategien for Steinsfoss Tømmerrenne 2025. Analysen bygger på:

- Mal fra ROS-Agder og autorisasjonskrav for Nasjonale Turiststier.
- Funn fra spørreundersøkelsen, medvirkningsmøter
- Mulighetsstudien 2025

Det anbefales å gjennomføre en ROS-analyse i samarbeid med nødetater, grunneiere og driftspartnere. En slik ROS-analyse bør brukes som grunnlag for tiltak og informasjonsarbeid i videre arbeid med tilrettelegging av attraksjonen.

### 3.2.1 Metode for ROS-analyse

Vi har vist ROS-analysen i en 3x3 matrise der sannsynlighet (S) og konsekvens (K) vurdert som lav (L), middels (M) eller høy (H). Risikonivå er et resultat av kombinasjonen sannsynlighet og konsekvens.

#### Sannsynlighet (S):

- Lav = Lite sannsynlig at hendelsen skjer
- Middels = Kan skje av og til
- Høy = Sannsynlig at det skjer ofte

#### Konsekvens (K):

- Lav = Små skader, liten betydning
- Middels = Merkbare skader, driftsavbrudd og utrygghet
- Høy = Alvorlige skader, fare for liv, kulturminner eller natur

	Konsekvens lav	Konsekvens middels	Konsekvens høy
Sannsynlighet høy	Middels (gul)	Høy (rød)	Høy (rød)
Sannsynlighet middels	Lav (grønn)	Middels (gul)	Høy (rød)
Sannsynlighet lav	Lav (grønn)	Middels (gul)	Middels (gul)

- **Rød** = Høy risiko: må håndteres straks, tiltak er nødvendig
- **Gul** = Middels risiko: bør følges opp med tiltak eller overvåking.
- **Grønn** = Lav risiko: akseptabel risiko, normalt ingen spesielle tiltak.

Vi har delt risikoanalyse inn i tre kategorier. For hver av kategoriene viser vi til en risikomatrix med aktuelle risikoer, vurdert ut fra sannsynlighet, konsekvens og risikonivå. I tillegg viser vi til aktuelle tiltak for hver av kategoriene. Alle tiltak som er foreslått her er integrert i besøksstrategiens tiltaksliste (vedlegg). De aktuelle kategoriene som er vurdert i forbindelse med denne besøksstrategien er; a) Infrastruktur og sikkerhet, b) Ferdsel i tømmerrenna c) Natur- og kulturmiljø.

### 3.2.2 ROS-analyse Steinsfoss Tømmerrenne

ROS-analysen bygger på eksisterende kunnskap om området, inkludert mulighetsstudien, besøksdata, medvirkningsmøter, registrerte hendelser, samt NIN-kartleggingen av naturtyper, rødlistearter og fremmede arter (Faun 2025). Analysen vurderer hvordan økt besøk, nye tiltak og endret ferdsel kan påvirke sikkerhet, natur- og kulturverdier, og legger grunnlaget for prioritering av tiltak i tiltaksplanen.

#### a) Infrastruktur og sikkerhet

Risiko	S	K	Risikonivå
Utrygg manøvrering, konflikt bil-gående	M	H	Høy
Manglende service (toalett/avfall)	M	M	Middels
Fare for påkjørsel for gående langs veg	M	H	Høy
Utrygg jernbanekryssing (Setesdalsbanen)	L	H	Middels
Fare for påkjørsel for gående på jernbane	L	H	Middels
Tungtrafikk i konflikt med besøkstrafikk	M	M	Middels
Begrenset mulighet for varsling av nødetater ved ulykker	M	H	Høy
Utfordrende infrastruktur ved ulykker	L	H	Middels

Forslag til tiltak:

- Inngå avtale med Å Energi om videre bruk av eksisterende arealer.
- Oppgradere parkering ved Steinsfoss.
- Prosjektere og bygge servicebygg ved Steinsfoss.
- Utarbeide skiltplan og informasjon.
- Årlig evaluering i samarbeid med lokalsamfunn og faglige instanser.
- Vedtak om å stenge Kringsjøvegen/Steinsfossvegen for gjennomkjøring.
- Ny skiltplan for hovedadkomst via Drivenes.
- Bæreevneanalyse av Steinsfossbrua, ev. gangbane/ny bru.
- Shuttle-løsning fra Grovane stasjon i høysesong.
- Utarbeide beredskapsplaner og informasjon til besøkende.

De høyeste risikonivåene i denne kategorien er knyttet til trafikk (bil-gående langs vei og jernbane) og begrenset mulighet for varsling av nødetater ved ulykker. Dette innebærer at tiltak for trafiksikkerhet, adkomst og beredskap må prioriteres høyt og gjennomføres tidlig i planperioden.

#### b) Ferdsel i tømmerrenna og langs elva

Risiko	S	K	Risikonivå
Fall og skader ved glatt eller ujevnt dekke	M	H	Høy
Slitasje på treverk/konstruksjon	H	M	Høy
Uønsket ferdsel (sykkel, løshund)	M	M	Middels
Brann/evakuering vanskelig	L	H	Middels

Trengsel og panikk ved mye besøk	M	M	Middels
Undervurderer turens lengde på grunn av manglende informasjon	H	M	Høy
Badeulykker grunnet tapping/flomslipp fra Beihøldammen	L	H	Middels

Forslag til tiltak;

- Test av envegs ferdsel i høysesong.
- Tilrettelegging av alternative ruter, samt grusdekke og gangbaner.
- Årlig kontroll av konstruksjoner.
- Utarbeide skiltplan og løypekart med regler/forventninger.
- Detaljplanlegge møteplasser/utsiktspunkt.
- Utarbeide beredskapsplan og informasjon til besøkende.

Risikoen vurderes som særlig høy knyttet til fallskader på glatt eller ujevnt dekke, slitasje på treverket og manglende forståelse for turlengde og krevende partier. Dette tilsier at både fysisk tilrettelegging (dekker, møteplasser, alternative ruter) og tydelig informasjon må ses i sammenheng.

### c) Natur- og kulturverdier

Risiko	S	K	Risikonivå
Foringelse av verneverdier	L	H	Middels
Slitasje på vegetasjon/jordsmonn	L	M	Middels
Forstyrning av fugl/vilt (hekkeplasser, spillplasser og leveområder)	M	M	Middels
Naturverdier (naturtyper, rødliste arter) som ikke er kjent	L	M	Middels
Skade på hule eiker ved økt ferdsel utenfor renna	L	H	Middel
Slitasje og hydrologiske endringer i flomskogmark ved nye gangbaner	L	H	Middels
Spredning av fremmede arter ved anleggsarbeid og økt ferdsel	M	M	Middels
Slitasje/skade på tømmerrenna	H	M	Høy
Belastning på Kringsjø, Paulen og Setesdalsbanen	L	M	Middels

Forslag til tiltak;

- Legge NiN-kartleggingen til grunn for videre detaljplanlegging, gjelder ved Pauleøya og ved tunnelen nord i renna.
- Etablere buffersoner rundt registrerte naturtyper; minimum 15 meter fra hule eiker og minimum 20 meter fra flomskogmark, der ferdsel og nye inngrep ikke tillates.
- Innarbeide krav i avtaler og anbud om å hindre spredning av fremmede arter som rengjøring av utstyr, håndtering av masser, oppfølging av rødhyll, sitkagran, bergfuru og klasespirea
- Sesongvis overvåking av slitasje via teller og inspeksjon og fotodokumentasjon, med særlig fokus på hule eiker og flomskogmark.
- Årlig evaluering i samarbeid med lokalsamfunn og faglige instanser.
- Skilting og informasjon om verneområde, naturverdier, ferdselsregler og sårbare områder, inkludert forklaring på hvorfor enkelte traseer er stengt eller styrt.

- Lage rutiner for årlig kontroll og vedlikehold av tømmerrenna, samt oppfølging av kulturminner på Kringsjå, Paulen og langs Setesdalsbanen.
- Utarbeide plan for formidling av kulturminner i kombinasjon med informasjon om naturverdier, slik at vern og bruk henger sammen.
- Samarbeid med Kringsjås venner om utviklingstiltak.

### 3.2.3 Oppsummering ROS-analyse

Med de foreslåtte tiltakene som er vist over vurderer vi at natur-, kultur- og opplevelseskvalitetene kan opprettholdes selv ved en dobling av besøk (fra ca. 50 000 til 100 000/år). Risikoen er høy uten tiltak, men håndterbar gjennom systematisk besøksforvaltning og årlig revisjon.

Enkelte risikoforhold vil likevel ha et forhøyet nivå også etter gjennomførte tiltak, blant annet knyttet til glatt føre, vannføring i Otra og generell slitasje på konstruksjoner og naturtyper. Dette må aksepteres som rest-risiko, men følges opp gjennom gode beredskapsrutiner, kontinuerlig vedlikehold og løpende dialog med nødetater, Statsforvalteren og fylkeskommunen.

ROS-analysen skal ikke være statisk, men revideres jevnlig i takt med nye tiltak, endret besøksmønster og kunnskap fra overvåking og NIN-kartlegging.

## 3.3 Muligheter og potensial

### 3.3.1 Nasjonal turiststi

Steinsfoss Tømmerrenne har potensial for å kvalifisere seg som én av de 15 nasjonale turiststiene. En slik status gir tilgang til statlige tilskudd til tilrettelegging, drift og vedlikehold av kulturminnet, og vil bidra til nasjonal profilering som et bærekraftig og forbilledlig naturbasert reisemål. En slik godkjenning stiller krav til helhetlig besøksforvaltning, og vil derfor være et viktig verktøy for å sikre oppfølging av forvaltningen av området.

### 3.3.2 Attraksjonsutvikling og opplevelsesdesign

Områdene ved Kringsjå og Paulen gård peker seg ut som strategiske steder for å videreutvikle opplevelsen av Tømmerrenna. Her finnes det stort potensial både for å styrke formidlingen av områdets kultur- og industrihistorie, og for å skape trygge og attraktive rundturer som kan avlaste hovedtraseen.

Kringsjå fremstår som et naturlig punkt for opplevelse og formidling. Ruinene og gamle hustuffer kan gi grunnlag for utvikling av et værskjernet formidlingspunkt eller en dagsturhytte, i samarbeid med Kringsjås Venner og kulturmyndighetene. Paulen gård og Pauleøya kan samtidig videreutvikles som et lavterskel oppholds- og overnattingsområde.

Gjennom enkle, skånsomme og stedstilpassede tiltak, i tråd med mulighetsstudien, foreslås det:

- Dagsturhytte ved Kringsjå, med utsikt og hvilemuligheter.

- Formidlingspunkt ved Paulen gård og Kringsjø, med informasjon om gårdsdrift, kraftproduksjon og lokal historie.
- Bruk av eksisterende bygg, som rester av Kringsjø kraftstasjon og speiderhytta på Paulen, som møteplasser og arenaer for formidling.
- Lavmælt tilrettelegging for opphold, med benker, bord og evt. bål plass.
- Glamping på Paulen som et styrt, attraktivt alternativ til villcamping.
- Gangbaner og broer på Pauleøya for å gi alternative rundturer og styre ferdsel.

Tiltakene skal være i tråd med områdets karakter, og legge til rette for stille opphold, kunnskapsformidling og variasjon i turen, uten store inngrep. På denne måten styrkes opplevelsen, ferdselen styres, og belastningen kanaliseres til områder som tåler det.

### 3.3.3 Bedre flyt i ferdsel, alternative ruter og bærekraftig reisekjede

For å håndtere økende besøkstall på en trygg og bærekraftig måte, er det avgjørende å fordele ferdselen i tid og rom, og sikre enkel og attraktiv tilgang til området. Mulighetsstudien foreslår en rekke tiltak som samlet kan forbedre flyten internt i området og styrke tilgangen utenfra.

Foreslåtte tiltak inkluderer:

#### **Tiltak i selve Tømmerrenna**

Flere tiltak som ble visualisert i mulighetsstudien, som møteplasser, avlastningspunkter og breddeutvidelser, krever videre avklaring med stiftelsen Steinsfoss Tømmerrenne, grunneiere og kulturminneforvaltningen. Disse tiltakene er derfor foreløpig nedtonet i denne strategien, men bør vurderes på sikt i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan.

#### **Ny hengebru sør for Paulen**

En ny hengebru over Otra sør for Paulen vil gjøre det mulig å etablere en attraktiv rundløype. Dette gir bedre flyt og gjør enveis ferdsel gjennom renna realistisk, samtidig som det gir variasjon, flere turlengder, og styrker opplevelseskvalitetene.

#### **Gangbane over Pauleøya**

En lavmælt, men tydelig trase over Pauleøya vil styre ferdselen gjennom områder med høy tåleevne. Dette reduserer uønsket tråkk, bevarer vegetasjon og gir en trygg og forutsigbar tilkomst til både Paulen og Kringsjø.

#### **Skiltede snupunkter og alternative ruter**

For å skape variasjon og fordele trafikken etter ulike behov, foreslås det å utvikle godt merkede snupunkter og rutevalg som er tilpasset ulike brukergrupper. Dette gir brukerne en tydelig forventning og bidrar til å spre ferdselen på en bærekraftig måte.

En mulig del av rundløypa er grusvegen på østsiden av Otra, som følger Nasjonal sykkelrute 3. Denne kan i prinsippet benyttes av gående og syklende, særlig i kombinasjon med bruk av

Setesdalsbanen. Dette bidrar til å fordele besøket og gi variasjon. Samtidig er det viktig å erkjenne at:

- Å gå hele strekningen fra Beihølen eller som retur fra Kringsjø ofte oppleves som lang og monoton, uten tilstrekkelig tilrettelegging eller opplevelseskvaliteter.
- Veggen mangler utsikt, variasjon og hvilepunkter, og representerer dermed en nedtur i helhetsopplevelsen, særlig sammenlignet med Tømmerrenna.
- Grunneiere og veilag har uttrykt tydelig skepsis til økt biltrafikk. Det begrenser mulighetene for bruk av vegen som hente- eller servicetrasé, og all eventuell bruk må skje skånsomt og i tett dialog med berørte parter.
- Setesdalsbanen har egne vogner tilpasset sykkeltransport, og et mulig konsept er å frakte leiesykler til Beihølen for retur langs sykkelrute 3 etter tur til fots. Dette har potensiale, men lav togfrekvens gir liten fleksibilitet og det finnes ingen etablert løsning for utleie og henting av sykler.

Opplevelsesverdien langs grusveien er lav, med få utsiktspunkt og lite variasjon. Det bør kommuniseres tydelig at dette er en transportetappe, for å unngå feil forventninger og redusert helhetsinntrykk blant besøkende.

Eventuell utvikling må vurderes nøye, og det bør samtidig vurderes om alternative traséer med høyere opplevelseskvalitet er bedre egnet for rundløyper.

Et sentralt grep for å styrke helheten er å bruke Setesdalsbanen som del av reisekjeden. Jernbanetraseen har stopp ved Paulen gård, Kringsjø og Beihølen, som gir gode innstegspunkter til ulike deler av turen. I dag benyttes damplokomotiv med begrenset kapasitet og fleksibilitet, men det er aktuelt å vurdere motorvogn (dieseltog) som alternativ, noe som kan gi flere avganger, frakt av sykler og økt tilgjengelighet. Det vil igjen redusere behov for parkering ved Steinsfoss og redusere møtekonflikter og opphopning i Tømmerrenna, samt gi opplevelsen flere dimensjoner til glede for mange brukergrupper.

### 3.3.4 Lokal verdiskaping og møteplasser

Tømmerrenna har et betydelig, men foreløpig uutnyttet potensiale for å bidra til lokal verdiskaping, både økonomisk og sosialt. Mulighetsstudien peker på flere tiltak som kan styrke koblingen mellom attraksjonen og lokalsamfunnet, forutsatt at utviklingen skjer innenfor tydelige rammer for bærekraft, naturhensyn og lokal forankring.

Aktuelle tiltak omfatter:

- Guiding og formidlingstjenester, knyttet til tømmerfløting, vannkraft, kulturminner, landskap og natur, med potensial for både opplevelsesverdi og lokal kompetansebygging.
- Glamping eller enkel overnatting, særlig i tilknytning til Paulen gård, med lav miljøbelastning og tydelig lokal identitet.

- Matbod eller enkel servering i nærheten av Kringsjø eller Paulen.
- Aktivitetsformidling, for eksempel gjennom barneopplegg og samarbeid med lokale aktører som Setesdalsbanen, speideren eller frivillige organisasjoner.
- Bobilparkering ved Steinsfoss eller Grovane, i samarbeid med grunneier og med lav fysisk belastning.

Samtidig etterspør både besøkende og lokalbefolkning møteplasser langs ruta. Tiltak som dagsturhytte, rasteplass eller enkle arenaer for aktivitet og fellesskap kan bidra til sosial verdiskaping.

For å lykkes er det avgjørende med klare retningslinjer, forutsigbare rammer og godt samarbeid mellom kommune, grunneiere, frivillige og næringsliv. Det anbefales at kommunene Vennesla og Iveland tar initiativ til samarbeid med næringsliv og frivillige organisasjoner, for å utarbeide en strategisk plan for økt verdiskaping i og rundt Tømmerrenna.

### 3.3.5 Inkluderende og bærekraftig tilrettelegging

For å sikre at området både bevares og videreutvikles som et inkluderende, attraktivt og bærekraftig reisemål, må all fysisk tilrettelegging skje med varsomhet, helhetlig blikk og lokal forankring, og i tråd med verneforskriftene for naturreservatene.

Mulighetsstudien peker på behovet for et felles, gjenkjennelig designgrep og visuell identitet som binder sammen opplevelsen, uten å forstyrre stedets karakter. Det anbefales bruk av naturmaterialer, enkle konstruksjoner i tre og jordfarger, samt diskret utformede skilt og karttavler tilpasset stedet.

Paulen gård, som ligger lett tilgjengelig med tog og i tilknytning til flatt terreng, fremstår som et særlig godt egnet sted for inkluderende design og tilrettelegging. Her finnes potensiale for både dagsbesøk og overnattingstilbud som gir flere, med ulik funksjonsevne, tilgang til naturopplevelser og fellesskap.

Tømmerrenna er for smal til å kunne ta imot rullestolbrukere, og universell utforming lar seg ikke realisere uten omfattende inngrep i konstruksjonen.

Det bør likevel legges til rette for størst mulig grad av inkludering der det er mulig, særlig ved inngangspunkt, møteplasser og utsiktspunkt. Strategisk plasserte hvileplasser, dagsturhytter, benker og en tydelig visuell profil kan gjøre området tilgjengelig og trygt for et bredt spekter av brukere med nedsatt mobilitet, hørsels- og synshemminger og kognitive utfordringer.

Gjennom gangbaner, skilting og digital formidling kan ferdselen styres og opplevelsen forsterkes. Samarbeid med kulturminneforvaltning og lokale aktører kan gi rom for formidling av historie, natur og landskap på en engasjerende måte.

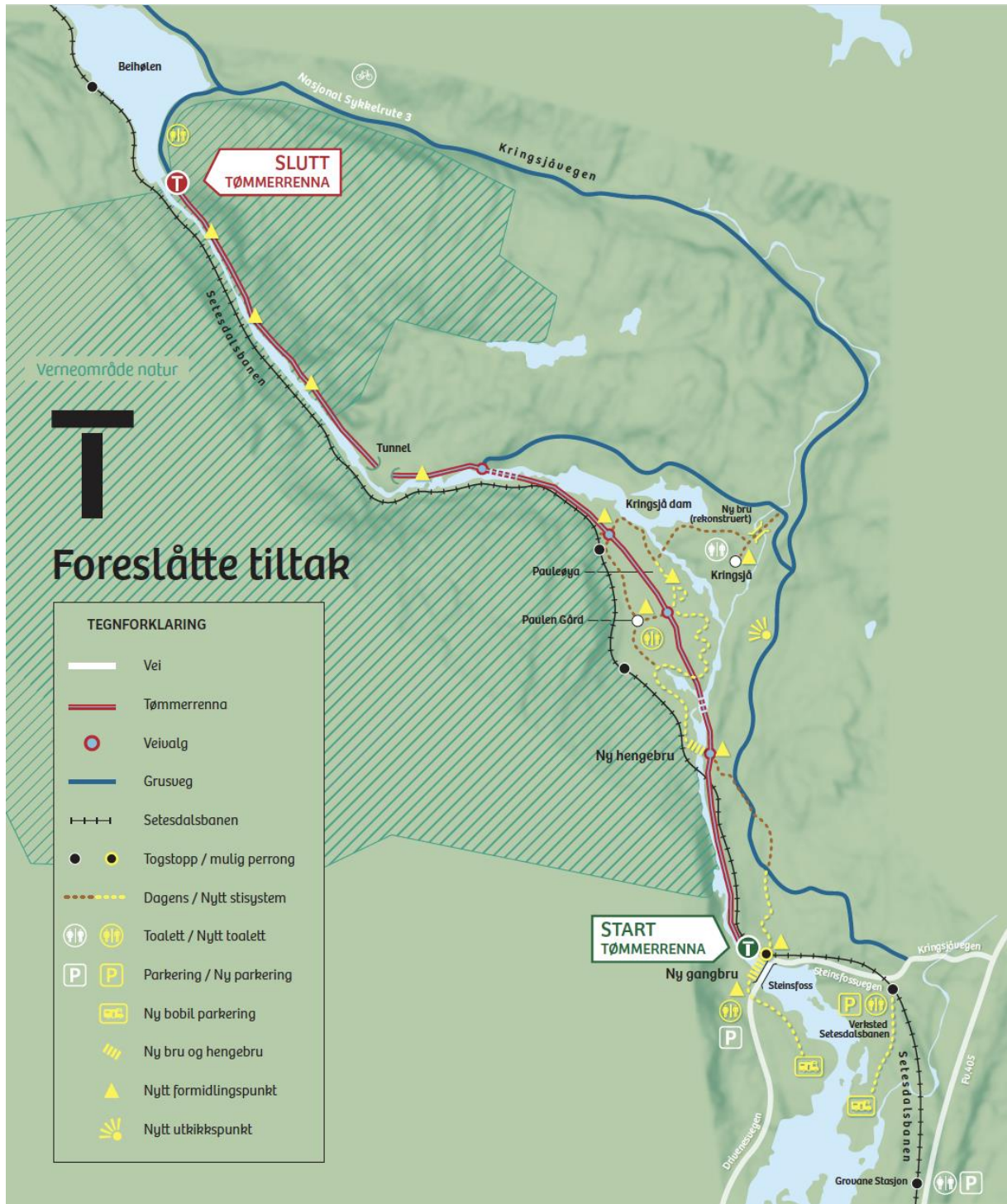
I tråd med prinsippene for regenerativt reiseliv bør det også legges til rette for at besøkende kan bidra positivt til stedet, ikke bare økonomisk, men gjennom handling og engasjement. Eksempler kan være:

- formidlingsbaserte dugnader eller opplevelser der gjester bidrar til rydding, skjøtsel eller vedlikehold.
- lokale vertskaps- og ambassadørprogrammer, som kobler frivillige, grunneiere og besøkende.

Som et lavterskeltiltak kan det også opprettes en ordning for frivillig betaling via Vipps, der besøkende som ønsker det, kan støtte tiltak for vedlikehold av kulturminner og videre utvikling av stedet. Dette kan bidra til restaurering, formidling eller tilrettelegging, og skape eierskap og fellesskap, uten å kreve inngangsbillett eller kommersialisering.

Disse tiltakene styrker vern og bevissthet, og legger grunnlaget for at Tømmerrenna kan bli et nasjonalt forbilde for tilgjengelig, inkluderende og regenerativ stiforvaltning.

Foreslåtte tiltak i mulighetsstudien er vist i Figur 13. Disse tiltakene er beskrevet i mål og strategiske grep, i neste kapittel, og konkretisert i tiltakslisten, se vedlegg. Dette er faglige anbefalinger for å forbedre dagens besøksforvaltning av Steinsfoss Tømmerrenne.



Figur 13 Mulighetsstudien har skissert mulige løsninger for Steinsfoss Tømmerrenne og nye tiltak er vist med gult.

## 4 Mål og strategiske grep

Utviklingen av Steinsfoss Tømmerrenne bygger på det politiske vedtaket i Vennesla kommune fra 2024, vist til i kapittel 1.3, og som slår fast;

*"Tømmerrenna skal være et internasjonalt kjent besøksmål som kjennetegnes av gode og unike opplevelser, helhetlig og trygg tilrettelegging og infrastruktur samt en bærekraftig forvaltning som ivaretar natur, kulturminner og lokalmiljøet."*

### Politiske delmål

1. Tømmerrenna har fått status som Nasjonal turiststi.
2. Tømmerrenna bidrar til vekst i det lokale næringslivet.
3. Tømmerrenna skal kunne ta imot 100 000 besøkende i høysesongen (mai–september) på en måte som er forenelig med natur- og kulturverdier og lokalmiljø.
4. Tømmerrenna er fremdeles et viktig og populært nærturområde for lokalbefolkningen i Vennesla.
5. Utnytte synergier og gi vekst for omkringliggende turistattraksjoner.
6. Styrke tømmerrennas attraksjon som helårsdestinasjon.

Målstrukturen som er utarbeidet i denne besøksstrategien bygger videre på det politiske grunnlaget, og konkretiserer hvordan visjonen kan realiseres i praksis.

**Visjon:** Steinsfoss Tømmerrenne skal utvikles til et internasjonalt kjent og attraktivt reisemål som tilbyr unike, helhetlige opplevelser i samspill med natur, kulturmiljø og lokalsamfunn. Utviklingen skal være forankret i prinsippene for bærekraft, trygghet og lokal involvering.

**Effekt mål** beskriver den ønskede, langsiktige tilstanden for området (f.eks. at Tømmerrenna skal være et forbilde for naturbasert reiseliv på Sørlandet).

**Resultat mål** konkretiserer hva som må til for å oppnå effektmålene (f.eks. gode returmuligheter, tilrettelagt infrastruktur, tydelig informasjon og formidling).

**Strategiske grep** peker ut hvordan målene skal nås i praksis (f.eks. sesongbasert enveisregulering, bedre parkeringsløsninger, styrket formidling av kulturhistorie).

Målstrukturen er inndelt i tematiske områder (det naturbaserte reisemålet, opplevelsen, sikkerhet og beredskap, lokalsamfunn, lokal verdiskaping og natur- og kulturmiljø), og danner grunnlaget for den operative tiltaksplanen i strategien.

### 4.1.1 Mål og strategiske grep for det naturbaserte reisemålet

#### Effektmål for reisemålet

Steinsfoss Tømmerrenne skal være et internasjonalt kjent, attraktivt og inkluderende reisemål. Området skal utvikles og forvaltes helhetlig og bærekraftig, slik at en forventet økning i besøket ikke går på bekostning av natur – og kulturmiljø, sikkerhet, eller opplevelseskvalitet. Målet er å oppnå status som nasjonal turiststi og være et forbilde for besøksforvaltning i Norge.

#### Resultatmål for reisemålet

- Tømmerrenna skal være fysisk og organisatorisk tilrettelagt for å tåle en betydelig vekst i besøkstall, opptil 100 000 besøkende i høysesong.
- Området skal være tilgjengelig og trygt for mennesker i alle aldre og med ulike funksjonsevne.
- Besøksflyt og ferdsel skal være balansert og styres aktivt, særlig i høysesong.
- Tømmerrenna skal bli et nasjonalt forbilde innen tilrettelegging og opplevelsesutvikling.
- Tømmerrenna skal gi økonomisk tilbakeføring til drift og vedlikehold i tråd med lovverk, f.eks. parkeringsavgift og frivillig vippsbetaling.

#### Strategiske grep for reisemålet

- Etablere Steinsfoss som et tydelig og helhetlig startpunkt med infrastruktur som parkering, servicebygg og informasjon.
- Øke parkeringskapasitet og differensiere mellom ulike brukere (sykkel, mc, bil, bobil og buss).
- Fordele besøksbelastningen ved å utvikle snarveier og alternative ruter.
- Tilpasse traseer og opplevelser til det unike natur- og kulturmiljøet, samt til ulike behov, som familier, eldre og personer med funksjonsnedsettelse.
- Bruke besøksdata og sesongstyring til å regulere ferdsel og eventuelt innføre enveisferdsel i travle perioder.
- Sikre bærekraftig finansiering gjennom parkeringsavgift og frivillig betaling som bidrar til drift og vedlikehold.

## 4.1.2 Mål og strategiske grep for opplevelsen

### Effektmål for opplevelsen

Besøket, fra planlegging til hjemreise, skal oppleves sammenhengende, trygt og tilgjengelig. Opplevelsen skal være inkluderende og engasjerende for både lokalbefolkning og tilreisende.

### Resultatmål for opplevelsen

- Alle relevant informasjon skal være lett tilgjengelig og oppdatert, både digitalt og fysisk, på flere språk.
- Det skal være trygg, tydelig og intuitiv adkomst til parkering og startpunkt.
- Opplevelsen skal styrkes gjennom formidling og attraktive opplevelses- og aktivitetspunkter undervegs.
- Servicebygg og informasjonsknutepunkt skal være strategisk plassert med inkluderende utforming.

### Strategiske grep for opplevelsen

- Skape en tydelig visuell identitet for Tømmerrenna, som binder sammen informasjon, skilting og arkitektur.
- Sørge for flerspråklig og tilgjengelig informasjon som følger hele kundereisen.
- Bruke inkluderende og universell design som prinsipp for all ny infrastruktur og formidling.
- Tilrettelegge for varierte opplevelser, fra ro og rekreasjon til aktiviteter, guiding og historiefortelling.

### 4.1.3 Mål og strategiske grep for sikkerhet og beredskap

#### Effektmål for sikkerhet og beredskap

Steinsfoss Tømmerrenne skal være et trygt område å ferdes i, både for lokalbefolkningen og tilreisende, uavhengig av alder og funksjonsevne. Sikkerhet og beredskap skal være integrert i hele besøksopplevelsen.

#### Resultatmål for sikkerhet og beredskap

- Det skal ikke forekomme alvorlige ulykker som følge av mangelfull tilrettelegging, utilstrekkelig vedlikehold eller fravær av beredskap og trafikksikre løsninger.
- Alle tekniske og fysiske installasjoner skal ha tydelige ansvarsroller, rutiner og vedlikeholdsplan med årlig kontroll og dokumentasjon.
- Kritiske konstruksjoner skal inspiseres minst én gang i året, og dokumentasjon skal være tilgjengelig for eiere og myndigheter.
- Sikkerhets- og beredskapsinformasjon skal være tilgjengelig for besøkende, både fysisk og digitalt, minimum på norsk og engelsk.
- Publikum skal enkelt kunne melde inn avvik og hendelser.

#### Strategiske grep for sikkerhet og beredskap

- Etablere et digitalt avviks- og hendelsesregister for ansatte, samarbeidspartnere og publikum.
- Utarbeide og årlig oppdatere en risiko- og sårbarhetsanalyse for hele området, inkludert ferdselsårer, konstruksjoner og publikumsflyt.
- Tydelig skilting og informasjon om rutevalg, sikker ferdsel og adferdsregler i renna.
- Etablere samarbeid med nødetater for å sikre rask respons ved hendelse og tilrettelegge for tydelig merking av nødpunkter.
- Tilby opplæring og rutiner for aktører med drift- og tilsynsansvar, inkludert speidere, frivillige og grunneiere.
- Vurdere bruk av teknologi som QR-koder og mobiltilpassede kart med informasjon og GPS-lokasjon ved utvalgte punkter.
- Styrke trafikksikkerheten i adkomstområder gjennom:
  - Tilrettelegge for gående fra parkering til startpunkt.
  - Fartsdempende tiltak.
  - Etablere Steinsfoss som hovedinnfartsområde, med adkomst via Steinsfossvegen på Drivenessida som foretrukket trasé. Samtidig stenges Kringsjøvegen for gjennomgangstrafikk for å ivareta sikkerhet, bomiljø og opplevelseskvalitet.

#### 4.1.4 Mål og strategiske grep for lokalsamfunn

##### Effektmål for lokalsamfunn

Tømmerrenna skal forbli et positivt og tilgjengelig nærturområde for lokalbefolkningen. Tiltakene skal styrke lokal tilhørighet, stolthet og bostedsattraktivitet, ikke utfordre dem.

##### Resultatmål for lokalsamfunn

- Lokalbefolkningen skal oppleve at besøksforvaltningen styrker opplevelsen og tilgjengeligheten uten vesentlige begrensninger i bruk.
- Økt ferdsel skal ikke gå utover bomiljø, trivsel eller trygghet i nærliggende boligområder.
- Lokale lag, foreninger og innbyggere skal involveres i drift, formidling, vertskap og gjennomføring av arrangement.

##### Strategiske grep for lokalsamfunn

- Styre ferdsel bort fra boligområder ved å lede trafikk og gangruter utenom boligområder og benytte skilting, infrastruktur og stier som sikrer god flyt.
- Forbedre trafiksikkerheten i områder med høy bruk og sårbar infrastruktur.
- Etablere nødvendig infrastruktur som toalett, søppelpunkter og tilstrekkelig parkering for å unngå konflikt.
- Styrke lokalt engasjement gjennom strukturert samarbeid med frivillige organisasjoner og nabolag.

## 4.1.5 Mål og strategiske grep for lokal verdiskaping

### Effektmål for lokal verdiskaping

Tømmerrenna som reisemål skal gi grunnlag for ny og bærekraftig lokal verdiskaping, samtidig som stedets identitet og miljømessige bæreevne bevares.

### Resultatmål for lokal verdiskaping

- Reismålet skal bidra til økt og bærekraftig verdiskaping lokalt.
- Gjennomsnittlig oppholdstid og lokal pengebruk pr gjest skal øke.
- Det skal skapes rom for nye næringsaktører innen guiding, overnatting og aktivitetstilbud.
- Servering, kulturformidling og arrangementer skal knyttes tettere til området og lokal profil.
- Koblingen til eksisterende næringsliv skal styrkes gjennom samarbeid og felles markedsføring.

### Strategiske grep for lokal verdiskaping

- Styrke koblingen mellom Tømmerrenna, Setesdalsbanen og lokalt næringsliv, og utvikle helhetlige opplevelsespakker.
- Legge til rette for nye bærekraftige tilbud innen overnatting (f.eks. bobilcamping eller glamping), guiding og aktiviteter i samarbeid med lokale aktører.
- Stimulere til utvikling av lokale produkter og tjenester med tydelig forankring i stedets historie, natur og kultur, og sikre at disse følger prinsipper for bærekraftig og lav miljøbelastning.

#### 4.1.6 Mål og strategiske grep for natur- og kulturmiljø

##### Effektmål for natur- og kulturmiljø

Naturmangfold og kulturhistoriske verdier langs tømmerrenna skal bevares for framtidige generasjoner. Disse kvalitetene skal formidles på en måte som styrker kunnskap, tilhørighet og opplevelsesverdi, både for lokalbefolkningen og besøkende.

##### Resultatmål for natur- og kulturmiljø

- Det skal ikke gjennomføres tiltak som svekker verneverdiene i Paulen og Knudansheia naturreservat.
- Alle tiltak i og rundt verneområder skal være i tråd med gjeldende verneforskrifter og vurderes i samråd med fagmyndigheter.
- Kulturminner skal aktivt brukes til å formidle stedets historie og styrke den helhetlige besøksopplevelsen.
- Formidling av natur- og kulturmiljøverdier skal være tilgjengelig på minst to språk, både fysisk og digitalt.

##### Strategiske grep for natur- og kulturmiljø

- Ingen fysiske inngrep i naturreservatene. All ferdsel og tilrettelegging skal foregå utenfor vernegrensene og respektere deres sårbarhet.
- Alle tiltak skal bygge på naturfaglige vurderinger og være tilpasset både verneforskrifter og det aktuelle landskapets tåleevne.
- Ferdsel skal styres bort fra sårbare områder gjennom foreslått stinett, fysisk tilrettelegging, god skilting og informasjonsformidling.
- Kulturminner skal integreres i opplevelsen gjennom synlig, tilpasset og fortellende formidling, som gir kunnskap og styrker stedsidentiteten.
- Bruke eksisterende traseer og historiske ferdselsårer, heller enn å etablere nye stier, for å redusere belastning og ivareta området historiske lag.
- Sikre natur- og kulturkvalitetene som en ressurs, ikke et hinder, ved å gjøre bevaring og formidling til en sentral del av attraksjonsutviklingen.