

STEINSFOSS TØMMERRENNE

MULIGHETSSTUDIE

FEBRUAR 2025 - REVIDERT AUGUST 2025



iHØGDE!

FESTE
LANDSKAP • ARKITEKTUR

Tittel:

Steinsfoss tømmerrenne

Forfattere:

Tone Telnes, Sigurd Aanby, David Fjågesund
Feste Landskap • Arkitektur
Sammen med Høgde, M8 Design og Faun
Naturforvaltning

Dato:

25.08.25

Oppdragsgiver:

Vennesla kommune

Kontaktpersoner:

Ole Petter Omdal

Prosjektoppsummering:

Kartlegging, mulighetsstude, besøksstrategi

Prosjekttema:

- Besøksstrategi
- Nasjonale turiststier
- Reiseliv og attraksjon
- Infopunkt og veifinning

Framsidaillustrasjon:

Foto av tømmerrenna (David Fjågesund)

Prosjektleder / Kvalitetssikrer:

Tone Telnes / Birgith Reinskås Lunden, Høgde AS

Produsert av:

Feste Landskap • Arkitektur
Tordenskjoldsgate 6, 3921 Porsgrunn
Tlf: + (47) 35 93 02 10
www.feste.no
sor@feste.no

Bakgrunn

Vennesla kommune har i samarbeid med Stiftelsen Steinsfoss tømmerrenne, satt i gang et arbeid for å sikre en bærekraftig besøksforvaltning. Steinsfoss Tømmerrenne er et unikt reisemål inn i et industrielt kulturlandskap der elva har spilt hovedrollen. Det er en helt spesiell opplevelse å bevege seg via den gamle tømmerrenna oppover langs elva og inn i historien om tømmerfløting og vannkraft. I tillegg gir samspillet med Setesdalsbanen en ekstra opplevelsesdimensjon og noen spennende muligheter.

Med bakgrunn i målsetningen om tømmerrenna som internasjonalt kjent besøksmål med høy opplevelsesverdi, trygg og godt tilrettelagt infrastruktur og bærekraftig forvaltning av natur, kulturminner og lokalmiljø er det utarbeidet

- en **mulighetsstudie** for området Grovane stasjon, Setesdalsbanen og Steinsfoss tømmerrenne (denne rapporten) og
- en besøksstrategi for Steinsfoss tømmerrenne med omkringliggende arealer. Arbeidet med denne vil følge i etterkant av og som forlengelse av mulighetsstudien. Det er besøksstrategien med tiltaksplan som vil danne enighetsgrunnlag for konkretisering av videre planer for tømmerrenna og området knyttet til denne.

INNHold

Innledning

Tilnærming

Registreringer

Landskap og opplevelse

Søke om Nasjonal Turiststi

Parkering

Trafikk

Manglende toalett og servicebygg

Dagens koblinger og logistikk

Medvirkning og innspill

Analyse og konsept

Mulige tiltak

Nye rundturer og logistikk

Ny hengebru

"Løypekart"

s. 4

s. 5

s. 6

s. 8

s. 8

s. 10

s. 10

s. 10

s. 10

s. 11

s. 13

s. 14

s. 16

s. 18

s. 19

Studier av tiltakene

Infopunkt Steinsfoss

Kringsjø

Paulen Gård

Pauleøya

Servicebygg

Tømmerrenna - En verktøykasse

Salgsbod

Visuell identitet, M8

Visuell identitet

Konsept

s. 20

s. 21

s. 27

s. 33

s. 38

s. 43

s. 47

s. 56

s. 61

s. 62

s. 62

INNLEDNING

TILNÆRMING

Et utgangspunkt for arbeidet med mulighetsstudien har vært at denne skulle utarbeides med kreativ og åpen tilnærming. I denne fasen har oppgaven vært å lete etter gode løsninger og tenke litt fritt! Det skulle fokuseres på å få til gode grep for sammenkobling og rundturer, for å skape en logistikk som ivaretar hensyn til landskap, natur, lokalsamfunn og opplevelseskvaliteter for besøkende.

Gjennom mulighetsstudien er områdets potensiale studert og mulige ideer og tiltak er illustrert. En oversiktsplan viser hvordan området kan knyttes sammen, med ulike typer rundturer, der opplevelsen av tømmerrenna og landskapet kobles sammen med et godt stisystem, med kobling til Setesdalsbanen eller sykkelruter. Stoppesteder, severdigheter, utsiktspunkt, fasiliteter som toalett, servering, overnatting, transport er satt inn i dette nettverket og illustrert ved hjelp av 3D-modeller, prinsippskisser, fotomontasjer og beskrivelse av foreslåtte grep, løsninger og tiltak.

Tiltakene er satt sammen med utgangspunkt i sted og landskap, historie og opplevelsesverdi. Vi har forsøkt å synliggjøre fortellingen om tømmerrenna og landskapet den går gjennom ved hjelp av tiltakene som er foreslått og ved hvordan folk ledes gjennom landskapet, frem mot tydelige målpunkt. Vi har vært opptatt av å gjenbruke så mye som mulig av konstruksjoner, bygg og infrastruktur, og av at det nye som legges til rammer inn eller løfter frem eksisterende kvaliteter, visuelt eller gjennom nye funksjoner. Mulighetsstudien har hatt fokus på å finne enkle og gode grep som bygger videre på steds karakter og lokale tradisjoner, gjerne med noen nyskapende elementer lagt til.

Metodikken vi har arbeidet etter bygger på tverrfaglige studier av historie, sted og landskap, gjennom innhentet kunnskap, kartstudier og feltarbeid. Mulighetsstudien er jobbet frem gjennom konseptuelle ideskisser, prinsipper for innpassing av konstruksjoner og elementer og 3D-modellering av valgte tiltak. Siden prosjektområdet er stort, har det vært hensiktsmessig å velge ut 2-3 fokusområder hvor vi har arbeidet frem mer detaljerte situasjonsmodeller i 3d som grunnlag for illustrasjoner. Oversiktsplanen viser hvordan de ulike tiltakene og områdene står i forhold til hverandre og spiller sammen i en overordnet helhet. At det legges opp til hensiktsmessige og spennende rundturer er vesentlig for å få god flyt i besøkstrafikken.

Arbeidet er organisert med ei styringsgruppe der Vennesla og Iveland kommuner er representert, i tillegg til ei arbeidsgruppe der både kommunene og fylkeskommunen sine representanter deltar aktivt i diskusjon om løsninger og mulige strategier. Vi har hatt møter med grunneiere, naboer, representanter for lag og foreninger, Bane Nor, kommunen sine ulike etater, fylkeskommunen sin kulturminnevernavdeling, Setesdalsbanen, Å Energi. Mulighetsstudien bygger på innspill og diskusjoner fra disse møtene, men kart og illustrasjoner som presenteres her er våre tolkninger og forslag. Dette er ideer som illustrerer mulige tilnærminger. I den videre jobbingen med besøksstrategien vil det konkluderes med en omforent tiltaksplan for hva som faktisk skal gjennomføres.

Tiltakene denne mulighetsstudien peker på, er alle tenkt som enkle og lette konstruksjoner, som kan gjøres reversible og tar hensyn til at de enkelt kan fjernes dersom det etterhvert er ønskelig.

KARTLEGGING

REGISTRERINGER

OKTOBER - NOVEMBER 2024
MEDVIRKNING JANUAR - MARS 2025

EKSISTERENDE SITUASJON



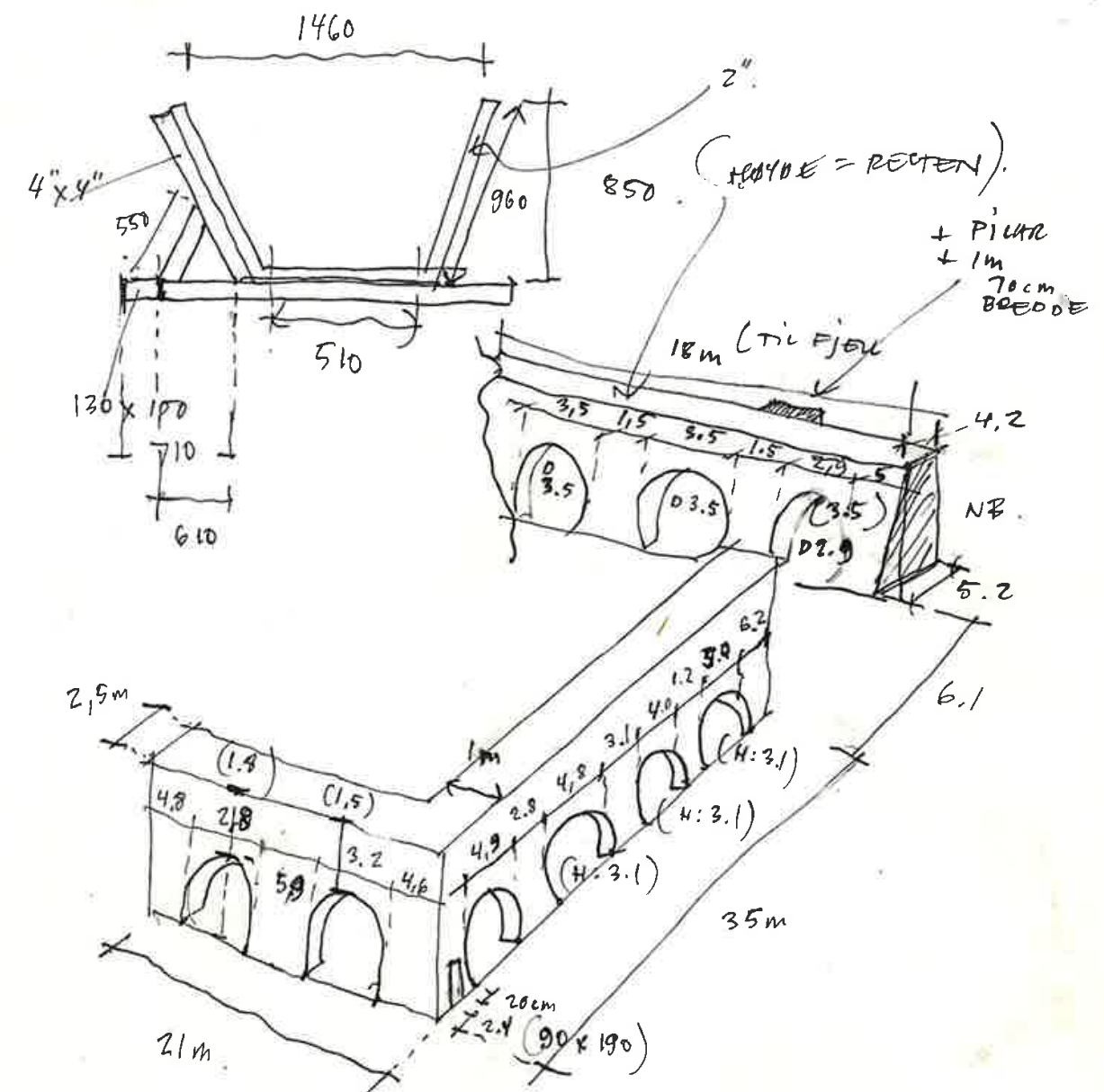
LANDSKAP OG OPPLEVELSE

Elva Otra går gjennom et markert og trangt dalrom innover fra Steinsfoss. Området er rikt på naturkvaliteter og innenfor området ligger både Paulen og Knudansheia naturreservat, på hver sin side av dalen. Landskapsopplevelsen preges av elva og de bratte dalsidene, med skog og bergvegger tett på. Setesdalsbanen og tømmerrenna følger dalen med parallell linjeføring, og til sammen forsterker disse tre hovedlinjene hverandre og gir en fin, helhetlig landskapsopplevelse. Ved Pauleøya utvider dalrommet seg med flere elveløp og utvidet vannspeil. Man kan velge avstikkere mot Paulen gård med speiderhytta eller over de gamle demningene og fossen mot Kringsjø, med spor etter kraftstasjonen og lokalsamfunnet som tidligere lå her. Siste strekningen innover dalen mot det vesle vannet Beihølen, er trang og bratt og gir liten mulighet for å ta avstikkere ut av tømmerrenna. Noe som er en fordel for å skjerme naturreservatene på hver side mot økt trafikk av besøkende. Landskapets naturkvaliteter og kulturhistorien dalen er full av, vil være utgangspunkt for informasjon og formidling undervegs.

SØKE OM NASJONAL TURISTSTATUS

Tømmerrenna i Vennesla har blitt en attraksjon som mange oppsøker. Fra å være et industrielt kulturminne med lokal interesse og funksjon som tursti, har det gjennom sosiale medier og visit-selskapene sin promotering, gått til å bli både en nasjonal og internasjonal severdighet! For å utvikle dette som besøksmål og attraksjon for Vennesla, ønsker kommunen nå å søke anlegget inn som en av de Nasjonale turiststiene. Dette er en autorisasjons- og tilskuddsordning som er etablert av Miljødirektoratet, som svar på utfordringene knyttet til svært høye besøkstall.

Nasjonale Turiststier er definerte områder med svært stor attraksjonskraft og opplevelsesverdi. Det er et utvalg av stier og turmål som gjennom langsiktig og helhetlig planlegging skal tåle meget høyt besøk uten at natur-, kultur- og opplevelseskvalitetene forringes og hvor det store besøket også skal bidra til lokal verdiskaping. Stor slitasje på stiene, utfordringer med søppel, behov for informasjon om for eksempel vanskelighetsgrad og hvordan man kan ferdes trygt, og utfordringer knyttet til beredskap, er noen utfordringer ordningen skal hjelpe til med. Den skal derimot ikke legge til rette for mer utbygging og tiltak enn nødvendig, og ingen tiltak skal være i strid med allemannsretten.



Skisser undervegs som del av registreringer. Oppmåling av tømmerrenna og kraftverksruiner på Kringsjø.

TOGSTOPP BEIHØLEN

SLUTTPUNKT TØMMERENNA

DAMMURAR
KRINGSJÅ

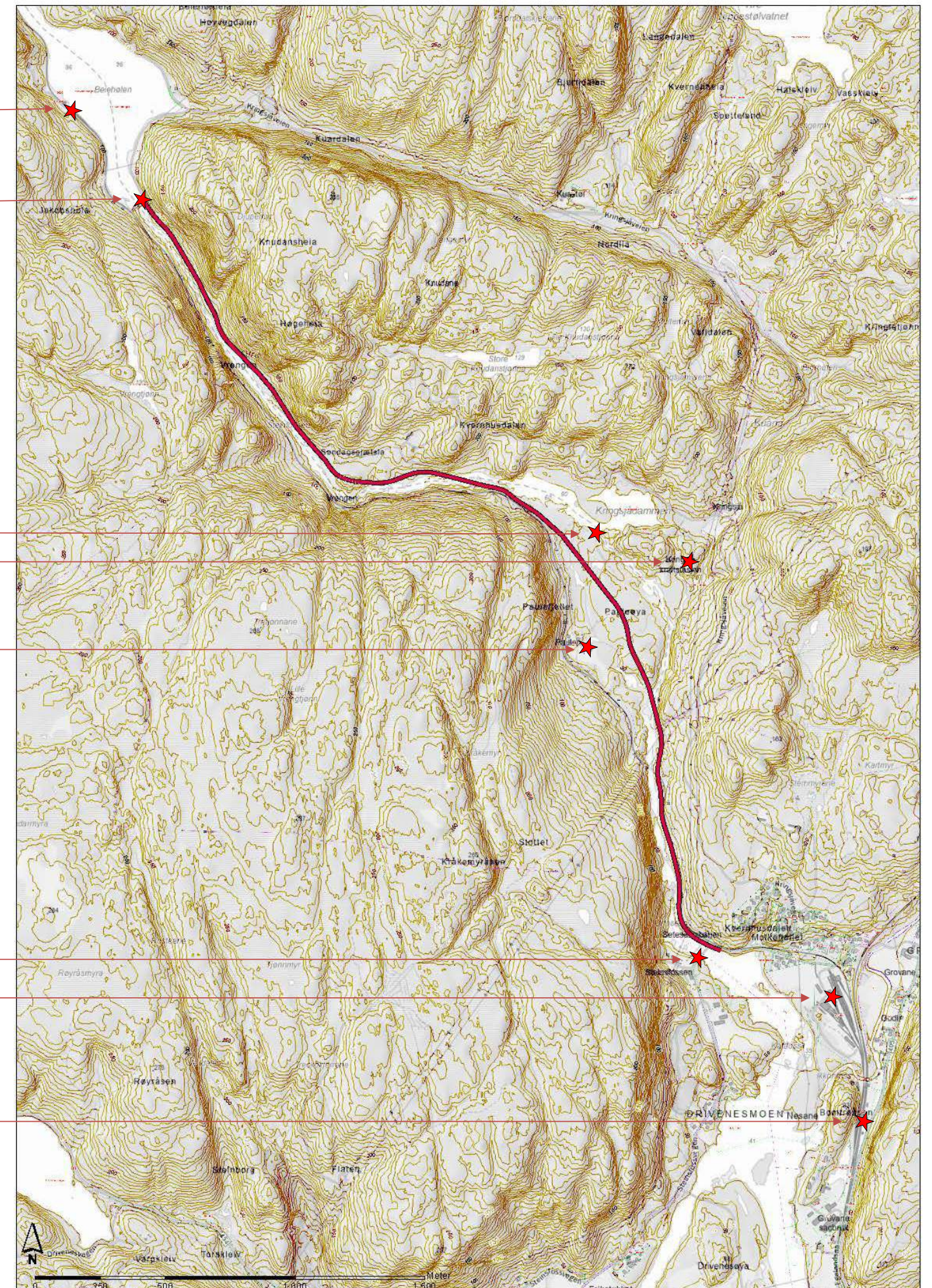
PAULEN TOGSTOPP OG SPEIDERHYTTE

STARTPUNKT TØMMERRENN

TOGSTOPP VERKSTADOMRÅDET

GROVANE STASJON

Stjernene markerer steder som naturlig
peker seg ut som viktige orienterings-
punkt, stoppesteder og turmål, samt
start- og sluttpunkt for turen.



PARKERING

Dersom anlegget får status som Nasjonal Turiststi, vil krav til besøkstall økes vesentlig. Det vil være snakk om en økning fra dagens ca 60.000 besøkende i løpet av et år til ca 100.000,-. Dette forutsetter en vesentlig bedre tilrettelegging enn den som finnes her idag.

Parkeringssituasjonen må avklares. I dag er det tilgjengelig parkering ved Å Energi og på åpne grusflater langs vegen på vestsida av elva. Ved en grovopptelling av tilgjengelige plasser, ser det ut til å være ca 160 tilgjengelige plasser på vestsida idag.

Ved Grovane stasjon er der en stor parkering knyttet til jernbanen, men herfra er det forholdsvis langt og utrygt å gå til fots, delvis langs fylkesvegen, for å komme inn til starten av tømmerrenna. Setesdalsbanen sitt verkstedsområde ligger bedre plassert ift starten på renna, og her har en også mulighet for å tilrettelegge for parkering. Men pr idag er området stengt for besøkende. Neset på nedsida av verkstedområdet er i kommuneplanen for Vennesla foreslått som område for fremtidig fritids- og turistformål. I løpet av prosessen med mulighetsstudien har grunneier åpnet for å se på mulighet for bobilparkering på dette området.

I en vurdering av behovet for parkeringskapasitet ved økt besøkstall til 100 000 besøkende pr år, er det anslått at man bør ha mellom 300 og 400 plasser tilgjengelig. Det bør arbeides med å etablere parkering på områdene som idag leies ut som lagerområder på vestsida av elva, på Drivenessida. Grunneier er også interessert i å etablere bobilparkering på nedsida av dette området, i kanten av jorden ut mot elva.

Shuttelbuss fra Vennesla stasjon eller parkering i sentrum, kan også vurderes i høysesong. Dette ville hjelpe både for parkeringskapasiteten og trafikksikkerheten.

TRAFIKK

Et annet forhold det blir pekt på som problematisk, er at det er ganske stor andel tungtrafikk som idag går over Steinsfossbrua. Dette er en uholdbar situasjon med blanding av myke og harde trafikkgrupper akkurat i inngangen til tømmerrenna. Det bør gjøres grep for å bedre denne situasjonen.

Mulige tiltak som har vært drøftet i medvirkningsmøter og med arbeidsgruppa er

- skilting med forbudt for gjennomkjøring for store kjøretøy,

- skilting med forbudt for gjennomkjøring for alle andre enn grunneiere,
- bygge ny gangbru på vestsida av dagens kjørebru.

MANGLENDE TOALET OG SERVICEBYGG

Idag er området ikke tilrettelagt med toalettfasiliteter ved parkeringen oppe ved Steinsfoss, og heller ikke i slutten av renna, ved Beihølen. Undervegs på tur langs tømmerrenna er det mulighet for å besøke enkle utedo-løsninger på Paulen gård (speideren sitt anlegg) og på Kringsjå. Det er et klart behov for å utbedre dette!

Knyttet til parkeringen ved Steinsfoss må det på plass et enkelt servicebygg med tilgang til toaletter, i kombinasjon med sted for informasjon, og kanskje også sykkelparkering og søppelkasser. Tilsvarende bygg bør innpasses knyttet til evt parkering på Verkstedsområdet, ved evt glampingområde på Paulen gård og oppe ved enden av tømmerrenna ved Beihølen.

Ved inngangen til selve renna bør det ryddes i "skiltjungelen" og etableres et informasjonspunkt, gjerne med takoverbygg, som markerer starten på selve tømmerrennevandringa.

I mulighetsstudien som følger har vi skissert enkle prinsipper for denne typen bygg, som kan innpasses i samme "familie".

DAGENS KOBLINGER OG LOGISTIKK

Når folk går i tømmerrenna idag, følger alle renna og trafikken går begge veger. Noe som resulterer i at når det er mange her samtidig, må en stoppe opp for å kunne passere de som kommer imot på veg opp eller ned renna. Midt på Pauleøya er første tydelige mulighet til å velge å gå ut av renna. Her kan man ta en avstikker bortom Paulen gård med speiderhytta. Herfra kan en også følge en sti videre nordover og komme ut oppe ved de gamle dammurene der stien tar av mot Kringsjå. Dette punktet er det andre hovedpunktet der mange velger å gå av fra selve tømmerrenna og ta avstikkeren bortom Kringsjå, via dammurene og fossen. Fra Kringsjå kan en velge å gå tilbake mot Steinsfoss via grusvegen som går oppe i lia på østsida av elva. For de som velger å følge tømmerrenna til enden ved demningen ved Beiehølen, er også grusvegen en mulig retur, om de ikke velger å snu å gå tilbake i tømmerrenna.

For de fleste er det nok ikke helt entydig hva de møter eller hvordan det kan være lurt å gå. I perioder der det er stor trafikk av mange besøkende, kan det være litt slitsomt å skulle gå tilbake i renna mot stor møtende trafikk. Dersom det kunne etableres alternative

ruter å gå for å lette på mengde folk i selve renna, vil det være en klar bedring av situasjonen.

Koblinger der man følger tømmerrenna en veg og tar toget på returen, må bestilles og blir i stor grad organisert gjennom pakkeløsninger for større grupper på tur. Dette er ikke turmulighet som er enkelt tilgjengelig for de fleste besøkende.

Generelt er opplevelsen ved å besøke tømmerrenna idag at det er behov for nærmere informasjon og forventningsavklaring av hva en møter, hva er stedene en kan gå til, hvilke ruter kan velges dersom det er ønske om å gå en runde istedenfor opp og ned renna begge veger.

MEDVIRKNING OG INNSPILL

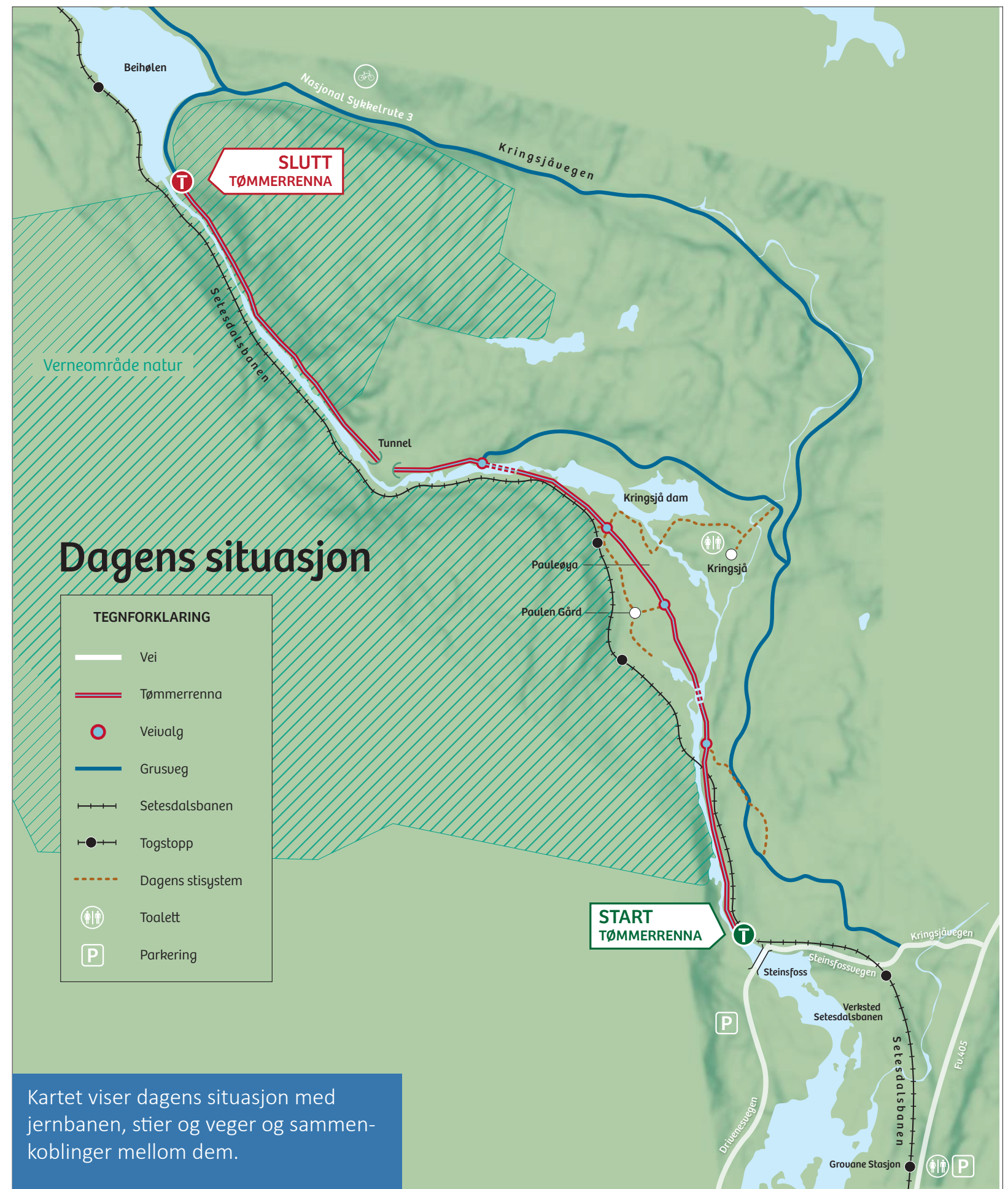
For å få kunnskap om dagens situasjon og hva som er utfordringer og muligheter, har det vært viktig å snakke med de som er brukere, grunneiere, interessegrupper og naboer til tømmerrenna og områdene rundt. Gjennom flere møterunder, både i Vennesla og etterpå på teams, er det gjennomført medvirknings- og innspillmøter med inviterte aktører. Det er også gjennomført et åpent folkemøte for å informere om arbeidet og slik at folk kunne komme med innspill og tilbakemeldinger til kommunen og oss som rådgivere.

Oppsummering fra medvirkningsmøter følger under.

Oppsummering fra innspillmøter 16.-17.01.2025

Muligheter

- Attraksjonsutvikling: Kringsjå og Paulen peker seg ut som nøkkelpunkter for opplevelser med potensial for dagsturhytter, formidling og korte rundløyper.
- Synergier med Setesdalsbanen: Bedre integrasjon mellom tog og Tømmerrenna kan øke attraksjonskraften, spesielt med utvidet kapasitet og forbedret formidling.
- Tilrettelegging for besøkende: Økt fokus på parkering, toaletter og bobilcamp, kombinert med tydelig skilting og informasjon for ulike brukergrupper.
- Næringsutvikling: Muligheter for mat- og serveringstilbud, glamping, og aktiviteter som padling og overnatting for å forlenge oppholdstiden.
- Miljøvennlige løsninger: Styring av trafikk med enveiskjøring, rundløyper og avlastning av hovedruten for å minimere slitasje.



Utfordringer

- Økt belastning på natur og dyreliv: Press på hjortebestanden og forringelse av vegetasjon og kulturminner på grunn av spredning utenfor stier.
- Mangelfulle fasiliteter: Sjøppelproblematikk, mangel på permanente toaletter og utilstrekkelige parkeringsplasser ved nøkkelpunkter.
- Konflikter mellom brukere: Utfordringer rundt hundehold, biltrafikk og balansen mellom lokale og turister.
- Begrenset kapasitet: Setesdalsbanens logistikk, materiell, manglende universell utforming og fredningsrestriksjoner hindrer større utvikling.
- Kommunikasjon og informasjon: Uklare forventninger hos besøkende om ruter, returmuligheter og fasiliteter.

Utviklingsinnspill

1. Bærekraftig forvaltning: Innfør tiltak som styrer trafikk og beskytter natur, som enveiskjøring, tydelig skilting og alternative ruter.
2. Bedre fasiliteter: Prioriter permanente toaletter, utvidet parkering og dedikerte områder for bobil og camping.
3. Formidling og integrasjon: Øk synligheten av Tømmerrenna som en del av en helhetlig opplevelse med Setesdalsbanen og nærliggende attraksjoner.
4. Næringsaktivitet: Legg til rette for servering, overnatting og aktiviteter som styrker lokal økonomi og gir en bedre besøksopplevelse.
5. Finansiering og partnerskap: Utforsk muligheter for statlige midler og samarbeid med lokale aktører for å sikre drift og vedlikehold.

Oppsummering fra innspillmøter 14.03.2025

Infrastruktur og tilgjengelighet

- Togstopp ved startpunkt har bred støtte, men logistikk må avklares.
- Gangbru ved kraftverket vurderes for å bedre trafikkflyten.
- Hengebru ved jernbanebrua tegnes inn, samt gangbaner på Pauleøya. Retur fra Kringsjø via fjellbru (på østsida av elva) sløyfes.
- Parkeringsløsninger må optimaliseres, spesielt ved Å Energi og Sveinung Stormo.
- Kringsjø utvikles videre som opplevelsesområde med dagsturhytte, ruinhage og formidlingspunkt.

Tilrettelegging for turisme og aktivitet

- Glamping på Paulen støttes, men må reguleres godt. Dialog med grunneier og Speideren for videre arbeid med tilrettelegging og endringer av dagens situasjon.

- Pauleøya kan utvikles med overnattingstilbud og gangbaner.
- Enveiskjøring i tømmerrenna i høysesong er nødvendig for å håndtere trafikk, eventuelt breddeutvidelse på deler av strekket.

Bærekraft og miljøhensyn

- Stenging av Steinsfossvegen for tungtrafikk har bred støtte, men må tilpasses behovene til Å Energi og lokale aktører.
- Sjøppelhåndtering og generell drift må organiseres med tydelige ansvarsforhold.

Samarbeid og finansiering

- Å Energi er positive til samarbeid, men trenger detaljerte planer.
- Finansiering av servicebygg, infrastruktur og vedlikehold må avklares.
- Setesdalsbanen har begrenset kapasitet, men kan bidra med sykkeltransport og logistikk.

OMRÅDETS POTENSIALE. IDÉUTVIKLING

ANALYSE OG KONSEPT

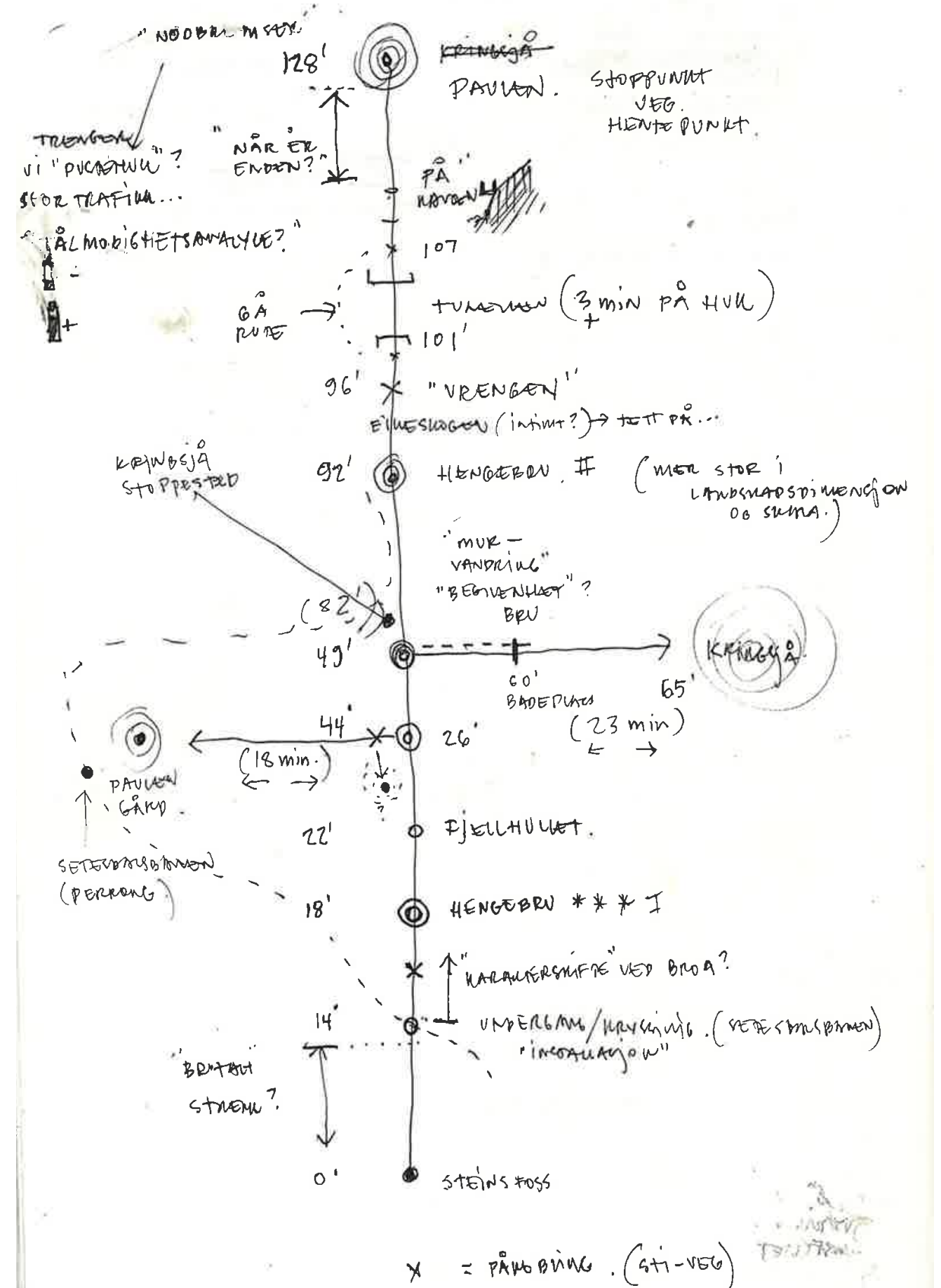
JANUAR - MARS 2025

MULIGE TILTAK

Ut fra registreringer og innspillrundene vi har hatt med ulike aktører, er det noen tiltak som trer frem som viktige og naturlige å sjekke ut og komme med ideer til i denne mulighetsstudien.

- Koble sammen og utvikle ulike ruter den besøkende kan velge for å få til passende rundturer.
- Stedene du kan gå til. Tilrettelegge for at det blir gode steder å besøke og oppleve.
- Fasiliteter som toalett og parkering må på plass.
- Skilting og informasjon om hva som finnes undervegs, hvordan man kommer dit og hvor langt er det dit.
- Steder for enkel servering. Hvordan dette kan innpasses. Temporære løsninger.
- Aktiviteter. Hva kan være mulig å innpasse for ulike målgrupper?

En slags "tålmodighetsanalyse". Når er det behov for å "stige av" renna eller når bør det skje noe nytt for de ulike målgruppene? Barnefamilier, de som er litt dårlige til beins, noen som fort blir lei, de spreke som vil gå langt, kulturturisten som vil lære og oppleve, naturelskeren som synes det blir for mange folk, dama fra Paris som gjerne vil sitte ned og kjøpe forfriskninger.



Tre hovedlinjer:

1. Elva,
2. Tømmerrenna,
3. Setesdalsbanen

Ruter å velge tilbake:

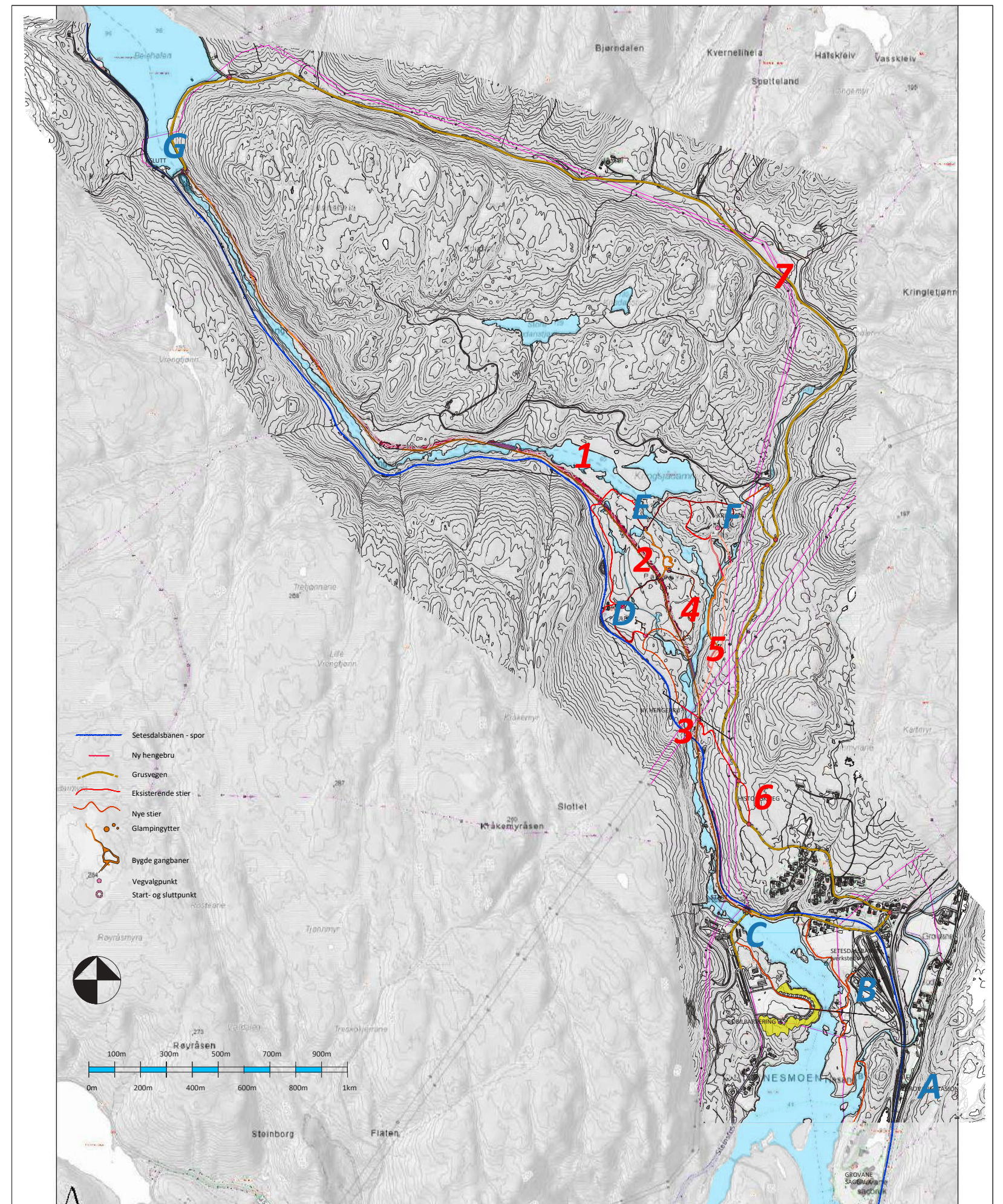
4. Stier/gangbaner Paulenøya
5. Stier/fjellbrygge østsida
6. Gammelt vegfar,
7. Grusvegen

Punkta:

- A_Grovane Stasjon
- B_Verkstedområdet
- C_Startpunkt (Steinsfoss)
- D_Paulengård_togstopp og speiderhytta
- E_Dammurer og foss
- F_Kringsjå
- G_Stoppunkt (Beihølen)

Ting som trengs:

- WC ved start og slutt
- Plan for parkering
- Skilting for å vise veg og orientere seg om hva, hvor langt og ulike ruter
- Formidling av natur og kulturhistore
- Opplevelsespunkt (Kringsjå + mindre undervegs).
- Noe å gå til – ruter å velge med ulike opplevelser
- Prinsipp for utviding av renna på punkt eller kortere strekninger
- Servering?
- Overnatting?
- Tilrettelagte bade-og/eller fiskeplasser?



NYE RUNDTURER OG LOGISTIKK

Et viktig grep for å bedre situasjonen for besøkende til tømmerrenna, vil være å få til en bedre fordeling av gangtrafikken, slik at det er muligheter til å velge noen alternative rundturer og kunne få redusert møtende trafikk i selve renna. Et stisystem som åpner for en åttetalls-sirkulasjon, ville løse mye. Vi har derfor brukt litt tid i mulighetsstudien på å se på hvordan dette kan løses.

Under og på neste side er noen alternativer til styring og kanalisering av ferdselen skissert.

Åttetallsrute

En forutsetning for å etablere et bevegelsesmønster der den besøkende kan følge en hensiktsmessig åttetallsrute, er å gi mulighet for et nytt kryssningspunkt over elva. Vi har sett på punktet der det fra gammelt av var en hengebru, mellom dagens jernbanebru og den første hengebrua på tømmerrenna. Her vil det kunne bygges en lett hengebru. Se forslag til plassering og referanse på type bru på side 18.

Envegstrafikk i renna

Dersom en åttetallsrute kommer på plass, vil det være mulig å regulere trafikken i nedre del av renna i en retning. Altså at returen skiltes via et nytt stisystem og ledes tilbake over ny hengebru. Dette vil være mest aktuelt i høysesong i sommerferien. Trolig en ordning som vil kreve noe oppfølging for å få det til å fungere?

Gammelt vegfar

I sammenkoblingen mellom tømmerrenna og grusvegen, kan det evt. vurderes om gammelt vegfar skal skiltes inn som del av ruta.

Sykler til utlån/leie

For den spreke turisten, som går hele renna til endes opp til Beiehølen, ville det være en fin opplevelse å finne sykler som kunne benyttes på returen, tilbake til Steinsfoss via grusvegen. Dette må i tilfelle organiseres ihht avtaler med grunneiere/vegslag og frakting av sykler tilbake fra Steinsfoss må det lages et funksjonelt system for. Setesdalsbanen har spilt inn at de har mulighet for frakt av sykler. Ordningen må driftes og følges opp og er trolig mest aktuell som del av sommersesongen.

Ny gangbru over Steinsfoss

Mange har uttrykt bekymring for stor og blandet trafikk over den smale kjørebrua over Steinsfoss. Dette er en viktig forbindelse mellom hovedparkeringen og starten på selve tømmerrenna. Ulike tiltak er drøftet for å styre trafikken bedre her. Et innspill mange har

vært enige i, er å se på muligheten av å bygge en ny gangbru på oversiden av dagens kjørebru. Slik ville gående kunne ferdes trygt fra parkering til start på vandringen oppover tømmerrenna.

Ny togstopp ved starten av renna

Mulighetstudien har skissert et infopunkt med en liten paviljong som markering av starten på tømmerrenna. Knyttet til et slikt punkt ville det vært hensiktsmessig å etablere et nytt togstopp også. Poenget med togstopp ved Steinsfoss er å legge til rette for at man tar toget en vei og spaserer renna andre veien, da uten å måtte ferdes langs veien mellom Grovane og Steinsfoss. Da parkerer de besøkende kun ved Steinsfoss. Om dette er mulig må selvsagt sjekkes nærmere ut mot Setesdalsbanen. Ideen har kun vært luftet så langt. Dersom det kunne bygges en enkel perrongløsning her, kunne dette også blitt et aktuelt sted å krysse jernbanesporet. Det vil gi mulighet for å etablere sti, evt med trapp, ned fra grusvegen på oversiden av boligområdet. Da ville man kunne redusere trafikk av besøkende gjennom boligområdet.

Elvesti sør for Steinsfoss

Det har kommet innspill om å etablere oppstillingsplasser for bobil på utsida av jordet mot elva på Drivenessida. I den sammenhengen har det også vært snakket om å etablere en elvesti med hengebru over elva som kunne gi sammenkobling mot Verkstedområdet til Setesdalsbanen og gi turmulighet på begge sider av elva. Løsningen er komplisert ift stor høydeforskjell på hver side av elva. Mulig bobilcamp er også spilt inn på østsida av elva.

Inkluderende design og universell utforming

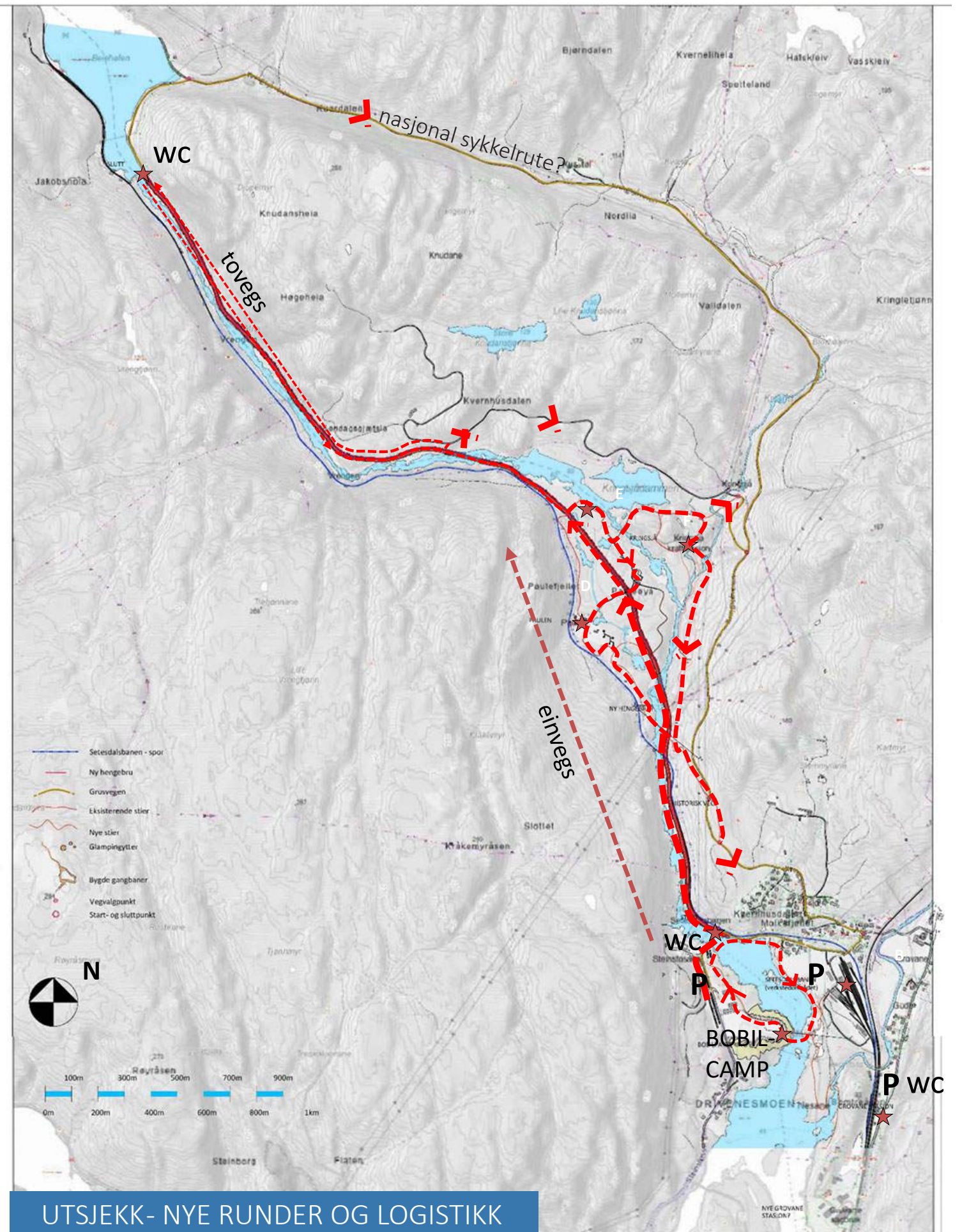
Løsninger skal legge vekt på inkluderende design så langt det er mulig. Innpassing av hvilebenker undervegs, håndløpere ved trinn og trapper, skilting som ivaretar hensyn til inkluderende design, mulig lyssetting av tunellen er ting som forholdsvis enkelt kan integreres i foreslåtte løsninger.

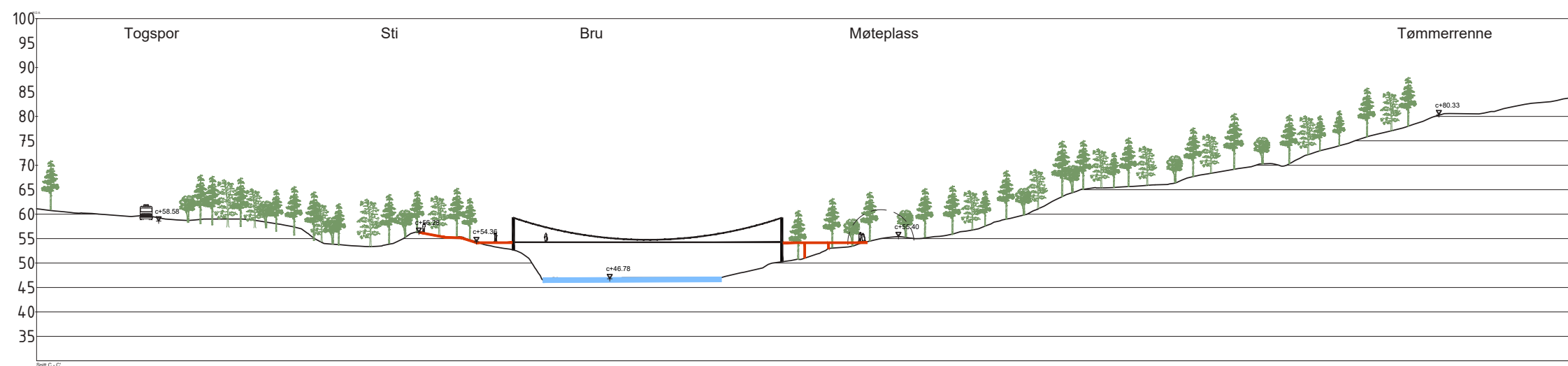
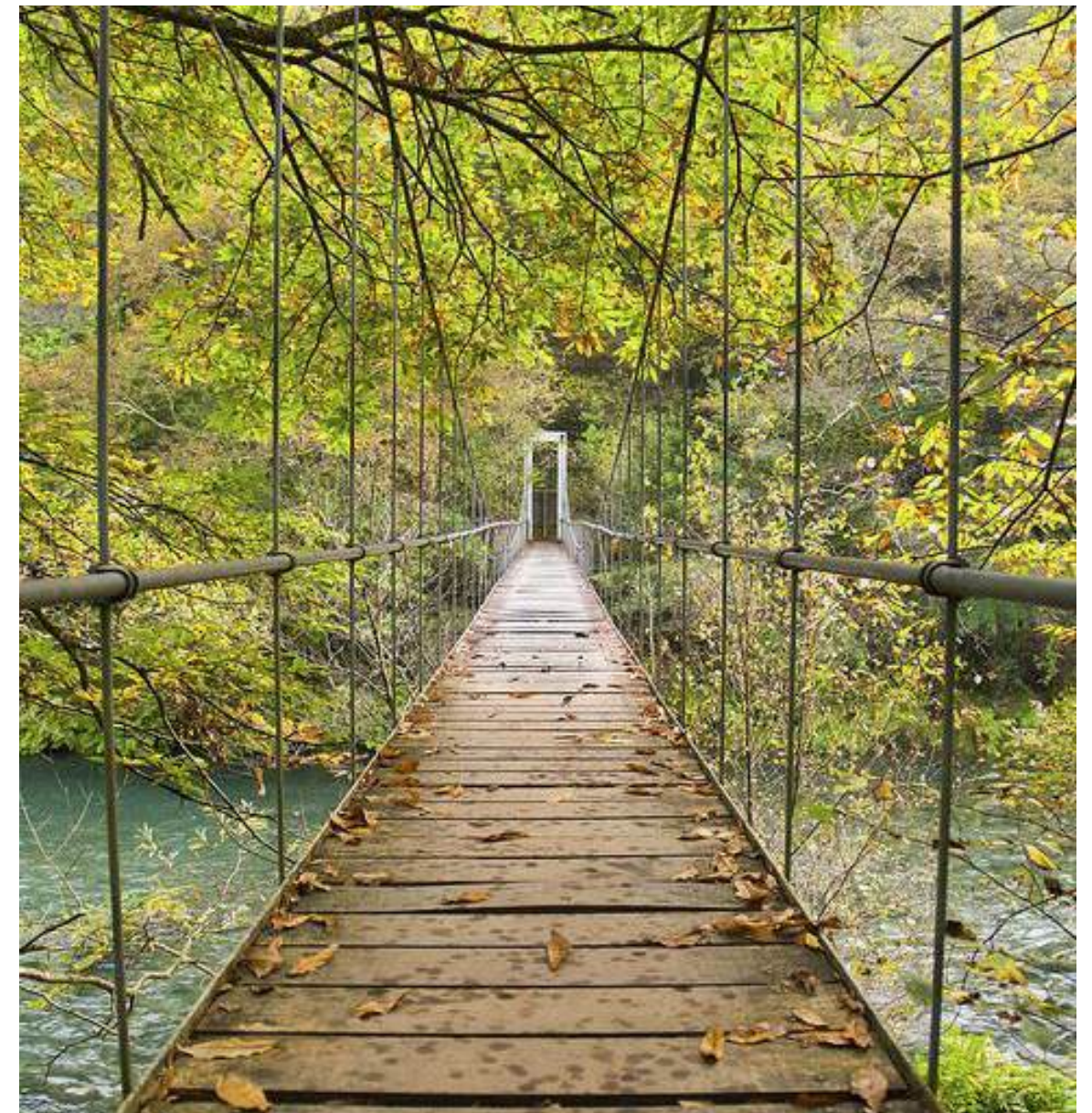
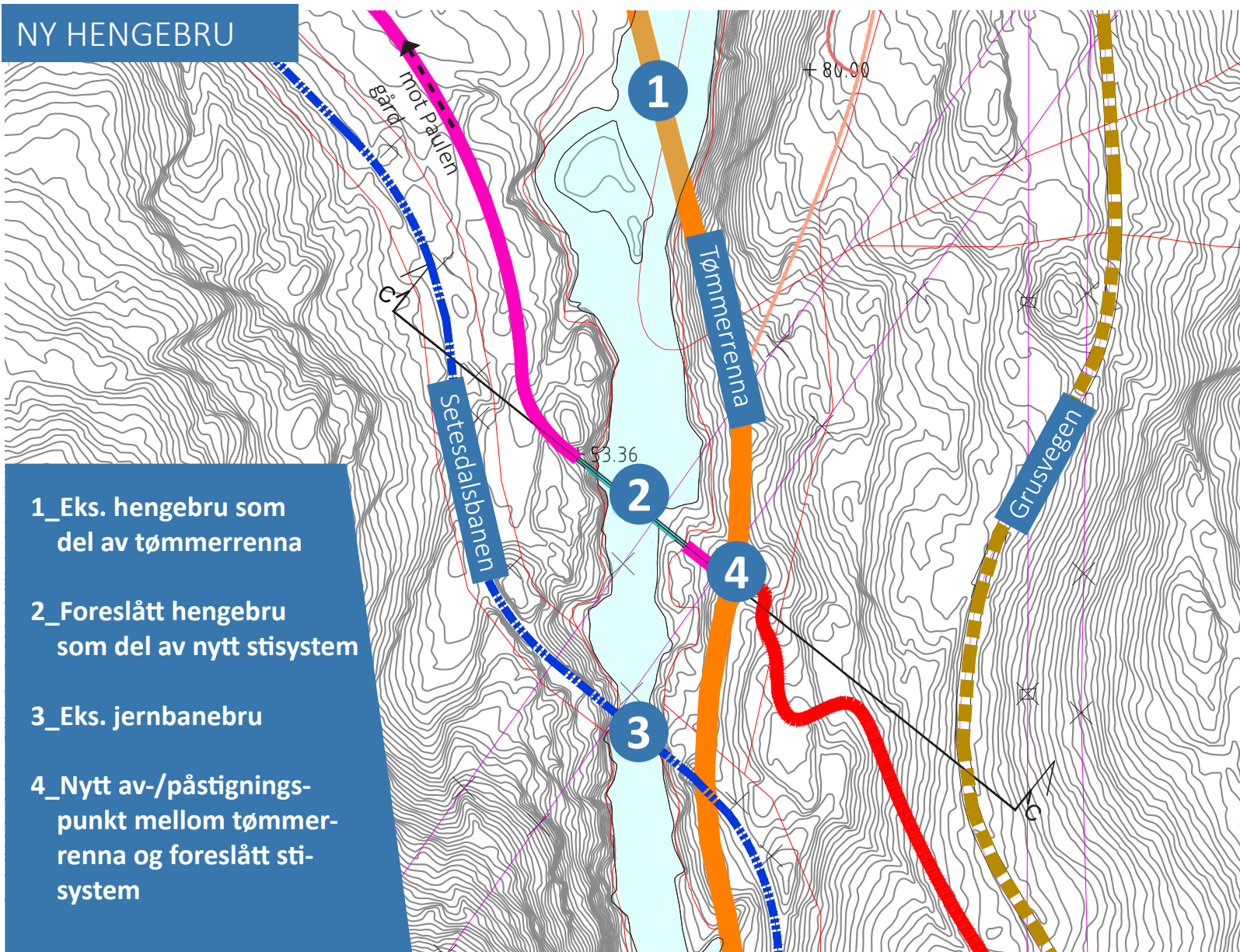
Men det bør kommenteres at vi ikke har greid å finne tilfredsstillende løsninger for rullestol og barnevogner i tømmerrenna. Det er sett på at man ved å utvikle egne traller tilpasset rennas tverrsnitt kunne stenge renna for gående og organisere trafikken i samme retning, ville kunne få til løsninger for dem som ikke kan gå i renna. Dette kan tilrettelegges som egne arrangement noen dager i året og ville kunne gi fine opplevelser for grupper som ikke til vanlig kan ferdes i renna. Det ville vært en fin aktivitet å profilere Vennesla og tømmerrenna med.

- Lage åttetalls bevegelsesmønster:
 - Gå av ved Paulen gård eller ved Kringsjø dam eller etter siste hengebru. Tur tilbake via eksisterende grusveger.
 - Gå i sløyfe tilbake via Pauleøya på nytt stisystem og på ny hengebru over elva mellom dagens hengebru og jernbanebrua? Er det mulig å komme over her?
 - Alternativ sti på østsida som bygd fjellbrygge eller som sti i terrenget? Men bratt og lite ønskelig for grunneier.
- Kan den nedre delen av tømmerrenna skiltes som envegskjørt i høysesong? Evt med tidsintervall?
- Bruke deler av gammelt vegfar som avstikker fra grusvegen?
- Hva med sykler? Kunne det finnes ordninger med sykkelutleie/-utlån ved Beiehølen slik at folk kan sykle tilbake på grusvegen?
- Ny gangbru på nordsida av kjørebrua ved Steinsfoss.
- Innspill om elvesti med hengebru på nedsida av Steinsfoss, med kobling mellom Verkstedområdet til Setesdalsbanen og mulige bobilcamper på begge sider av elva. Vanskelig ift stor høydeforskjell på hver side av elva.

FORMIDLING
NATUR – KULTUR – INDUSTRI

AKTIVITETAR





Rev	Nr	Beskrivelse	Dato	Sign	Kontr
Prosjektgruppene					
☐ ARE : ☒ LARK : Feste Sør AS ☐ RIE : ☐ RIV : ☐ RIV :					
FESTE LANDSKAP · ARKITEKTUR					
FESTE SØR AS PB 120 3901 FORSGRUNN sor@feste.no +47 35 93 02 10					
Fase					
Tittelarkivet			Dir./Bor./Fester:		
Prosjekt			Koordinatssystem/ målestokk		
Snitt B og C			Dato oppr.		
Type tegning			Målestokk		
Tegningsskisse			A1		
Tegningsskisse			Prosjekt		
Sign.			Revisjon nr.		
Kontr.					
Prosjektleder					

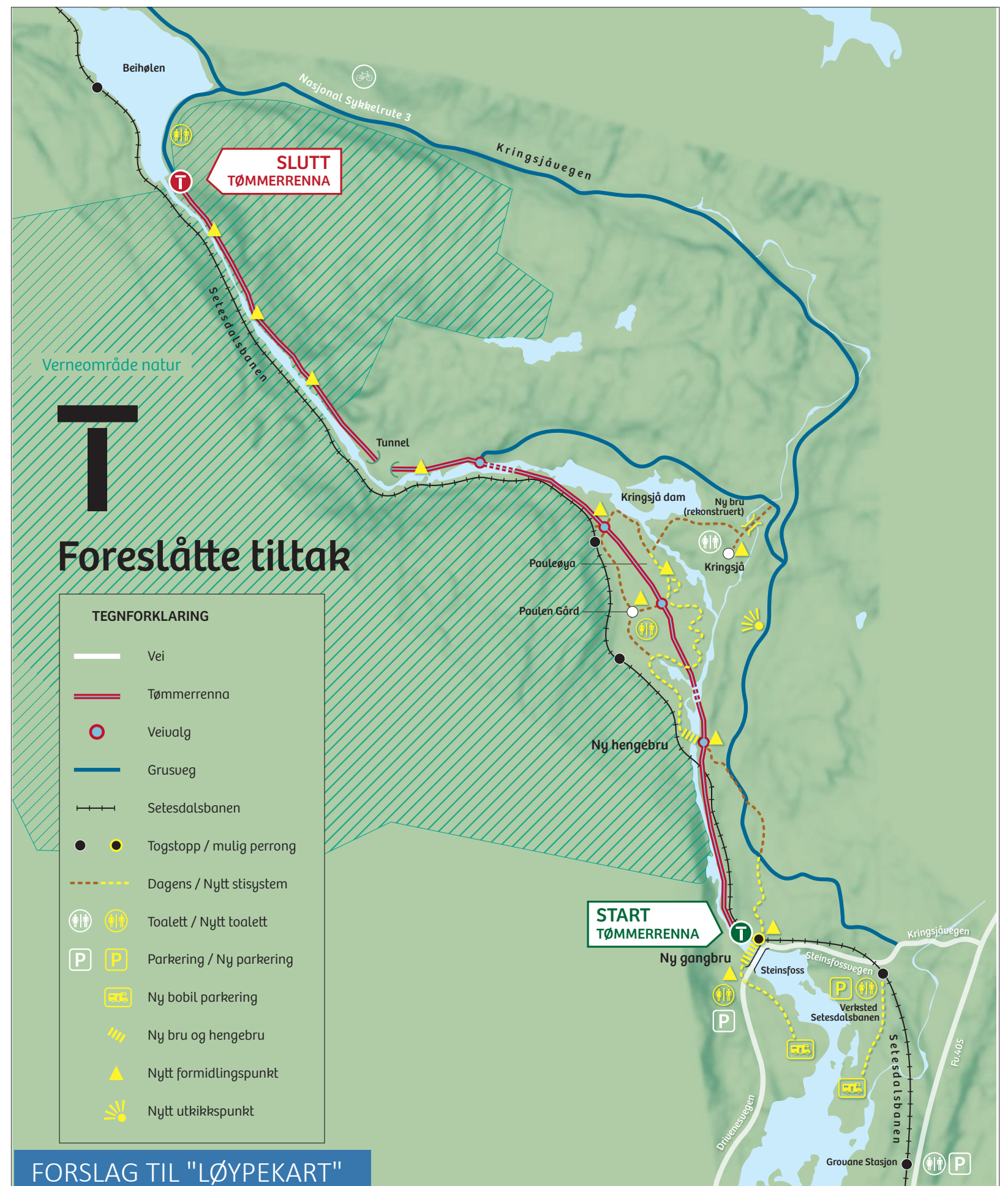
"LØYPEKART"

Vi har laget et kart som viser forslag til rutevalg i en fremtidig situasjon. Her er renna markert som hovedtrasé, med mulighet for å velge alternative ruter i et tilrettelagt stisystem som her er vist med gul, stiplet linje eller inn på dagens grusveger, vist med blå, heltrukne linjer.

Veivalg-markeringene viser til punkt der man kan velge å gå av eller på tømmerrenna. Dette må skiltes godt og entydig. Det kan evt velges om noen punkt bare er for avstigning og noen bare for påstigning, om man ønsker å styre gangtrafikken i en retning. Det mest logiske er at besøkende styres oppover i renna fra start til midt på Pauleøya, der man kan velge å gå mot Kringsjå eller mot Paulen gård. Fra Kringsjå kan grusvegen følges tilbake til Steinsfoss, evt med snarveg ned stien før byggefeltet, dersom det blir gitt åpning til å krysse Setesdalsbanen ved starten av tømmerrenna. Dersom det i fremtiden blir bygd ny hengebru over elva, kan man fra Paulen gård følge stisystemet sørover, krysse tømmerrenna og gå videre opp den bratte, gamle stien opp til grusvegen.

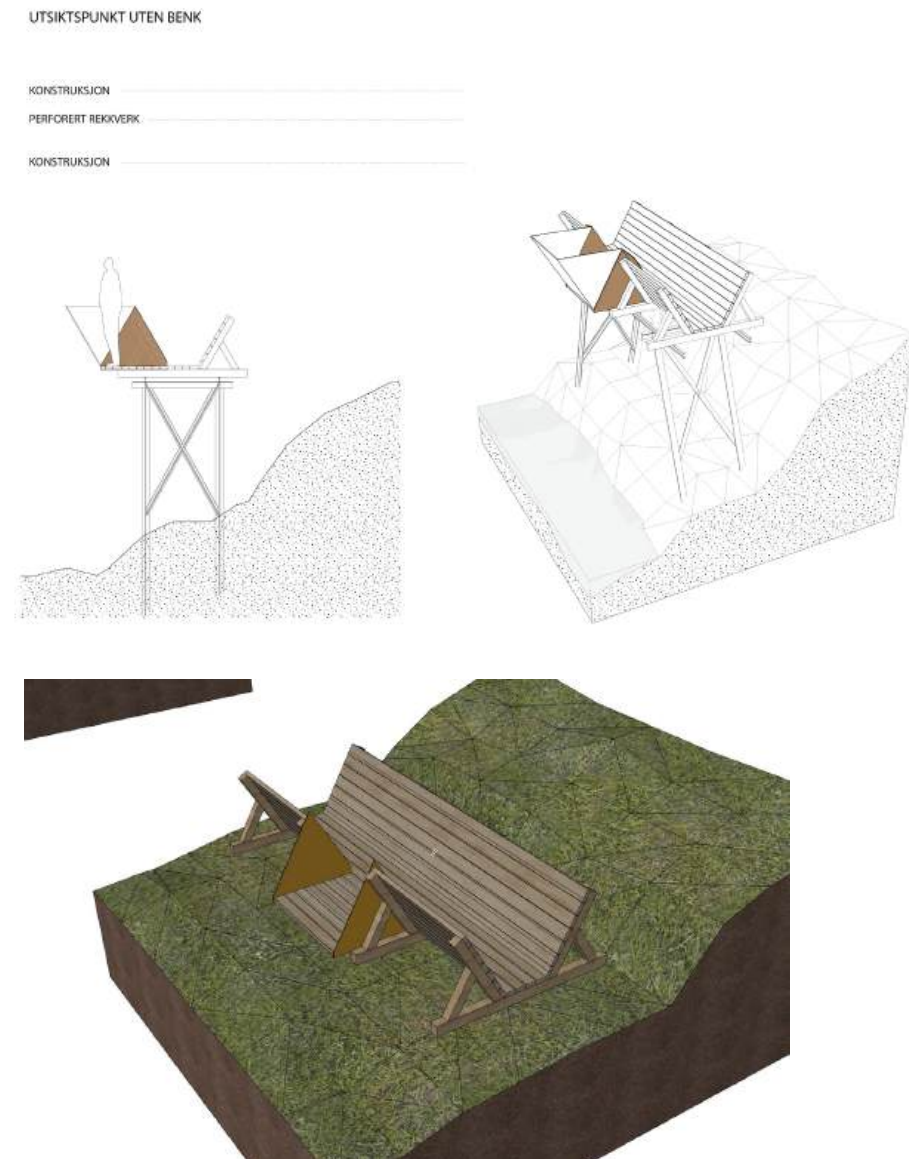
De som følger tømmerrenna videre oppover, forbi Kringsjådammen, kan velge å gå av renna ved grusvegen før tunellen, eller de kan gå renna helt til endes til Beiehølen. For retur til Steinsfoss kan de så gå tilbake i renna og velge å gå av på ett av veivalg-punkta som er markert på kartet. Eller de kan følge grusvegen tilbake. Da ville det vært en fin opplevelse å hatt mulighet for å bruke sykkel på denne siste etappen. Vi har foreslått det som en mulighet, men det må selvsagt avklares med tydelige avtaler mot grunneiere/veilag.

På kartet er også forslag til parkering, toalett og bobilparkering markert. Dette er våre forslag og innspill som har kommet frem som del av mulighetsstudiet. Her vil det være prosesser og søknader som det må jobbes videre med mot grunneiere og aktuelle myndigheter.



STUDIER AV TILTAKENE

TØMMERRENNEN - PRINSIPP



TOGSTOPP BEIEHØLEN
SLUTTPUNKT TØMMERRENNEN

Innpassing av wc – plassering? Kva med sykklar og korleis ift grunneigarar?

KRINGSJÅ



Takoverbygg – opphald og ruinar

«Den hemmelege hagen?»

PAULE ØYA



Ruter tilbake – bygde gangbanar, stiar.

Ny hengebru?

PAULEN TOGSTOPP OG SPEIDERHYTTE
Overnatting?

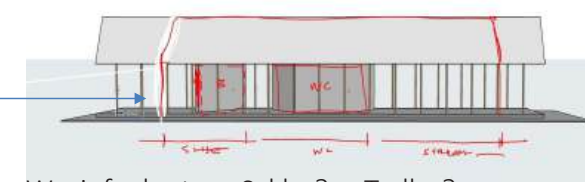


Glamping?



STARTPUNKT TØMMERRENNEN

SERVICEBYGG OG PARKERING



Wc, info, kart Syklar? Traller?



BUBILPARKERING

PLAN NEDSIDE STEINSFOSS inkl elvesti,
ny hengebru, kopling mot sentrum,
Hunsfoss, hovedgård

TOGSTOPP VERKSTADOMRÅDET

GROVANE STASJON

NYE GROVANE STASJON?

AVKLARINGAR SETESDALSBANEN – LOGISTIKK OG MARKED.
Framtidige planar

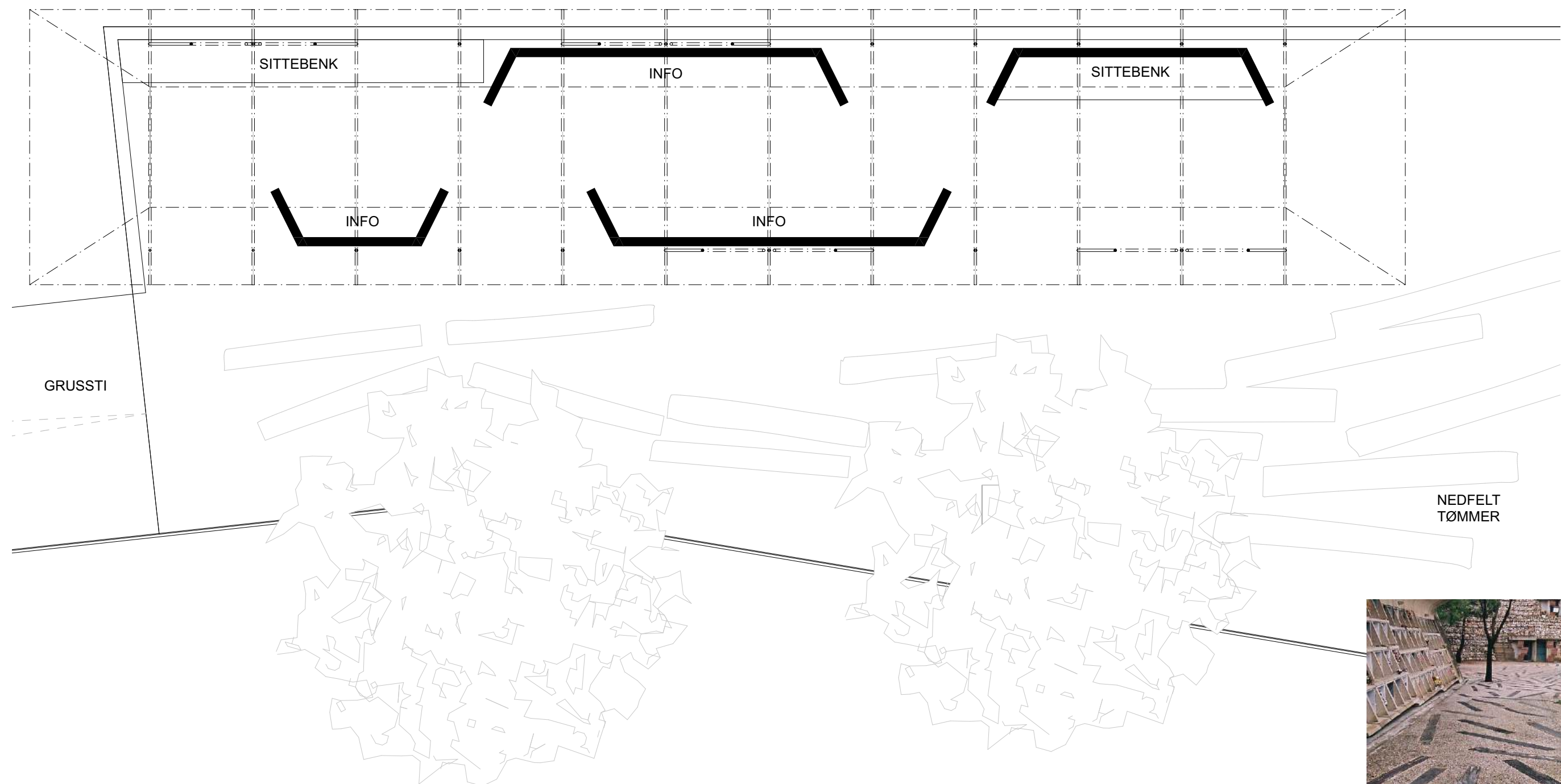
STUDIE TILTAK 1

INFOPUNKT STEINSFOSS

Startpunkt for tømmerrenna ved Steinsfoss

EKSISTERENDE SITUASJON





Planløsning 1:50

Steinsfoss tømmerrenne - Mulighetsstudie



Referanse

23



1_Adkomst
P-plass

2_Samlingsplass

3_Infopunkt

4_Start tømmer-
renne

INFOPUNKT STEINSFOSS

Startpunktet for tømmerrenna ved Steinsfoss er i dag en uoversiktlig og lite inviterende situasjon, prega av rotete skilting og annen infrastruktur. Målet med foreslått tiltak er å samle nødvendig praktisk og historisk formidling i en bygd konstruksjon på en mer helhetlig måte. Den bygde konstruksjonen kan formes som en paviljongstruktur som etablerer et tydelig start- og samlingspunkt, og inneholder tilleggsfunksjoner som takoverdekning og mulighet for sittebenker i tillegg til formidling. En enkel kaféfunksjon/kioskløsning kan også vurderes integrert i et bygg som dette.

Estetisk sett henter arkitekturen til paviljongen inspirasjon fra tømmerrenna, ref. byggets takform, samt stålsøylene som er en referanse til stativet som renna står på. Det er lagt opp til utstrakt bruk av tre, både i selve bygget, og i dekket på forplassen hvor det foreslås nedfelte tømmerstokker som indikerer en bevegelsesretning for besøkende og er en referanse til tømmeret som ble fraktet i renna. Det legges opp til et enkelt ståltrekkverk som viser vei nedover grusstien og over brua til tømmerrennas startpunkt. Paviljongbygget plasseres relativt tett på sporet til Setesdalsbanen, men paviljongen kan benyttes som en tydelig avgrensning for å forbedre sikkerheten. En enkel perrongløsning for mulig togstopp, har også vært diskutert i forlengelsen av paviljongen. Sikkerhetsaspektet og eksakt plassering av bygg og mulig perrong, må i videre prosess avklares med Setesdalsbanen og Bane NOR.





Infopunkt og tømmerrenna

STUDIE TILTAK 2

KRINGSJÅ

OPPLEVELSER KNYTTET TIL DEN
GAMLE KRAFTSTASJONEN

EKSISTERENDE SITUASJON





KRINGSJÅ

Kringsjå kraftstasjon ble bygget rundt 1900, og nedlagt rundt 1957. I 1969 var alt av bygninger tilknyttet stasjonen revet. Ruinene som i dag står igjen viser tydelige spor av både kraftstasjonen med sine massive betongkonstruksjoner, men også det omkringliggende samfunnet som eksisterte tilknyttet kraftstasjonen, med boligbygninger, egen skole osv.

Målet med foreslått tiltak på Kringsjå er å gi besøkende en attraktiv og spennende opplevelse av områdets unike historie, tydeliggjort gjennom relativt enkle arkitektoniske virkemiddel. Det legges opp til en enkel tilnærming rundt selve kraftverksruinene, hvor det som utgangspunkt ikke bygges nye permanente konstruksjoner som forkludrer de historiske sporene. Som del av skisseringen ble det foreslått å plante en lund med blomstrende kirsebærtrær inne i rommet mellom de massive betongveggene. Tanken var å legge opp til en «årshjulstankegang» for området, som kunne gi besøkende ulike opplevelser gjennom skiftende årstider. Årshjulet kunne legge opp til begivenheter som for eksempel kirsbærsblomstring i «Ruinhagen» på våren, musikkfestival på sommeren, lyssettingsarrangement på vinteren osv. Siden trerøtter kan komme i konflikt med de gamle murene, har vi gått bort fra den idéen. Men tanken om en form for hemmelig hage/grønt ruinlandskap, der de rå betongruinene spiller sammen med grønn frodighet og natur, tenker vi det kan være verdt å holde fast ved. At stedet tilrettelegges med uttak for strøm, ville være en viktig kvalitet for å enkelt kunne ta det i bruk til ulike arrangementer, gjerne gjennom hele året. Den store betongflata utenfor ruinene kan benyttes som en fleksibel aktivitetsflate som kan rigges til forskjellige begivenheter.

Mulighetsstudien foreslår en felles løsning for enkle salgsboder, se utfyllende informasjon senere i rapporten. Salgsbodene kan plasseres på ulike lokasjoner tilknyttet tømmerrenna. På Kringsjå kunne slike boder plasseres midlertidig eller mer permanent ute på aktivetsflata. Disse kan benyttes for sesongbasert salg av for eksempel bakevarer,

drikke eller utsalg i forbindelse med festivalsammenheng. Tilknyttet bodene kan det møbleres med bord og benker. Bodene bør være låsbare slik at de også kan benyttes til oppbevaring av utemøbler eller annet utstyr.

Maskinmesterboligen

På et øvre nivå, rett øst for den gamle kraftstasjonen ligger restene av grunnmuren til den gamle maskinmesterboligen, oppført i år 1900. Grunnmuren, slik den framstår i dag, har ingen praktisk funksjon, annet enn å vise spor av bygget som en gang stod der. Ved å reise en enkel rammekonstruksjon med historisk saltak og opplett, kan det legges til rette for en ny bruk som for eksempel en dagsturhyttefunksjon. Her kan man søke le, lage mat og ta en pause, samt formidle historien til bygget som stod der. Kanskje kan konstruksjonen som etableres også benyttes for overnatting.

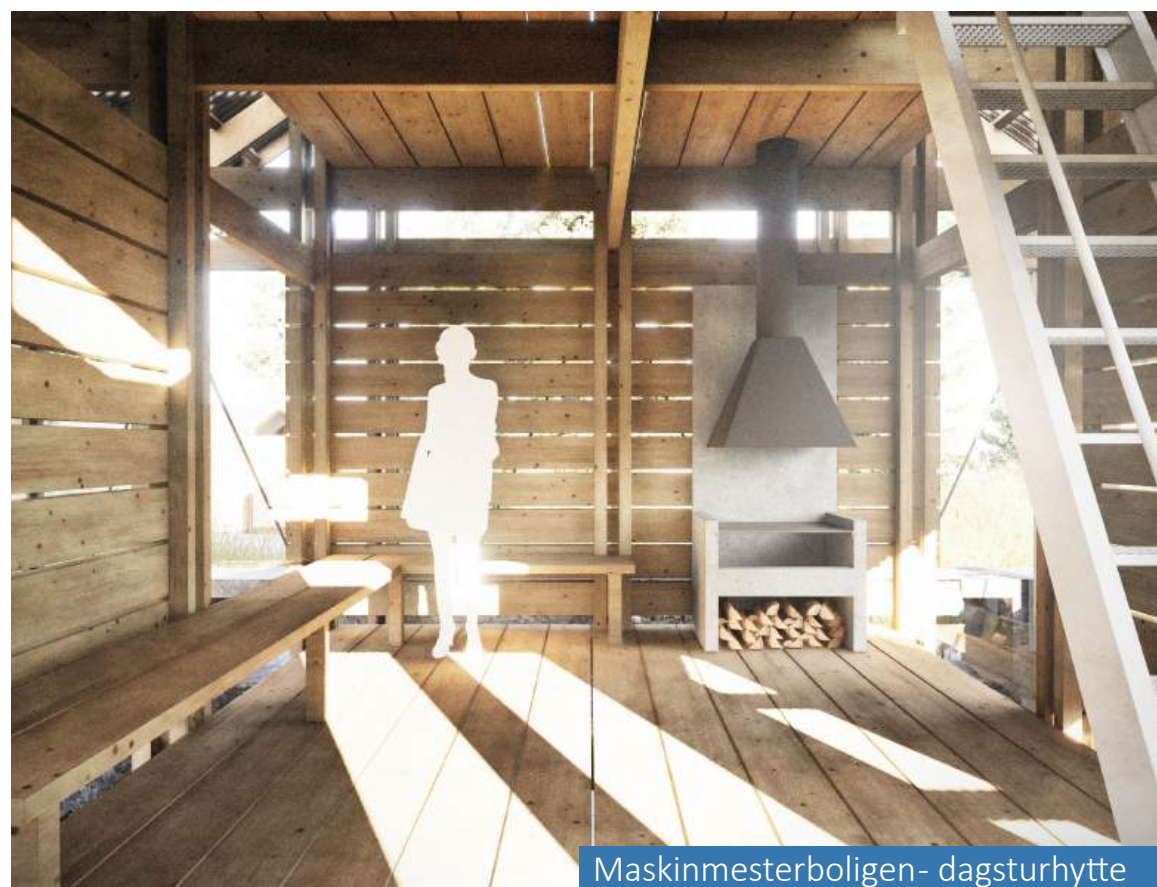
Tiltaket underbygger Riksantikvarens retningslinjer for «bevaring gjennom bruk», og takoverdekningen vil også kunne bidra til å beskytte den historiske grunnmuren. Det er et poeng at den nye konstruksjonen ikke skal være en eksakt rekonstruksjon av det historiske bygget, men snarere en moderne fortolkning av historien. En rekonstruksjon ville blitt svært kostbart, men kunne også blitt et fremmedelement i situasjonen, siden omkringliggende kontekst er totalt forandret fra da bygget i sin tid ble benyttet som maskinmesterbolig.

Den gamle brua, formidling av historien og rasteplass mot elva

Kringsjås Venner er igang med flere prosjekter som vil tilføre opplevelser og formidle historien på stedet. Rekonstruksjon av den gamle brua kan bedre gangtilkomsten mot grusvegen i øst. Skilting av konstruksjoner og tufter etter bebyggelsen som sto her er viktig å fortsette med. Det er også foreslått innpassing av en rasteplass med utsikt nedover elva, mot hengebrua. Her vil det kunne innpasses bål plass og benker.



Boder og aktivitet



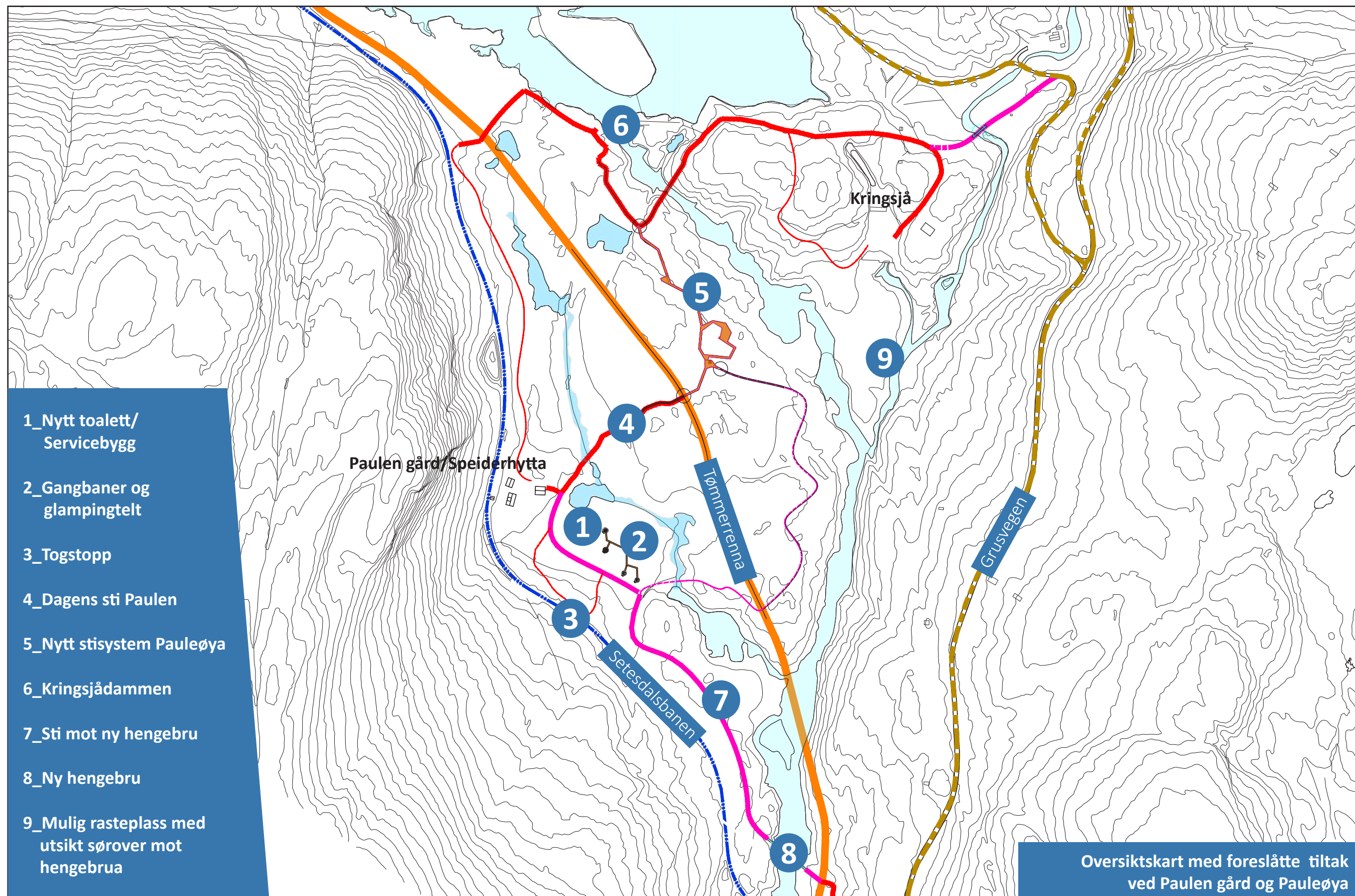
STUDIE TILTAK 3

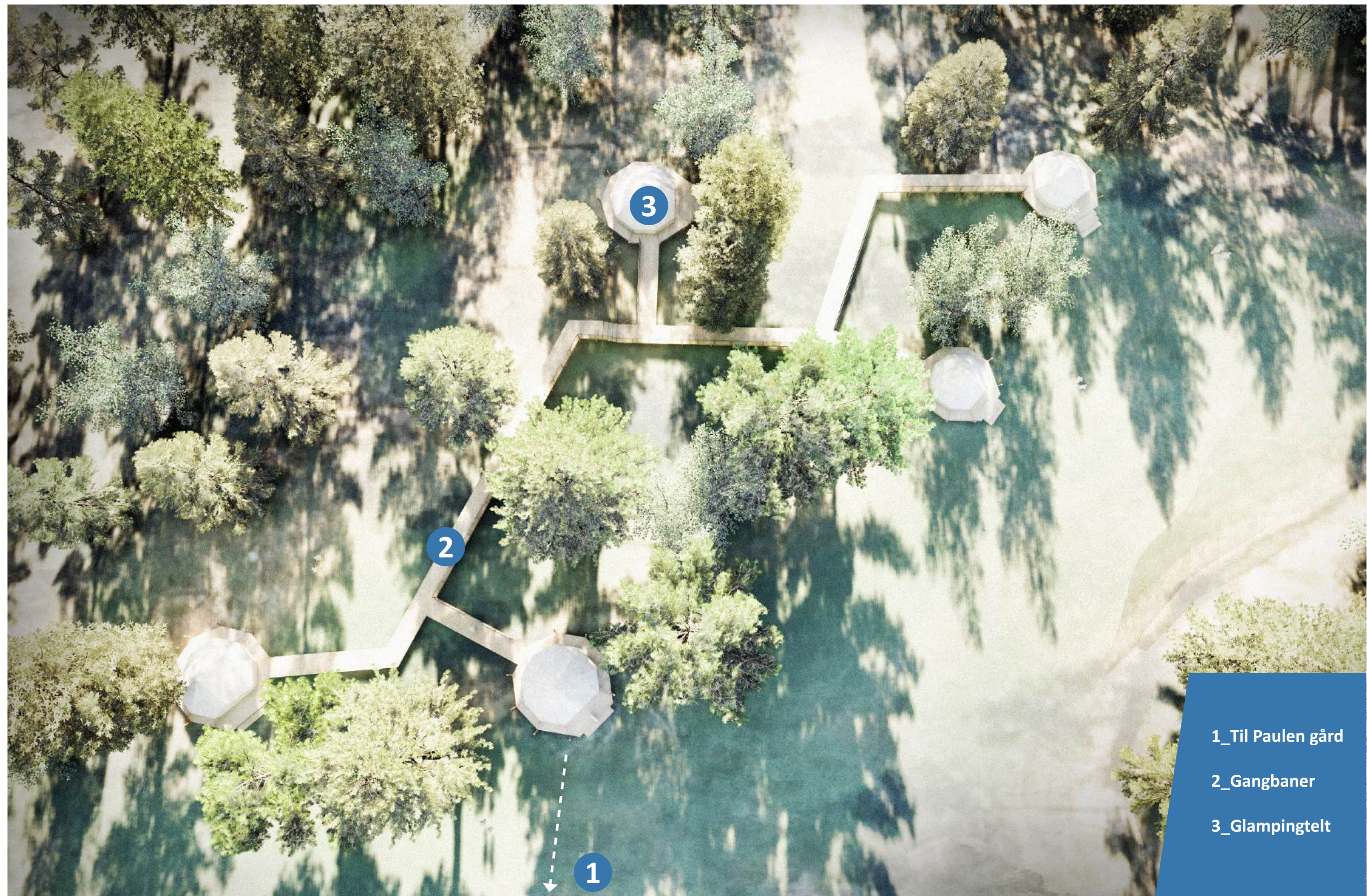
PAULEN GÅRD

OVERNATTINGSMULIGHETER TILKNYTTET
PAULEN GÅRD

EKSISTERENDE SITUASJON







1_Til Paulen gård

2_Gangbaner

3_Glampingtelt



Glampingtelt

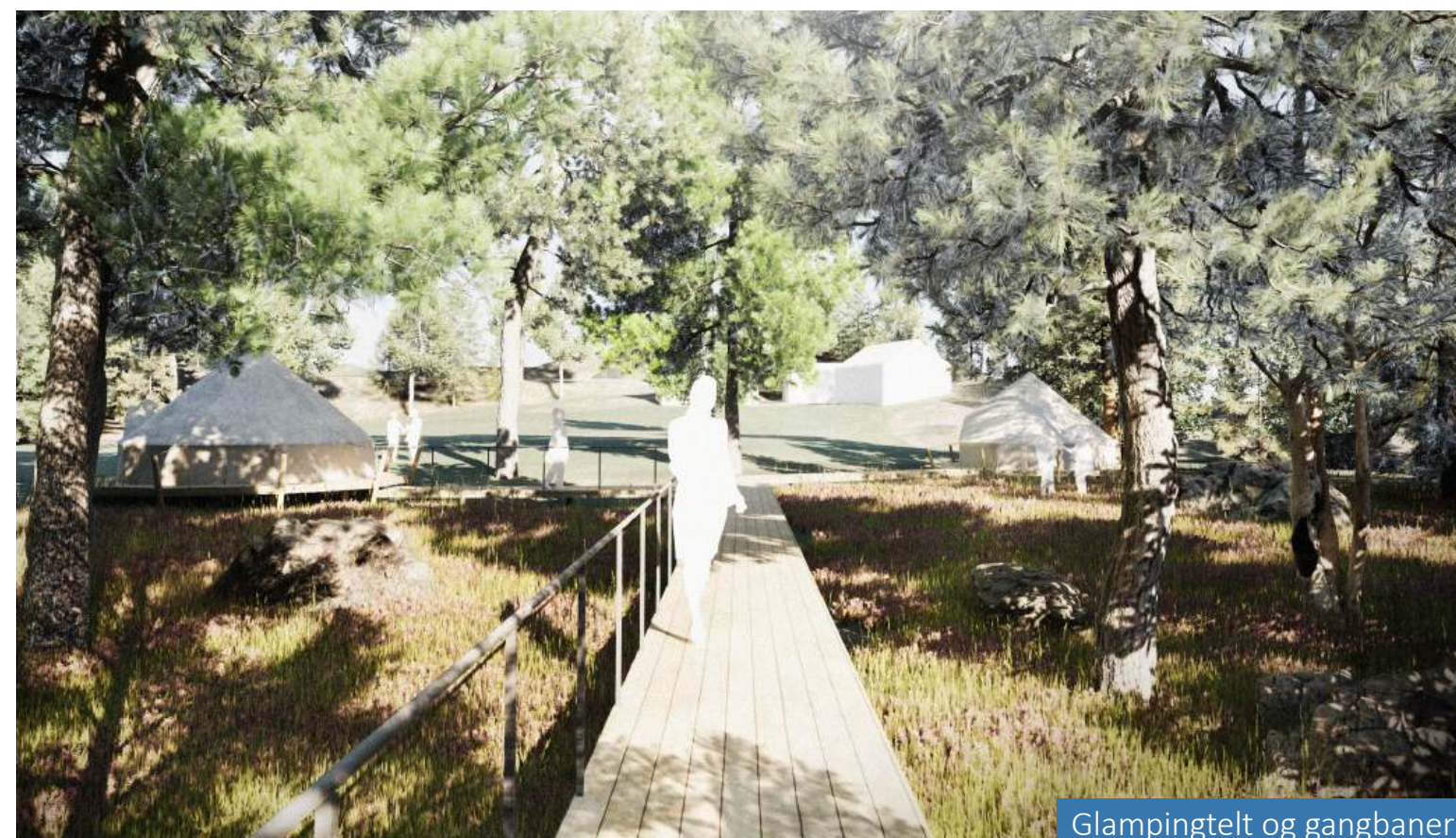


Glampingtelt og gangbaner

PAULEN GÅRD

Paulen gård fungerer i dag som leirsted for Vennesla speidergruppe. Sør for bygningene på Paulen gård ligger en stor gresslette, hvor det er etablert gapahuker, og andre aktivitetslementer. Lengst sør på gressletta, i randsonen inn mot skogen foreslås det etablert en gruppe glampingtelt, knyttet sammen av enkle gangbaner i tre gjennom skogen. Det legges opp til at inngrepet i naturen skal være så minimalt som mulig. Gangbanene kan punktfunderes med stålstag ned i terrenget, og de opphøyde gangbanene vil skåne skogbunnen for slitasje.

Det foreslås å etablere enkle treplattformer, hevet noe over terrenget hvor teltene kan plasseres. Dimensjon på plattform tilpasses størrelsen på teltene. Det kan være hensiktsmessig, slik illustrasjonene viser, å operere med en variasjon i teltstørrelser, f.eks. telt med plass for 4-8 personer. Det må vurderes om servicefasiliteter kan sambrukes med speidergruppa, eller om enkle fasiliteter som toalett og eventuelt dusj etableres separat i tilknytning til teltområdet. Tilleggsfunksjoner som grillplass, samlingspunkt og andre funksjoner kan også vurderes for sambruk.



Glampingtelt og gangbaner

STUDIE TILTAK 4

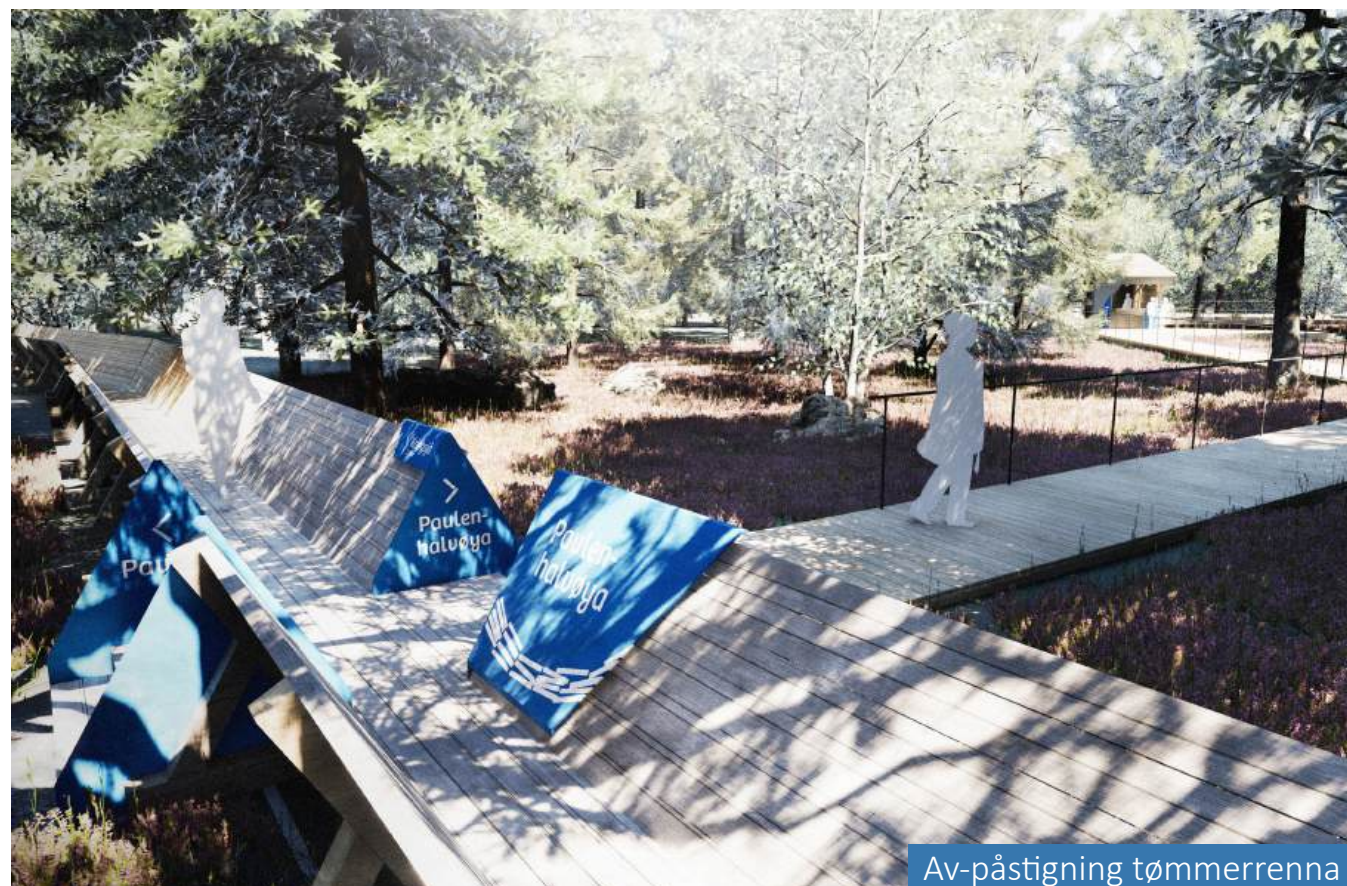
PAULEØYA

OVERNATTINGSMULIGHETER OG NYTT
STINETTVERK PÅ PAULENHALVØYA

EKSISTERENDE SITUASJON







Av-påstigning tømmerrenna



Infopunkt



Teltovernatting

PAULEØYA

For å tilrettelegge for énvegsferdsel i tømmerrenna sitt første strekk fra Steinsfoss til Paulen Gård, er det hensiktsmessig å etablere alternative stitraséer ute på Pauleøya. Dagens avstigning til Paulen Gård foreslås kombinert med en avstigning østover mot Pauleøya. For å hindre oppsamling av folk i selve renna er det tenkt kun enkel vegvisning i renna, og heller etablere et romsligere informasjonspunkt rett øst for avstigningen. Informasjonspunktet kan kombineres med en sesongbasert utsalgsbod for bakevarer mm. (se mer detaljert informasjon om salgsbodprinsippet senere i rapporten).

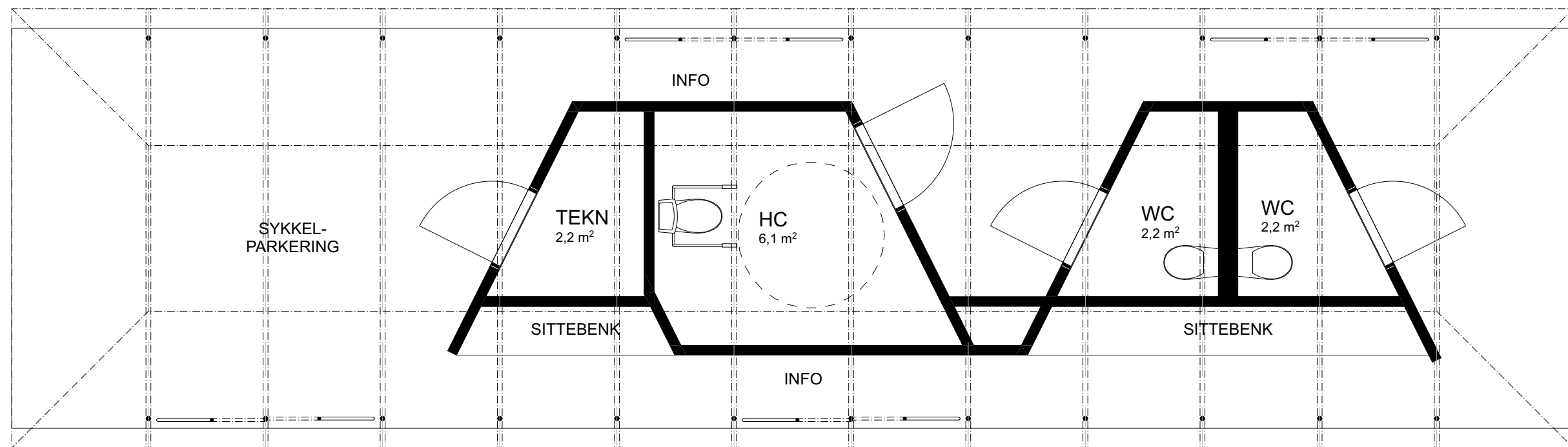
Som vist på oversiktsillustrasjonen legges det opp til enkle gangbaner i tre som etableres hevet over skogsbunnen, supplert med ulike aktiviteter. Dette gjør det tydelig hvor besøkende skal ferdes, samtidig som det beskytter naturen mot slitasje. For å gjøre inngrepet i naturen mest mulig skånsomt, foreslås overnattingsmuligheter i form av dedikerte teltområder, i motsetning til å bygge større, mer dominerende konstruksjoner ute i naturen. Det kan enkelt legges til rette for hengetelt og hengekøyer mellom trærne, eller mer tradisjonelle telt på bakken. Teltområdene kan kombineres med utposinger av gangbanen hvor det kan monteres bord, benker og grillplasser. Det må vurderes om teltområdene bør suppleres med enkel infrastruktur i form av utedoløsninger, dusjmuligheter og avfallshåndtering.



STUDIE TILTAK 5

SERVICEBYGG

PRINSIPP FOR UTFORMING AV SERVICEBYGG



Planløsning 1:50



Servicebygg



PRINSIPP FOR SERVICEBYGG

Det er ønske om en vesentlig økning i besøkende til tømmerrenna i tiden framover. Dette fordrer gode og gjennomtenkte løsninger for parkering og tilhørende infrastruktur. Det er i mulighetsstudien utarbeidet et prinsipp for servicebygg som kan plasseres i tilknytning til parkeringsfasiliteter. Servicebygget skal inneholde toalettfasiliteter, mulighet for takoverdekning for mulig sykkelparkering, sittebenker og formidling av nødvendig informasjon for besøkende.

For å etablere en rød tråd i prosjektet, er det ønskelig at også servicebyggene inngår i en estetisk helhet. Uttrykksmessig har foreslått servicebygg tydelige paralleller til informasjonspaviljongen ved Steinsfoss, presentert tidligere i rapporten, hvor takform og den bærende stålkonstruksjonen henter inspirasjon fra selve tømmerrenna. Prinsippet bygger på en utenpåliggende søylegang av tynne stålsøyler som bærer taket og gir et svevende, lett uttrykk. Ståldragerne som taket hviler på er også en referanse til Setesdalsbanens jernbanesviller. Inn under det utkragende taket, plasseres

funksjonsbokser. I skissene inneholder disse boksene et HC-toalett, to WC og et mindre teknisk rom. Skissene viser videre et relativt modulært prinsipp, hvor bygget kan utvides i lengderetning dersom det for eksempel skulle bli behov for flere toaletter i samme bygg, eller at bygget må inneholde andre funksjoner enn det som nå er vist. Alternativt kan det tenkes at det plasseres to eller flere servicebygg på samme parkeringsplass dersom kapasiteten må økes. Ønske om innpassing av en enkel kaféfunksjon/kioskløsning er spilt inn og kan også vurderes innpasset i denne typen bygg.

Byggets planløsning og skråvinklede vegger, er også en referanse til vinklene i tømmerrennas tverrsnitt, som bidrar til å gi bygget et mer dynamisk og identitetsskapende uttrykk. For å gi servicebygget en tydelig visuell sammenheng med resten av prosjektet, er veggflater og informasjonstavler utformet med utgangspunkt i prosjektets overordnede visuelle identitet.

STUDIE TILTAK 6

TØMMERRENN

PRINSIPP FOR TILPASNINGER AV RENNA

EKSISTERENDE SITUASJON



Av-påstigning v/Paulen Gård



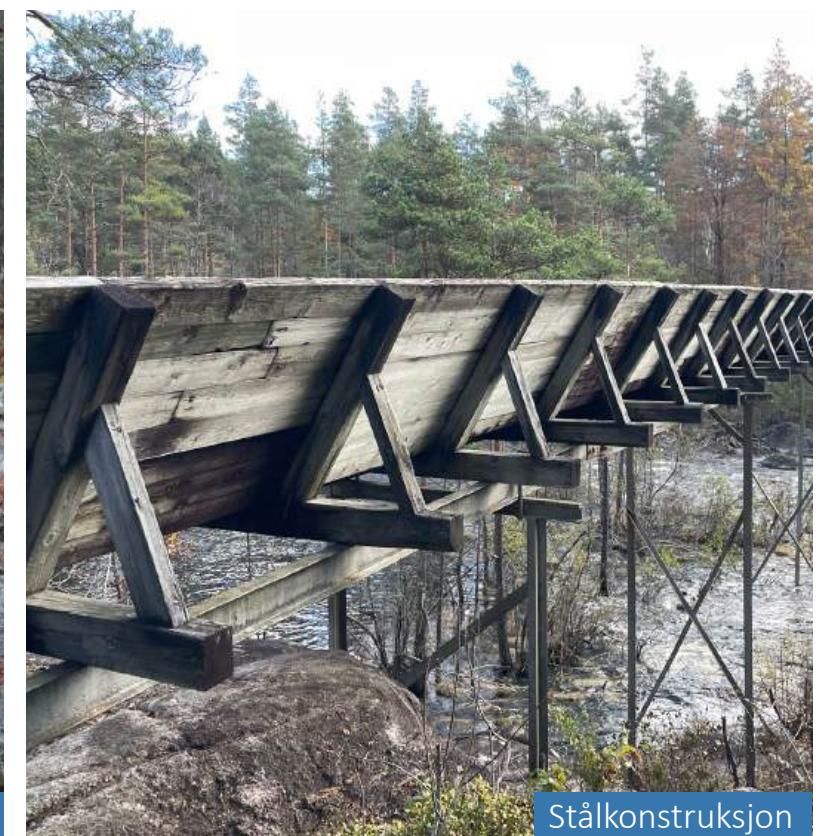
Av-påstigning v/Paulen Gård



Rennekonstruksjon



Av-påstigning v/sti opp i terreng



Stålkonstruksjon

TØMMERRENNEN - EN VERKTØYKASSE

Steinsfoss tømmerrenne er Norges lengste tømmerrenne, og et godt bevart og spektakulært kulturminne. Konstruksjonen ble bygget på 50-tallet for å oppfylle en spesifikk funksjon, nemlig fløting av tømmer. Den siste tømmerstokken ble sendt i renna en gang rundt 1976, og dagens bruk som tur-destinasjon gir naturlig nok helt andre utfordringer og muligheter enn det opprinnelige utgangspunktet. Likevel er det vesentlig at man tilnærmer seg den opprinnelige konstruksjonen på en skånsom og godt tilpasset måte, som sikrer at man ivaretar tømmerrenna sin kulturhistoriske dimensjon. Mulighetsstudien har utviklet en «verktøykasse» med seks ulike måter å tilpasse stoppunkt og påkoblingspunkt. Disse forsøker å treffe en best mulig balansegang mellom å bevare historien, samtidig som man tilrettelegger for ny og utvidet bruk.

To sentrale begrep vi har basert forslagene på er «lesbarhet» og «funksjon». Nye tiltak som foreslås i renna skal være tydelige og enkle å ta i bruk, uten at det endrer opplevelsen av kulturminnet. Det er viktig at den opprinnelige tømmerrenna bevares i sin originale form, men at nye element som legges til tydelig kan leses og oppfattes som noe tilpasset og nytt. Dette kan understrekes gjennom kontrasterende farge- og materialbruk. Tiltakene, eller inngrepene, i renna skal holdes til et minimum, samtidig som de være lesbare.

Tømmerrenna, som er rundt 4km lang, beveger seg gjennom varierende terreng og landskap. Noen plasser ligger renna helt nede på bakken, mens i andre tilfelle svever den høyt over terrenget, enten på stålkonstruksjoner eller som brukonstruksjoner. "Verktøykassa" må derfor inneholde ulike tilpasningsmuligheter, men innenfor et samlet konsept. Dette for å sikre en logisk rød tråd for besøkende. Vi har i skissene våre valgt å ta utgangspunkt i tverrsnittet til renna. Vangene i renna heller utover i vinkel. Med utgangspunkt i en stålplate formet som en likesidet trekant, kan man etablere et konstruktiv og gjentakende element. Denne trekanten kan deretter danne grunnlag for ulike behov som f.eks av-/påstigning, pausepunkt eller utsiktslommer. Disse ulike variantene utdypes enkeltvis, videre i rapporten.

Lyssetting av renna

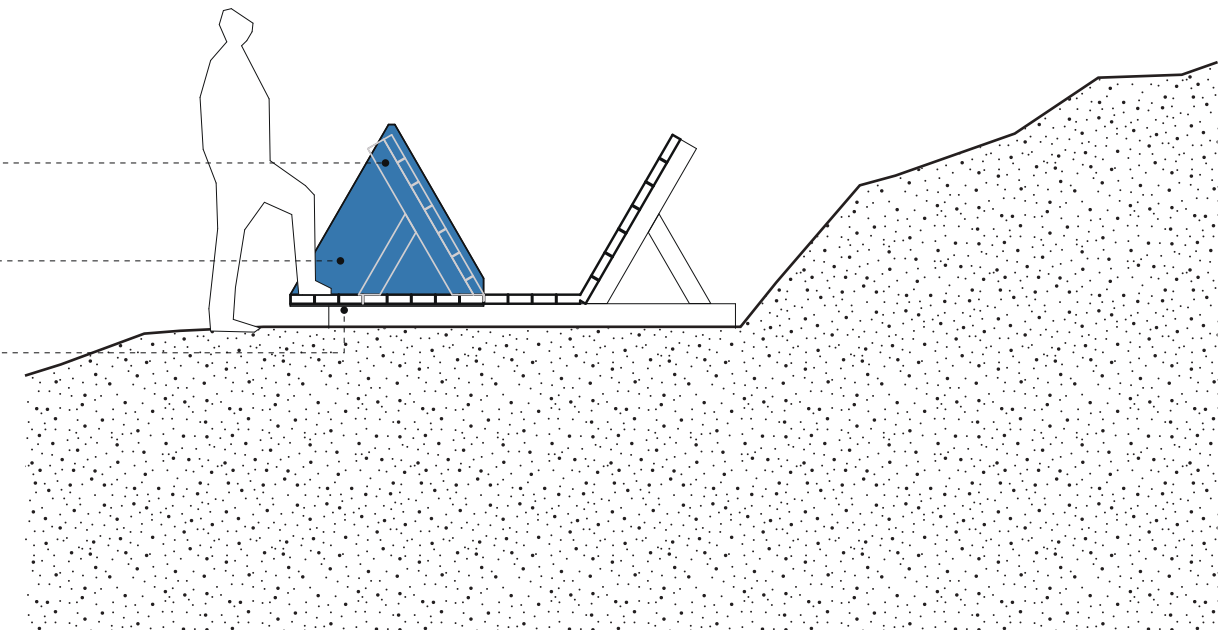
Spørsmål om lyssetting har kommet opp. Det vil kunne være konfliktfylt i forhold til natur- og kulturminneinteresser, samtidig som det også kunne vært veldig stemningsfullt med en diskret belysning av renna. For trygghetsfølelse/sikkerhet ville det også være et positivt tiltak. Som et minimum bør det vurderes å lyssette tunnelen i øvre del av renna.

ALT 1_Trinn til terreng

Eksisterende konstruksjon

Pulverlakkert stålplate montert mot eks. konstruksjon

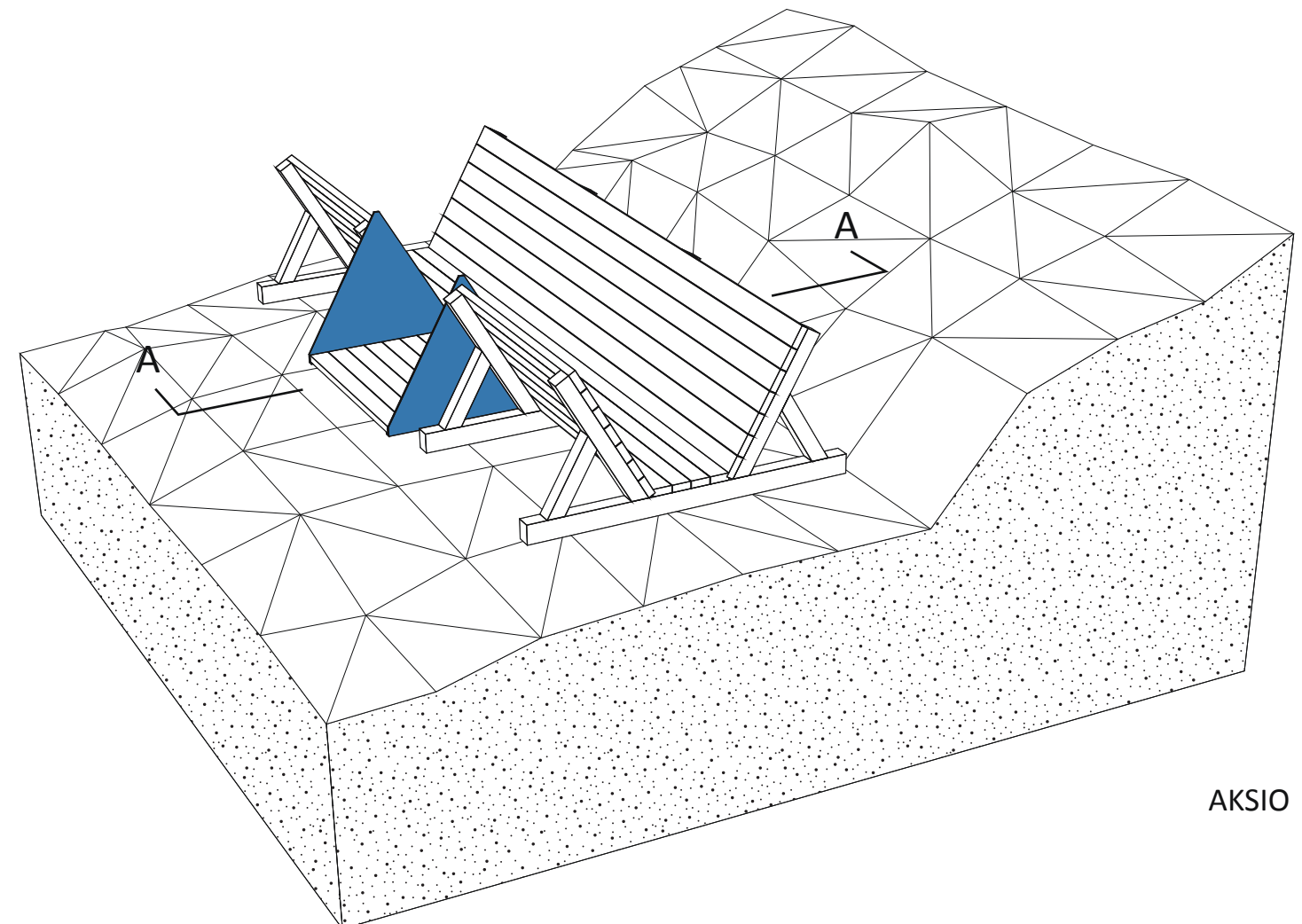
Stålflens som bærer gulvbord



SNITT A

Det første alternativet viser renna i situasjoner hvor konstruksjonen ligger helt nede på terrenget. I disse tilfellene er høydeforskjellen fra overkant gulv i renna og ned til terreng som oftest ikke høyrere enn en trinnhøyde (rundt 15-20cm).

Løsningen viser hvordan et "fakk" (avstanden mellom to tverrsnittsbjelker) er fjernet, og sidevengen/veggen i renna er brettet ned for å tilrettelegge for av- og påstigning fra renna. Den nedbretta sidevengen blir på denne måten omgjort til gulv med en trinnhøyde ned til terreng. De nyetablerte gulvplankene monteres på en stålflens. Ståltreanten pulverlakkres i farger hentet fra prosjektets visuelle identitet, se M8 Design sin formidling av dette senere i rapporten. Fargebruken står i tydelig kontrast til tømmerrenna sitt originale gråna treuttrykk, og fungerer på denne måten som en visuell markør for gående. Informasjon og vegvisning kan integreres i ståltreanten på en enkel og visuell måte.



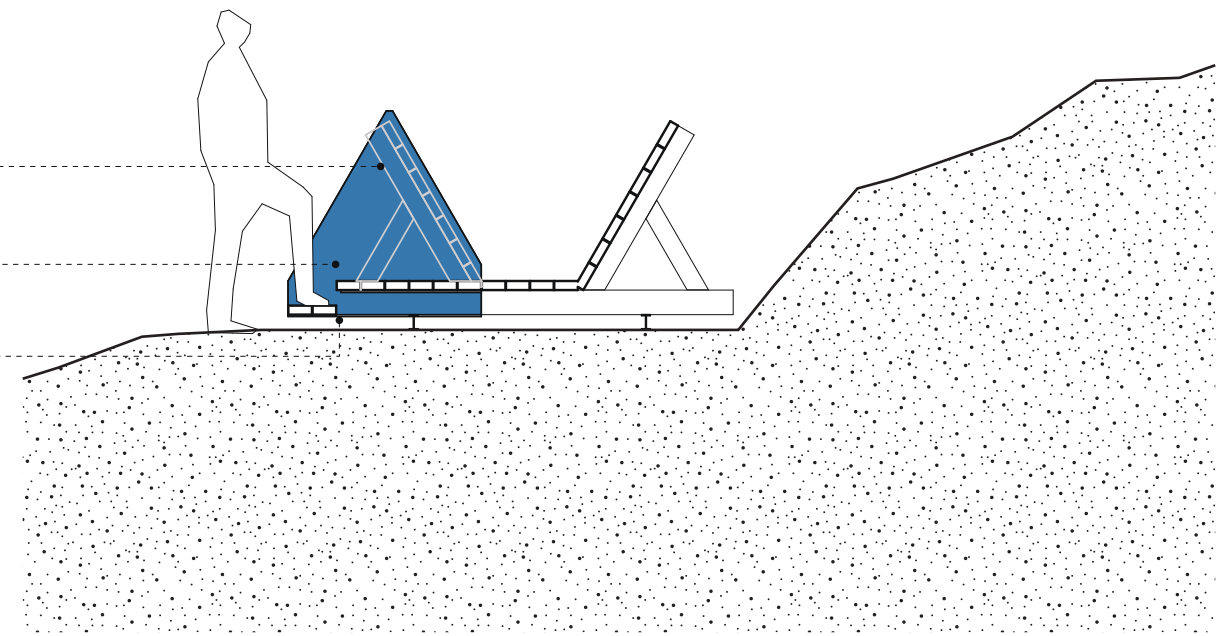
AKSIO

ALT 2_To trinn til terreng

Eksisterende konstruksjon

Pulverlakkert stålplate montert mot eks. konstruksjon

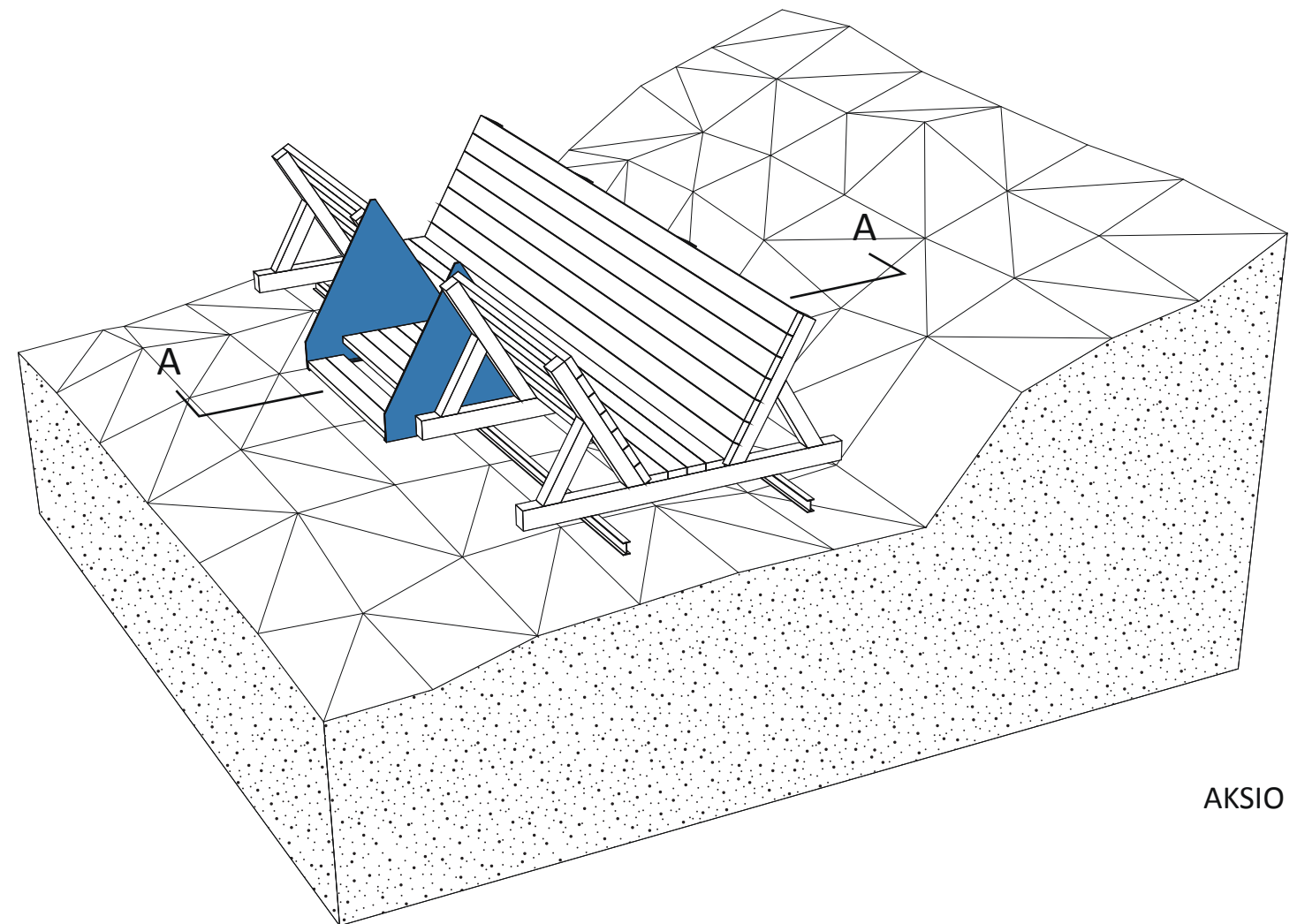
Stålflenser som bærer gulvbord



SNITT A

Alternativ 2 bygger på samme prinsipp som alternativ 1. I dette tilfellet ligger renna på stålbejler på terreng, noe som gir en større høydeforskjell mellom overkant gulv i renna og ned til terrengnivå. I disse tilfellene kan ståltrekanten trekkes lengre ned i bunnen for å gi plass for et ekstra opptrinn.

Løsningen ellers er lik, hvor et "fakk" (avstanden mellom to tverrsnittsbjelker) er fjernet, og sidevengen/veggen i renna er brettet ned for å tilrettelegge for av- og påstigning fra renna. Ståltrekanten pulverlakkteres i farger hentet fra prosjektets visuelle identitet, se M8 Design sin formidling av dette senere i rapporten. Fargebruken står i tydelig kontrast til tømmerrenna sitt originale gråna treuttrykk, og fungerer på denne måten som en visuell markør for gående. Informasjon og vegvisning kan integreres i ståltrekanten på en enkel og visuell måte.



AKSIO

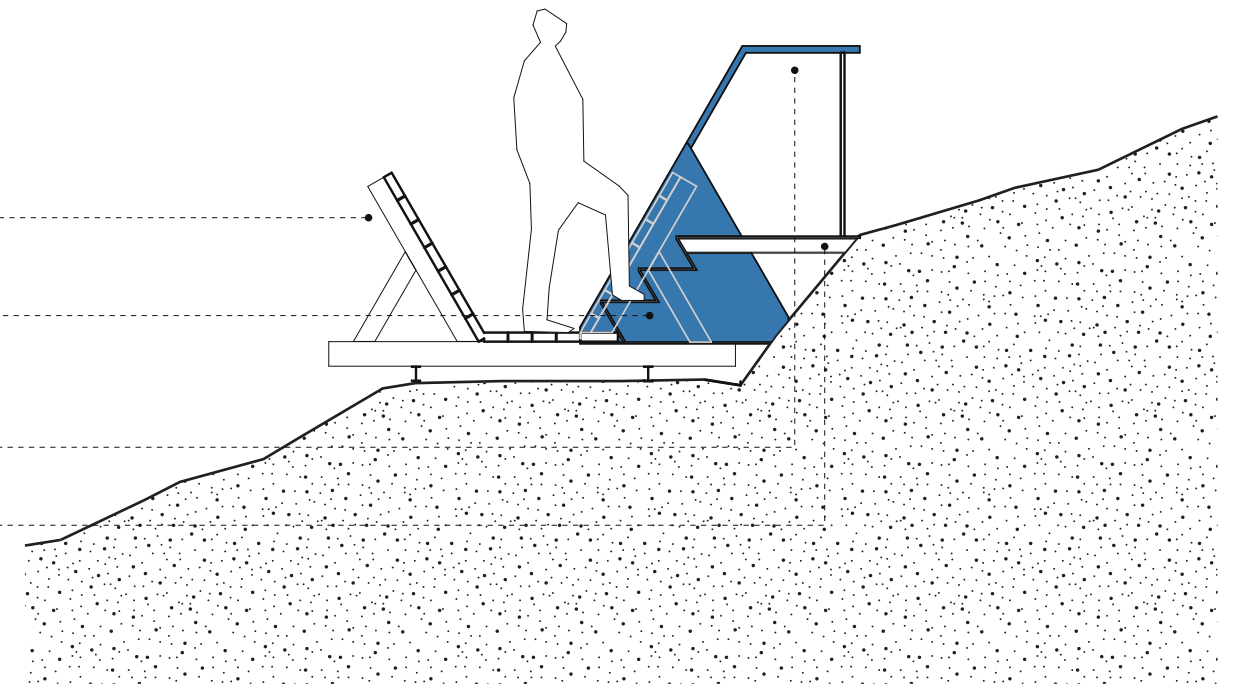
ALT. 3_Trapp opp i terrenget

Eksisterende konstruksjon

Pulverlakkert stålplate montert mot eks. konstruksjon, trinn i bretta stål.

Rekkverk i pulverlakkert stål

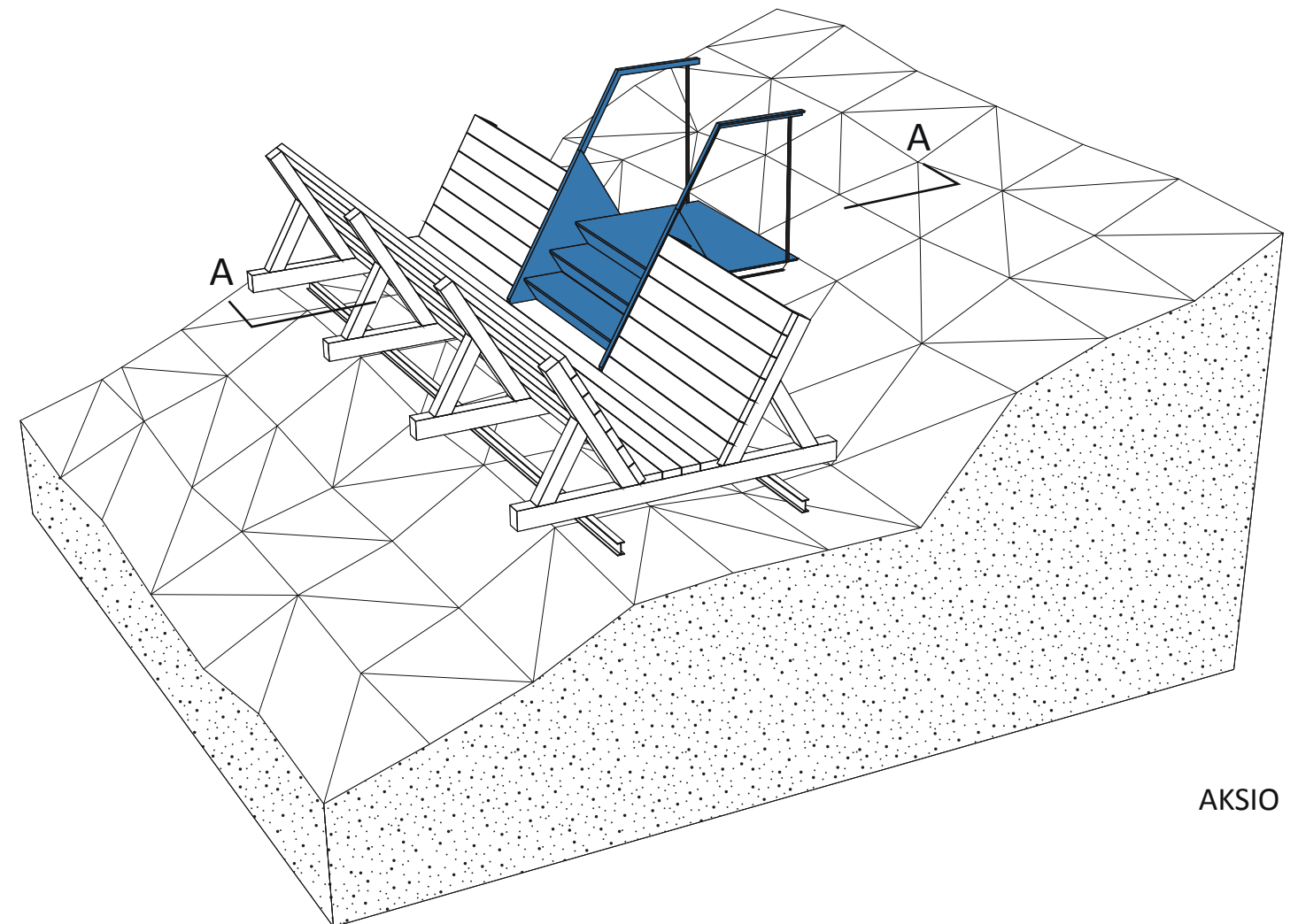
Bjelkelag tilpassa terrenget



SNITT A

Alternativ 3 viser en løsning hvor man ønsker å etablere avpåstigning på oversiden av renna, opp i hellende terrenget. Her fjernes et "fakk" for å gjøre plass til en brettet ståltrapp som monteres mellom to ståltrekanter. På toppen av trekanten monteres en enkel håndløper på hver side av trappa for å hindre fall. Det øverste trappetrinnet / reposet tilpasses tilgrensende terrenget ift. utstrekning og fundamenteringsløsning.

Trapp og stålplater utformes i pulverlakkert stål i kontrastfarge hentet fra prosjektets visuelle identitet. Se M8 Design sin formidling av dette senere i rapporten. Fargebruken står i tydelig kontrast til tømmerrenna sitt originale gråa treuttrykk, og fungerer på denne måten som en visuell markør for gående. Informasjon og vegvisning kan integreres i ståltrekanter på en enkel og visuell måte. Trinn og repos utformes i sklisikker stålplate.



AKSIO

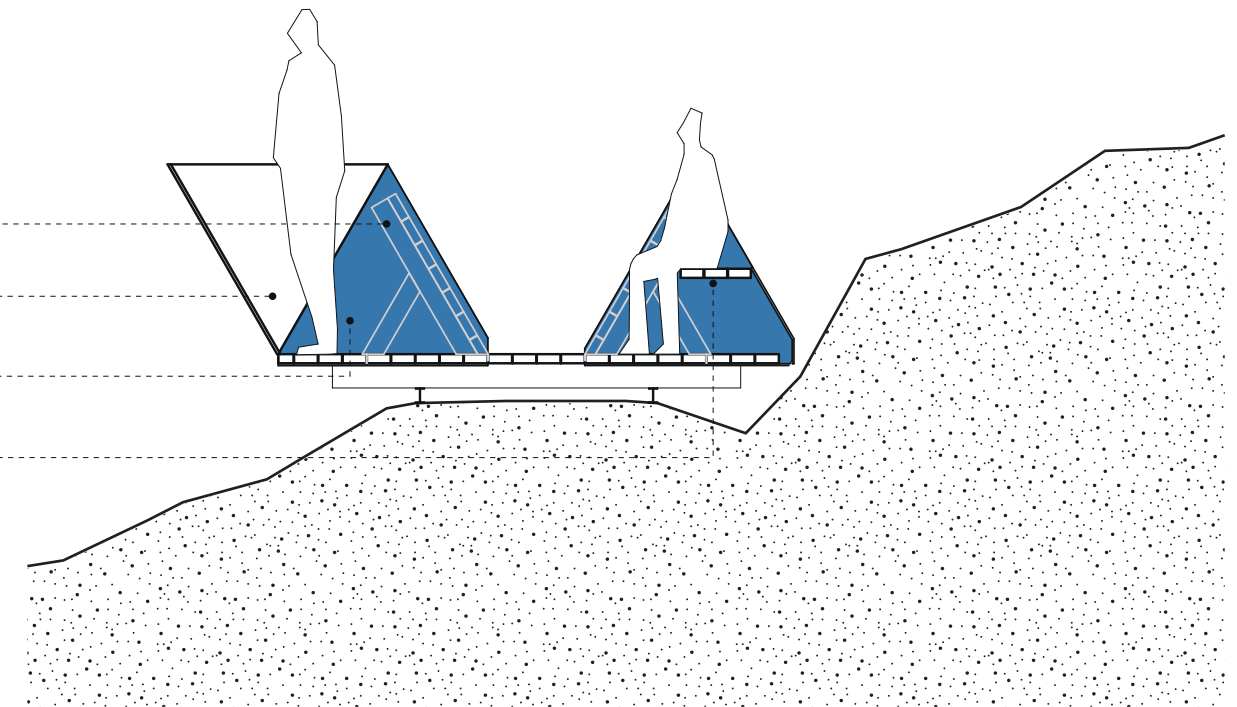
ALT. 4_Utsikt m/ enkel sittebenk

Eksisterende konstruksjon

Rekkverk i wiremesh eller glass

Pulverlakkert stålplate montert mot eks. konstruksjon

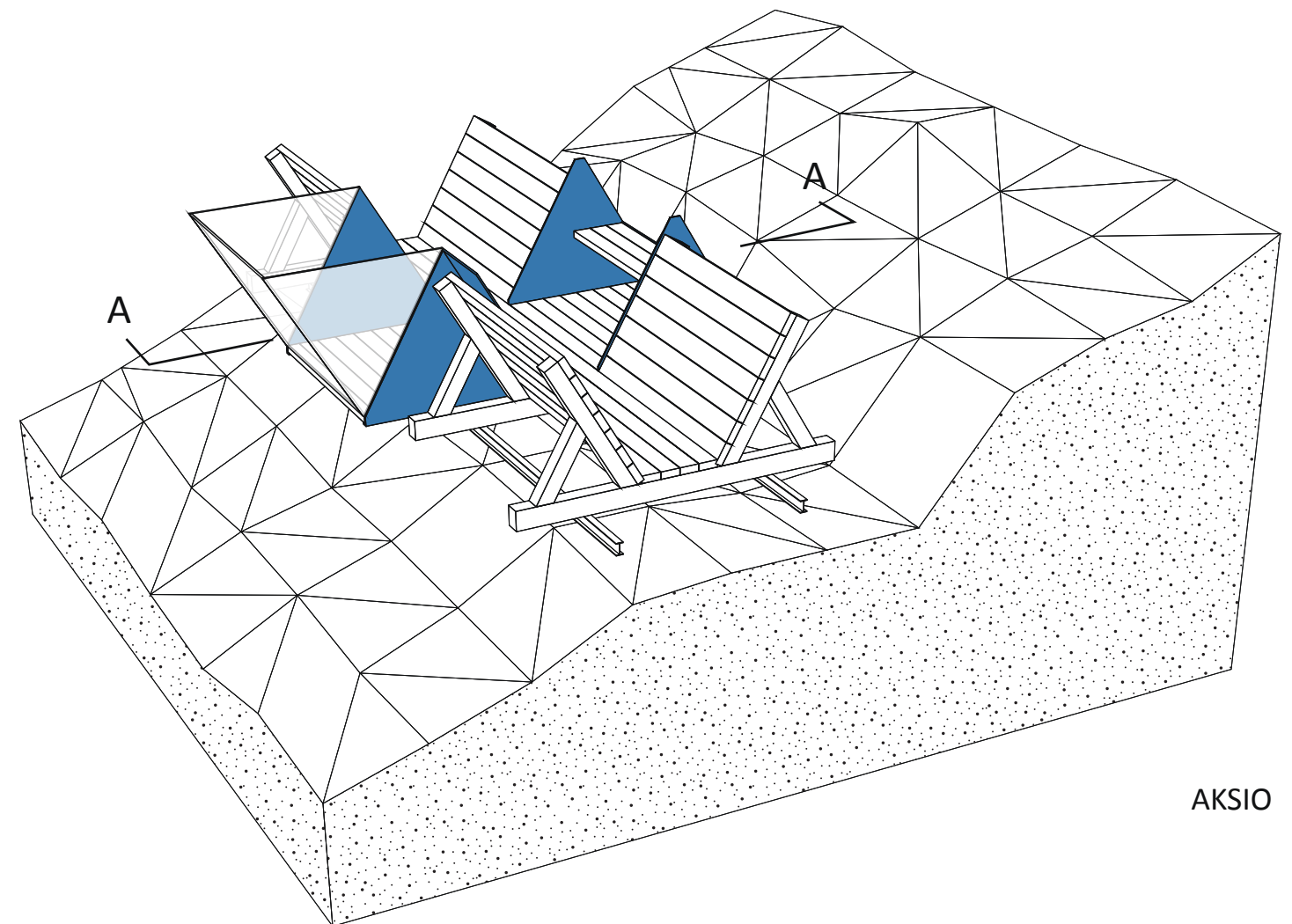
Sittebenk i tre, montert på stålflenser



SNITT A

Alternativ 4 viser løsning med enkel sittebenk langs den ene sida av renna (kun mulig der det ikke er fallproblematikk på denne sida), med utsiktspunkt på motstående side. Logikken med de farga stålplatene videreføres fra alternativ 1-3. Stålplatene ved benken har stålflenser for montering av sittebenk. Sittebenken trekkes lengst mulig bak ift. gangbanen, for ikke å komme i konflikt med forbipasserende. Sittebenken er ikke tenkt som en rasteplass hvor man oppholder seg over lengre tid, men snarere en mulighet for å ta en pust i bakken og se på utsikten.

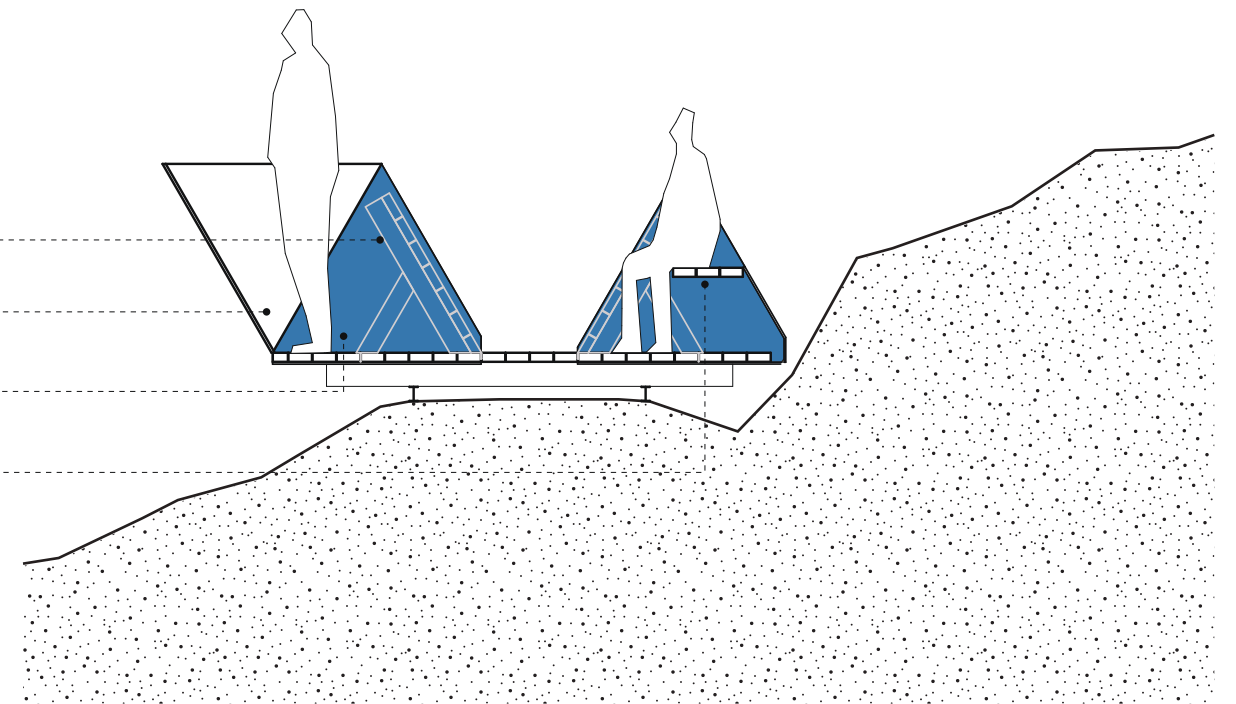
Utsiktspunktet utformes med hjelp av to farga stålplater som bærer gulvet til utsiktspunktet. Med forankring i stålplatene kan et enkelt rekkverk som rammeverk for wiremesh monteres. Rekkverket må iht. forskrift ha høyde på 1m, og ståltrekanter må derfor være høyere enn standardhøyden på sidevangene i renna som er nærmere 85cm. For å fullføre trekantlogikken er rekkverket foreslått med sidevegger i trekantform. Det må vurderes i mer detalj hvordan man unngår klatreproblematikk på den skrå fronten til utsiktspunktet.



AKSIO

ALT. 5_Utsikt m/ dobbel sittebenk

- Eksisterende konstruksjon
- Rekkverk i wiremesh eller glass
- Pulverlakkert stålplate montert mot eks. konstruksjon
- Sittebenk i tre, montert på stålfensler

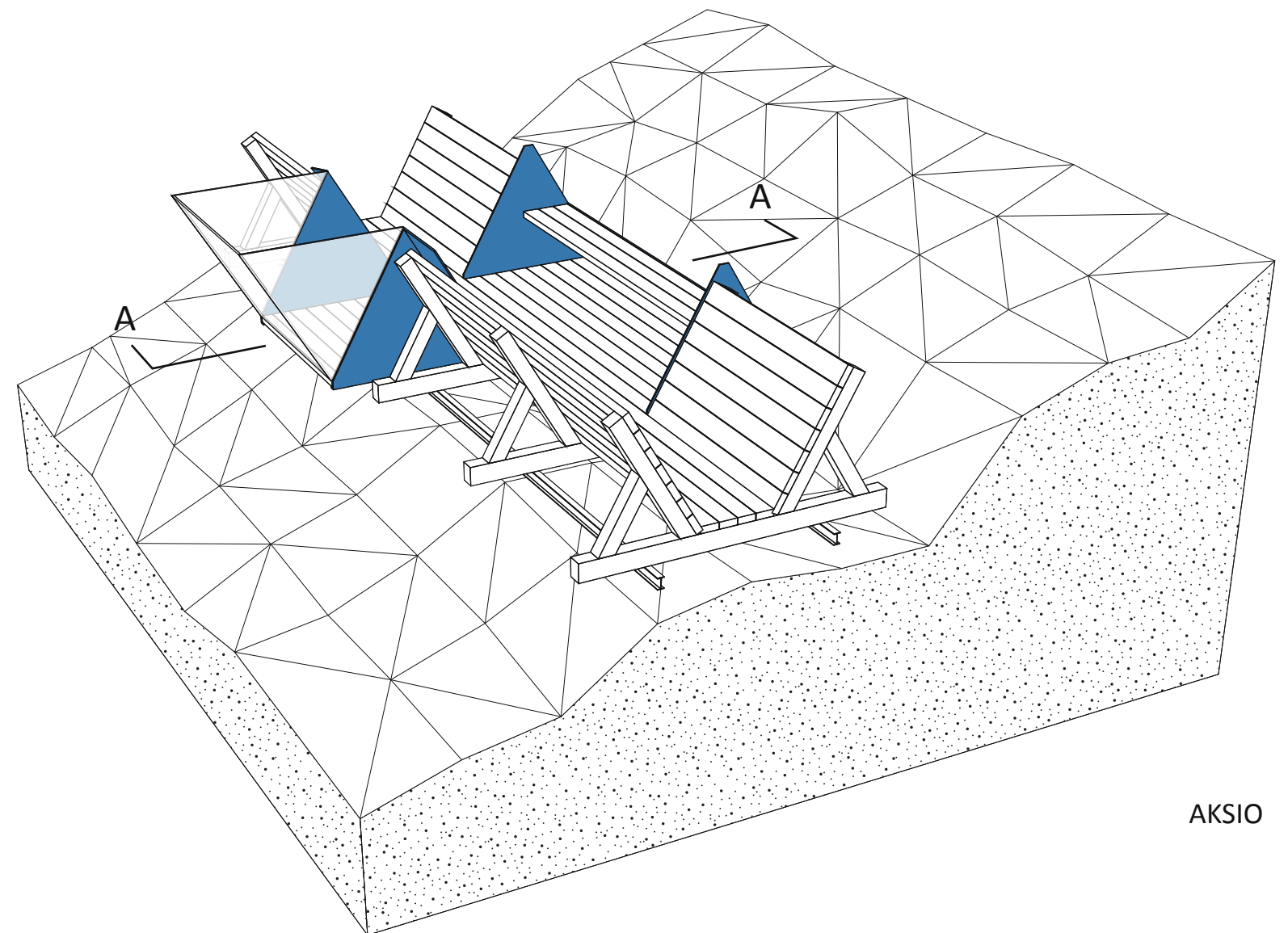


SNITT A

Alternativ 5 viser samme løsning som alternativ 4, men med dobbel sittebenk langs den ene sida av renna (kun mulig der det ikke er fallproblematikk på denne sida), med utsiktspunkt på motstående side. Logikken med de farga stålplatene videreføres fra alternativ 1-3. Stålplatene ved benken har stålfensler for montering av sittebenk. Sittebenken trekkes lengst mulig bak ift. gangbanen, for ikke å komme i konflikt med forbipasserende. Sittebenken er ikke tenkt som en rasteplass hvor man oppholder seg over lengre tid, men snarere en mulighet for å ta en pust i bakken og se på utsikten.

Utsiktspunktet utformes med hjelp av to farga stålplater som bærer gulvet til utsiktspunktet. Med forankring i stålplatene kan et enkelt rekkverk som rammeverk for wiremesh monteres. Rekkverket må iht. forskrift ha høyde på 1m, og ståltrekantene må derfor være høyere enn standardhøyden på sidevangene i renna som er nærmere 85cm. For å fullføre trekantlogikken er rekkverket foreslått med sidevegger i trekantform. Det må vurderes i mer detalj hvordan man unngår klatreproblematikk på den skrå fronten til utsiktspunktet.

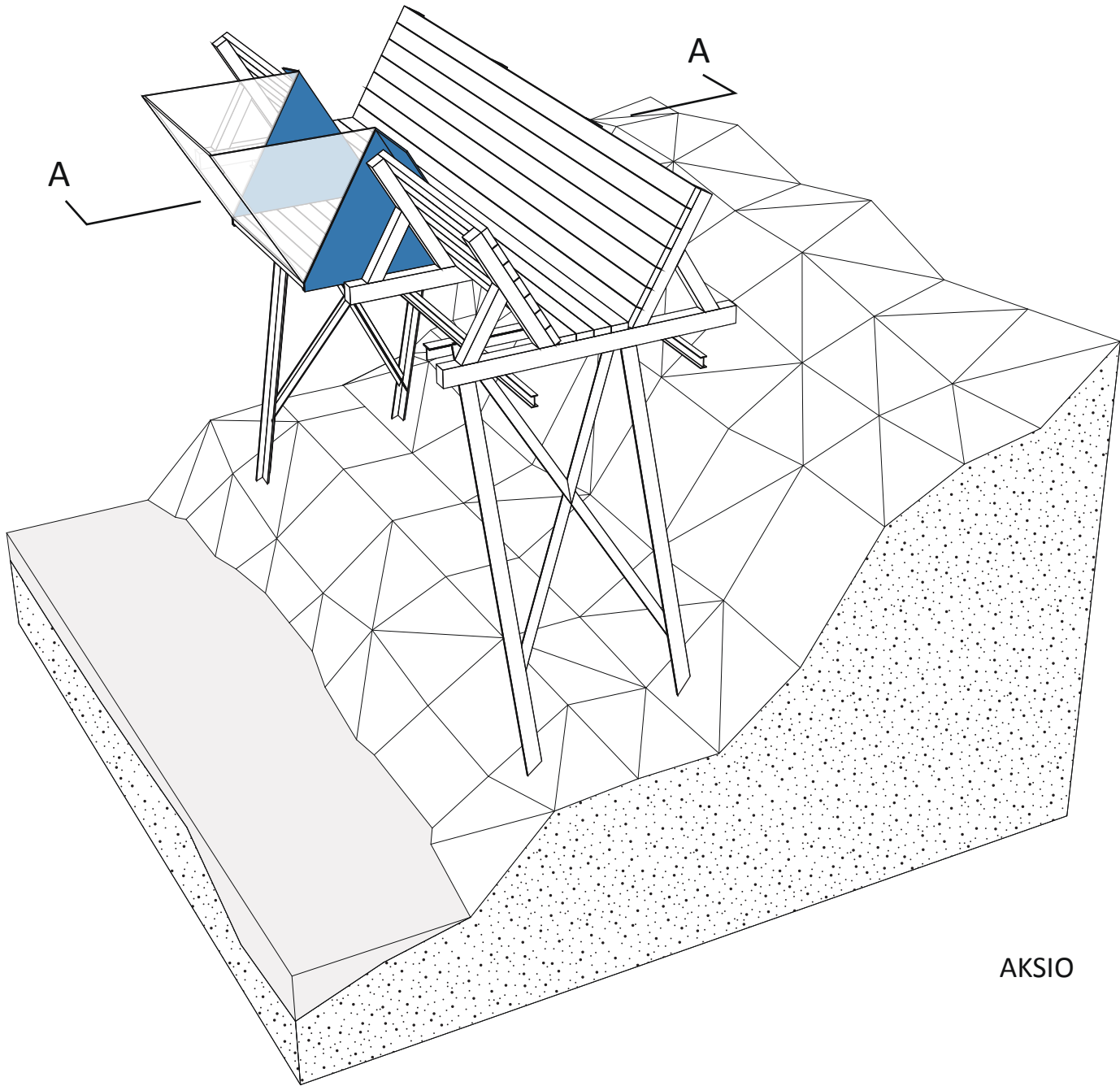
Det kan vurderes om utsiktspunktet i dette alternativet kan utvides til dobbel bredde som benken. Dette vil gi et mer dominerende uttrykk som muligens kan komme til å konkurrere med tømmerrenna sin enkle opprinnelige konstruksjon.



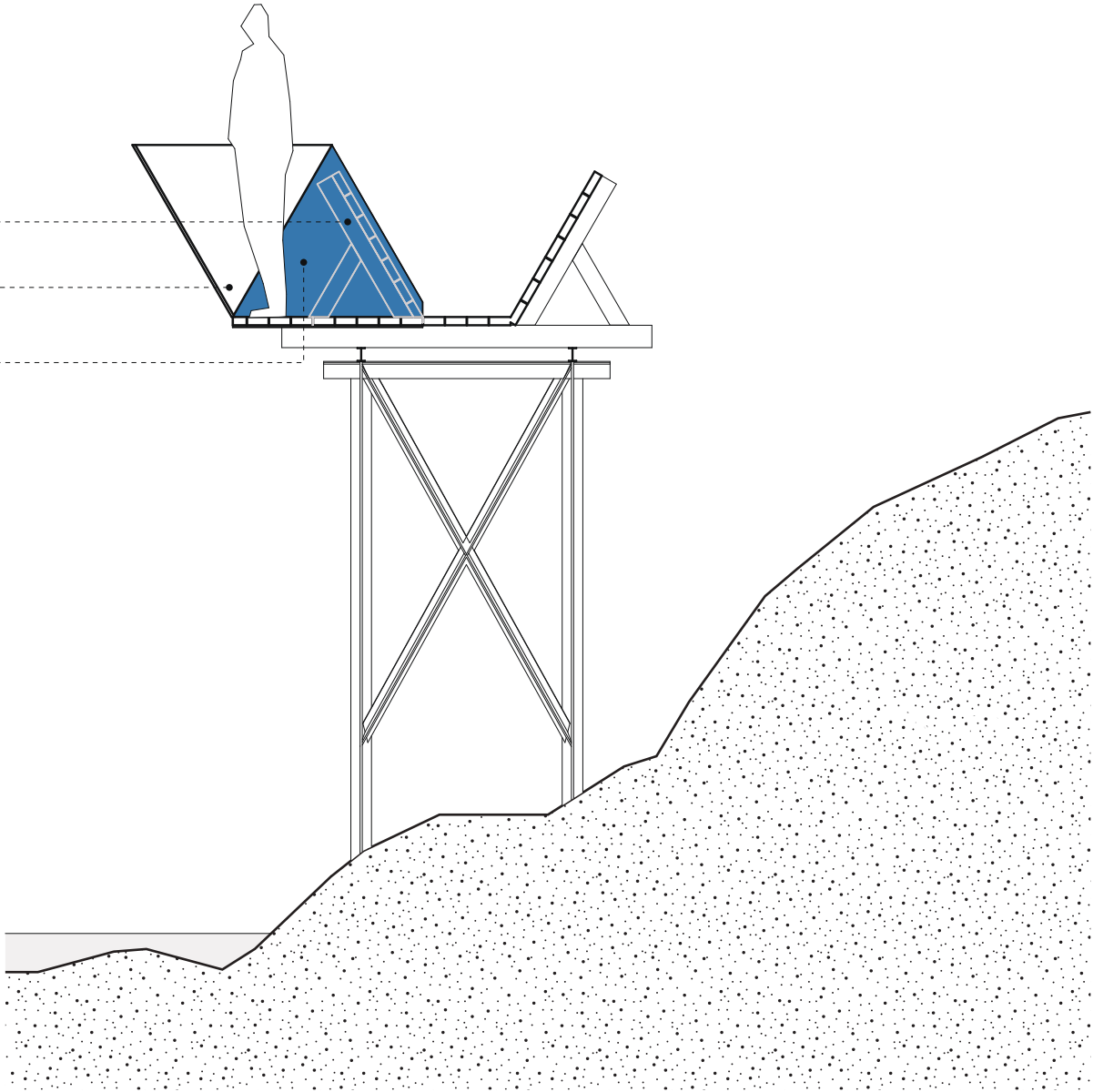
AKSIO

ALT. 6_Utsikt u/ sittebenk

- Eksisterende konstruksjon
- Rekkverk i wiremesh eller glass
- Pulverlakkert stålplate montert mot eks. konstruksjon



AKSIO



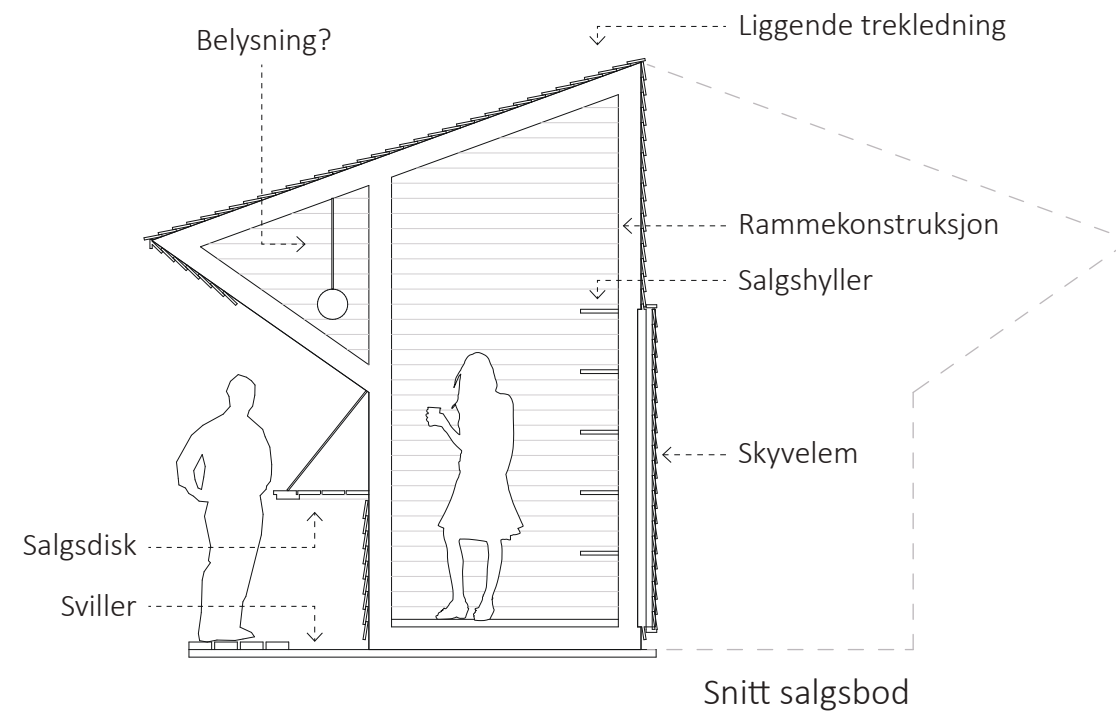
SNITT A

Alternativ 6 tilsvarer alternativ 4 og 5, men uten sittebenk. Dette alternativet kan være aktuelt i de tilfeller hvor man har fallproblematikk på den ene siden av renna, eksempelvis der hvor renna står montert på høye stålkonstruksjoner over terrenget. Dette kan gi spektakulære opplevelser av landskapet. Utsiktspunktet blir da et stoppested for å se på utsikten før man går rett videre.

STUDIE TILTAK 7

SALGSBOD

KONSEPT FOR UTFORMING AV SALGSBOD



Inspirasjonsbygg på Verkstedsområdet ved Steinsfosssvegen

SALGSBODKONSEPT

I mulighetsstudiens innledende fase ble det opprettet dialog med lokale aktører, organisasjoner og brukere for å få innspill på hva Tømmerrenna mangler i dag, og hva som kan være potensialet for videre utvikling. Et punkt som ble nevnt var muligheten til å kjøpe mat og drikke på turen. Det fremkommer som lite aktuelt å legge til rette for en mer etablert café eller lignende, men det har blitt pekt på muligheten for enkelt, sesongbasert matsalg. Eksempelvis kunne det tenkes at lokale lag og organisasjoner kunne ha ansvar for å selge bakevarer og drikke i høysesong, eller i kombinasjon med arrangement i løpet av året.

Det vurderes som viktig at et slikt tilbud må holdes mest mulig enkelt og lavterskel, både for de som skal drifte, og for besøkende kunder.

Mulighetsstudien har arbeida fram et bodkonsept, hvor bodens form trekker linjer til jernbanearkitekturen man finner i nærområdet. Boden vil alltid ha samme tverrsnitt, men kan bygges kort eller lang avhengig av kapasitetsbehov. Bodmodulen kan også settes sammen på ulike måter, som vist i påfølgende illustrasjoner. Konstruktivt bygges boden ved hjelp av et enkelt rammeverk kledd med liggende kledning. Fundamenteringsløsning tilpasses stedet, men i sin enkleste form kan boden stå på sviller rett på et plant underlag. Boder kan da enkelt flyttes ved hjelp av traktor med pallegaffel.

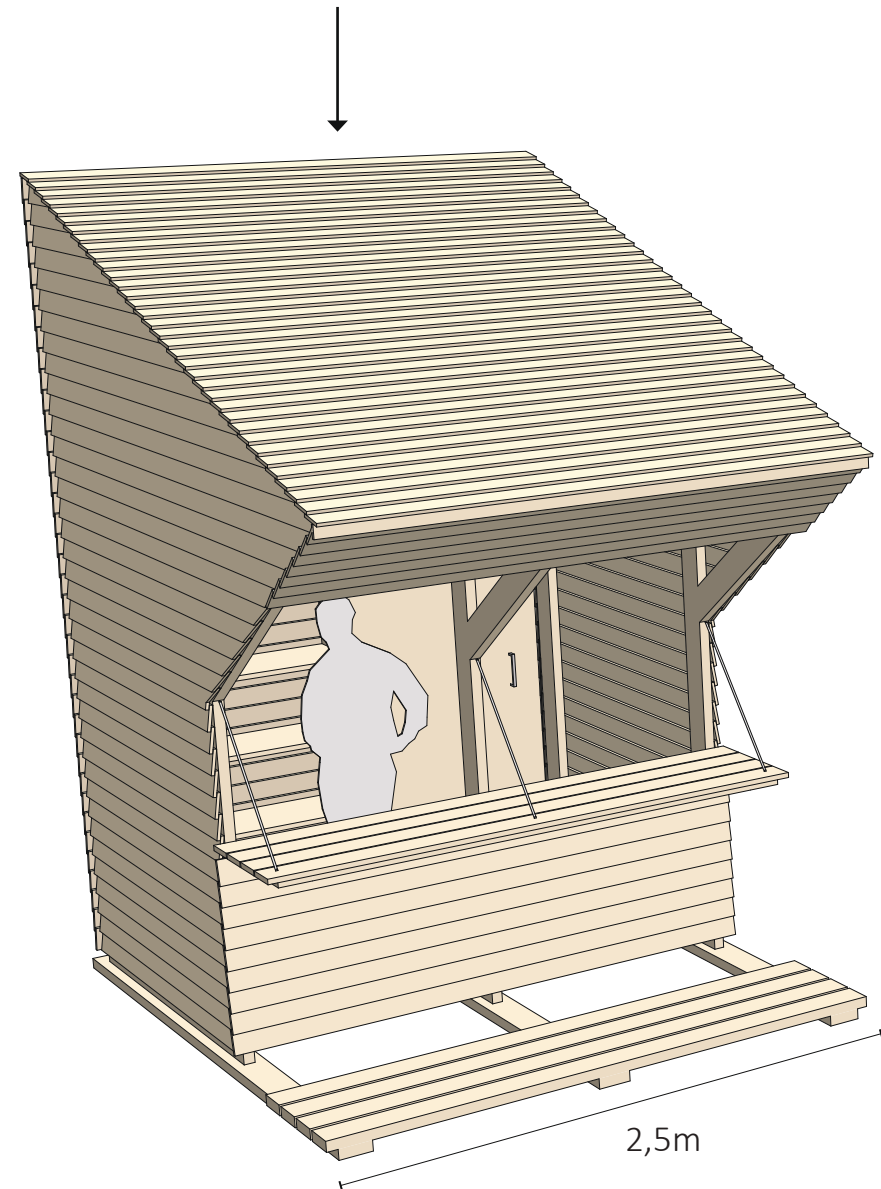
På bakveggen er det tenkt en låsbar skyvelem, og innvendige salgshyller. En enkel disk brettes ned når man åpner for salg. Ved hjelp av et lite solcellepanel på tak kunne man også muliggjort belysning over salgsdisken. Dette kunne gitt bodene en fin tilleggsdimensjon på de mørkere delene av året. Det er i utgangspunktet ikke tenkt lagt opp til strøm eller vann fram til bygget.

Bodene kan plasseres på strategiske punkter i tilknytning til tømmerrenna. Plasseringene behøver ikke være permanente, men kan fungere mer som en 'pop-up'.

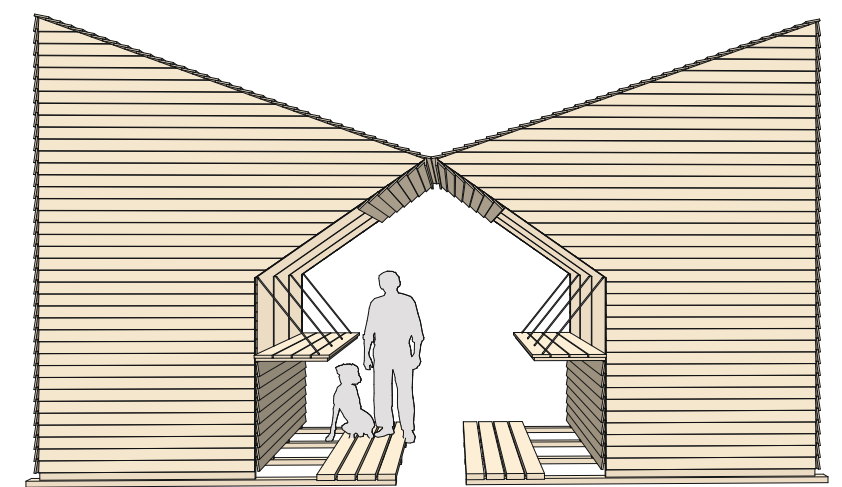
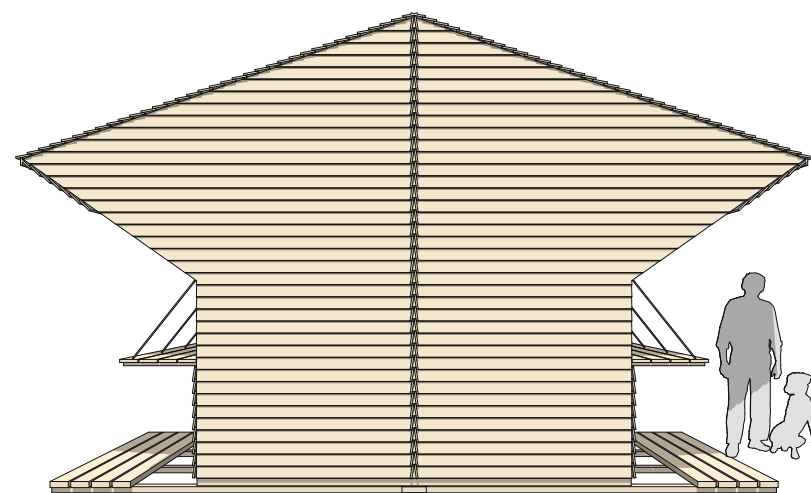
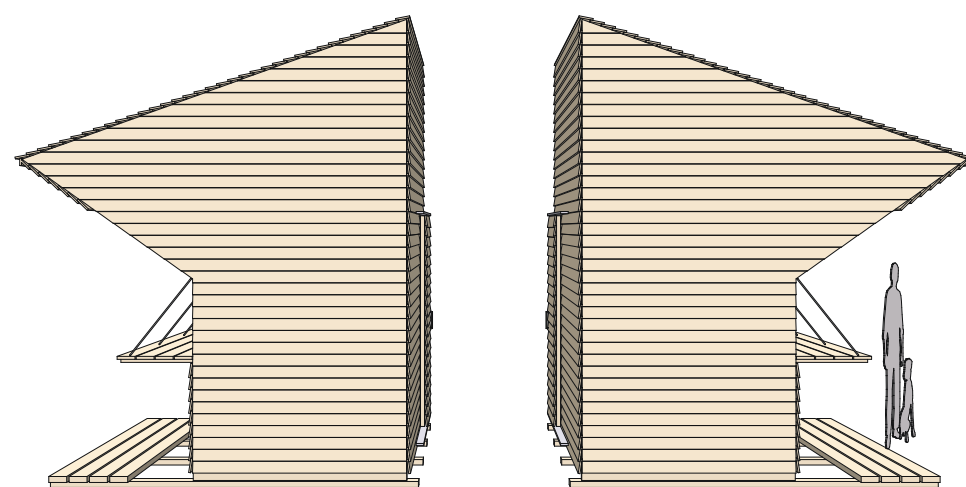
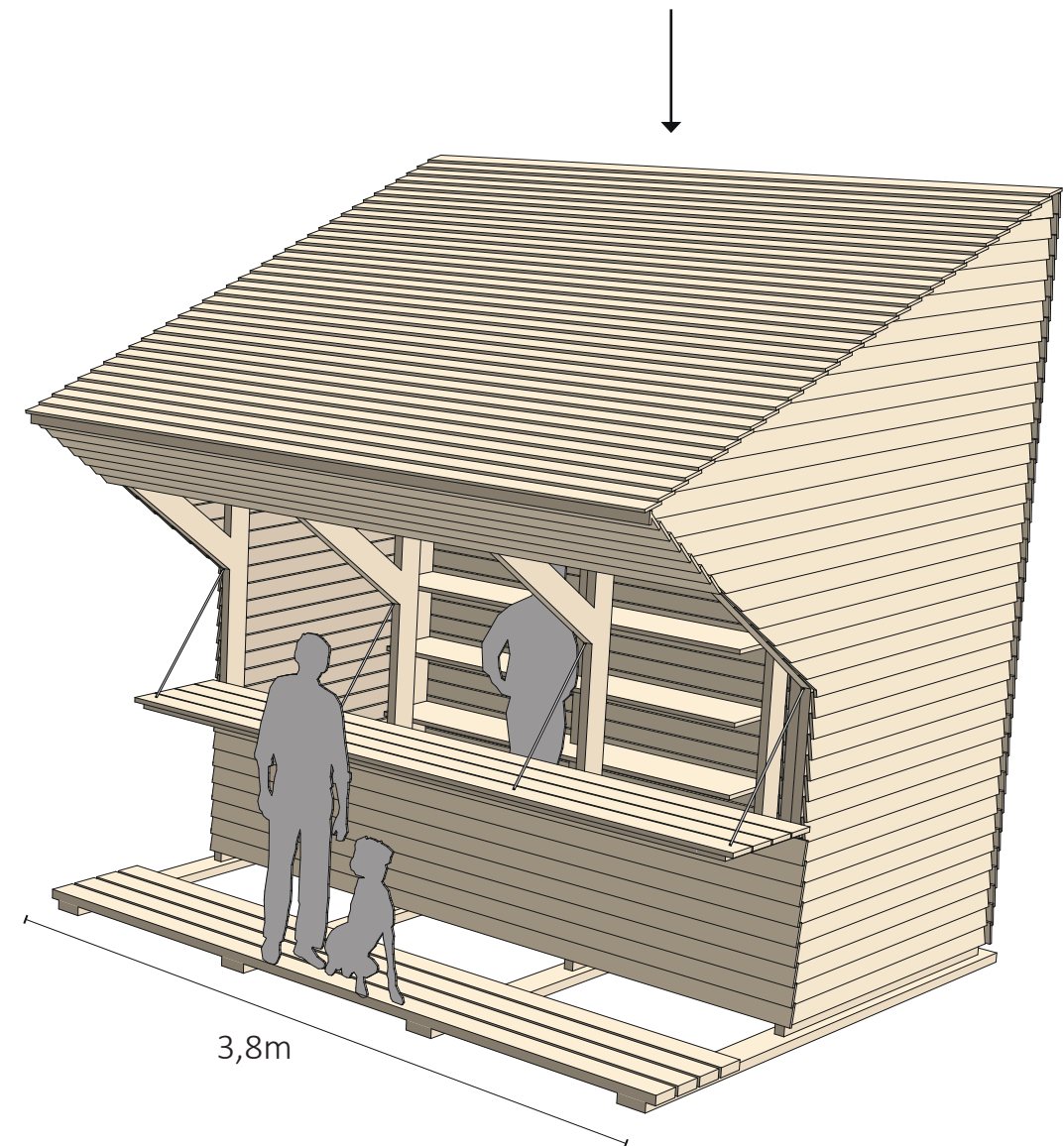


Inspirasjonsbygg på Verkstedsområdet ved Steinsfosssvegen

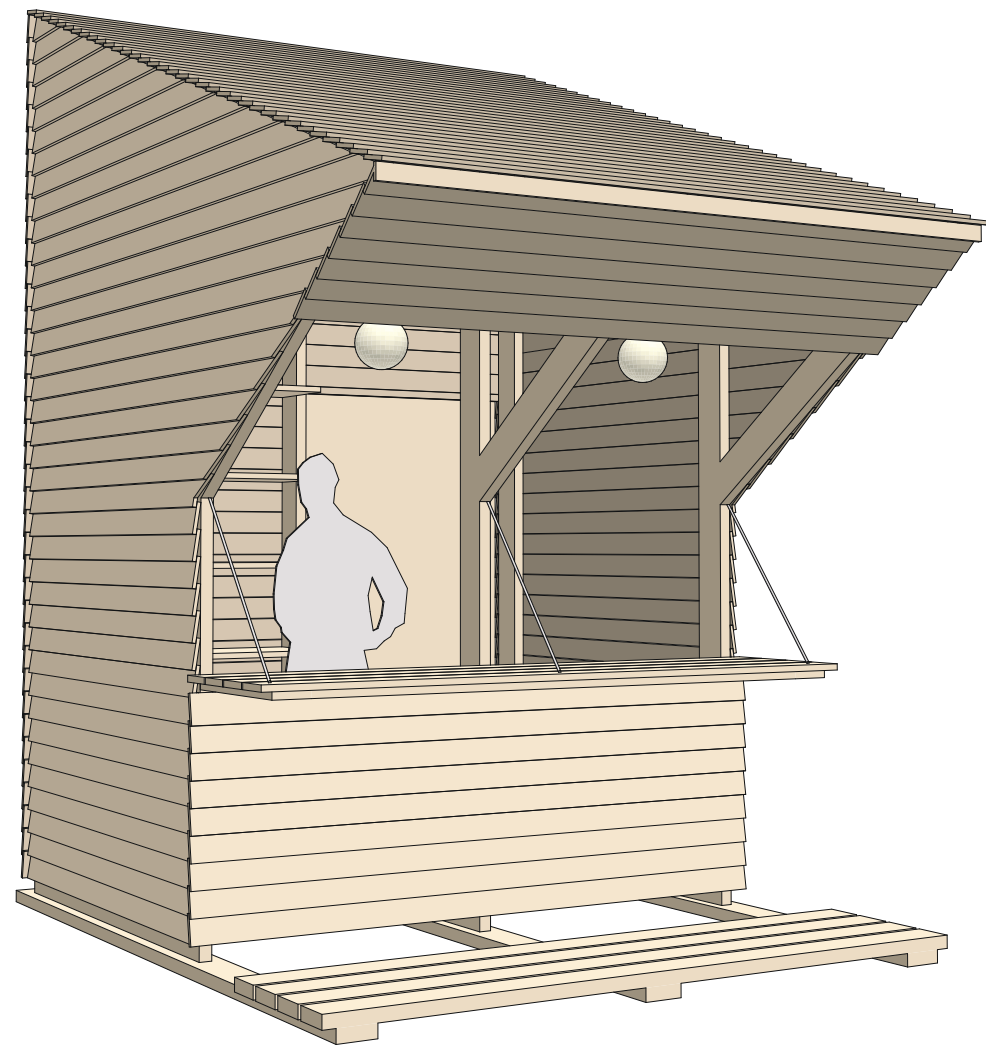
Smal bodvariant



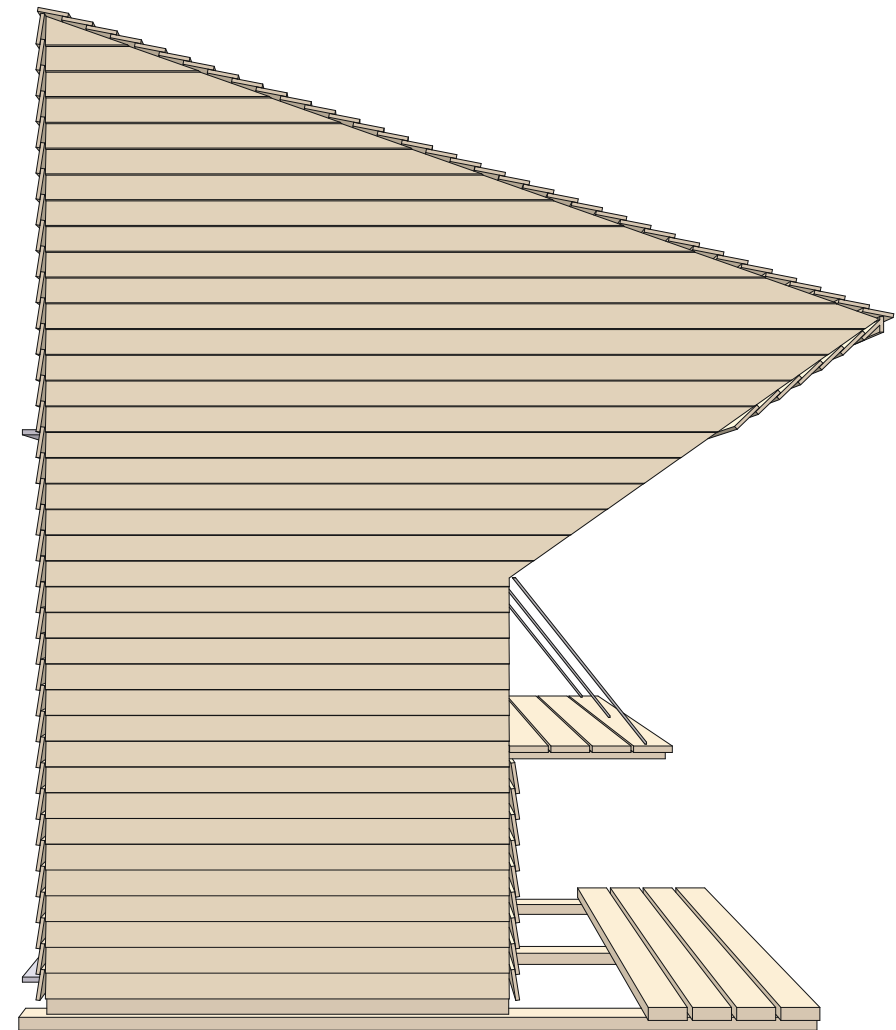
Bred bodvariant



Ulike modulsammensetninger



Perspektiv salgsboder



VISUELL IDENTITET

M8 DESIGN

VISUELL IDENTITET

For å lykkes med å gjøre attraksjonen kjent og brukt i henhold til strategiene en kommer fram til i mulighetsstudie og besøksstrategi, er det viktig at prosjektet har en visuell identitet. Den visuelle identiteten er kjernen for all kommunikasjon, om det gjelder informasjon langs stier, veier eller knutepunkt, tilknyttet kart eller skilting og veifinning.

En visuell identitet gjør tømmerrenna med tilhørende opplevelsespunkt enklere og mer logisk å oppleve, samtidig som det er et viktig verktøy når en skal trekke til seg besøkende: Om det er via web, sosiale medier eller trykt materiell. Ved å jobbe med visuell identitet parallelt med de andre prosessene i prosjektet, sikrer vi sammenheng og en 'motor' i prosjektet fra starten av.

KONSEPT

Tømmerrenna ble laget for å frakte tømmer fra skogen til elva. Den var transportåre og infrastruktur. Vann og tømmer fosset gjennom renna med stor kraft.

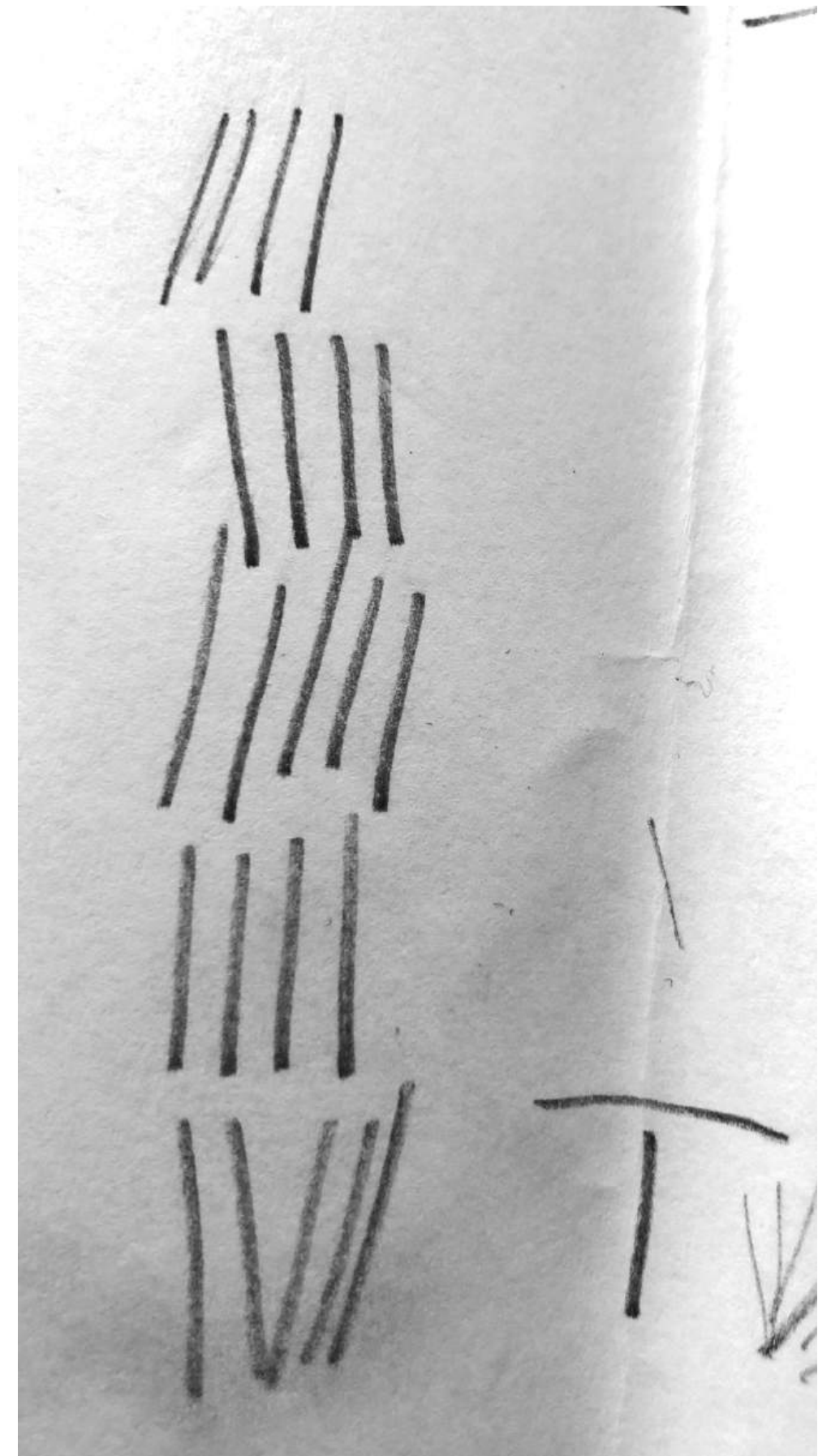
Tømmerrenna slik vi kjenner den i dag er stille og rolig. Vi mener det er viktig å bringe noe av den opprinnelige følelsen tilbake til tømmerrenna. Derfor er ord som fart, energi, styrke, kraft, innovasjon, visjon, flyt, drama og ingeniørkunst ord vi lener oss på i forslaget til visuell identitet.

En måte å bringe fortiden tilbake på, er å fortelle historien på en levende måte. Dette kan gjøres ved og i selve tømmerrenna i forbindelse med informasjon og skilting. Det kan også gjøres i diverse andre markedsføringskanaler: Digitale eller fysiske.

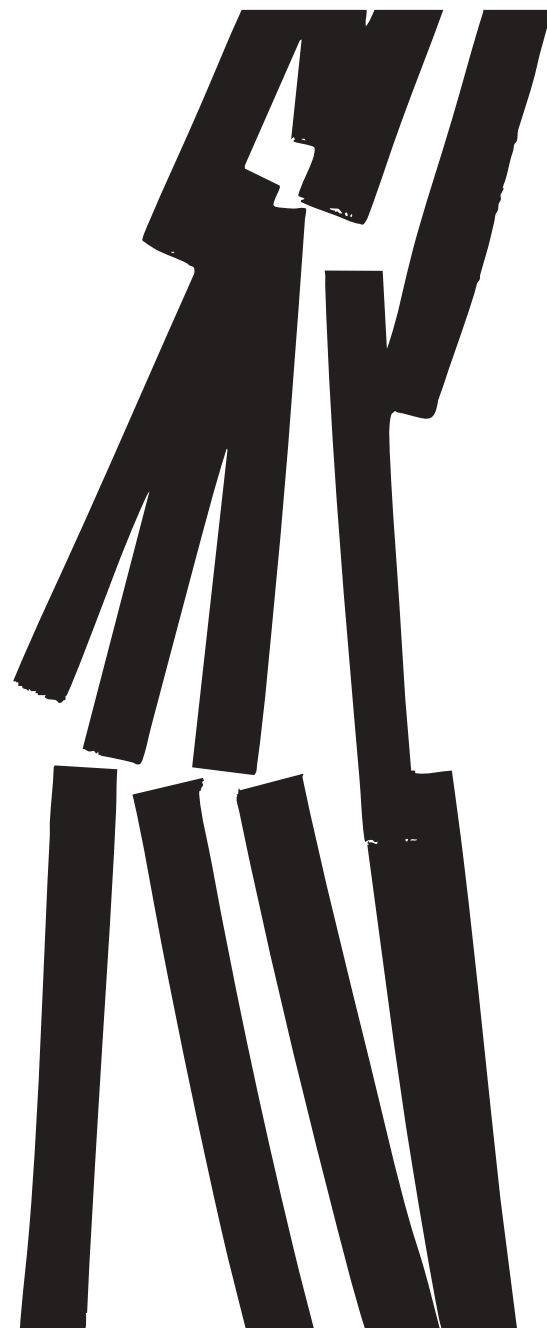
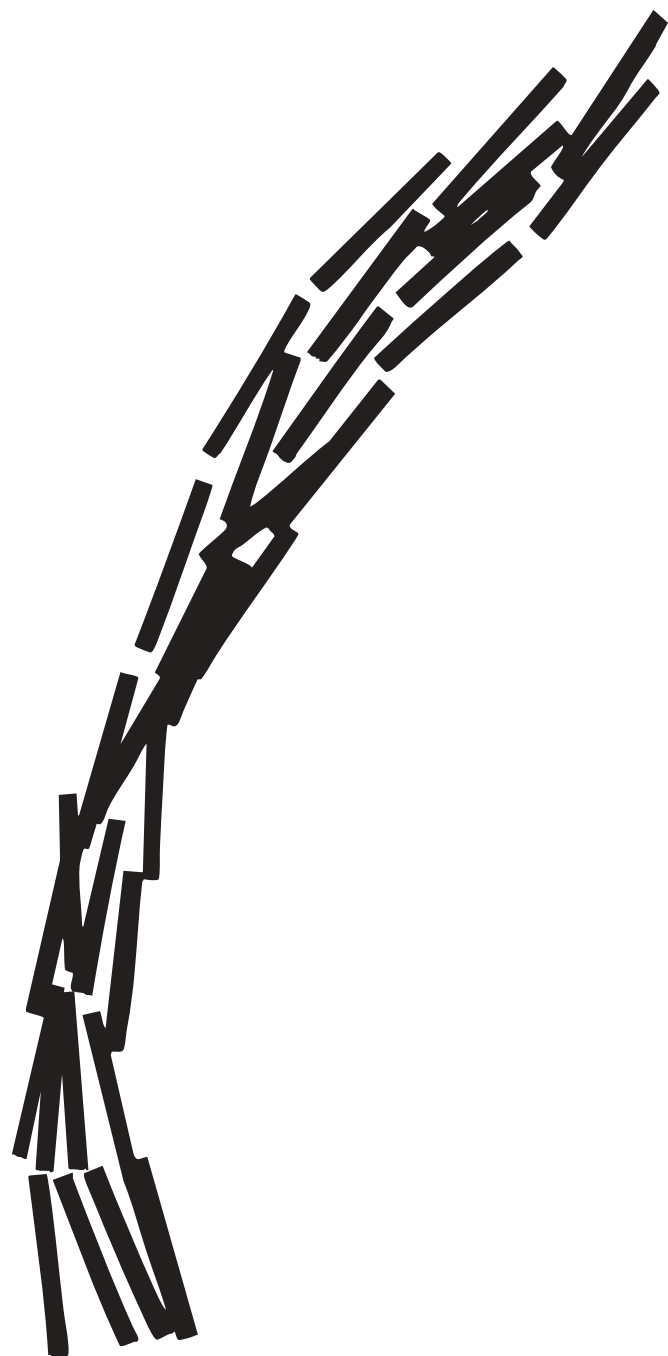
Nye aktiviteter som utvikles for å ivareta besøksstrategien bør også skje i tømmerrennas ånd.

Bring energien tilbake til tømmerrenna!

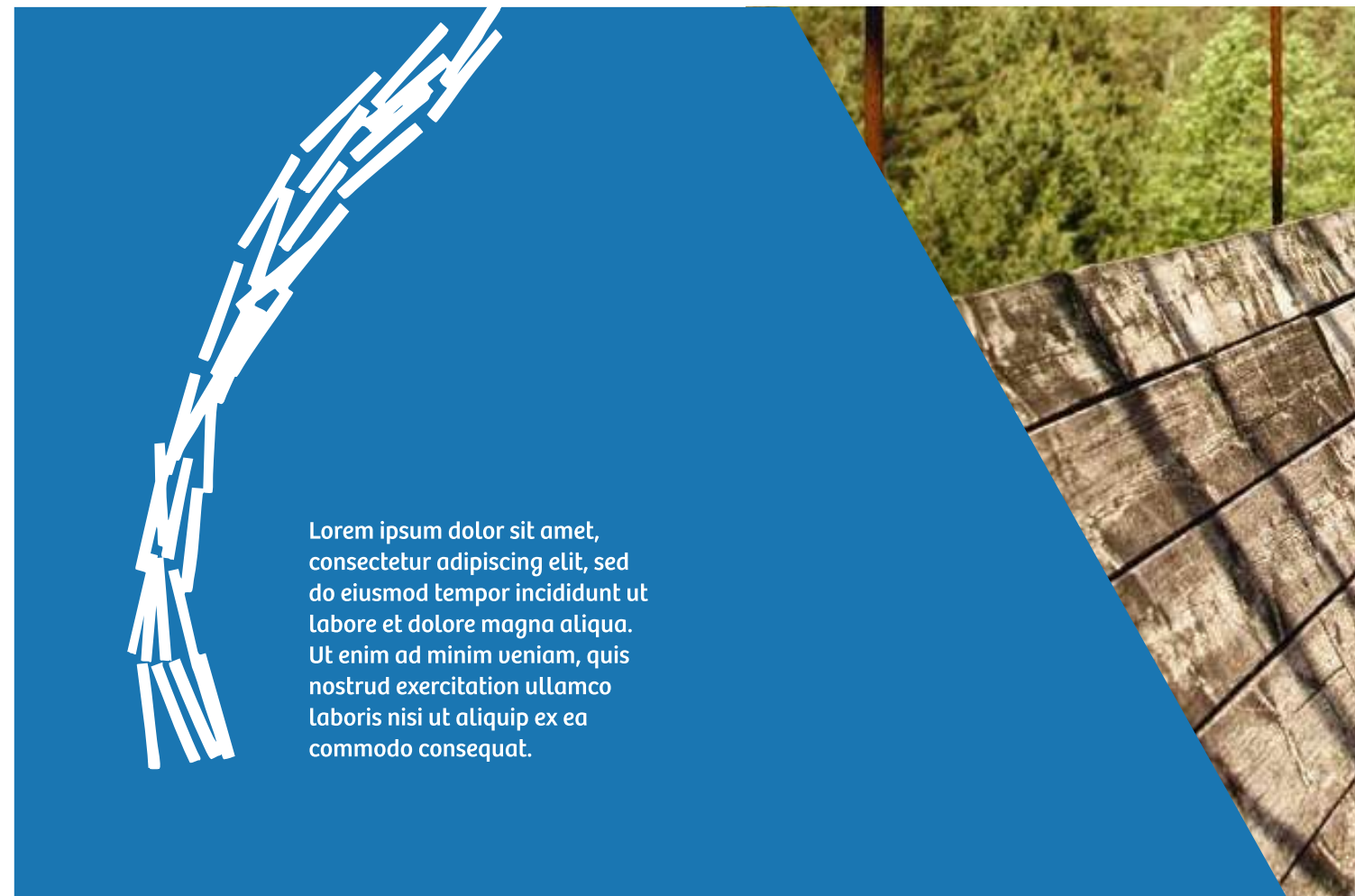




To hovedkonsept:
 Tømmerrennas tverrsnitt (til venstre).
 Tømmerrennas flyt (til høyre).



Tømmerrennas flyt:
Muligheter for å skape mange spennende flater, men med samme visuelle uttrykk.
Samtidig bringer vi historien og tømmerrennas grunn til å eksistere inn i identiteten.



Kan benyttes som en del av formidling/informasjon og samtidig være identitetsmarkør. Knyttes opp mot fysiske installasjoner i, på og ved tømmerrenna. Blå er en god kontrastfarge i natur, også ift svaksynte/fargeblinde. Blå bringer vannet inn.

Skråskjært vinkel 60° følger tømmerrennas egen vinkel, og konseptet med tverrsnitt.





T
Ø
M
M
E
R
R
E
N
N
A

TØMMERRENNÅ

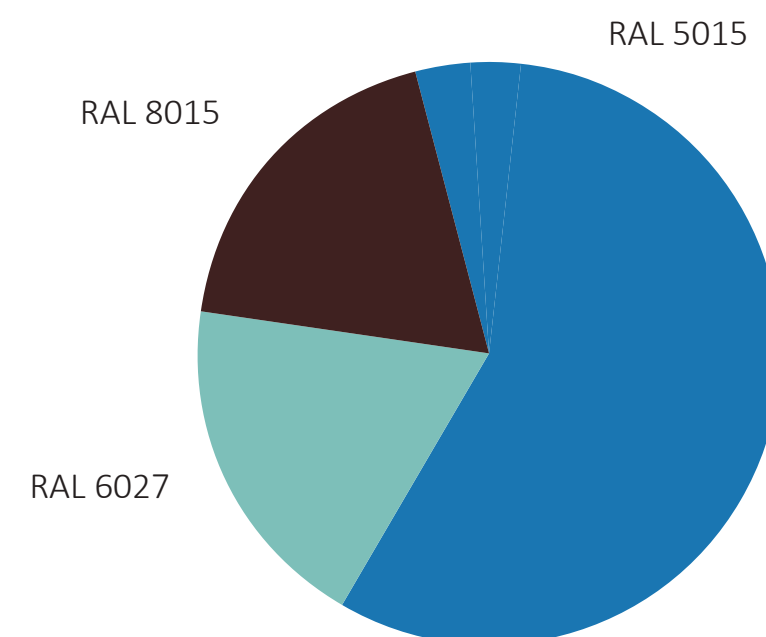
TØMMER
RENNÅ

TØ
MM
ER
RE
NN
Å

Tømmeret er utgangspunkt for typografi/mulig logo.

TØMMERRENNA

Tømmeret er utgangspunkt for typografi/mulig logo.



TØMMERRENNEN

Noen elementer samlet:
Konsept med tverrsnitt.
Fargepallett vann og tømmer.
Mulighet rundt logo.

Den fantastiske
historien om
tømmerrenna!

TØ
MM
ER
RE
NN
A

Noen elementer samlet:
Fargepallett vann og tømmer.
Mulighet rundt logo.



Aktivitet, aktivisering, skape en helhetlig opplevelse for tømmerrenna.