



Tilrettelegging og

LYSSETTING AV LINA

- En mulighetsstudie



Dressin på «Muren» ca. år 1900. (Foto: Nicolay N Sontum/Bergen Byarkiv)

SAMMENDRAG

Birkenes kommune har i sin kulturminneplan lagt klare føringer om å ivareta og utvikle viktige kulturminner i kommunen. Flaksvandbanen/Lina er et viktig kulturminne, og kommunen søkte i januar 2021 Agder fylkeskommune om støtte fra ordningen Stedsutvikling med kr. 200.000,- til en mulighetsstudie for lys og kultur langs Flaksvand-banen. I februar 2021 kom tilsagn på kr. 100.000,- inkl. mva til prosjektet Lyssetting av «Lina».

Formål

Hovedformålet med dette mulighetsstudie er å videreutvikle Lina til en attraktiv turvei der det er lagt vekt på å synliggjøre kulturminnene gjennom kreativ lyssetting. Det er lagt mye ressurser i muligheter for kreativ lyssetting av kulturminnene. Det har hatt god støtte fra de private grunneiere. Det samme gjelder rasteplasser ved Kippsporet, Den store muren og Tveide stasjon.

Organisering

Prosjekteier er Birkenes kommune. Prosjektgruppa har bestått av:

Gunnar Høygilt (P-leder), Ordfører Gyro Heia, kulturleder Wenche Flaa Eieland, Carl Frederik Thorsager (daglig leder Lillesand-Flaksvandbanen AS), Trygve Raen (daglig leder BTG AS), Arild Tveide (Business Region Kristiansand) og Øyvind Murberg (Birkenes bygdemuseum).

Diderik Cappelen fra Afk har deltatt på de fleste møtene og vært en god bidragsyter. P-gruppa har hatt 10 møter.

Praktisk arbeid/forberedelse/dialog

Det ble tidlig gjennomført dialogmøter og befaringer med private grunneiere. Prosjektgruppa har tatt med seg deres innspill videre i sitt arbeid. Det har også vært gjennomført befaringer sammen med daglig leder i LFB AS, CG og AFK.

Martin Birkeland, Odd Vang og Trygve Raen har nedlagt et betydelig dugnadsarbeid for å fjerne vegetasjon fra «den store muren» før dronefotografering av prøvebelysning. Bård Lassen fra AFK var en meget dyktig dronefører og bidro med mange gode bilder av de ulike lysalternativer som Ali Nayef fra SG Armaturen AS presenterte. Siri Skagestein fra AFK har laget et flott «Forslag til rasteplasser, møblering og belysning». Se vedlegg.



Tveide stasjon ca. år 1900. (Foto: Nicolay N Sontum/Bergen Byarkiv)



Jernbanelinjen mellom Tveide stasjon og Jordbruna. (Foto: Eigil Prydz/Museene i Akershus)



Stasjonsområdet Tveide ca.1890. Nedlagt vei er Kongeveien. (Ekspropriasjonskart utlånt fra KUBEN, Arendal)

Carl Frederik Thorsager har laget en detaljert og verdifull oversikt med bilder av viktige kulturelementer på Lina strekningen fra Tveide stasjon til Kippsporet. Se vedlegg. Øyvind Murberg har gjort et flott arbeid med kart over eiere av Lina. Dette er til internt bruk.

Resultat

Prosjektgruppa har etter en omfattende prosess med bakgrunn i historien og dagens status listet opp en del muligheter for å øke attraktiviteten og bruken. Kreativ lyssetting av enkelte kulturelementer har hatt prioritet, men en tilpasset grunnbelysning kommer man neppe utenom dersom attraktiviteten skal økes og helårsbruk skal være et mål. Prioriteringene ligger i denne omgang på strekningen Kippspor – Tveide stasjon, men vi løfter også opp noen muligheter på strekningen videre mot Lillesand grense/Eikeland. Alt kan ikke gjøres på en gang, og vi foreslår en stegvis utvikling, der hvert steg må sikres finansiering før det iverksettes. Det er behov for en profesjonell tilstandsrapport på primærstrekningen.

P-gruppa anser det mest sannsynlig at finansieringen må skje gjennom eksterne bidrag og har tatt med en del aktuelle samarbeidspartnere/bidragsgivere. Vi

finner det ikke riktig å lage konkrete budsjett nå, men legger inn grove anslag på noen hovedelementer.

HISTORIE

«Lina» er et kulturminne av stor betydning for lokalsamfunnet. Behovet for tømmertransport fra Flaksvand til Lillesand havn økte sterkt på slutten av 1800-tallet. Planleggingen startet i 1870-årene, trasèvalget startet i 1886 og konsesjon ble gitt i 1891. Etter en anleggsperiode på 3 år ble den smalsporede banen åpnet 3. juni i 1896. Agder hadde fått sin første jernbane med 2 lokomotiver og 32 vogner. Effekten beskrives slik i historieheftet / Åsmund Knutson: «Det ble anlagt store bedrifter og bygd nye handelshus. Nybyggere strømte til bygda, særlig til Birkeland, og slo seg ned med nye virksomheter». Banen fraktet i tillegg til tømmer også torv fra Myhre Torvstrøfabrikk, andre varer, post og personer. Tveide stasjon ble posthus for Tveide-folket. Siste tog gikk i 1953. Bevaring av kulturminner hadde lav prioritet på 50-tallet og både utstyr og deler av traséen ble senere solgt til private grunneiere, mens resten er i kommunens eie. Se vedlegg Kulturminneplanen 4.3.



Tog med torv fra Myhre Torvstrøfabrikk. (Foto: Norsk Jernbanemuseum)

DAGENS SITUASJON

Generelt

Strekningen Flaksvand - Birkeland er i dag asfaltert sykkelvei med belysning, og inngår som del av sykkelrute 1 mot Kristiansand. Riksantikvaren har i år tildelt kr. 70.000,- til videreutvikling av denne (strekningen). Fra Birkeland sentrum til høyeste punkt Kippsporet 71,5 m.o.h, er hoveddelen av traséen i dag sykkelvei til skole og boligområder, med belysning.

Strekningen fra Kippsporet til tidligere Tveide Møbelverksted/kryss Kongeveien er intakt og blir i store deler av året benyttet som skolevei av barna på Tveide. Den er også en mye brukt turvei som kan forlenges til en rundtur via Jordbruna tilbake til Birkeland, eller en ekstra runde i Tveide moner. Jevnlig påfyll av god grus har ivarettatt bruksbehovet. Det er ryddet og skiltet med severdighet på stikkrenner i 2015.

Fra Møbelverkstedet til Jordbruna er selve jernbanetraséen mer eller mindre borte, men den gamle «Kongeveien» benyttes som turvei frem til stasjonen. Kun en stikkrenne på jordet og det kanskje



Tveide stasjon i dag. (Foto: Afk)

viktigste: Tveide stasjon, er inntakt. Den eies av Lillesand - Flaksvandbanen AS. De har konkrete planer om å utvikle både stasjonsområde og bygning.

Strekningen Jordbruna - kommunegrense Lillesand ble opprustet på 80/90-tallet til en attraktiv turvei. Det ble rundt tusenårsskiftet plassert opplysningstavler på samme strekning. Både tavlene og standarden på denne delen er nå på nedadgående kurs.



Vasking av «Muren» høst 2021. (Foto: privat, GuH)



«Muren» i dag. (Foto: Afk)



«Muren» før dugnad og vask høst 2021.

I Lillesand kommune er store deler av trasèen borte, men det er i gang en god utvikling på stasjonsområdet i Lillesand sentrum.

Kulturminner / enkeltelementer

Stasjonsbygningene på Flaksvand, Tveide og i Lillesand er intakt og har utviklingsplaner.

Kulturelementene som er en del av selve lina, så som stikkrenner, kantsettinger, planoverganger, telefonstolper og den store muren / 60 meterskurven og andre steinsatte fyllinger har vært lavt prioritert de senere årene. Det er stort behov for opprustning av disse elementene. Småvegetasjon sprer seg raskt og det trengs en kraftig innsats for å få alle/alt frem i lyset. Den store muren var helt dekket av lauv og småvegetasjon da vi startet opp dette prosjektet. Informasjonstavlene mellom Jordbruna og kommunegrense Lillesand er preget av tidens tann. Trærne nær kanten av Lina vokser og røttene er på flere steder i ferd med å ødelegge steinmurene.

Turstien / «Kongeveien»

Strekningen fra skolene/Kippsporet og ut til kryss

Kongeveien er mest brukt. Her er toppdekket grus av meget god kvalitet, men kantvegetasjonen blir tettere og tettere. Fra krysset til Tveide stasjon er Kongeveien i dag en privat grusvei. Den er dårlig vedlikeholdt og har økende kantvegetasjon. Fra stasjonen til Jordbruna er Tveideveien / FV 3754 eneste alternativ. Langs FV 404 Birkelandsveien er det g/s-vei i begge retninger. Mot Lillesand er også Lina et alternativ, men denne delen har et betydelig behov for opprustning.

Skolevei

Lina er ikke godkjent som kommunal skolevei og blir ikke brøytet om vinteren. I praksis brukes den som skolevei av barna på Tveide store deler av året. Det er den letteste, korteste og tryggeste skolevei fra Tveide.

Arbeidsvei fra / til Tveide

For de som bor på Tveide og går eller sykler til jobb på Birkeland, eller til Kristiansands-bussen, er Lina et godt alternativ. Det samme gjelder motsatt vei for de som bor på Birkeland og jobber på Tveide.



Ledelys på «Muren» (Foto: Afk).



Lyssetting av skjæring ved «Muren» (Foto: Afk).

Folkehelse / friluftsliv

Lina er på strekningen fra skolen til Tveide mye brukt som en turvei for turgåere og joggende eller syklende mosjonister i sommerhalvåret. Etter at det kom g/s-vei langs FV 402 fra Jordbruna til Birkeland er dette blitt en attraktiv runde som et folkehelse tilbud. Om vinteren er den bare periodevis tilrettelagt for aktivitet. Det er mange merkede stier knyttet til Lina mellom Birkeland og Tveide. Noen av disse går til utsiktspunkter og blir mye brukt.

Lys

Det er i dag kun sol, måne og stjerner som sørger for belysningen. Det betyr at både på døgn- og årsbasis er det mange timer uten lys. Dette begrenser bruken av Lina i den mørke årstid. Gjelder særlig for de som bruker Lina til fysisk aktivitet, eller barn og ungdom som deltar i fritidsaktiviteter på Birkeland på kveldstid. Mange føler det er tryggere å bruke Lina når den har lys.

VIDEREUTVIKLING - MULIGHETER - LYSSETTING KULTURMINNER

Generelt

Mulighetene for å videreutvikle Lina til en attraktiv turvei er mange. For at Lina skal ha appell til flest mulig

på helårsbasis må tilgjengeligheten og standard være god. De som ferdes der må føle at det er et trygt sted å være, det må være spennende elementer underveis, det må være muligheter for en rast/hvilepause, det må være tilstrekkelig opplyst, det må være tilpasset alle aldersgrupper og universalt tilrettelagt.

Kommunen bør så snart som mulig gjøre nødvendige avklaringer på hva de vil med Lina. Skal det være:

Brøytet helårsvei eller skiløype om vinteren. Turvei eller skolevei, sti eller g/s-vei.

«Lyssetting av Lina» er overskriften på denne mulighetsstudien. Siden Lina er både i kommunal og privat eie, er det av stor betydning at bruk og utvikling av Lina skjer i god dialog med de private grunneiere. En generell vei-belysning der betydelig vegetasjon langs Lina fjernes vil fort ta bort idyllen mange opplever når de ferdes på denne turveien. En tilpasset belysning kan ivareta idyllen og gjøre turveien mer tilgjengelig og mer attraktiv for flere.

Hovedoppdraget for P-gruppa i denne mulighetsstudien for lys og kultur langs Flaksvandbanen er å komme med forslag til kreativ belysning av Lina og del-elementene på strekningen Kippsporet - Tveide stasjon. Den praktiske ressursbruken har i all hovedsak vært rettet mot følgende: Skjæring nord for muren, «Den store muren» / »60-meterskurven», stikkrenne sør for Tveide-leet og



Samme stikkrenne, motsatt ende (Foto: Afk).



Stikkrenne punkt 4 på kart (se siste side) (Foto: Afk).

Tveide stasjon.

I siste del av rapporten vil vi i korte trekk også løfte frem tilleggsmuligheter som kan være positive for å få økt attraktivitet.

Forslag til fysiske tiltak på og langs selve banelegemet: «Den store Muren» eller «60-meterskurven», er den mest unike delen av Lina. Kurven er en av de krappeste/ skarpeste av alle kurver på norske jernbaneanlegg. Den må bevares, gis økt oppmerksomhet og økt attraktivitet.

- Fjerne all vegetasjon på selve muren/fyllingen på begge sider. Få frem originalen.
- Gjøre en profesjonell analyse av tilstanden. Tiltak for oppgradering.
- Nytt gjerde langs vestre kant.

Stikkrenner m.m.

- Det bør gjennomføres en profesjonell analyse av alle stikkrenner (Baneservice).
- Oppgradere alle stikkrenner.
- Skjæringer, kantstein og planoverganger renses for vegetasjon.

Skinner / sviller

- Det bør legges skinner og sviller både ved Kippsporet og Tveide stasjon

Belysning

Attraktiviteten og bruken av turstien vil øke betydelig om det etableres en tilpasset grunnbelysning fra Kippsporet til Tveide stasjon og med forlengelse av både turvei og lys videre til Jordbruna.

Det er flere alternativer til grunnbelysning. Vedlagte bilder viser noen alternativer. P-gruppa vil ikke i denne rapporten komme med konkret forslag da fremtidig grunnbelysning vil være avhengig av prioritert bruk.

Belysningsalternativene går fra pullerter til veibelysning. Strøm til all belysning foreslår P-gruppa hentes fra solcelle-løsninger.

Solcellepaneler gir muligheter vi ikke tidligere har hatt for kortreist strøm. Strømmen produseres på eller nær lyskilden. Led-lys krever mindre energi enn de gamle glødelampene. Behov for lange ledningsstrekker er nesten helt eliminert. Muligheten for nærhet til leverandør er god. Det vil likevel være noen konsekvenser knyttet til solceller. Tilgangen på sol og dagslys må være tilstrekkelig. Det betyr nødvendig fjerning av nok vegetasjon for å øke solpanelenes tilgang på sol. Det er derfor viktig å gjøre gode konsekvensanalyser på denne utfordringen før vedtak om realisering blir gjort.

Behovet for lys er størst på høst, vinter og tidlig vår. Det er normalt den del av året det er dårligst tilgang på sollys. En tydelig behovsanalyse på det ønskede antall



Forslag til belysning av togskinnene.

Spotbelysning «Muren»
(Foto: Afk).

lystimer er derfor helt nødvendig for å gjøre en riktig investering i sol-paneler og batterier for strøm-lager. P-gruppa tar ikke stilling til det nå, men presenterer et forslag for å få opp et kostnadsbilde.

- Lyssette den vestre del av steinsettingen. Konkret forslag vedlagt.
- Lyssette følgende stikkrenner. Konkret forslag vedlagt.
- Lyssette skinnegang ved stasjonen (se bilder / forside).

Tilrettelegging og skilting langs banen

Siri Skagestein har laget et flott forslag på hvordan det kan tilrettelegges rasteplasser med benker, sittegrupper, bål plass, skogsløype med små lyspullerter, infotavler med QR-koder, sykkelstativ og en tilpasset belysning. Med utgangspunkt i forslaget fra Siri Skagestein listes opp en del tiltak som foreslås gjennomført:

- Etablere rasteplass på sørsiden av den store muren med benker, bord og lys (se skisse Siri).
- Sette opp info-tavle om muren på rasteplassen.
- Alle stikkrenner merkes med severdighet-skilt.

- Infotavle ved starten / rasteplass Kippsporet om stikkrenner.
- Infotavle med beskrivelse av skinnegang (materialer, avstander, egenskaper).
- Etablere utsiktspunkt på høyden sørøst for muren/ kurven.
- Forslaget fra Siri Skagestein vedlegges i sin helhet.

Tveide stasjon

Selskapet som eier Tveide stasjon er godt i gang med planer for utvikling både inne i stasjonsbygningen og ute på stasjonsområdet. Vi løfter frem følgende knyttet til dette viktige kulturminnet:

- Posthyllene og benken på venterommet.
- Skillesteinene med Kongeveien mot Birkeland på nordsiden og Vestlandske hovedvei/Postveien på sørsiden.
- Tilbakeføre Kongeveien fra Møbelverkstedet forbi stasjonen og videre mot Jordbruna.
- Tilrettelegge som møtepunkt – parkering – kafè/ vafler - infotavler – QR-koder (se forslag fra Siri/ Afk).



Grunnbelysning solcelle, Ilume 2 (Foto: BTG).



Forskjellige lyspullerter fra SG. (Foto: SG).



Lyspullert Sjøsand, Mandal (Foto: Utlånt fra CFT).



Lyspullert (Foto: Frigstad).



Cortenstålplate med logo kan settes opp som portal i starten og slutten av prosjektet og evt. belyses. (Foto: Agder fylkeskommune).



Bål plass. Eksempel fra Vita Velo Lista. (Foto: Agder fylkeskommune).



Firkantskåret eikestokk kan brukes både som sittebenk og sykkelstativ. (Foto: Agder fylkeskommune).



Bord med benker. Eksempel fra Vita Velo Lista. (Foto: Agder fylkeskommune)

Kongeveien og postveien mot Lillesand

Kongeveien fra krysset ved Møbelverkstedet til Tveide stasjon bør ha tilpasset belysning. Fra stasjonen til Tveide næringspark bør det opparbeides en forlengelse av Kongeveien. Langs næringsparken er det vedtatt en g/s-løsning til Jordbruna. Hele strekningen fra stasjonen til Jordbruna bør ha tilpasset belysning. Lina videre mot Eigeland/kommunegrense Lillesand går langs Moelva og i kort avstand fra den belyste g/s-veien langs Birkelandsveien.

PRIORITERINGER – VEIEN VIDERE

Prosjektgruppa vil foreslå at videre utvikling av Lina foregår etappevis gjennom del-prosjekter med eget budsjett for og egen finansiering av hvert del-prosjekt. En viktig målsetting i det lengre bildet bør være å få et størst mulig helårsbruk. Det gir beste muligheten for et godt vedlikehold og varig vern. Kommunen bør/ må derfor så snart som mulig ta stilling til skolevei-alternativet, da ja/nei til dette vil være førende for omfanget av en del tiltak fra skolene til Tveide.

Delprosjekt 1 må være en tilstandsrapport på hovedtraséen og enkeltelementene (stikkrenner,

murer, kanter, overganger. Vedlegg CFT er grunnlaget. Baneservice kan utføre. Omfang av klargjøringsarbeid og oppgraderinger avklares og budsjetteres. Gjennomføring av delprosjekt 1 må starte så raskt som mulig. Egen prosjektgruppe etableres.

Rasteplassene bør være delprosjekt 2. Det er viktig å ha konkretisert lysbehovet på rasteplassene før delprosjekt lyssetting av Lina. Dette arbeidet må starte så snart som mulig. Egen prosjektgruppe etableres så snart rapporten er godkjent og midlene utbetalt.

Lyssetting bør være delprosjekt 3. Kan være riktig å ha noen fra prosjektgruppe 2 med i prosjektgruppe lys. Lysløsningen vil være den mest kostbare og mest krevende å få gjennomført. Konsekvenser for vegetasjon/skog langs lina ved etablering av sol-paneler og batterier krever en god dialog med grunneiere.

Lyskildenes kvalitet og sikring i forhold til vedlikehold (topp-dekke og brøyting) og herping er også viktig.

Delprosjekt 4 kan være Kongeveien med forlengelse til Jordbruna og delprosjekt 5 Lina fra Jordbruna til kommunegrense Lillesand.

Økonomi

Denne rapporten løfter frem noen mulighetsbilder. For gjennomføring kreves betydelige midler og mye dugnadsarbeid. Det er den mest krevende jobben som



Kippsporet ca. år 1900. (Foto: Nicolay N Sontum/Bergen Byarkiv)

gjenstår. Det må i forlengelsen av denne rapporten etableres en gruppe hvis mål er å «selge» prosjektet/del-prosjektene og skaffe de nødvendige midler for realisering.

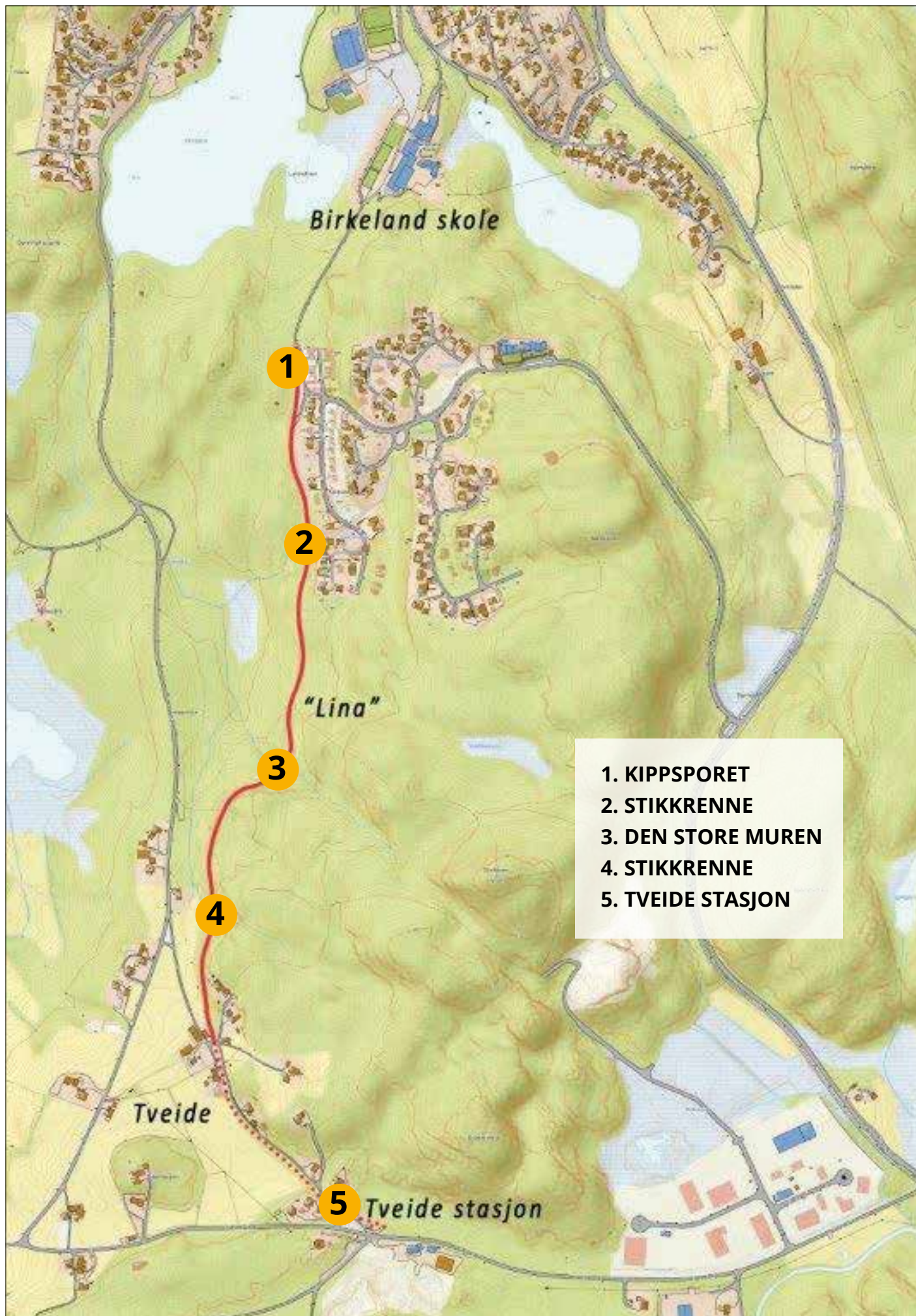
- Et grovt kostnadsoverslag for del-prosjekt 1 med oppfølging er kr. 3-400.000,-. Det inkluderer tilstandsrapport, oppgraderinger og vegetasjonsrydding. Noe av dette bør kunne gjøres på dugnad.
- Opparbeidelse og møblering av rasteplass anslås til kr. 3-500.000,-. Med 3 rasteplasser blir det 1-1,5 mill. pluss lys.
- Grunnbelysning med pullerter og integrerte solpanel + batteri vil ligge i området kr. 0,5 – 1 mill. pr. km. Benyttes stolpeløsning (llume 2) med solpanel + batteri øker kostnaden til kr. 1 – 1,5 mill. pr. km. Totalpakke ferdig montert til 4 prioriterte punkter med lyssetting (skjæring, stor mur, stikkrenne, skinnegang) anslås til ca. kr. 3-400.000,- inkl. nødvendig hogst og kabelgrøfter. Alle anslag er ex. mva.
- Gjennom Agder fylkeskommune kan søkes midler til friluftstiltak. Her er også noen tilleggsmuligheter via Miljødirektoratet, men dette krever statlig sikring.
- Kommunen kan søke spillemidler til nærmiljøanlegg, hvileplasser, universell utforming, lysanlegg (unntatt rene kulturminner), skilting og belysning av turstier. Krav om tinglyst rett til grunn i 20 år.
- Birkenes sparebank burde også være en aktuell bidragsyter på deler av dette prosjektet.
- Det er flere stiftelser som også kan være aktuelle bidragsytere.
- Prosjektgruppen vil anbefale at det videre vurderes ved hvert delprosjekt hvilke støtteordninger som passer best, og hvor man vil søke.

Vedlegg

- Rasteplasser. Siri-rapport.
- SG, forslag lys
- CFT, detaljoversikt delementene
- Kulturminneplan Birkenes, del 4.3.

Mulige tilskuddsordninger

- Gjennom Birkenes bygdemuseum kan det søkes midler fra Kulturminnefondet og via Norsk jernbanemuseum til kulturminnedelen.



Birkeland skole

1

2

"Lina"

3

4

Tveide

5

Tveide stasjon

- 1. KIPPSPORET
- 2. STIKKRENNE
- 3. DEN STORE MUREN
- 4. STIKKRENNE
- 5. TVEIDE STASJON

“LINA”

Forslag til
rasteplasser,
møblering og
belysning



AGDER
fylkeskommune



1. Kippsporet
2. Stikkrenne
3. Den store muren
4. Stikkrenne
5. Tveide stasjon

Birkeland skole

Natveitåsen

Skaftåsen

Skilsteinsheia

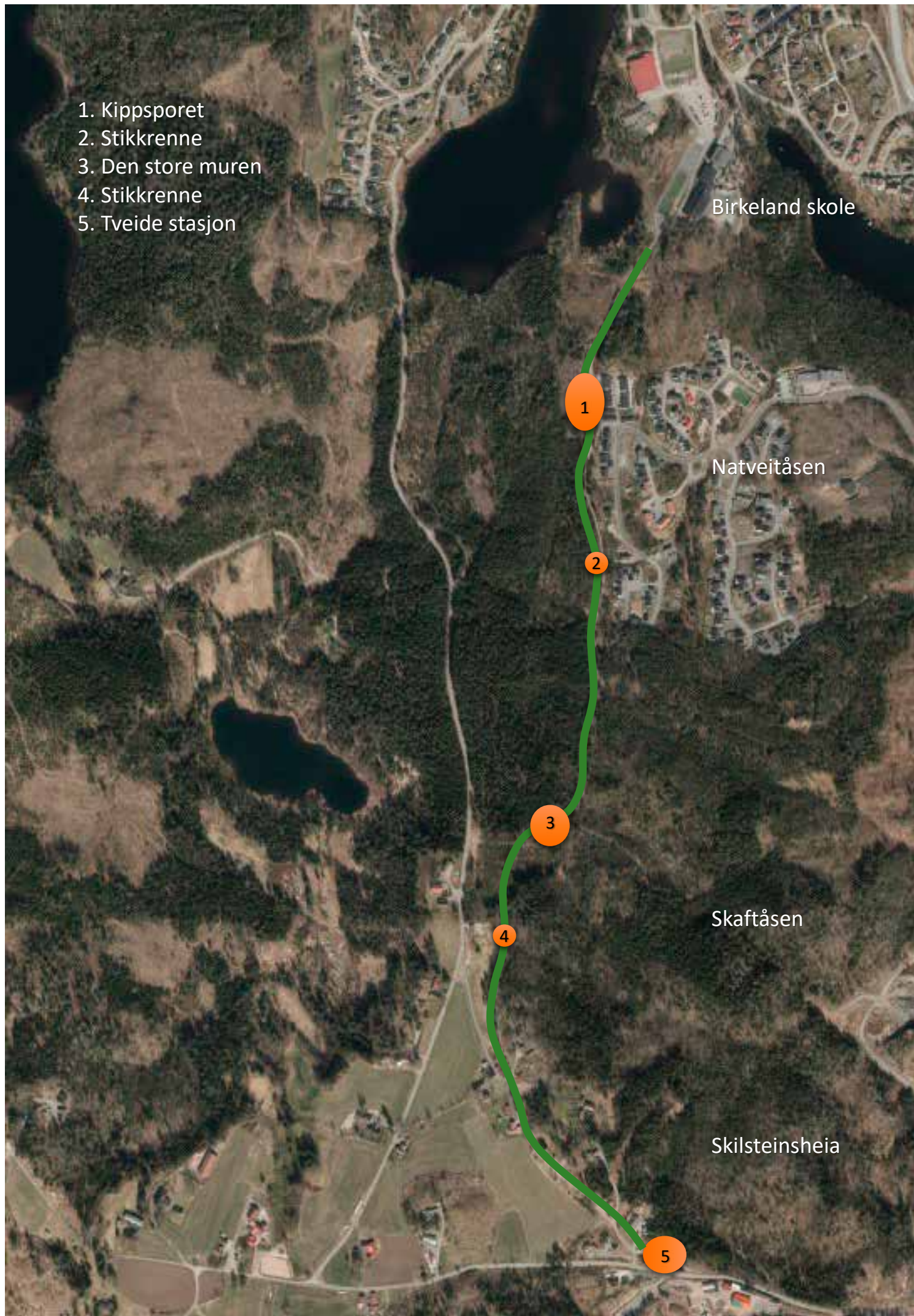
1

2

3

4

5





Lekeområde. Foto: Agder fylkeskommune



Område der kippsporet har ligget.
Foto Agder fylkeskommune



Lekeområde

Hytte

Sti



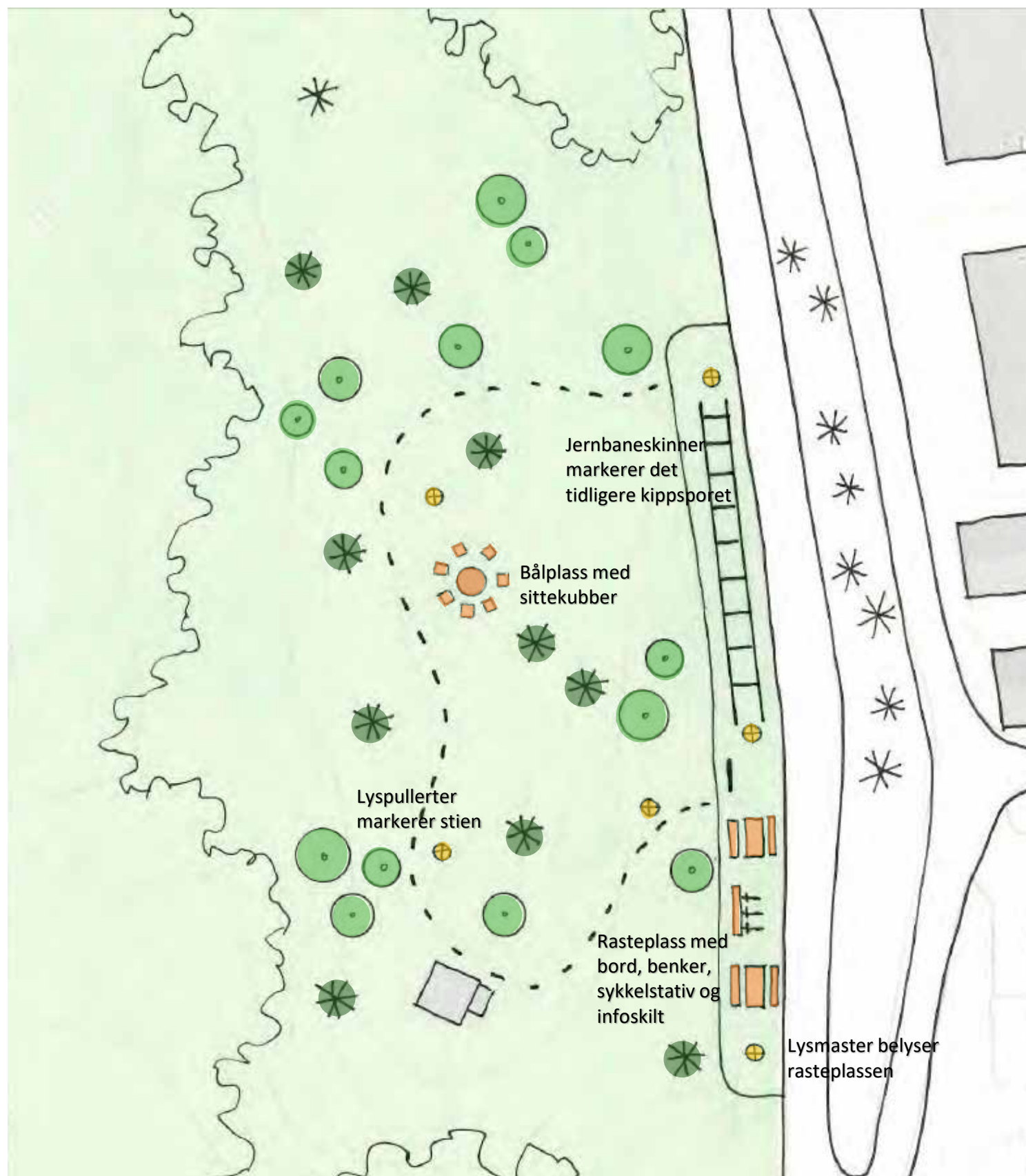
Område for tidligere kippspor

Lina

1. Kippsporet - dagens situasjon

1. Rasteplass ved Kippsporet

Rasteplassen opparbeides på eksisterende flate vest for den nedlagte jernbanetraséen. Det er sannsynlig at det er her kippsporet har ligget. Det er foreslått å markere dette ved å legge ut jernbaneskinner. Det settes opp bord med benker, sykkelstativ og informasjonsskilt. Kollen vest for kippsporet brukes i dag av barnehage og skole. Her er det foreslått tilrettelegging med bål plass, sittekubber og belysning.



Rasteplasser - forslag til møblering

Forslaget til møblering som er vist er hentet fra Vita Velo på Lista. Materialene er cortenstål og eik. Alle møblene er produsert lokalt. Ideen kan videreføres til Lina og Flaksvandsbanens logo benyttes. Informasjonstavlene er foreslått tilsvarende som eksisterende tavler ved Flaksvandsbanen.



*Bord med benker. Eksempel fra Vita Velo Lista.
Foto: Agder fylkeskommune*



*Sykkelstativ. Eksempel fra Vita Velo Lista.
Foto: Agder fylkeskommune*



*Eksisterende skilt Flaksvandsbanen
Foto: Birkenes kommune*



*Bål plass. Eksempel fra Vita Velo Lista.
Foto: Agder fylkeskommune*

2 + 4. Stikkrenner + steinsatt grøft

På strekningen er det fine steinsatte stikkrenner. Stikkrennene bør synliggjøres ved å tynne vegetasjonen i området rundt. Lyssetting av murene kan også vurderes. Langs deler av jernbanetraséen ligger det en steinsatt renne inn mot fjellet som har fungert som grøft. Denne bør graves frem.



*Stikkrenne, punkt 1 på oversiktskartet
Foto: Agder Fylkeskommune*



*Stikkrenne, punkt 2 på oversiktskartet
Foto: Agder Fylkeskommune*



*Steinsatt grøft
Foto: Agder Fylkeskommune*



*Eksempel på fremgravd steinkant, Treungenbanen
Foto: Statens vegvesen*

Møblering langs Lina

På strekningen er det ønske om noen benker for små pauser. Disse kan være enkle benker (med eller uten ryggstø) av cortenstål og eik. Eventuelt kan firkantskårne eikestokker benyttes. Cortenstålplater med logo kan settes opp som markering av prosjektet.



Eksempel på benk som kan benyttes langs Lina (Fuera.no)



*Cortenstålplate med logo kan settes opp som portal i starten og slutten av prosjektet og evt. belyses.
Foto: Agder fylkeskommune*



Firkantskåret eikestokk kan brukes både som sittebenk og sykkelstativ. Foto: Agder fylkeskommune



Den store muren sett fra sør.
Foto: Agder fylkeskommune



Den store muren sett fra sør med jernbanesporet
intakt. Foto: Statsarkivet i Bergen

Bekk

Eksisterende stier

Lina

Den store muren

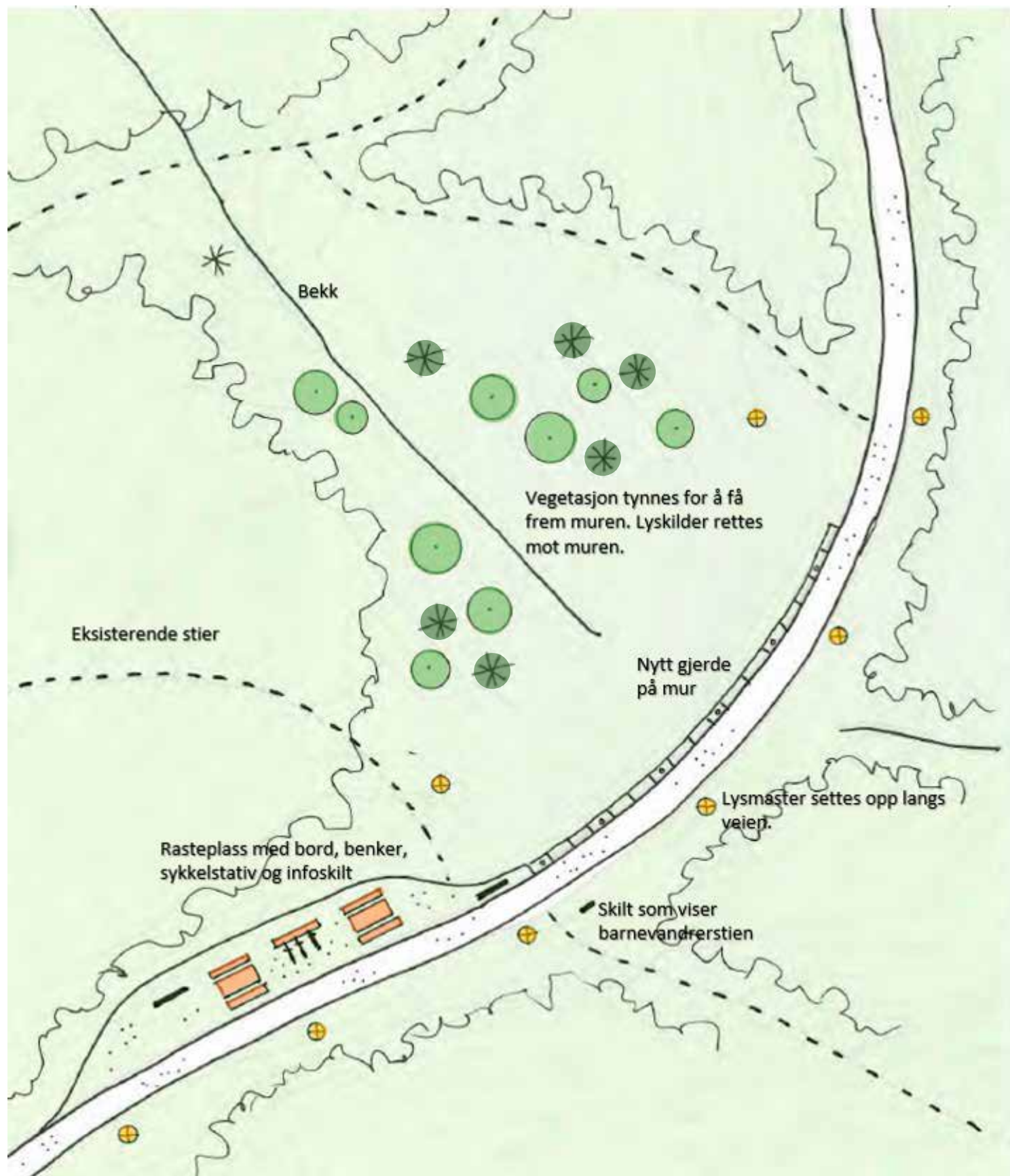


Barnevandrerstien er skiltet.
Foto: Agder fylkeskommune

3. Den store muren – dagens situasjon

3. Rasteplass ved den store muren

Rasteplassen opparbeides på eksisterende flate sydvest for muren. Det settes opp bord med benker, sykkelstativ og informasjonsskilt. Vegetasjon ved muren og i dalen nordvest for muren tynnes for å gjøre muren mer synlig og tilgjengelig. Det er foreslått lyskilder som lyser opp muren nedenfra i tillegg til lyskilder langs det gamle jernbanesporet. Eksisterende flettverksgjerde på muren byttes ut.



3. Den store muren – forslag til nytt gjerde

Rasteplassen foreslås møblert med samme møblering som rasteplassen ved Kippsporet. Flettverksgjerdet på toppen av muren må byttes ut. Det er foreslått to ulike alternativer; stålrekkverk med flettverk eller en billigere variant med trestolper og sauegjerde. Stålrekkverket anbefales med tanke på at dette er skolevei og stupet bør sikres godt.



Eksempel på stålgerde med flettverk. (Gardasikring.no.)



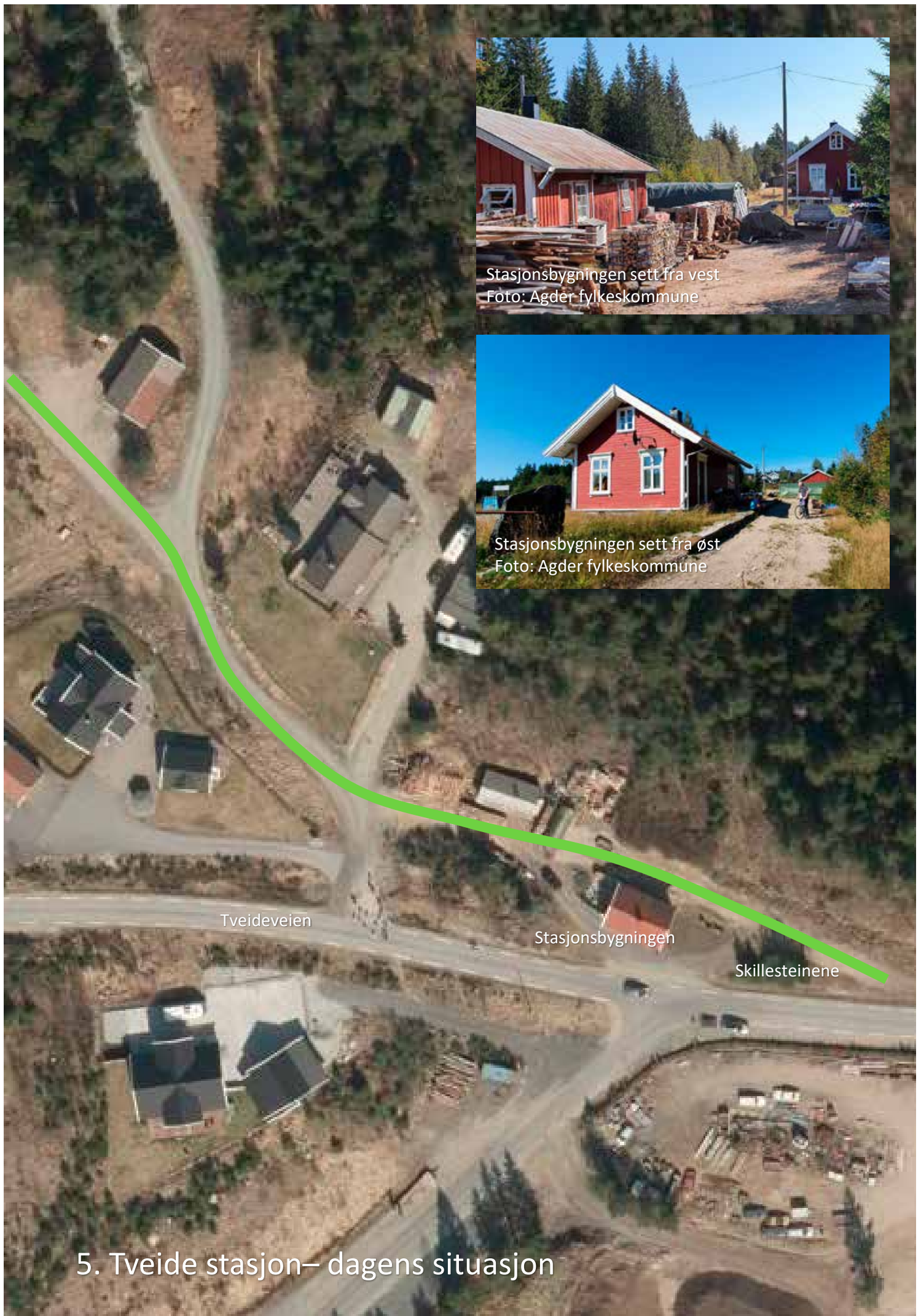
Eksempel på stålgerde med flettverk. Foto: Agder fylkeskommune



Stasjonsbygningen sett fra vest
Foto: Agder fylkeskommune



Stasjonsbygningen sett fra øst
Foto: Agder fylkeskommune



Tveideveien

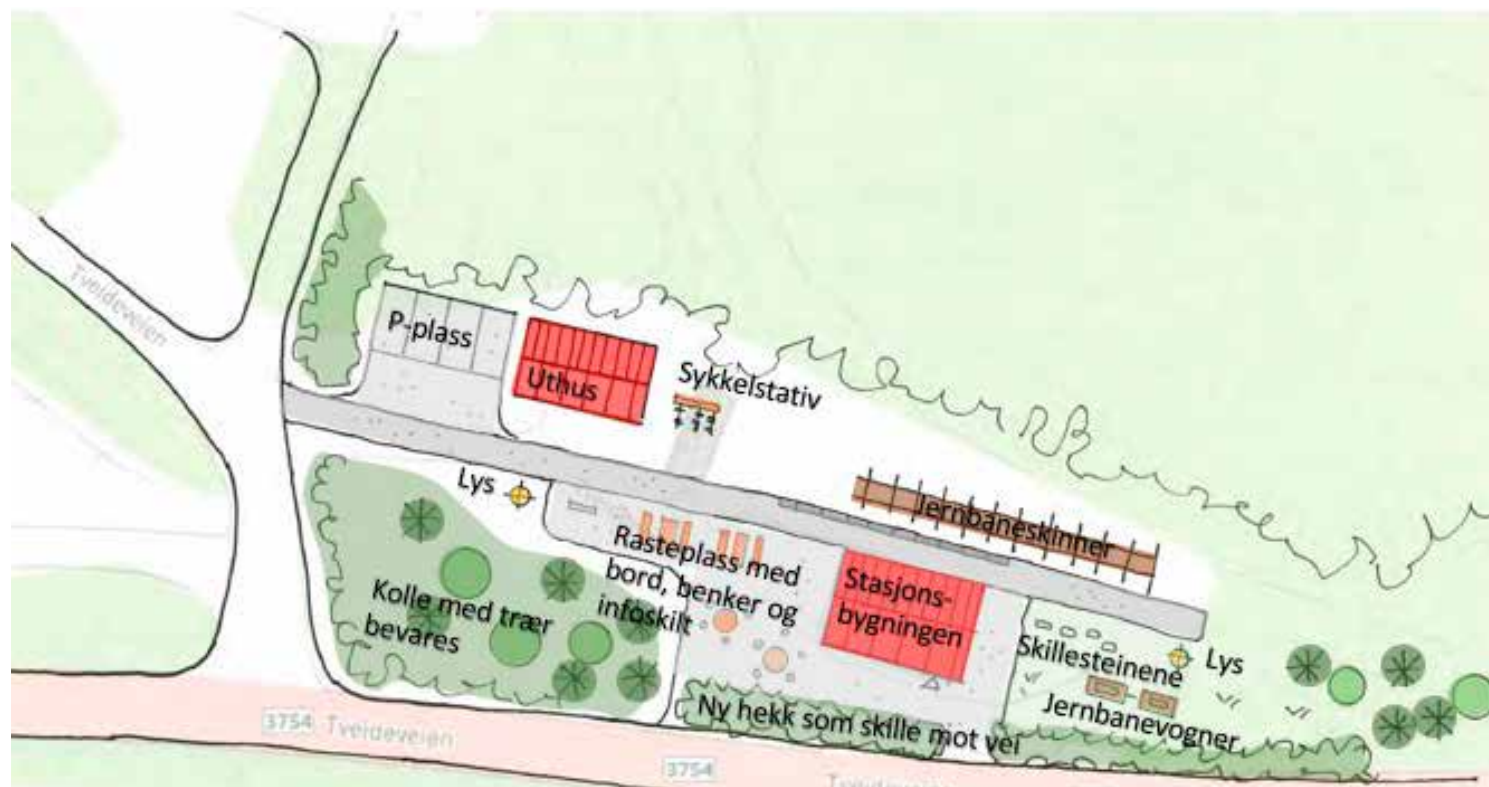
Stasjonsbygningen

Skillesteinene

5. Tveide stasjon— dagens situasjon

5. Tveide stasjon

Ved Tveide stasjon er det foreslått å rekonstruere en liten strekning av jernbanelinja, sette inn noen jernbanevogner og etablere en rasteplass. Perrongområdet gruses opp så perrongkanten i stein kommer tydeligere fram. Stasjonsbygningen foreslås benyttet til kafé. Skillesteinene beholdes der de står. For å skape en trygg og trivelig rasteplass er det foreslått beplantning mellom stasjonsområdet og fylkesveien.



Tveide stasjon. Foto: Statsarkivet i Bergen



Eksempel fra Bygland stasjon med jernbanespor og gruset perrong. Foto: Agder fylkeskommune