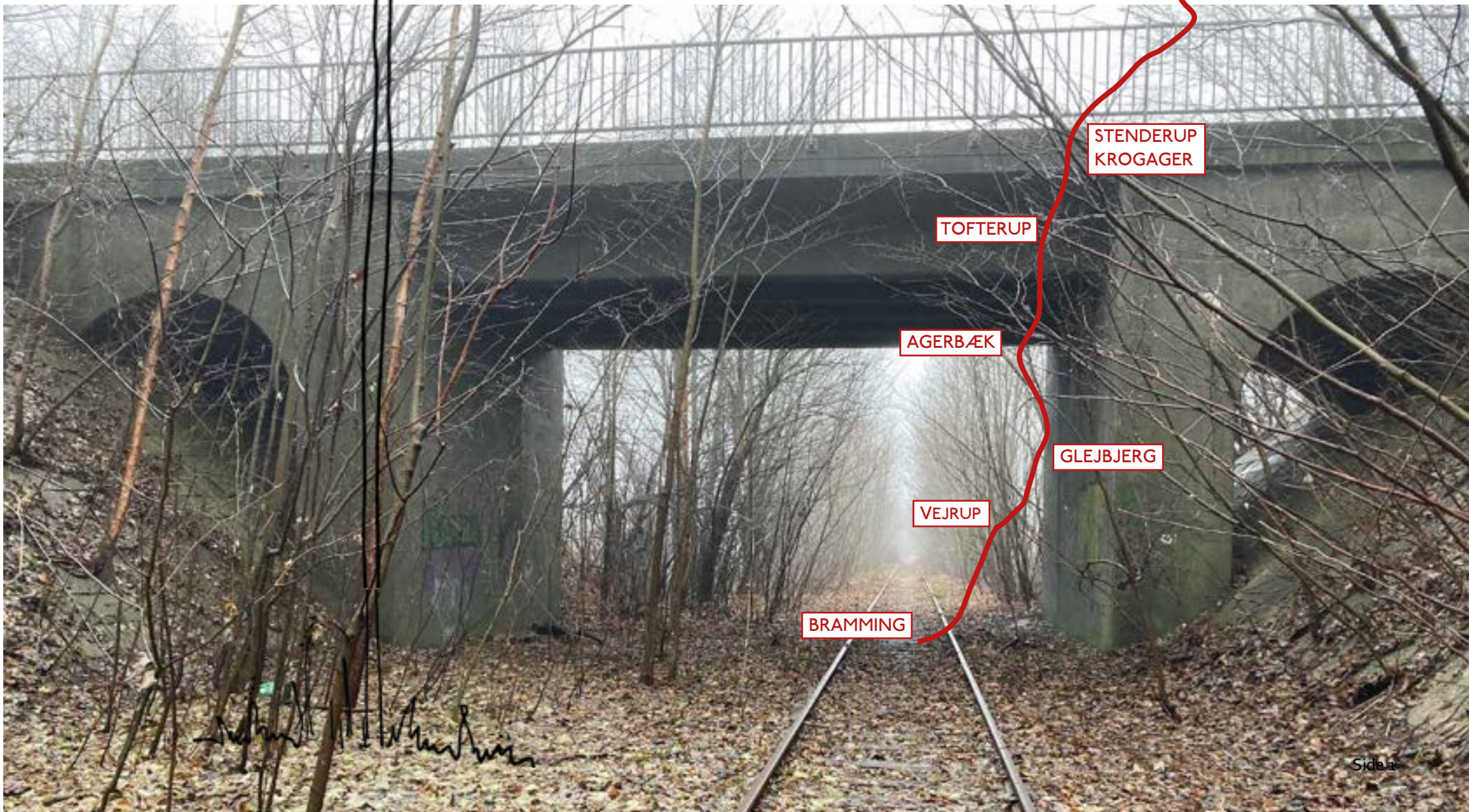
Vision for

DEN SKÆVE BANE



INDHOLDSFORTEGNELSE

Indledning 3
Lokal involvering 4
Det tværkommunale engagement 5

FUNDAMENTET

Historien bag os 8
Spor fra fortiden 9
Den manglende brik 10
Fredninger 11
Eksisterende forhold 12
Erfaringer fra andre 14
Overnatninger 14
Natur 15

POTENTIALET

Potentialet 17

PROJEKTETS MÅL

Mål 20
Konceptet 21
Normalsnit, sti uden sveller 22
Normalsnit, sti ved siden af 23
Inventar og belægning 24
Alternative løsninger 25
InfraNatur 26
Wayfinding og skiltning 27
Kommunikation og Formidling 28
Velkommen til heste 29
Skinnecykler 30

STRÆKNINGEN

Grindsted 32
Stenderup-Krogager 44
Starup-Tofterup 54
Agerbæk 64
Glejbjerg 72
Vejrup 83
Bramming 93

Her er Børnenes Hovedstad BILLUND KOMMUNE · Varde Kommune · Vejen KOMMUNE · Esbjerg Kommune

INDLEDNING

Billund, Vejen, Esbjerg og Varde Kommuner overtog i december 2021 den nedlagte jernbanestrækningen Bramming-Grindsted sammen med en række mindre tilstødende sidearealer.

Et fælleskab
Den fælles overtagelse opbyggede et et godt samarbejde imellem parterne, som er forsat i et tværkommunalt projektsekretariat.

Adgang til landskabet
Projektets formål er at skabe en fælles rekreativ forbindelse gennem de fire kommuner. Forbindelsen skal give lokalbefolkningen mulighed for at bevæge sig på en rekreativ sti i eget tracé igennem det sydvestjyske landskab, men vil med samme faciliteter kunne skabe grundlag for naturturisme i området.
Banetracéet skal være med til at skabe rekreativ byudvikling og fornyet sammenhæng med adgang til landskabet for de lokale indbyggere.

Fælles følgegruppe
Projektet er organiseret med en fælleskommunal styregruppe og fælles politisk følgegruppe. Derudover er der i idéprocessen nedsat en fælles følgegruppe med repræsentanter fra lokalråderne.

Stor interesse
Projektet har, ud over de mange kvalificerede input fra den tværkommunale følgegruppe, nydt god sparring fra Billund Museerne, Slots- og kulturstyrelsen, Dansk Islænderforening og Mariagerfjord Veteranklub. Desuden spontane interessenter, der har rettet henvendelse til projektsekretariatet på baggrund af pressens dækning af projektet. Henvendelserne har drejet sig om alt fra gruskvaliteter til konkrete ønsker til f.eks. bevaring af udsigter og kulturelementer.
Opmærksomheden har i perioder været overvældende – lokalt vil man Den Skæve Bane!

Foto fra Glejbjerg hvor historie og rekreation går hånd i hånd.

Borgermøde i Glejbjerg hvor der blev bygget idéer og visioner i LEGO. Foto:Billund Kommune

LOKAL INVOLVERING

Det som binder os sammen
Der har været fyldte sale til de afholdte borgermøder, hvor politikere, embedsfolk og borgere er fra nabokommunerne er blevet mødt med selvfølgelighed. Det er tydeligt, at kommunernes grænser ikke er vigtige i projektet.

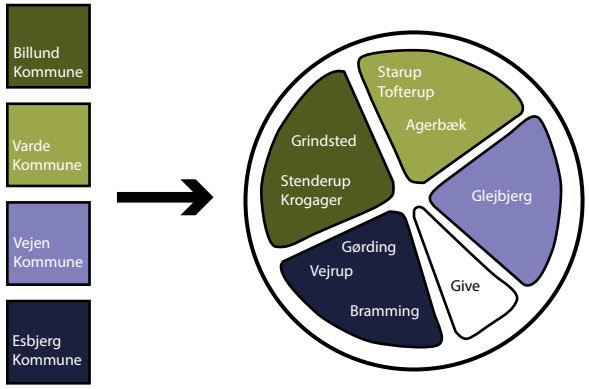
I efteråret 2022 blev der afviklet fire offentlige idémøder, et pr. deltagende kommune, med deltagelse af borgere langs hele strækningen, også uden for projektafgrænsningen
Der blev indsamlet ønsker og ideer, nytænkt med legoklodser og på papir og der blev registreret hvilke tilbud og faciliteter, der findes i landsbyerne på strækningen.

Herefter blev der dannet en fælles følgegruppe, med repræsentation af alle lokalråd og udviklingsråd, men med plads til både foreninger og private med interesse for projektet.

Hvad skal med?
Følgegruppen havde første møde i januar 23 og fik præsenteret projektets foreløbige konklusioner og skitserede diagrammer for de enkelte lokalsamfund. Mødets titel var "Hvad skal med", hvor fokus var hvilke tiltag der skaber skaber en positiv sammenhæng til stationsbyen.

Hvordan ser det ud?
I juni 23 mødtes gruppen igen til et arbejdsmøde med titlen "hvordan ser det ud".
Mødet omhandlede fysisk udtryk og udformning i projektet, herunder wayfinding og lokale historier, som skal formidles.

Mellem møderne har der været løbende dialog med engagerede ildsjæle, som har arbejdet grundigt og samvittighedsfuldt med fastholdelse af byens identitet og revitalisering af det der igen kan blive en livsåre. Denne gang ikke med fast køreplan, men med flydende besøg af cyklister, heste og vandrere på gennemrejse.



De traditionelle kommunale kasser blev nedbrudt ved de offentlige møder og der var plads til input fra foreninger udenfor projektområdet.

DET TVÆRKOMMUNALE SAMARBEJDE

Undervejs i projektet har sekretariatet afholdt temamøder med relevante fagpersoner i forvaltningerne.. De driftsansvarlige har mødt hinanden og bl.a. igangsat en ensartet besigtigelse af broer. På samme vis har der været afholdt møder med temaerne natur, kommunikation, fundraising og kulturhistorie. Kommunerne har budt ind med fagressourcer hvor det har givet mening, og forvaltningerne har vist sig, at supplere hinanden godt.

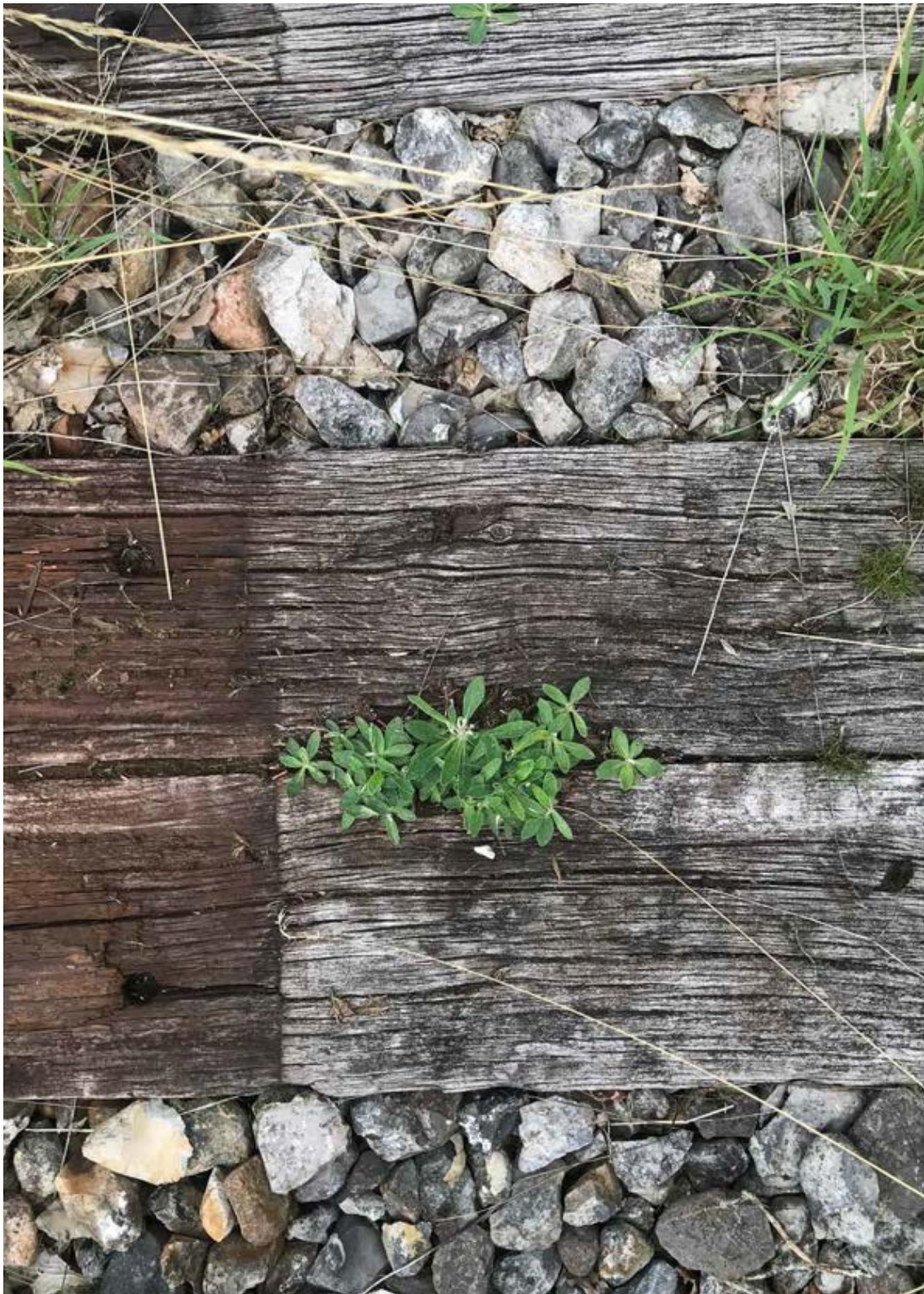
Projekthjemmeside
Et resultat af dette, er bl.a. opbygning af projekthjemmesiden www.denskaevebane.dk som skal benyttes som afsæt for kommunikation til interessenter, frem mod realisering og brug.

Næste skridt
Der er taget de første initiativer til både et kommunikationsprojekt og en fælles driftsbeskrivelser imellem de fire samarbejdskommuner. Disse initiativer skal færdiggøres i takt med relevans.

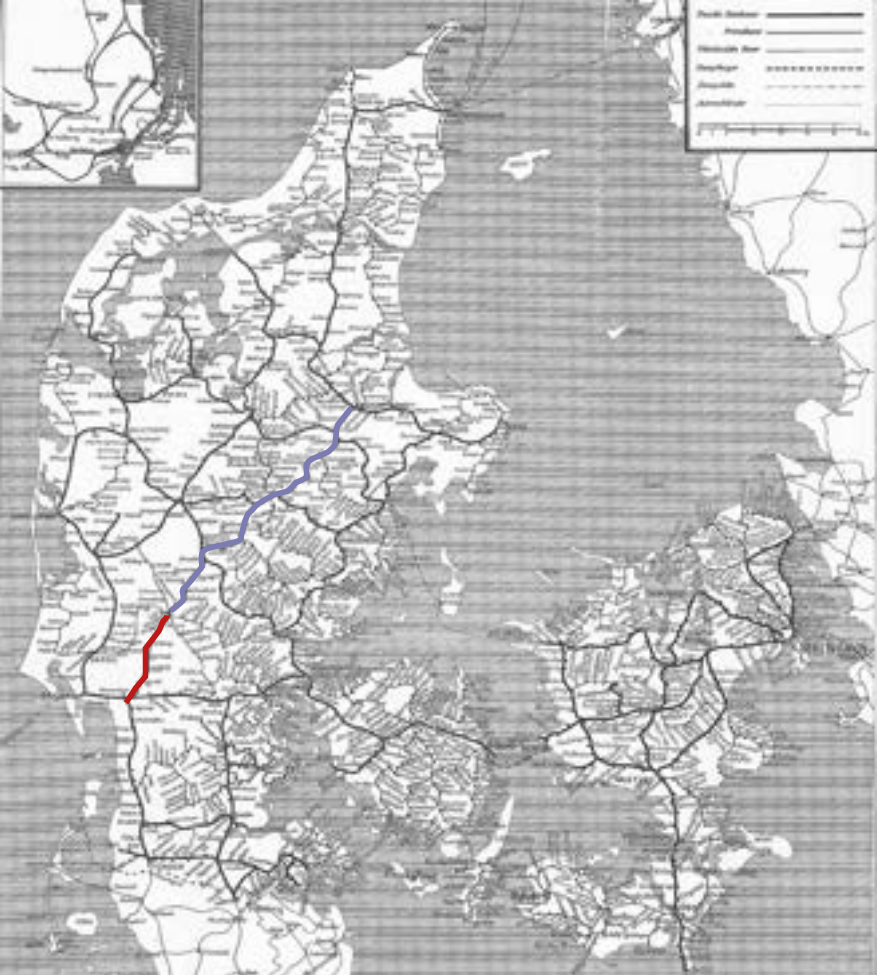
Der er desuden dialog med Ikast-Brande og Silkeborg om evt. fremtidige samarbejder om kommunikation.

Tværkommalt samarbejde på tur til lignende projekter i Jylland / Fyn. Foto: Varde Kommune

Der er et stort ønske om at hjælpe hinanden med erfaringer vedr. drift og bevarelse af naturværdierne langs Den Skæve Bane. Foto: Varde Kommune



FUNDAMENTET



Danmarks jernbanestrækninger år 1929.

Den Skæve Bane mellem Bramming og Grindsted er markeret med rødt, den forsatte forbindelse til Randers med blåt
Grundkort fra www.jernbanen.dk

HISTORIEN BAG OS

Fra landbrug til industri
Den Skæve Bane var i drift fra 1916 til 2012, og blev anlagt som led i Danmarks udvikling fra landbrugssamfund til industrisamfund.
Jernbanen forbandt den jyske østkyst med de vestjyske købstæder Varde og Ribe, og bidrog til vækst og udvikling undervejs. Forbindelsen til Esbjerg over Bramming skabte bl.a. mulighed for landbrugseksport fra havnen.

En vækst ingen har set lige
Et godt eksempel på banens betydning er stationsbyen Grindsted. Inden banens etablering lå byen, ligesom de mindre byer omkring, isoleret på en ufremkommelig hede. Landbefolkningen fremstillede selv sine produkter og afsatte det overskydende i købstæderne 1-2 gange om året. Jernbanen ændrede fuldstændig på dette. 6 jernbaneforbindelser ud af byen skabte grobund for virksomheder, hvor den tidligere landbefolkning producerede f.eks tørv og mursten alene med salg for øje.
Man gik fra naturalieøkonomi til pengeøkonomi, hvilket også gav mulighed for at handle med storbyens fabrikker. Det medførte, at den særlige landbokultur, som tidligere havde præget området forsvandt. Nu indrettede og klædte bønderne sig som resten af landets befolkning.

Det gav nye arbejdspladser og stigende indbyggertal. Væksten var særlig markant i Grindsted, men det samme skete for de nye stationsbyer, Stenderup-Krogager, Starup-Tofterup, Glejbjerg, Agerbæk, Vejrup og Bramming.

Tog til tiden?
Første halvdel af 1900-tallet var dog afslutningen på en industriel epoke med jernbanens storhedstid, selvom den først lige var begyndt langs Den Skæve Bane. Bilismen vandt frem og ændrede samfærdslen for såvel persontransport som fragt af gods. Den nye øgede bilisme betød, at man ikke behøvede at anlægge fragtknudepunkter og togstationer så tæt i landskabet, som man før havde gjort.
I vestjylland slog konkurrencen fra bilismen igennem i 30´erne, hvorefter køreplanen for Den Skæve Bane langsomt forringedes og forbindelserne blev for dårlige. Persontransport ophørte som følge heraf i 1971.

Verdenshistorie i lille skala
Historien om jernbanen skriver sig ind i en Danmarks- og en verdenshistorie om industrialisering. Opfindelsen af ny teknologi som dampmaskinen, elektricitet og jernbaner ændrede vilkårene for produktion og handel. I forlængelse af denne udvikling fulgte en urbanisering med en ny arbejderklasse der ændrede magtfordelingen i samfundet og førte nye politiske systemer med sig. Bramming-Grindstedbanen repræsenterer denne betydningsfulde og vigtige historie.

Jernbanen fra Langå til Bramming skabte forbindelse diagonalt gennem Jylland mellem bl.a. Randers og Esbjerg, og blev officielt kaldt Diagonalbanen eller Den jyske diagonalbane.

I folkemunde er den blevet kaldt Den Skrå Bane, Prærie-banen og Den Skæve Bane.

SPOR FRA FORTIDEN

Den Skæve Banes forløb fremstår ubrudt. Det vil sige, at dæmninger, overkørsler og skilte med få undtagelser står tilbage. Landskabet langs banen med snevolde og hegnsplantninger er et kulturlandskab, med potentiale til at formidle historie og arkitektur omkring jernbanen.

Trinbræt og perroner
Ud over stationerne i de nye byer har der været to trinbrætter på strækningen. Bjerndrup mellem Bramming og Vejrup og Horsbøl mellem Stenderup-Krogager og Grindsted. Begge steder findes forsat en tjenestebolig, ved Horsbøl med funktion som bolig.

Ved Agerbæk findes resterne af en simpel perron i træ, i en model som har været anvendt flere steder. De stammer fra tiden hvor banen var forbeholdt godstrafik. Ved stationerne har der været læsseramper og perroner. Flere steder findes forsat levn af disse. Et eksempel på læsseramper af jord og med kantning af træsveller kan findes i Stenderup-Krogager og i Vejrup, som begge har været anvendt i forbindelse med handel af landbrugsmaskiner. De forskellige installationer fortæller lokale historier om handel som grundlag for byernes opståen.

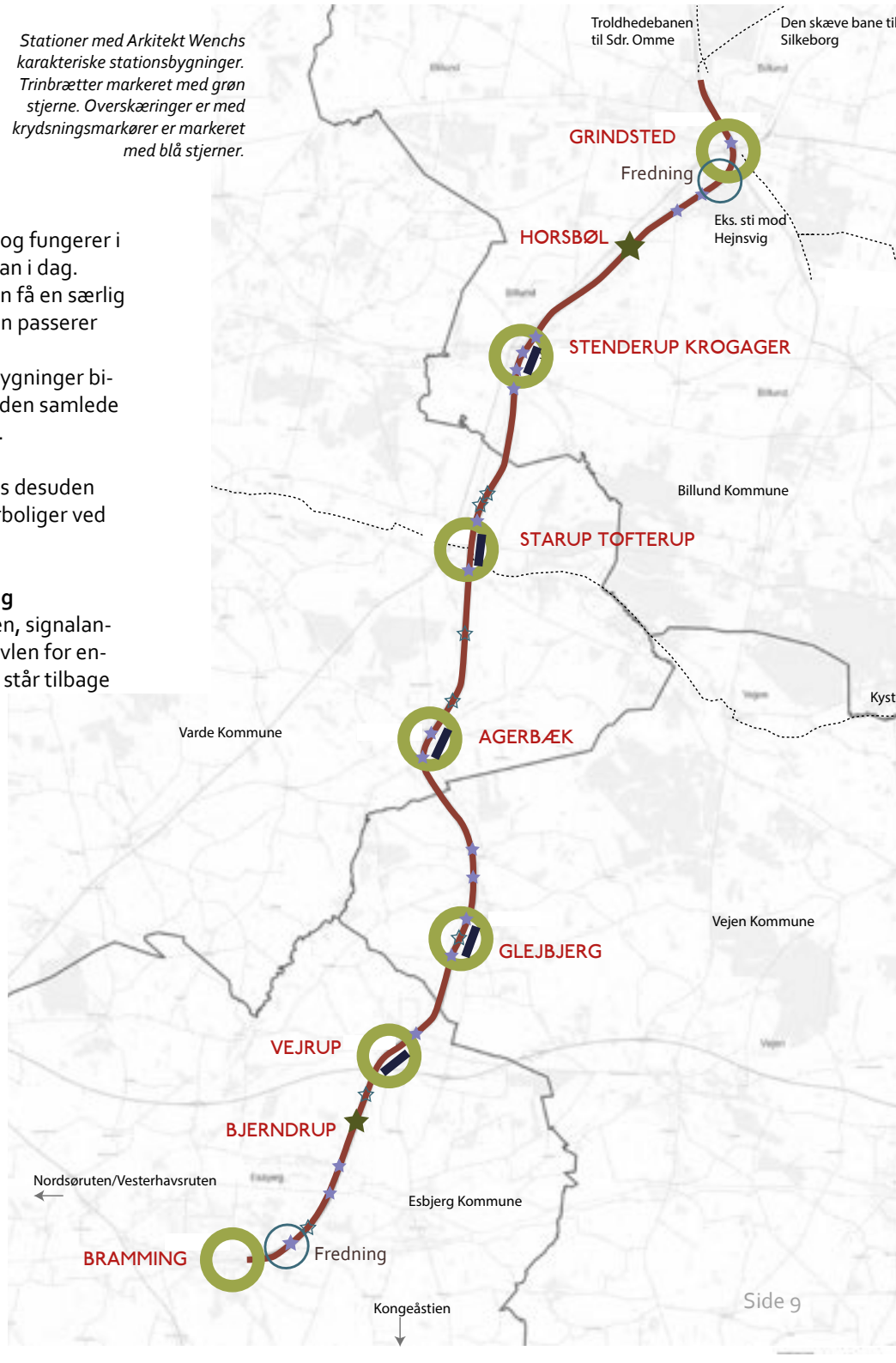
Matrikler forberedt til modsatgående trafik
Det fremgår af matrikelkortet, at der flere steder har været forberedt vigespor, hvor evt. modgående tog har kunnet passere hinanden. På stationerne har dette også været muligt, og der findes stadig flere parallelle skinneudlæg. Undervejs på strækningen har der i forløb på ca. 200 - 400 meter været plads til at kunne anlægge vigespor. I dag er disse arealer enten tilplantet (typisk bøg), sprunget i skov (eg, røn, birk) eller forpagtet bort til anden anvendelse.

Bygningsarkitektur
Stationerne har alle haft en markant stationsbygning. I de 5 landsbyer er stationerne nu i privat eje og fungerer som boliger, ofte meget respektfuldt restaureret.
Stationsbygningerne har mange fælles træk og er alle tegnet af statsbanernes egen arkitekt Heinrich Wench.
Bramming- og Grindsted stationer er større og er begge forsøgt indtænkt i den lokale kontekst som erhvervslejemål og forsatte funktioner i tilknytning til offentlig transport.
De to store stationer har et potentiale som formidlingssteder for jernbanehistorie og fungerer i nogen grad som sådan i dag.
Grindsted station kan få en særlig rolle, idet stien banen passerer umiddelbart forbi.
De mindre stationsbygninger bidrager som kulisse i den samlede rekreative oplevelse.

I det åbne land findes desuden tidligere banevogterboliger ved flere krydsinger

Km-sten og skiltning
De markante km-sten, signalanlæg samt færdselstavlen for enkeltsporet jernbane, står tilbage langs hele ruten.

Stationer med Arkitekt Wenchs karakteriske stationsbygninger. Trinbrætter markeret med grøn stjerne. Overskæringer er med krydsningsmarkører er markeret med blå stjerner.



Tilrettet oversigt.
Kilde: www.udinaturen.dk
Cykelruter er markeret med grønt, vandreruter med blåt

DEN MANGLENDE BRIK

Samlet vil den Skæve Bane skabe en forbindelse mellem en lang række ruter og stier i midtjylland og sydjylland.

Den indplacerer sig i den rekreative infrastruktur diagonalt af Jylland og giver mulighed for at kombinere f.eks ruterne:

- Kyst-til-kyst stien
- Hærvejen
- Drivvejen
- Kongeåstien
- Gudenåstien

Samt forskellige banestier, hvor den aktuelle strækning kan blive en sydlig forlængelse af den eksisterende banesti på Den Skæve Bane gennem Ikast-Brande og Silkeborg Kommuner.

For cyklister er der en forbindelse til Drivvejen og Vestkystruten (National cykelrute 1) via den nationale cykelrute 6, som krydser nordøst for Bramming.

Den Skæve Bane som cykel, vandre- og ridesti indskriver sig således i en større national sammenhæng, hvor den danner en rekreativ bro mellem kommunerne i Syd- og Midtjylland.

FREDNINGER

Den Skæve Bane henligger som da banen blev nedlagt i 2012 og fremstår som et teknisk kulturminde.
Der findes to fredede forløb på strækningen.

Hvorfor er det fredet?
Særligt udpegning ved Bramming fremstår som en "normalstrækning", hvilket det faktisk også er. Fredningen ønsker at sikre det tidstypiske og normale anlæg for perioden.
Udpegningen er dermed med til at understrege hvor vigtigt det er, at projektet fastholder jernbanens identitet og fysiske anlæg for eftertiden, også hvor der ikke fredninger.

Grindsted fredningen, Kort s. 36
Dæmning med to broer. Dæmningen er ca. 390 m lang, op til ca. 30 m bred på det bredeste sted og op til ca. 4 m høj. Ved passagen af Grindsted Å ca. 190 m fra den nordlige ende deler dæmningen sig i to adskilte, parallelt liggende dele med to parallelt liggende broer over Grindsted Å. I den vestlige side af dæmningen ligger det intakte jernbanespor med skinner og sveller lagt i grus og skærveballast. Langs banen står kilometersten, skilte mv. I det østlige forløb er skinner og sveller fjernet

Kilde: www.kulturarv.dk

Bramming fredningen, Kort s. 93
Banedæmning, ca. 1450 m lang, ca. 20 m bred og med varierende højde. I midten er selve jernbanesporet på en dæmning. I hver side af denne er en grøft samt tilhørende skråning. Langs ydersiden af skråningen ses rester af et banehegn sat af træpæle forbundet med jerntråd. Jernbanesporet med sveller, skinner, kilometersten, markeringsskilte, signaler og advarselsanlæg ved overkørsler er intakte. I den sydlige ende er jernbanespor med skinner og sveller fjernet på de første ca. 20 m af banedæmningen. Ca. 712 m fra den sydlige ende er et betongennemløb under banen. Ca. 795 m fra den sydlige ende krydses banen af Høevej. Ved overskæringen findes blinklysanlæg med tilhørende tekniske installationer. Ca. 1200 m fra den sydlige ende krydser banen på en bro over Ilsted Å. Ca. 1400 m fra den sydlige ende krydses banen af Nr. Høevej. Ved overskæringen findes blinklysanlæg med tilhørende tekniske installationer.

Kilde: www.kulturarv.dk

"Der er ikke mange af de mindre lokalbaner tilbage, og netop Den Skæve Bane fra Bramming til Grindsted fremstår intakt, med broanlæg, dæmninger og det hele. Det ser vi efterhånden meget få steder. Så selvom vi i Mariagerfjord Veteranklub er meget taknemmelige for de skinner vi har kunnet arve, så håber vi at så meget som muligt bevares i sammenhængen på Den Skæve Bane"

Flemming Høj Petersen,
Jernbaneentusiast,
Formand Mariager Fjord Veteranklub

Billede af bro over Grindsted Å. Den Skæve Bane. Kilde: www.Kulturarv.dk

Billede af de to broer over Grindsted Å. Den Skæve Bane i forgrunden og Troldhedebanen i baggrunden. Kilde: Kulturarv.dk

Jernbanebro over Ilsted å ved Høe, Bramming. Broen er den del af fredningen.. Kilde: Kulturarv.dk

EKSISTERENDE FORHOLD

Tilgroningsgraden af banen varierer meget. Enkelte steder holder lokale frivillige banen ryddet og der er rekreativ færdsel på banelegemet.

Terrænet under skinnerne er reguleret, således at banen mange steder er placeret på en lille dæmning, andre steder ligger banen i en grav.

På begge sider af banen findes en grøft som i nogle tilfælde afvander de tilstødende marker, andre steder alene holder den banedæmningen tør.

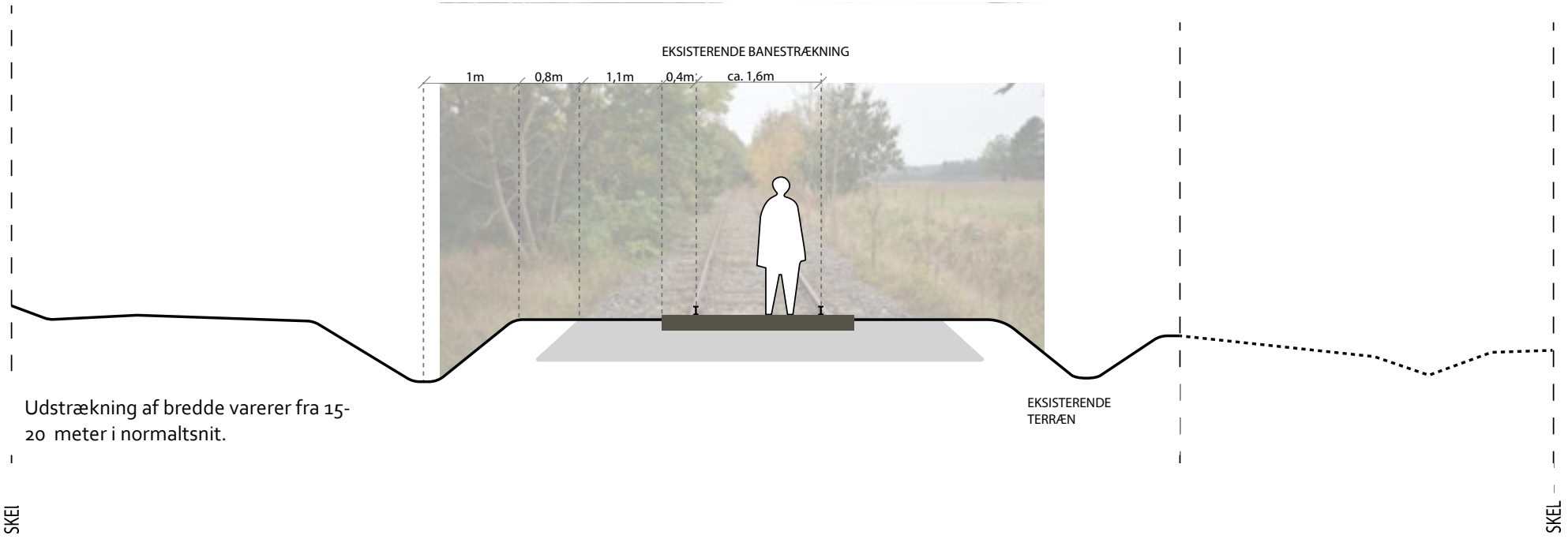
Jernbanesvellerne har årstalsmarkering, som markerer udskiftning i midten af 1950´erne.
Skinnerne er af type der vejer 37 kg pr. meter.

Bunden under svellerne er granitskæver, der vil kunne genanvendes til bærelag.

Skinner og sveller kan bortskaffes med fortjeneste.

Der er i forprocessen lavet en screening af evt. forurening grund, og der er ikke grund til bekymring i forhold til den forventede anvendelse som sti.

Bundforhold ved evt. opholdsarealer skal undersøges nærmere.



Udstrækning af bredde varerer fra 15-20 meter i normaltsnit.

ERFARINGER FRA ANDRE

Der findes i Danmark en række nedlagte jernbaner som er omdannet til rekreative stier.

Gode erfaringer:
På en banesti igennem Odense er skinner og tekniske installationer bevaret hvor stien krydser vejanlæg. Hvilket giver et stærkt visuelt og kommunikerende udtryk.

Banestien Ringe-Korinth er asfalteret. Det giver gode forhold for cyklister, hvilket har skabt tilfredshed for skolebørn.
Endvidere er der reserveret plads til hest i en klippet græsrabat, et tilbud der er stor tilfreds med.

På Troldhedestien ved Kolding er stien 2,5 m. bred og man kan man gå- og cykle ved siden af hinanden. Dette opleves som en stor fordel sammenlignet med de stier kun er anlagt i banens bredde (1,6 m.)

Espe station på Fyn er den nedlagte station markeret med beton sveller og på skrift på tværs af stien, hvilket opleves som minumum af formidling.

Mindre gode erfaringer:
Flere steder er alle levn af jernbaneaktivitet fjernet. Det er svært at opfatte at der har været en jernbane.

På Fyn er asfalt udlagt i oprindelig sporbredde. Dette er for smalt til at man kan cykle eller gå ved siden af hinanden.

Stien opleves flere steder meget ensformig, i det banens forløb i sagens natur er meget jævn.

Ensformigheden underbygges ved at baneskråningerne vokser til, og beplantningen fremstår som en grøn pølse på begge sider af stien, uden mulighed for udsyn.

Jernbanestien i Odense. Her er de originale skinner indtænkt som spor i belægninger, ligesom der er opsat skilte med historisk formidling.
Foto: Billund Kommune

Troldhedebanen i Kolding. På dette stykke opfattes banestrækningen mere som en markvej.
Foto: Billund Kommune

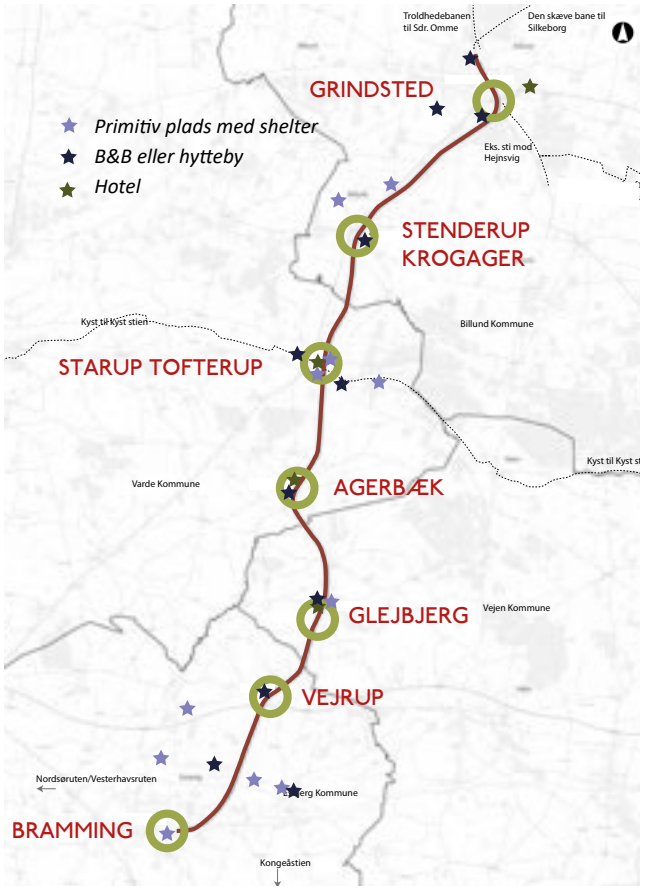
Den nedlagt fynske banestrækning fra Ringe til Espe. Her er indtænkt plads til ridesti, og enkelte steder med tre tværstriber som reference til de tidligere sveller.
Foto: Billund Kommune

OVERNATNING

Jernbanehoteller eller overnatning i naturen
Der er gode muligheder for overnatning langs banen.
De fleste byer har en primitiv overnatningsplads til friluftsfolket, men der er også gode muligheder for B&B og hotelovernatning, hvis der ønskes mere komfort.

Hotelovernatningen er en atypisk facilitet på rekreative ruter, særligt i sydjylland.

Der er i tillæg gode mulighed for at proviantere undervejs og selvom caféudvalget er begrænset kan købmanden også klare coffee-to-go.



Registering af eksisterende overnatningssteder langs Den Skæve Bane.

Bemærk de mange hoteller, som har en direkte historisk forbindelse til jernbanen.

Agerbæk

Ejer	Driftsaftale	Antal shelterpladser/ Teltpladser	Mødpakkehus	Toilet	Vand	Brænde	Bålsted	Handicapvenlig	Andet
Varde Kommune	Borgerforening	2 x 6 pladser 0 teltpladser	ja	200 m	200 m.	skovbund	Ja m. rist	nej	

Dejligt beliggende plads i Agerbæk plantage. Ca. 500 meter fra banen.
Der er mtb-bane i skoven.

De primitive overnatningspladser er gennemgået og generelt fundet i god stand.
Her et eksempel fra en hyggelig plads i Agerbæk skov.

NATUR

Banen har været forladt i ca. 10 år og den naturlige succession er igang på både banelegeme og sidearealer.
Arealerne opleves som et naturens åndehul igennem et ellers meget produktivt landbrugslandskab.

Banelegemet er interessant i biologisk forstand pga de skærveklædte skråninger, som danner et lunt og tørt miljø for varmeelskende dyr og planter.

Der er igangsat et citizen science projekt med artsregistrering via arter.dk på arealerne, hvilket vil kunne følges op med egentlig overvågning.

Udover naturens egen værdi, kan natur langs banen understøtte den rekreative oplevelse gennem variation, overraskelse og rummelighed.

De arealer der er overdraget fra BaneDanmark indeholder, ud over selve banelegemet, en række sidearealer i variende størrelse. Nogle af arealerne er tilplantet med skov eller henligger som natur i fri succession. Andre er bortforpagtet til landbrug eller have.

Der er oprettet et fællesskab på www.arter.dk hvor interesserede borgere kan registrere fund af planter og dyr

Almindelig Torskemund trives godt på det tørre og solbeskinnede banelegeme
Foto: Varde Kommune

POTENTIALET

Foto: Privat

POTENTIALET

En fælles forbindelse
Den Skæve Bane skærer sig igennem smukke åbne landbrugslandskaber, byer og på tværs af ådale, og vil med en omdannelse til rekreativ forbindelse kunne give bløde trafikanter adgang til landskabet udenom generende trafik.
Det som engang bandt byerne sammen som perler på en snor, kan igen blive en fælles rygrad, der trækker interesse og nysgerrighed til byerne og de glemte historier.

Løftestang for lokalområderne
Stien kan bringe gæster til byerne, men kan samtidig skabe værdi for lokalsamfundene. Den vil kunne bruges i hverdagen, og ud over transport give adgang til landskab og rekreative oplevelser med afsæt i både nye og gamle faciliteter.

Liv i lokalområderne
Der er gode faciliteter i byerne, som kan få nye brugere, når der kommer gæster til byen. Hotellerne er historisk knyttet til jernbanen, og kan potentielt blive en del af totaloplevelsen på tur til Den Skæve Bane

Den rumlige og nære naturoplevelse vil kunne fremmes i området, hvis vi tillader at skråninger og sidearealer får lov at udvikle naturens mangfoldighed.

National interesse
Det langstrakte forløb med minimal hældning og lægivende vegetation langs siderne, gør jernbaneterrænet optimalt for cykler. Derudover vil forbindelsen blive attraktiv for både ryttere og vandrere, både dem der ønsker lange distancer og derfor bruger den nye forbindelse til at skabe ny forbindelse i en national infrastruktur, og de der tager på tur i lokalområdet.

Der er potentiale til at skabe en sti som så vidt muligt er tilgængelig for alle. Dette kræver dog opmærksomhed på at indarbejde ramper og terrænbearbejde, under hensyntagen til gæster på hjul.

Hvor skævt kan det blive?
Hvor det oprindelige kælenavn dækkede over den geografiske linjeføring, er der et potentiale i at tænke skævt forhold til hvordan en banesti traditionelt ser ud.
Der er mulighed for at bevare mange karakteristika fra banens drifte periode, og lade historien leve videre som en kulturlandskabelig attraktion.

BØRN CYKLER MINDRE PÅ LANDET

"Børn og unge mellem 10 og 20 år cykler i dag langt mindre uden for de store byer end i 2006. En undersøgelse fra DTU dokumenterer, at andelen af unge som på en almindelig dag cykler i byer med op til 25.000 indbyggere er faldet med cirka en tredjedel fra 2006 til 2019. På en almindelig dag cykler kun hver fjerde i byerne og endnu færre på landet."

Kilde: Uddrag fra artiklen: Unge punkterer myten om danmark som cykelland. Politiken, klima 26. juni 2022.

Det gode liv på landet
Undersøgelsen fra DTU viser en negativ udvikling i forhold til børns cykling. En udvikling som påvirker flere aspekter i forhold til ideen om det gode liv på landet og i småbyerne.

Cyklen er et vigtig redskab for børn og unge i forhold til sundhed; motorik, bevægelse og mental sundhed, men også i forhold til tilgængelighed og oplevelsen af hvor "stor verden er".

Eksempel på ladestander til cykler, mobiler mm opsat på Fanø.

Foto: Varde Kommune

CYKLER OG HESTE

En analyse af Den Skæve Banes potentielle brugere peger på at målgruppen bør være cyklister og ridning. Baggrunden for dette findes i banes udformning med et langt lige forløb og et åbent dyrkningslandskab omkring. Gående og vandere er ofte interesseret i mere varierede forløb og smallere grusstier.

Dermed giver belægningsvalget med asfalt også god mening, da dette er en fordel for cyklister og samtidig kan man undgå den uheldige situation hvor ridende / heste benytter grusstien som derved risikere at blive ødelagt.

Det lange forløb giver både mulighed for kortere og længere stræk med fleredags ture på en strækning hvor man ikke generes af biltrafik.

Oversigtskort for cykelruter og tilknyttede faciliteter på Fanø.
Foto: Varde Kommune

Brugeranalyse turisme

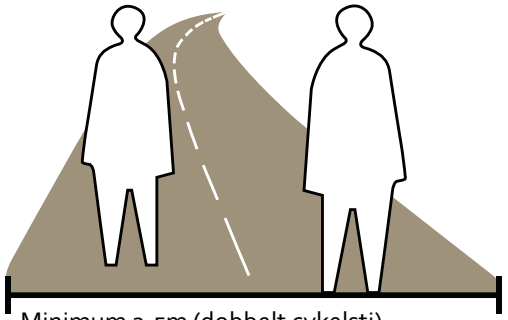
	faciliteter					overnatning			oplevelser		belægning		
	Lang Sti (100 km)	eget tracé	læ	Minimal stigning	småbyer m. indkøb, skoler, leg osv.	Hotel	B&B	Primi	Landbrugslandskab/ relativt monotont	Kulturhistorisk formidling	asfalt	grus	Græs
Vandre-flere dage													
Gåtur-En dag													
Cykel-Flere dage													
Cykel En dag													
Ridning Flere dage													
Ridetur – dagstur													

Analyse af potentielle brugergrupper.

PROJEKTETS MÅL

MÅL

En bred snakke sti med plads til at gå eller cykle ved siden af hinanden.



Minimum 2,5m (dobbelt cykelsti)

Gode asfaltstier med forskelllg overflade på landet og i byerne.

Bevaring og udvikling af unik natur

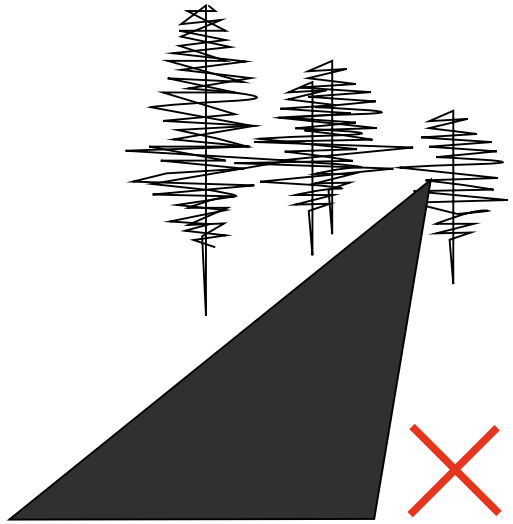
Bevaring og formidling af kulturhistorien. Efterladte skinner indpasses i en poetisk løsning, hvor naturen får plads

Noget at gå efter. Det lokale rekreative potentiale forstærkes ved at understøtte den korte gåtur på 2-3 km fra byerne, med nærmål (kunst, picknick, naturformidling) at gå efter.

Plads til mange brugere; både cyklister, vandere, langtursridning og skinnecykler.

Fotos lånt fra internettet

KONCEPTET
DEN SKÆVE BANE = DET SKÆVE VALG



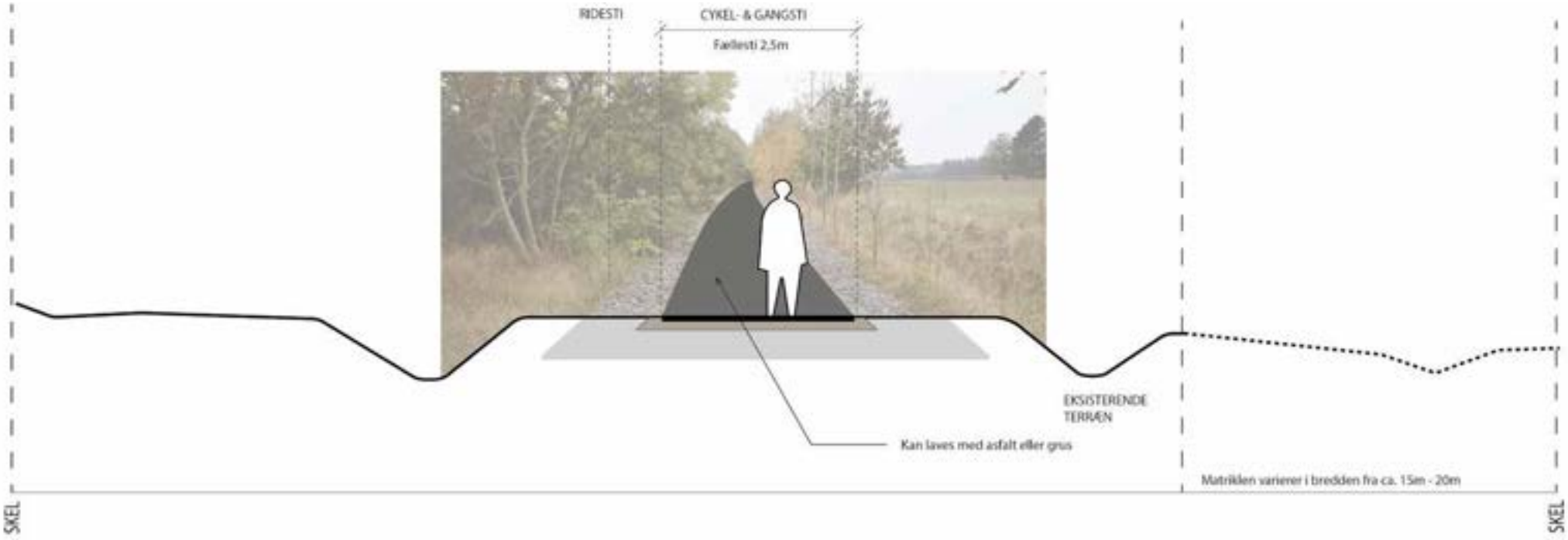
Jernbaneformsprog
Den Skæve Bane kan med nye konstruerede sidespor få et varieret forløb med rumlige og visuelle oplevelser.
På de længste stræk fjernes den gamle bane og erstattes af en asfaltsti.
Lejlighedsvis slår stien et sving ind på et parallelt spor og kort efter tilbage, hvilket giver mulighed for at tilpasse sig det enkelte steds potentialer eller udfordringer.
Den poetiske oplevelse af en forladt jernbane bevares de steder hvor stien forlader tracét, til glæde for både besøgende og naturens frie udvikling. Og den rummelige oplevelse af en uendelige strækning nedbrydes.

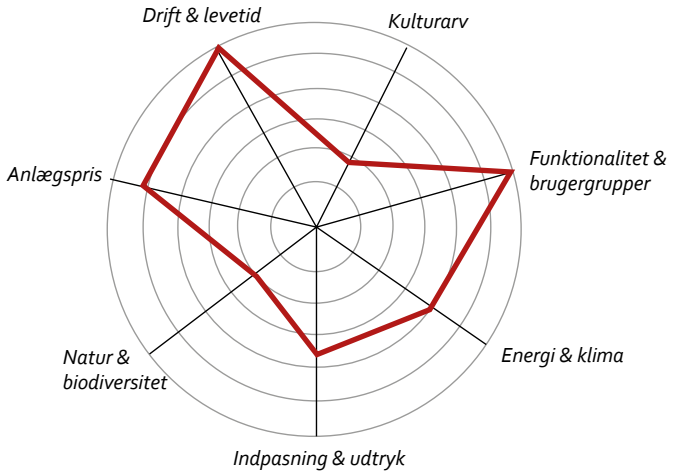
Foto: Kai Bayer

Smukke skiftespor

ved Filskov 1973

NORMALSNIT 1 - STI UDEN SKINNER OG SVELLER

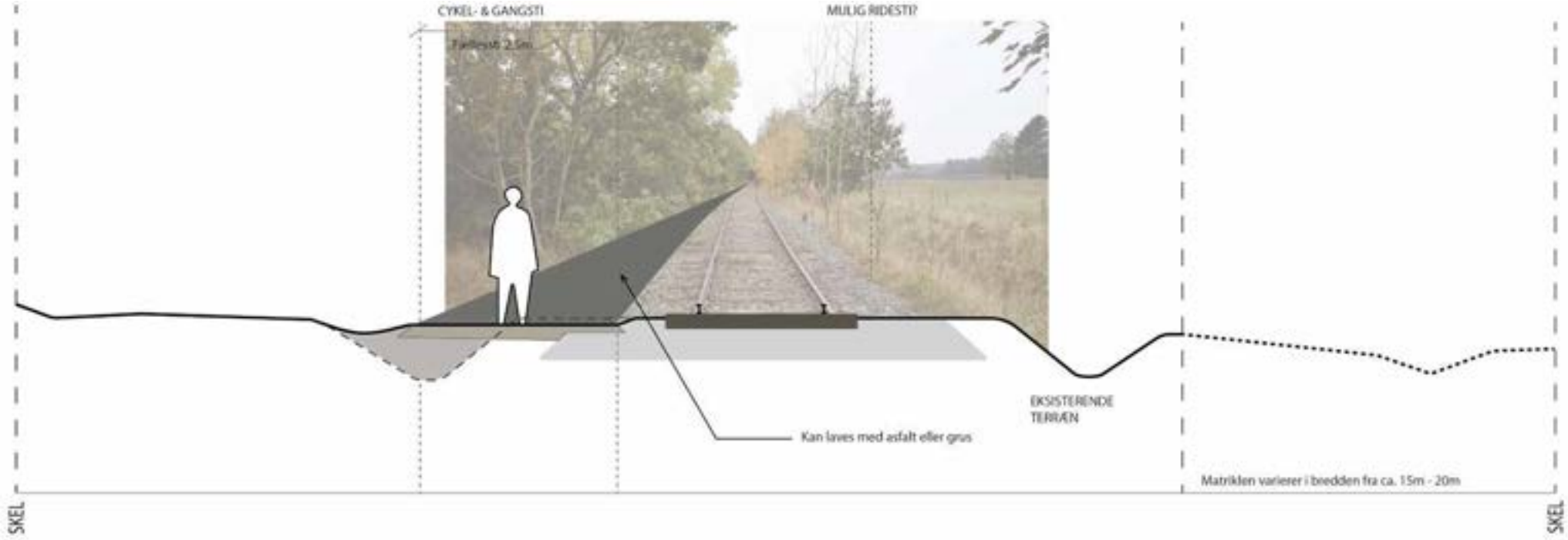


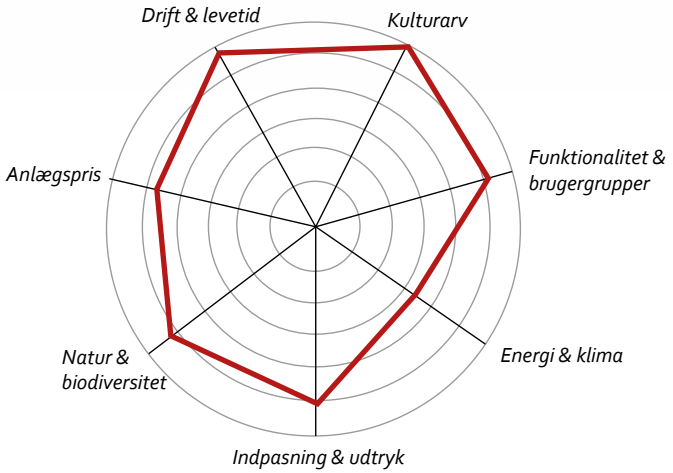


En asfaltsti
projektets mål opfyldes ved at de længste stræk mellem byerne anlægges som brede asfaltstier med plads til ridesti i rabatten.

Løsningen præsterer godt på 5 ud af 7 parametre.

NORMALSNIT 2 - STIEN PLACERES VED SIDEN AF





Skinner bevares
Hvor det er muligt på korte distancer forlægges stien hvorved banens oprindelige materialer bliver synlige.

Løsninger præsterer godt på alle opstillede parametre, men er kun muligt hvor der er overtaget ekstra bredde arealudlæg.

INVENTAR OG BELÆGNING

Inventar
I de nye miljøer omkring stationerne skal bænke og skraldespande have reference til klassisk perronudstyr. Der er dog i dag behov for en anden funktionalitet, hvor opstillingerne er målrettet rekreativt betonet ophold.

Udenfor stationsmiljøerne kan der etableres picnicsteder hvor nye egesveller benyttes til at skabe moderne, holdbart inventar med reference til stedets historie

Bramming Station ca 1960, de klassiske DSB design af bænke og skilte er meget karakteriske.

Foto: wwww.arkiv.dk

Belægninger
De tidligere stationer fortolkes i en ny bymæssig sammenhæng. Der kan arbejdes med belægningsskift og særlige detaljer i forbindelse med en nedlagt station. Løsningen afhænger af potentiale og kontekst.
Følgende belægningstyper er medtaget projektet:

Almindelig asfalt – funktionel transportsti mellem byerne.
Der er anvendes en metode, hvor de øverste lag skærver knuses på stedet og danner bærelag for asfaltudlægning.

Asfalt m. overfladebehandling.
Overfladebehandlingen med "majs" signalerer et roligt ophold, og en bymæssig sammenhæng, samtidig med minimal drift og høj funktionalitet.

Belægningsten med skinner
Vigtige steder, f.eks. ved indgang til stationsområde, vælges en løsning hvor gamle skinner integreres.i belægningen.

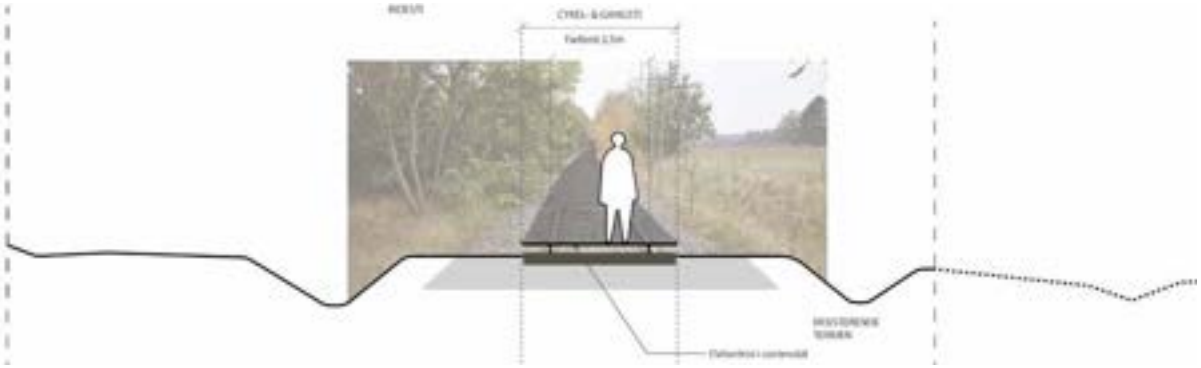
Stenmel/Slotgrus- benyttes i sidespor eller lignende, hvor der ikke er primær færdsel. Anvendes desuden enkelte steder, hvor stien forlægges i naturområder.

Alternative løsninger
Særlige miljøer kan fastholdes med alternative løsninger.
Disse løsninger er typisk for dyre eller præsterer dårligt på funktionalitet til at blive valgt som gennemgående løsning, men kan være effektfulde på kortere strækninger.

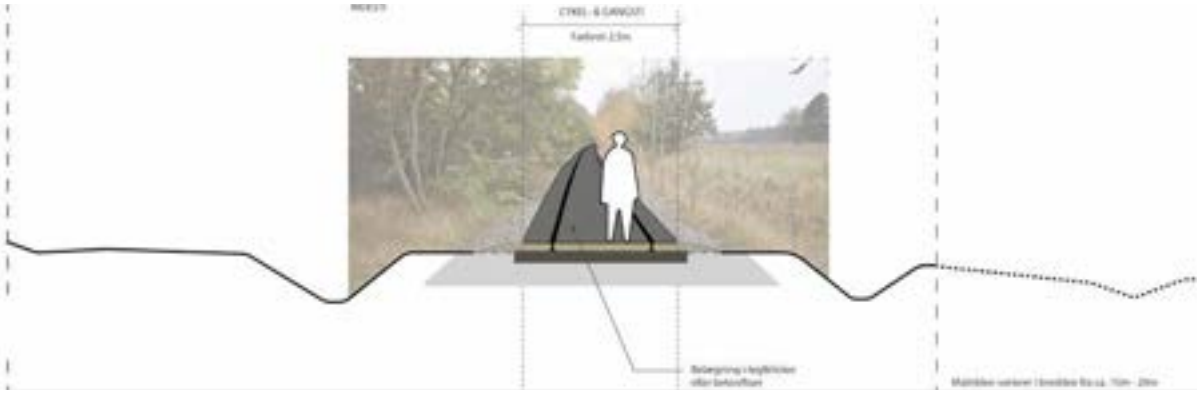
Eksempel på moderne inventar i nye egetræssveller

Foto: wwww.supercykelstier.dk

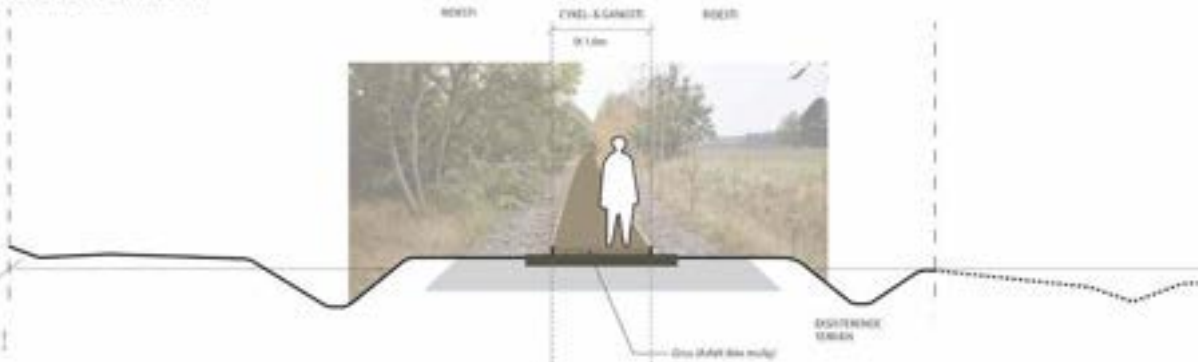
ALTERNATIVE LØSNINGER



Elefantrist på skinner
Inspireret af flere klimaprojekter hvor der benyttes corten-elefantrister som belægning gennem våde områder. Fordelen vil være at banen under risten kan bevares og dermed synliggøres kulturarven og det varme og tørre miljø som giver særlige biologiske forhold.



Belægning mellem skinner
I Odense er der flere fine eksempler på bevarelse af originale skinner, som en del af en samlet belægning med f.eks.teglklinker. For at sikre en stabil bund skal sveller skal fjernes, og skinnerne genplaceres som en del af belægningsmønster.



Grus mellem skinner
I Byllerup Bov har man udfyldt arealet mellem skinnerne med grusmateriale.
Det giver en smal sti, med stor løbende vedligehold. På den positive side er de historiske elementer synlige og anlægsomkostninger lave.

Referencefoto: Græssende dyr i Naturgebiet Südgelande i Berlin er med til at drifte arealerne og sikre en varieret og værdifuld natur, samtidig med at arealerne holdes åbne

INFRANATUR

Alle steder hvor der er overtaget ekstra arealudlæg foreslås det at banen forlægges til et parallelt sidespor. Skinner og sveller bliver liggende, på det oprindelige tracé og naturen får lov at gå sin gang. Det betyder at oplevelsen af tid, natur og historie kommer til at smelte sammen og give den poetiske oplevelse der opstår ved forladte steder.

3 steder er der er identificeret områder, hvor der kan være et biologisk og oplevelsesmæssigt potentiale i at lade banelegemet afgræsse af dyr.

Bramming s. 93
Hvor banen starter som en forgrening ved Bramming er et område fredet. Det betyder at skinner og sveller som udgangspunkt ikke må fjernes, og eftersom stien ikke skal føres helt mod syd til Esbjerg-Lunderskovbanen er det et fint sted at bevare tracéet i sin helhed. For at undgå tilgroning, afgræsses arealet, og der bliver gode muligheder for formidling af fredningen samtidig med at der formodentlig udvikles en rigere natur på arealet.

Stenderup Krogager s. 50-52
Billund Kommune har en overtaget en længere strækning hvor der har været plads til etablerinh af dobbeltspor. I umiddelbar nærhed findes et rigt naturområde, hvorfra arter potenielt kan spredes. Området foreslåes udlagt som naturområde, og kan evt. afgræsses.

Agerbæk s. 61-64
Banen ligger meget lavt, hvilket giver nogle særligt lune skråninger med særlige levevilkår. Varde Kommune har desuden overtaget væsentlige sidearealer, hvilket er et potentiale for "Agerbæk naturpark" med afgræssende dyr, hor

WAYFINDING OG SKILTNING

Der skal i projektet udarbejdes en egentlig skilteplan, hvor der arbejdes med følgende kategorier af henvisninger:

Markering af banen.
Besøgende skal ledes til banen og gæster skal guides på stien. Færdselstavlen "enkeltsporet jernbane" anvendes. Evt. i en nyfortolket udgave

Stedmarkering
Ved de gamle stationsbyer genskabes stationstavler i de karakteriske DSB farver og typografi

Henvisning til faciliteter
Undervejs henvises til lokale faciliteter og services, købmand, vand, toilet isv. Der er store driftsmæssige fordele i at anvende den klassiske egetræsstolpe med udskiftelige piktogrammer. Der kan udarbejdes et piktogram i hvidt og rødt, CMYK28/100/100/35 med DSBs røde typografi p22 Johnston underground.

Informationstavler
Der skal udarbejdes et skiltedesign som trækker tråde til de gamle tavler med afgangstider. Der er behov for at formidle kort, rute-forbindelser og afstande til faciliteter og destinationer-

Til formidling af de lokale historier kan silhuetten af en konduktør få en rolle fysisk storyteller, gerne som lydfortællinger.

Informationstavler skal udformes med inspiration fra gamle afgangstavler.

Kilometersten, stedmarkeringer og færdselstavlen for enkeltsporet jernbane er med til at fastholde identitet og bevares hvor det er muligt. Tavlen drejes 90 grader væk fra vejen, så trafikken ikke fejlinformeres. Tavlen suppleres med en undertavle med teksten "Den Skæve Bane 1916- 2012" jvf. aftale med Vejdirektoratet.

Faciliteter og services af interesse for stiens brugere markeres med piktogrammer langs stien.

KOMMUNIKATION OG FORMIDLING

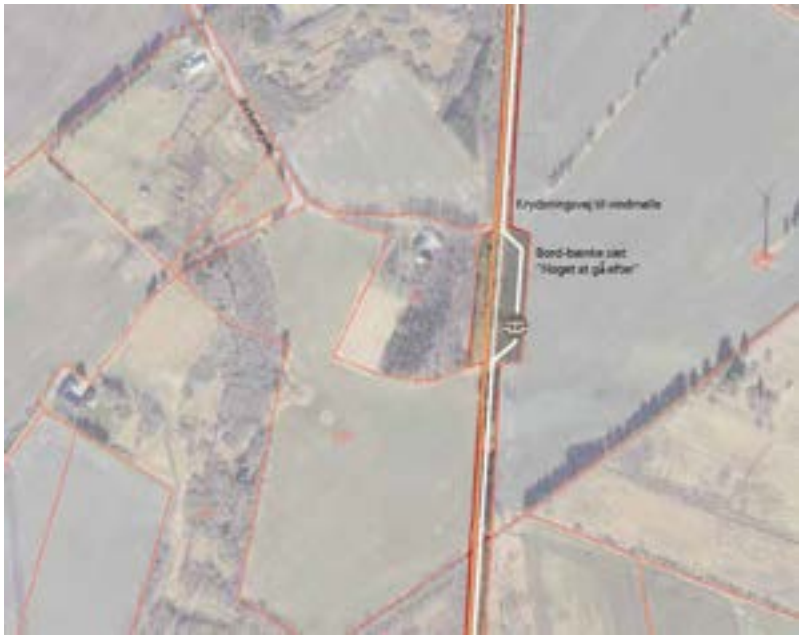
Kunst som formidling
Kunst bruges til at fortælle de lokale historier om byernes udvikling som handelscentrum og hvordan jernbanen forandrede en hel egn.
Som eksempel kan der i både Vejrup og Stenderup Krogager fortælles en historie om import af traktorer, andre steder har der været kartoffellagre knyttet til banen og i Glejbjerg findes en god historie om den farverige personlighed "Kalveskrædderen", som udover systue og kreaturhandel har flere markante bygninger i byen som eftermæle.

Disse fortællinger kan med en kunstnerisk bearbejdning give stationspladserne nyt liv, mens de fortæller en historie

Noget at gå efter
Projektets følgegruppe har formuleret et ønske om udvikling af lokale destinationer, "Noget at gå efter". Disse er placeret 2-3 km fra stationsbyerne, typisk på lokaliteter med bredere arealbesiddelse og hvor der enten er en god historie eller attraktiv natur at formidle. Disse destinationer skal viderebearbejdes. Nogle steder i en kunstnerisk formidlende form andre steder som opholdsmiljø med borde/bænkesæt.

Fælles hjemmeside og formidling
Projektet har en projektside kaldet www.denskævebane.dk som kan benyttes til fælles kommunikation i projektfasen.

Domænet vil sidenhen kunne anvendes som fælles formidlingsplatform for de involverede kommuner . Herfra skal kunne planlægges en tur i forhold til kort, parkering, overnatning og indkøb.



Mellem Starup-Tofterup og Agerbæk har der været udlagt plads i matriklen til et vigesport. Dette udnyttes til at lave en sving på den ellers meget stringente bane. Skinnerne efterlades til naturen frie liv, og der kan etableres en picknickplads, således at man fra de to byer har en lokal destination at gå eller cykle mod.

Reference fra Jebjerg Station hvor en lokal kunstner har fortolket en venteplads med perron og ventende toggæster

Der er udarbejdet en projekthjemmeside som kan bruges til at formidle om projektets fremdrift hen mod anlæg. Der skal tages stilling til formen af den tværkommunale formidling efter anlæg

VELKOMMEN TIL HESTE

Projektet har mødt stor interesse fra ryttere der ønsker at kunne ride langs de 40 km nedlagt jernbane.
Flere steder er der aktive rideskoler og i Grindsted en efterskole med heste. Desuden er interessen for turridning fra selvorganiseredee voksende.

Ca. halvvejs på den samlede rute, ved Starup Tofterup eller Agerbæk, vil det være relevant med et rast for ryttere og heste.

I dette område vil der på sigt være mulighed for at opnå forbindelse til andre ridestier.
Og det er en passende dagsrute, hvis turen begynder i enten Grindsted eller Bramming.

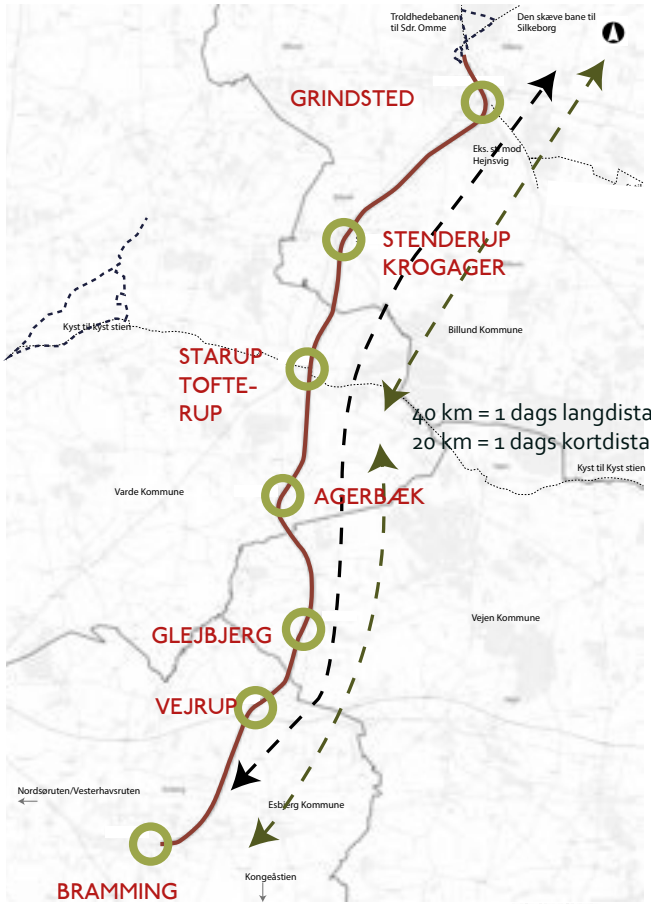
Anlæg
Der anlægges ikke en egentlig ridesti, men rabatten skal holdes klippet, således at brombær og lignende ikke forhindrer rytterne i at bruge det arealudlæg der er disponeret for dem.

For gæster der ankommer med hestetrailer er der behov for parkeringspladser med ekstra manøvreplads.

Ved de primitive overnatningspladser er der blot behov for vand og en mulighed for at etablere en midlertidig fold. Det klarer rytterne selv.

Projektet rummer ikke egentlig høhotel med forplejning for hest og rytter, men der er mulighed for at det er et initiativ der kan tages af private

Heste og fodgængere skal dele sporet og tage hensyn til hinanden
Foto: Privat



Det er et stort ønske at få mulighed for langtursridning. Dette blev nævnt på samtlige borgermøder

SKINNECYKLER

Omkring Grindsted er der et initiativ til at ca 3 km af strækningen kan bevares til brug for skinnecykler. Dette er taget med i projektet som en ekstra attraktion og har ikke betydning for den øvrige brug, da den gennemgående sti kan forlægges langs banen.

Skinnecyklerne skal udlejes på foreningsbasis og bliver et rent lokalt initiativ, som kan blive en ekstra oplevelse på strækningen.

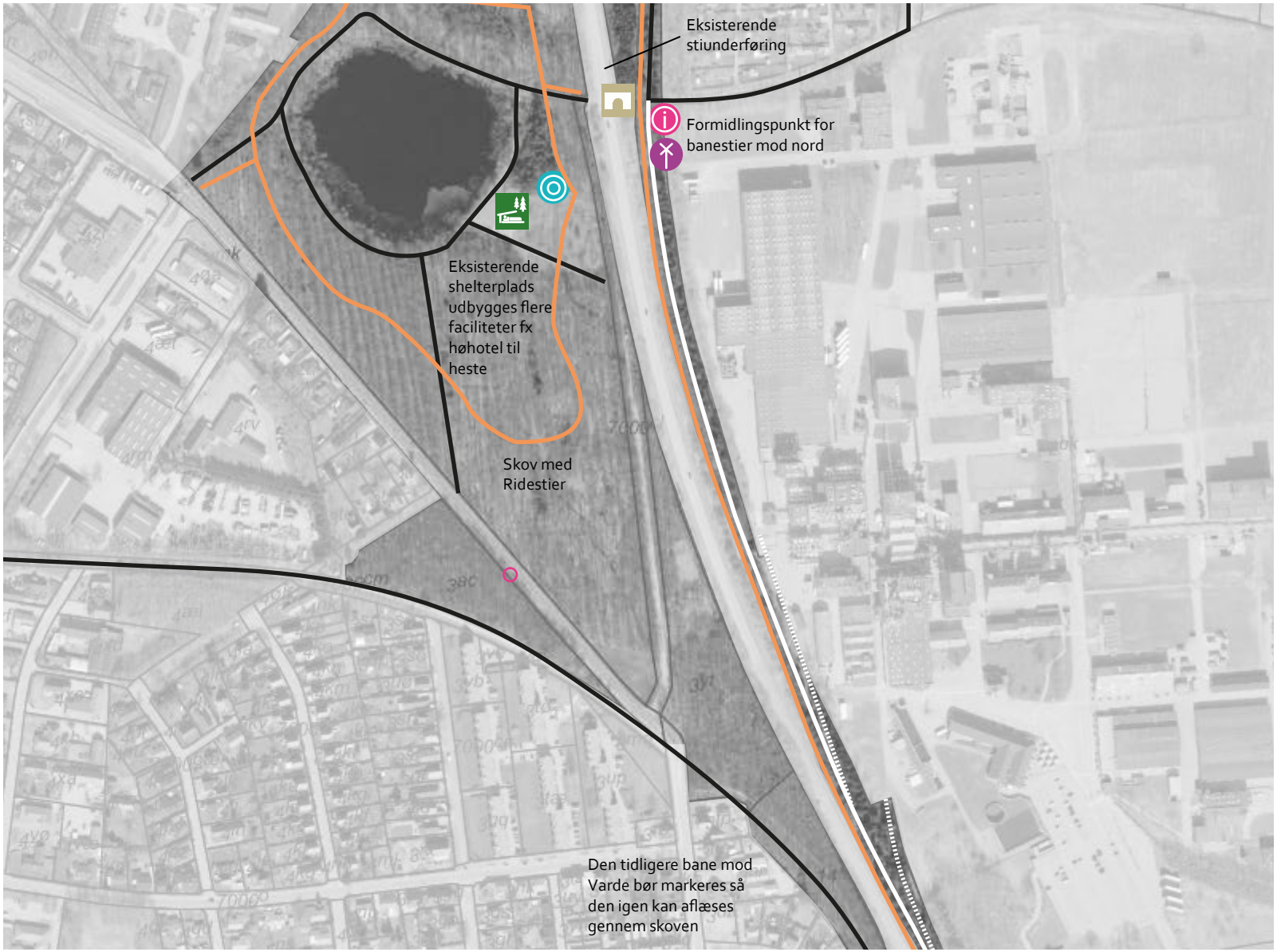
Hvem ved - måske skal skinnecyklerne udformes som den særlige skinnebil som kørte på banen omkring Grindsted i 1973

Foto: www.jernbanen.dk

STRÆKNINGEN

BILLUND KOMMUNE

GRINDSTED NORD



SIGNATURFORKLARING

- Bevaret banetrace
- Asfaltsti på banetrace
- Special stitrace
- Ridesti (græsrabat)
- Skinnecykel
- Beplantning
- Mulige inddragelsesarealer
- Afgræsning med dyrehold
- Tilkoblingsstier

Eksisterende elementer

- Bygværk
- Toilet
- Legeplads
- Shelterplads
- Proviantering
- Spisemulighed
- Bed & breakfast / hotel
- Krydsning
- Parkering

Nye tiltag

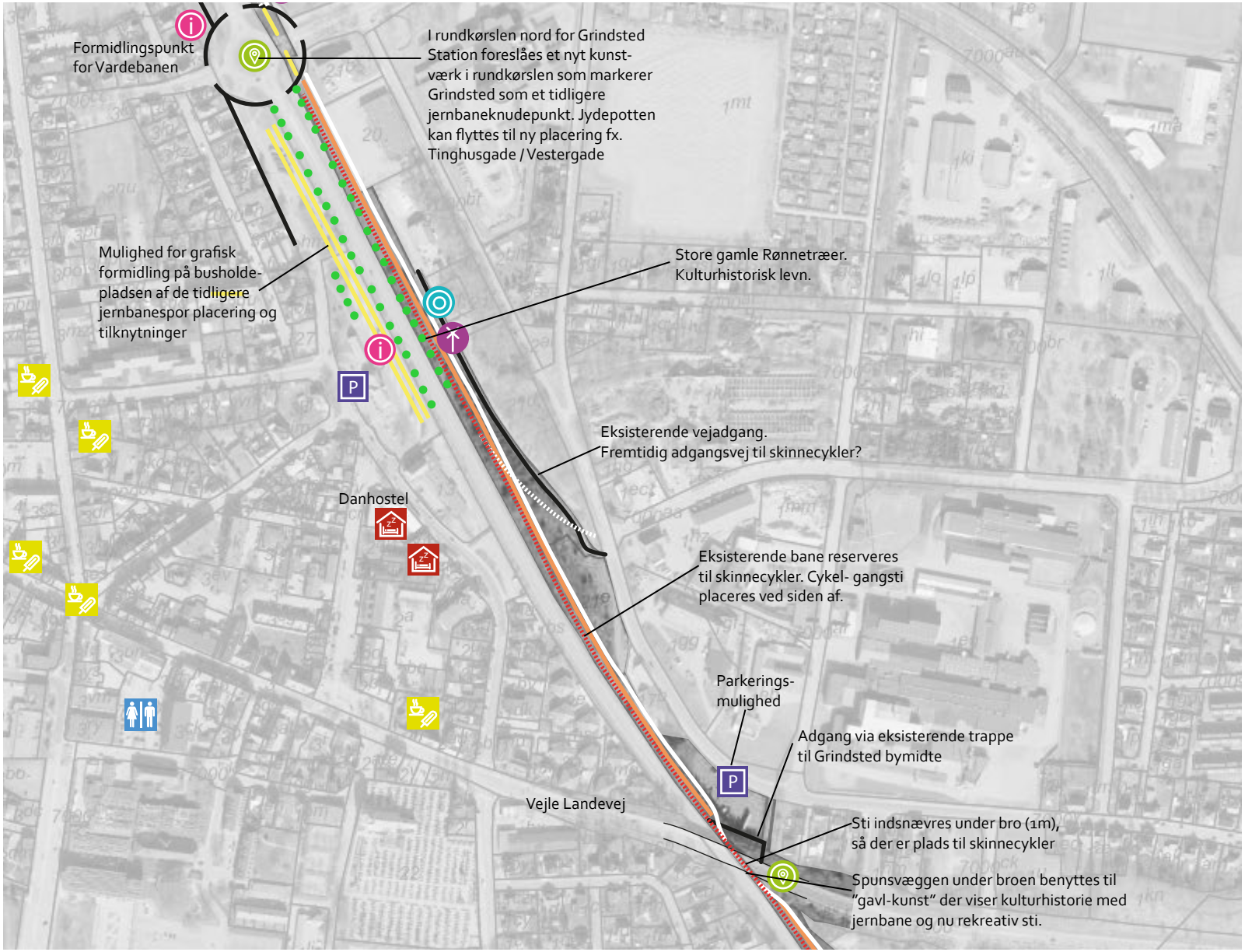
- Info- og formidlingspunkt
- Kunstprojekt
- Servicestation fx høhotel
- Parkering
- Skiltning
- Bord bænke sæt
- Legeplads
- Shelterplads

HISTORISK FORMIDLING VED GRINDSTED STATION

Historien om et trafikalt jernbaneknudepunkt er i dag forsundet foran Grindsted Station. Ved at lave grafiske markeringer på asfalten af de tidligere spor, vil man kunne ane den gamle historie samtidig med at den nuværende funktion som busholdeplads ikke forstyrres.

BILLUND KOMMUNE

GRINDSTED CENTRUM



SIGNATURFORKLARING

- Bevaret banetrace
- Asfaltsti på banetrace
- Special stitrace
- Ridesti (græsrabat)
- Skinnecykel
- Beplantning
- Mulige inddragelsesarealer
- Afgræsning med dyrehold
- Tilkoblingsstier

Eksisterende elementer

- Bygværk
- Toilet
- Legeplads
- Shelterplads
- Proviantering
- Spisemulighed
- Bed & breakfast / hotel
- Krydsning
- Parkering

Nye tiltag

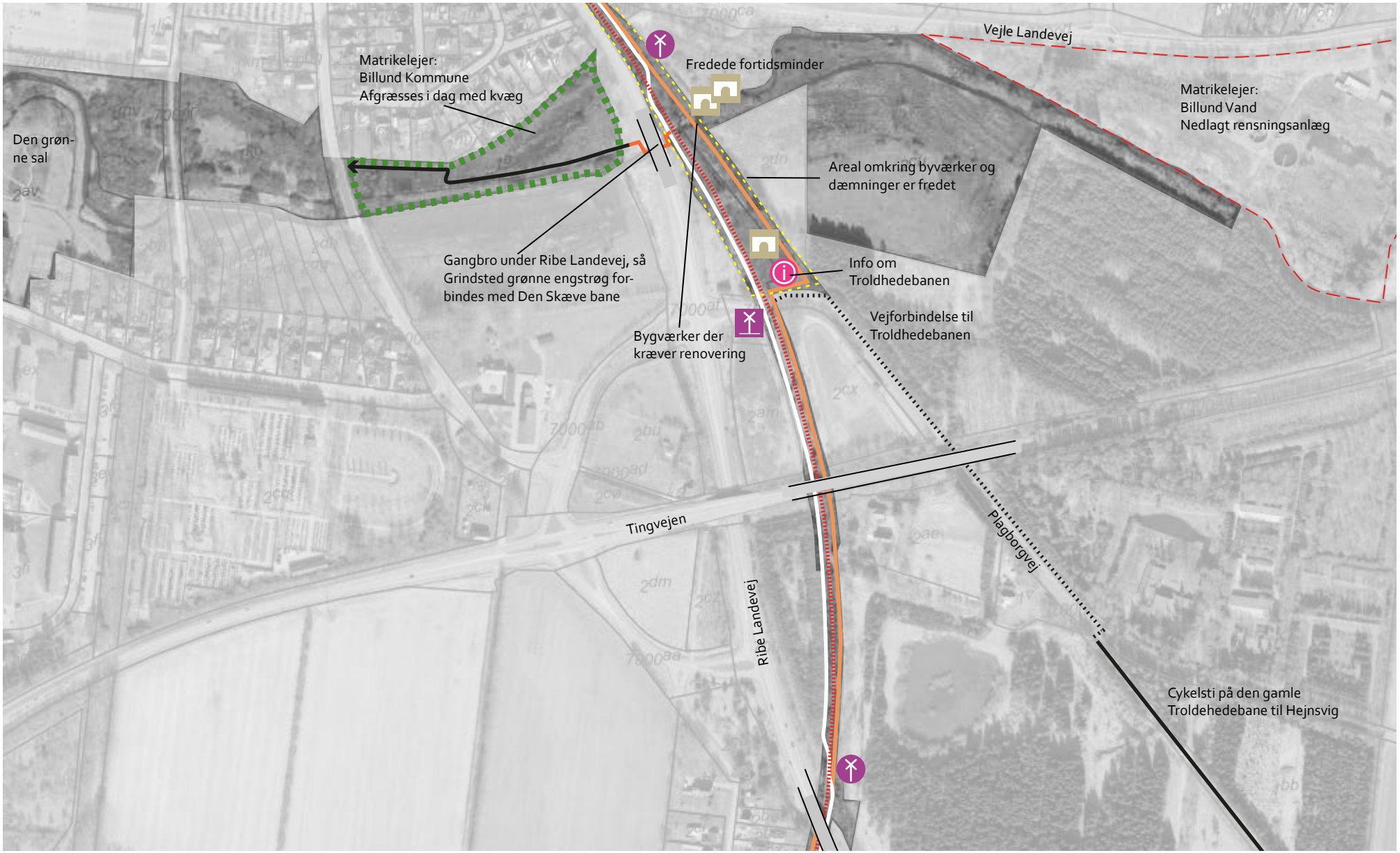
- Info- og formidlingspunkt
- Kunstprojekt
- Servicestation fx høhotel
- Parkering
- Skiltning
- Bord bænke sæt
- Legeplads
- Shelterplads

KUNSTUDSMYKNING LANGS RIBE LANDEVEJ

Den eksisterende spunsvæg under Vejle Landvej, langs Ribe Landvej, kan omdannes til en kunstvæg med historisk formidling af de tidligere jernbanespor som vejen her placerer sig i.

BILLUND KOMMUNE

GRINDSTED SYD



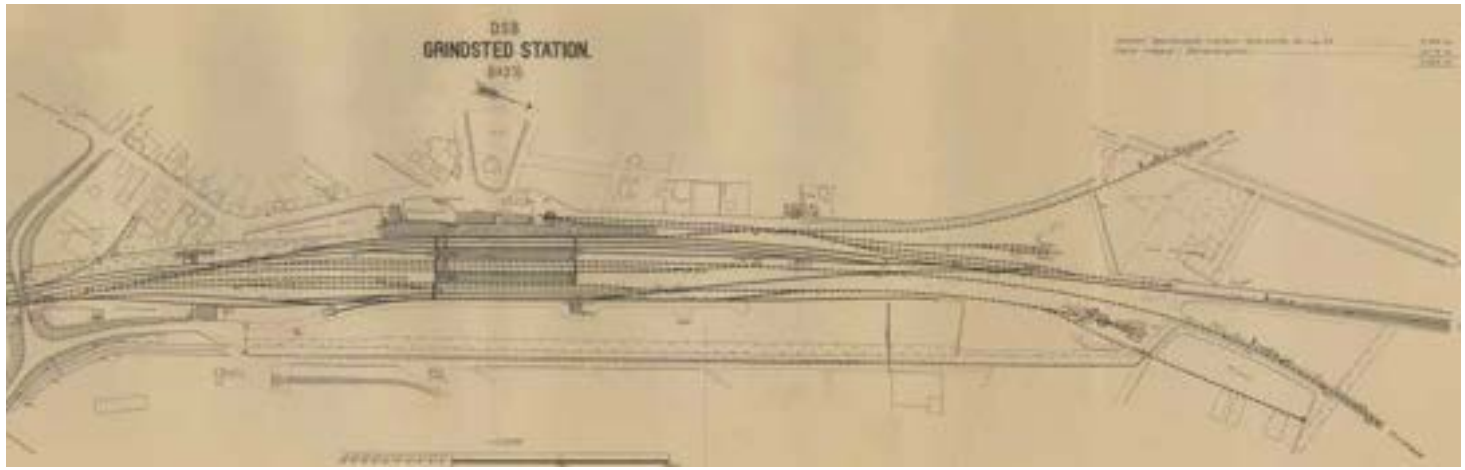
GRINDSTEDS JERNBANEHISTORIE

Foto visende udsigt fra vandtårnet sydøst over det store stationsterræn i 1952. Bemærk rækken af rønnetræer som stadig kan ses på hver side af Ribe Landevej i dag, samt de i alt 6 spor som mødtes ud for stationsbygningen i Grindsted. Se også original sporplan nedenfor.

Kilde: DJM papirkopier / Danmarks Jernbanemuseum

I løbet af få år voksede Grindsted fra en simpel by på heden til et af Danmarks største jernbaneknudepunkter. Den første station var en simpel træbygning , men da de 6 baner var klar var og også en stor flot stationsbygning og en remise. Stationsbygningen er inspireret af de vestjyske herregårde med røde sten, mansardtag og valmede gavle.

Sporplan fra 1925.Kilde: DJM papirkopier / Danmarks Jernbanemuseum

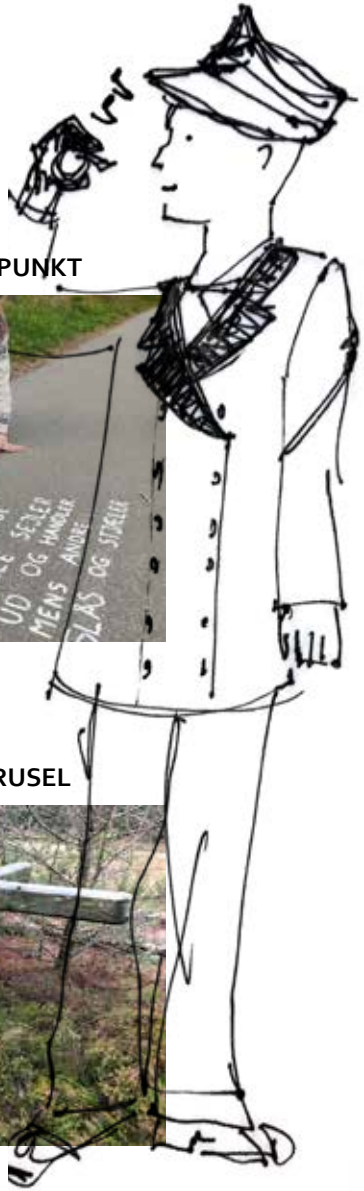


Chr. Lundgaardsvej modsat stationen har stadig den originale flotte chaussestensbelægning. Vejen vil med omdannelsen af Den Skæve Bane blive en flot ankomstvej til skinnecykel-stationen.

GRINDSTEDS JERNBANEHISTORIE GENFORTALT

FREDET BANESTRÆKNING

Den fredede banestrækningen syd for Grindsted vil blive bevaret som et stykke levende kulturhistorie, da skinnecyklerne vil benytte de gamle skinner over den ene bro og gang og ridesti over den anden.



VARDEBANEN INFOPUNKT

Informationen om de tidligere banestrækninger kan laves som tradionelle skilte, men også som info på belægninger. Eksempel på tidslinje på cykelsti i Århus.
Kilde: Århus Stifttiende 2. maj 2021

FRODESLUND KARRUSEL

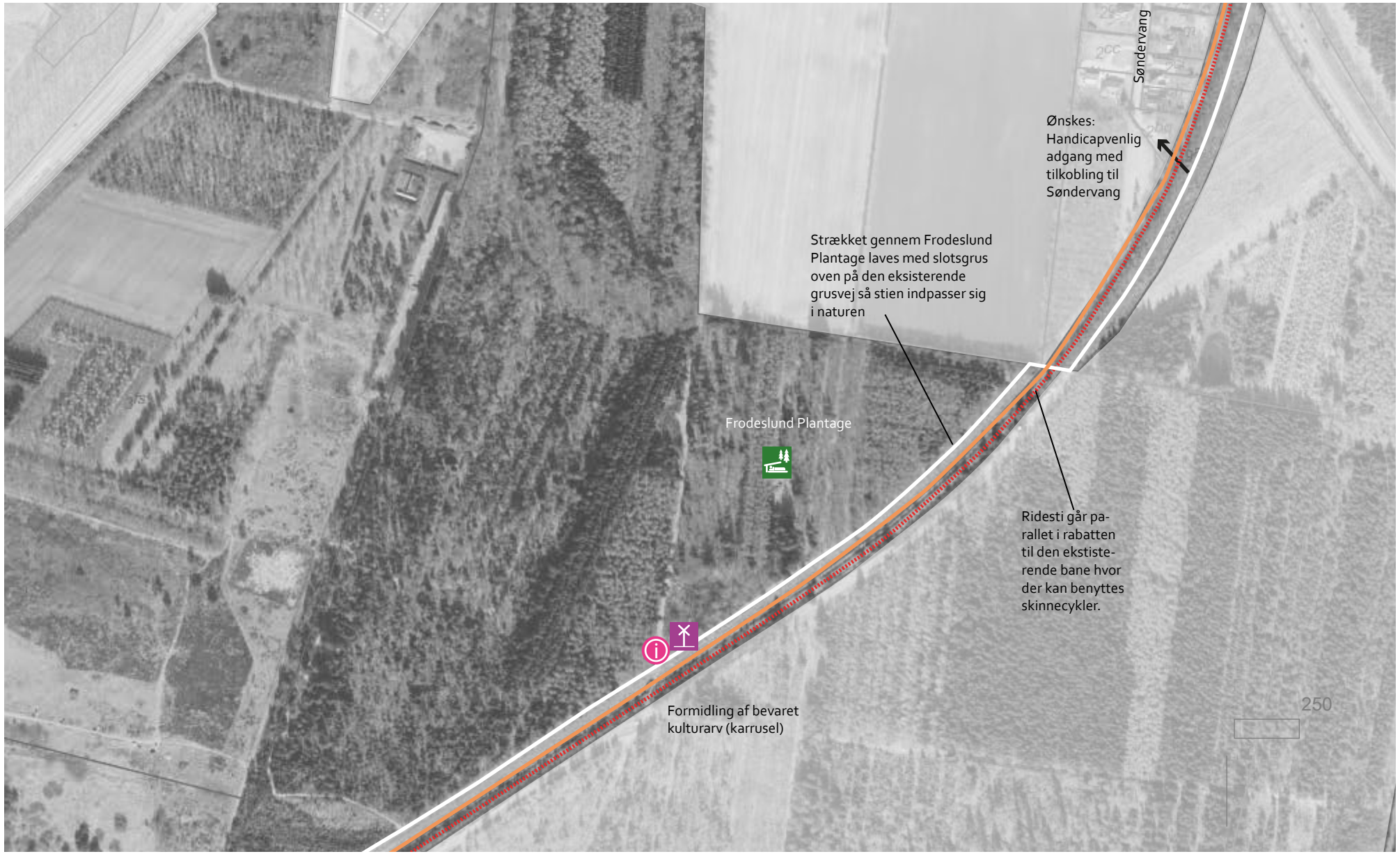
I Frodeslund Plantage står en gammel karrusel. Historien bag den kan med fordel formidles som en "lyttestation" hvor en personlig skildring omkring stedet fortælles.
Kilde: Grænsestien TVSyd 21. juni 2020

GRINDSTED STATIONS VENTESAL

Ventesalen på Grindsted Station kan med fordel fordel tilføjes historisk information om Grindstedsudvikling med udgangspunkt i jernbanens historie.

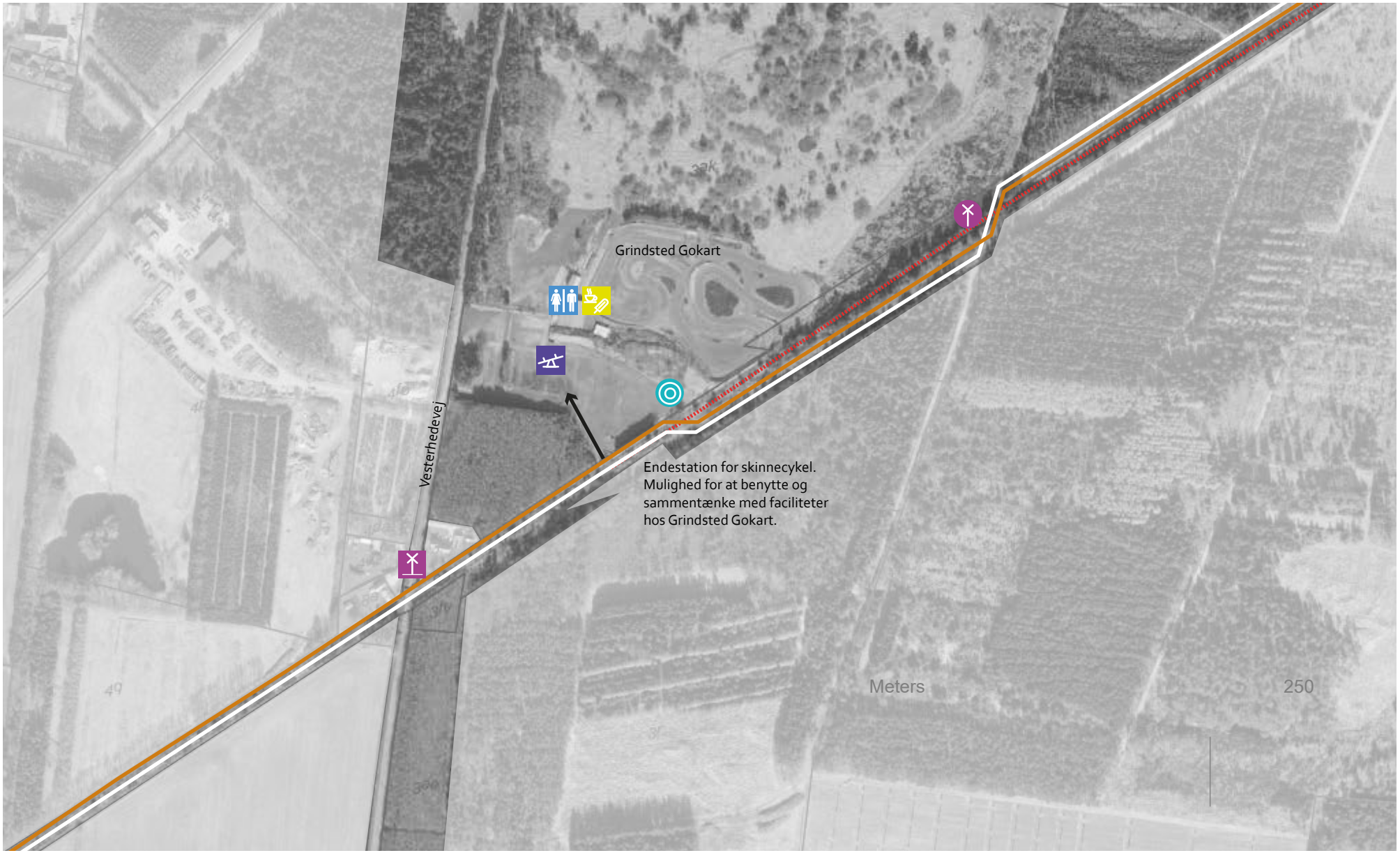
Foto: Kristinelyst på Randbøl Hede. Lokale & Anlægsfonden.

FRODESLUND PLANTAGE



BILLUND KOMMUNE

GRINDSTED GOKART



HORSBØL

SIGNATURFORKLARING

- Bevaret banetrace
- Asfaltsti på banetrace
- Special stitrace
- Ridesti (græsrabat)
- Skinnecykel
- Beplantning
- Mulige inddragelsesarealer
- Afgræsning med dyrehold
- Tilkoblingsstier

Eksisterende elementer

- Bygværk
- Toilet
- Legeplads
- Shelterplads
- Proviantering
- Spisemulighed
- Bed & breakfast / hotel
- Krydsning
- Parkering

Nye tiltag

- Info- og formidlingspunkt
- Kunstprojekt
- Servicestation fx høhotel
- Parkering
- Skiltning
- Bord bænke sæt
- Legeplads
- Shelterplads

BILLUND KOMMUNE

SIGNATURFORKLARING

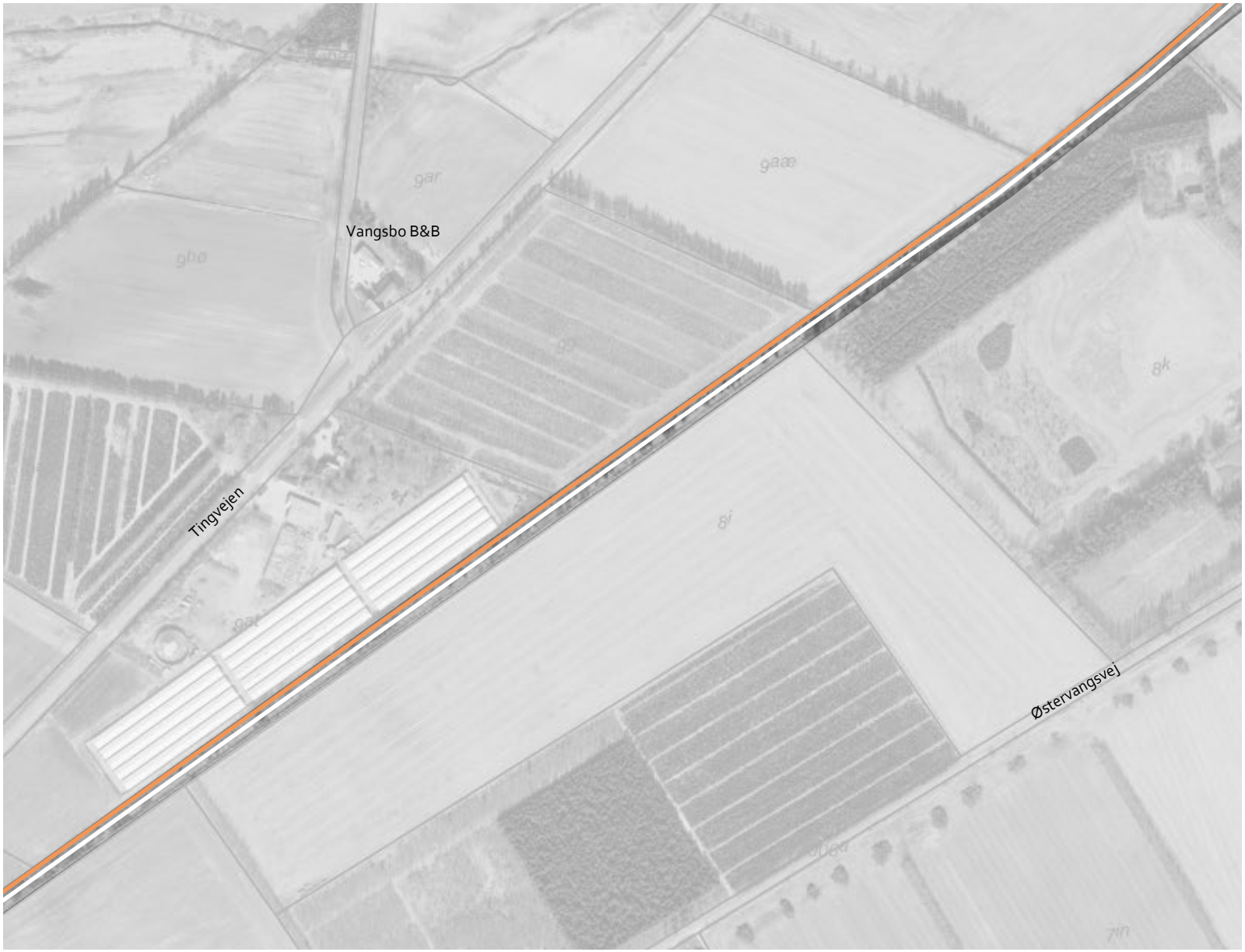
- Bevaret banetrace
- Asfaltsti på banetrace
- Special stitrace
- Ridesti (græsrabat)
- Skinnecykel
- Beplantning
- Mulige inddragelsesarealer
- Afgræsning med dyrehold
- Tilkoblingsstier

Eksisterende elementer

- Bygværk
- Toilet
- Legeplads
- Shelterplads
- Proviantering
- Spisemulighed
- Bed & breakfast / hotel
- Krydsning
- Parkering

Nye tiltag

- Info- og formidlingspunkt
- Kunstprojekt
- Servicestation fx høhotel
- Parkering
- Skiltning
- Bord bænke sæt
- Legeplads
- Shelterplads



SIGNATURFORKLARING

- Bevaret banetrace
- Asfaltsti på banetrace
- Special stitrace
- Ridesti (græsrabat)
- Skinnecykel
- Beplantning
- Mulige inddragelsesarealer
- Afgræsning med dyrehold
- Tilkoblingsstier

Eksisterende elementer

- Bygværk
- Toilet
- Legeplads
- Shelterplads
- Proviantering
- Spisemulighed
- Bed & breakfast / hotel
- Krydsning
- Parkering

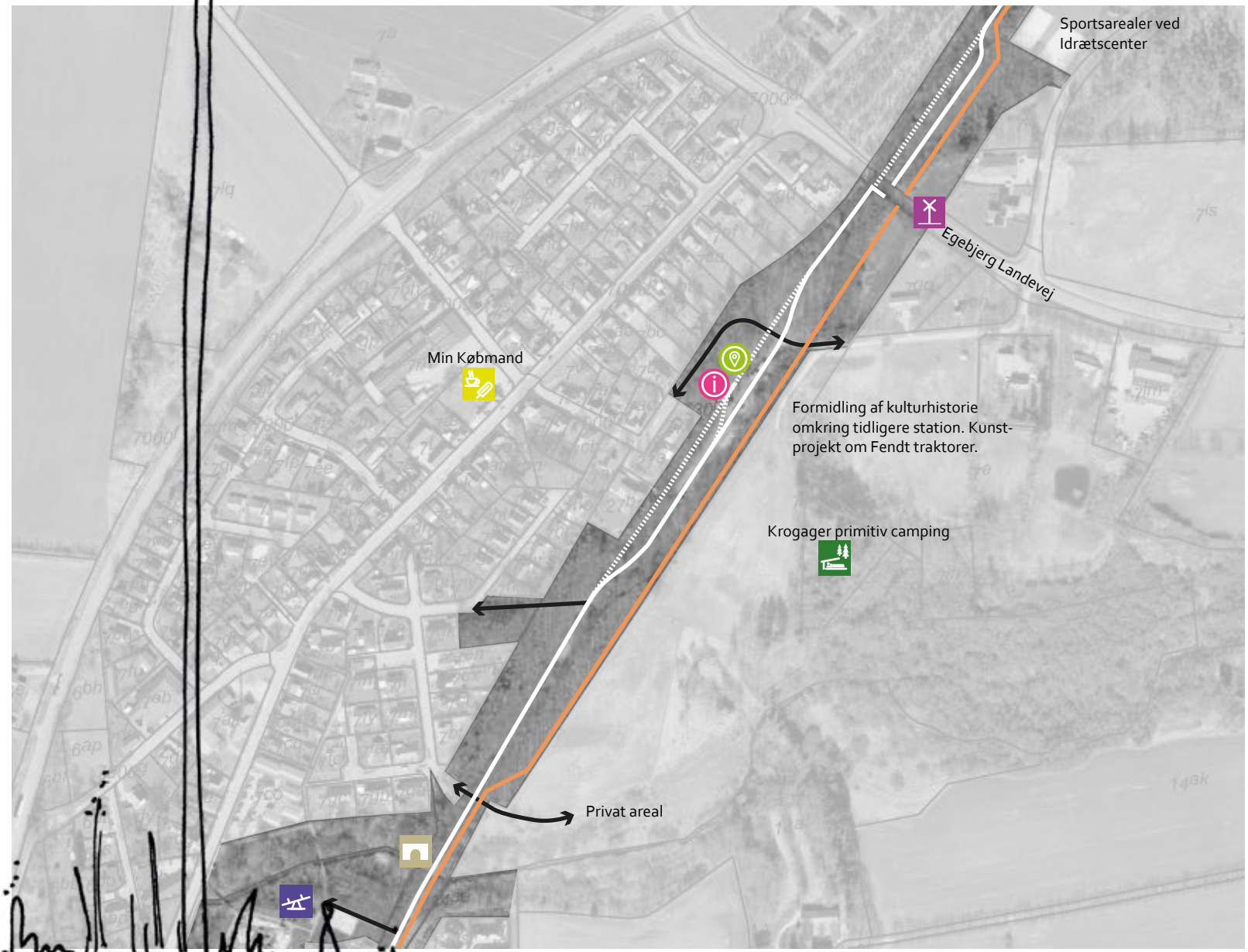
Nye tiltag

- Info- og formidlingspunkt
- Kunstprojekt
- Servicestation fx høhotel
- Parkering
- Skiltning
- Bord bænke sæt
- Legeplads
- Shelterplads

BILLUND KOMMUNE

KROGAGER NORD

STENDERUP-KROGAGER



SIGNATURFORKLARING

- Bevaret banetrace
- Asfaltsti på banetrace
- Special stitrace
- Ridesti (græsrabat)
- Skinnecykel
- Beplantning
- Mulige inddragelsesarealer
- Afgræsning med dyrehold
- Tilkoblingsstier

Eksisterende elementer

- Bygværk
- Toilet
- Legeplads
- Shelterplads
- Proviantering
- Spisemulighed
- Bed & breakfast / hotel
- Krydsning
- Parkering

Nye tiltag

- Info- og formidlingspunkt
- Kunstprojekt
- Servicestation fx høhotel
- Parkering
- Skiltning
- Bord bænke sæt
- Legeplads
- Shelterplads

BILLUND KOMMUNE

STENDERUP KROGAGERS JERNBANEHISTORIE

Krogager Station fungerede som station i årene 1916-1971. Navnet Stenderup kunne ikke benyttes da der allerede var en station med dette navn ved Horsens. Samtidig var der så mange krydsende vandløb i landsbyen Stenderup at man ikke kunne anlægge en god station., Placeringen blev i stedet nord for byen i nærheden af gården Store Krogager, som så gav navn til stationen.

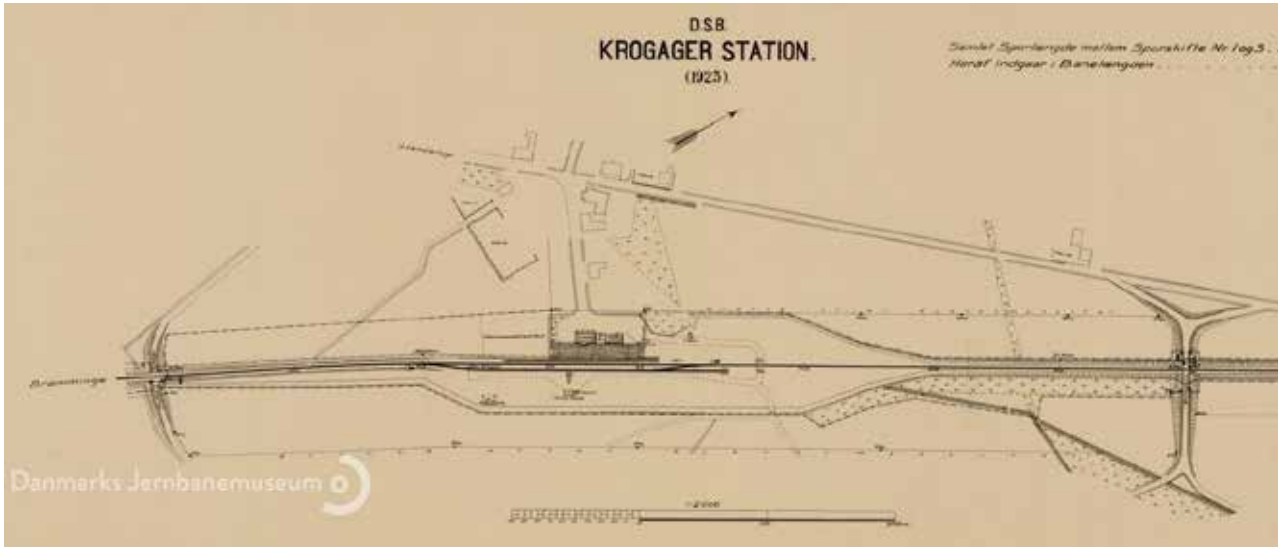
En af de historier som stadig knytter sig til byen er de mange Zetor traktorer som er blevet leveret med tog hertil.
Og historien lever stadig i form af det lokale firma H.C petersen og Co´s efterfølgere som i dag befinder sig på kanten af byen.

Billede af Krogager Station 1950, hvor læsseområdet tydeligt ses på den snedækkede areal.
Kilde: Det kgl. Bibliotek, Dana Luftfoto / Odense luftfoto.

Zetor-traktorer langs banen ved Krogager Station.
Kilde: HCP Stenderup Krogager.

Plan fra DSB 1915 visende indretning af stationsmiljø.
Kilde: jernbanekilder.dk

Nedenfor ses historisk foto fra banestrækningen med bl.a transport af traktorer.
Kilde: Jernbane.dk



STENDERUP KROGAGERS JERNBANEHISTORIE GENFORTALT

KROGAGER STATION

Historien omkring de mange Zetor traktorer som er kommet til området via stationen i Krogager kan tydeliggøres ved at opsætte et kunstværk nær den gamle station og de gamle opmagasineringsarealer. Ovenfor ses eksempler på "traktor-kunst" i USA.

HORSBØL TRINBRÆT

Historien omkring Horsbøl trinbræt kan tydeliggøres ved at lave at lave en genfortolkning af den tidligere perron, hvorpå man kan placere stations-inspireret bord-bænkesæt.

Eksempel på genfortolkning af perron i Paris, Frankrig

BEMSIGVEJ

De tidligere sidearealer til banen omdannes til en naturlomme, hvor den oprindelige banestrækning bevares og stien placers udenom. Den forladte banes naturhistorier kan formidles via skilte, men også digitalt via eksisterende apps.

Foto af plancher fra firmaet Exakt.

BILLUND KOMMUNE

EKSISTERENDE KRYDSNING VED ØPARKEN

Bevaringen af de kultuhistoriske spor, såsom krydsningskiltene i Øparken, er med til at gøre kulturhistorien nærværende og aflæselig.

SIGNATURFORKLARING

- Bevaret banetrace
- Asfaltsti på banetrace
- Special stitrace
- Ridesti (græsrabat)
- Skinnecykel
- Beplantning
- Mulige inddragelsesarealer
- Afgræsning med dyrehold
- Tilkoblingsstier

Eksisterende elementer

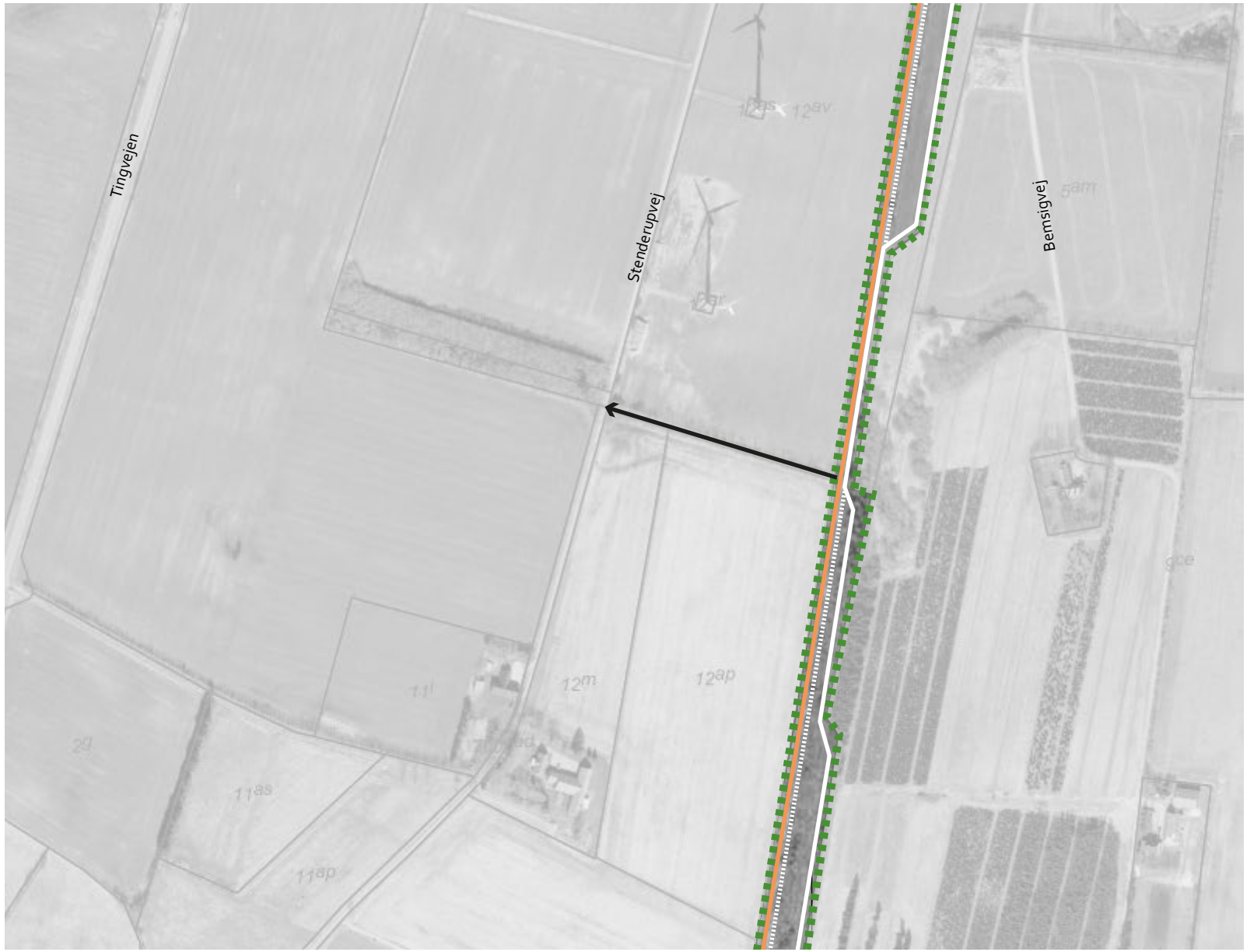
- Bygværk
- Toilet
- Legeplads
- Shelterplads
- Proviantering
- Spisemulighed
- Bed & breakfast / hotel
- Krydsning
- Parkering

Nye tiltag

- Info- og formidlingspunkt
- Kunstprojekt
- Servicestation fx høhotel
- Parkering
- Skiltning
- Bord bænke sæt
- Legeplads
- Shelterplads

BILLUND KOMMUNE

STENDERUP SYD / NYGÅRD ISMEJERI



SIGNATURFORKLARING

- Bevaret banetrace
- Asfaltsti på banetrace
- Special stitrace
- Ridesti (græsrabat)
- Skinnecykel
- Beplantning
- Mulige inddragelsesarealer
- Afgræsning med dyrehold
- Tilkoblingsstier

Eksisterende elementer

- Bygværk
- Toilet
- Legeplads
- Shelterplads
- Proviantering
- Spisemulighed
- Bed & breakfast / hotel
- Krydsning
- Parkering

Nye tiltag

- Info- og formidlingspunkt
- Kunstprojekt
- Servicestation fx høhotel
- Parkering
- Skiltning
- Bord bænke sæt
- Legeplads
- Shelterplads

VARDE KOMMUNE

SIGNATURFORKLARING

- Bevaret banetrace
- Asfaltsti på banetrace
- Special stitrace
- Ridesti (græsrabat)
- Skinnecykel
- Beplantning
- Mulige inddragelsesarealer
- Afgræsning med dyrehold
- Tilkoblingsstier

Eksisterende elementer

- Bygværk
- Toilet
- Legeplads
- Shelterplads
- Proviantering
- Spisemulighed
- Bed & breakfast / hotel
- Krydsning
- Parkering

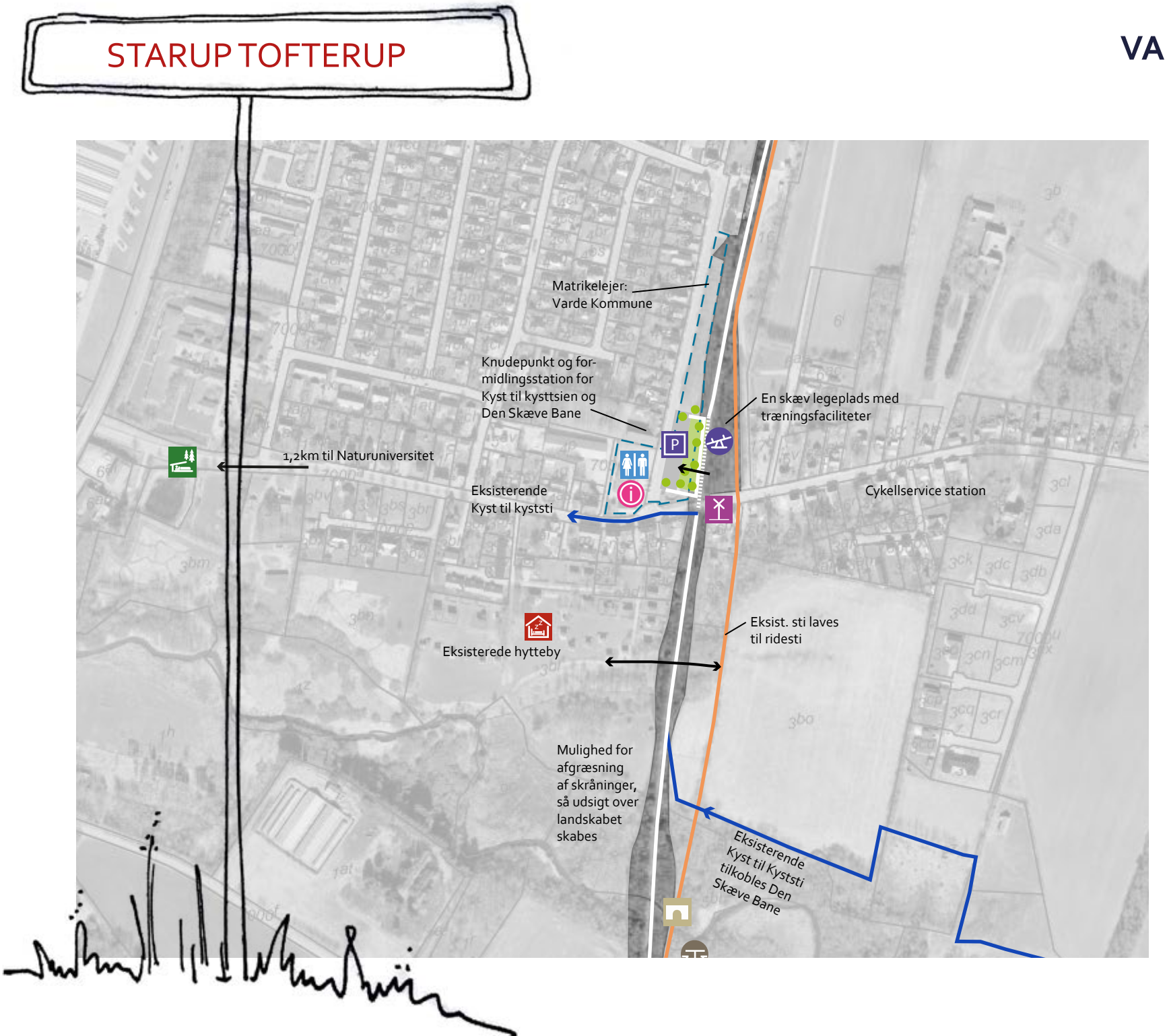
Nye tiltag

- Info- og formidlingspunkt
- Kunstprojekt
- Servicestation fx høhotel
- Parkering
- Skiltning
- Bord bænke sæt
- Legeplads
- Shelterplads

Landbrugskrydsning
Gl. Grindstedvej
Gl. Grindstedvej
Landbrugskrydsning

VARDE KOMMUNE

TOFTERUP NORD - Gl. GRINDSTEDVEJ



SIGNATURFORKLARING

- Bevaret banetrace
- Asfaltsti på banetrace
- Special stitrace
- Ridesti (græsrabat)
- Skinnecykel
- Beplantning
- Mulige inddragelsesarealer
- Afgræsning med dyrehold
- Tilkoblingsstier

Eksisterende elementer

- Bygværk
- Toilet
- Legeplads
- Shelterplads
- Proviantering
- Spisemulighed
- Bed & breakfast / hotel
- Krydsning
- Parkering

Nye tiltag

- Info- og formidlingspunkt
- Kunstprojekt
- Servicestation fx høhotel
- Parkering
- Skiltning
- Bord bænke sæt
- Legeplads
- Shelterplads

VARDE KOMMUNE

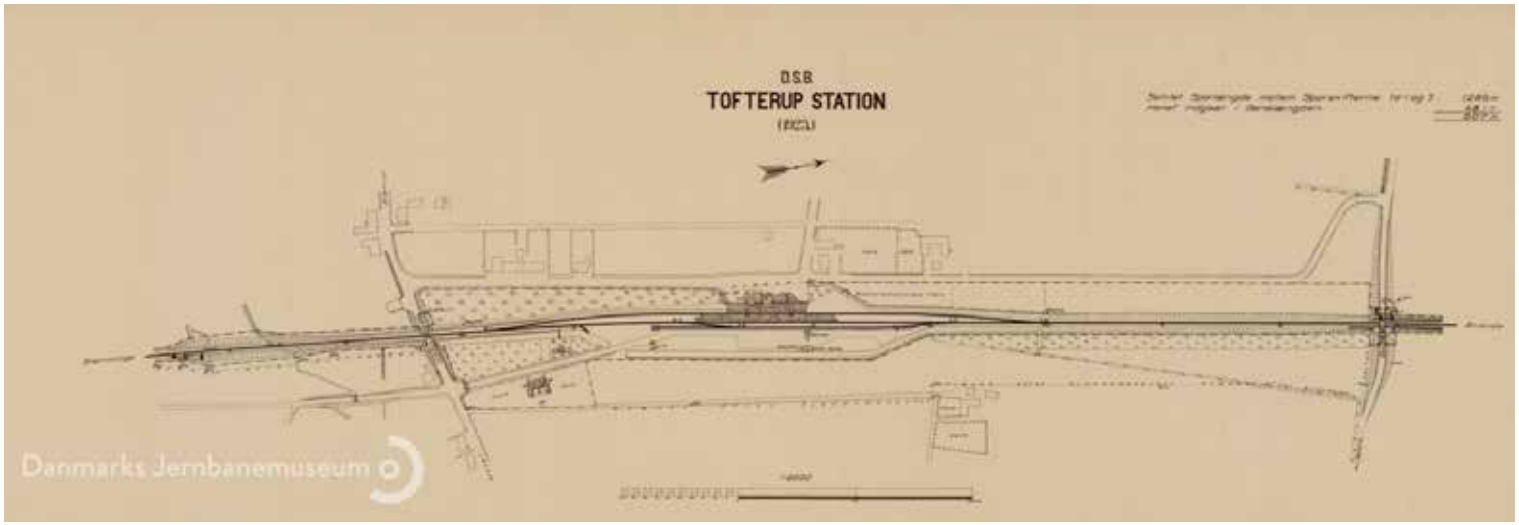
TOFTERUP, DEN SKÆVE LEGEPLADS OG KRYDSNING VED HOVORGVEJ

Parkeringspladsen ved Jernbane Alle og Hovborgvej har et stort potentiale som et rekreativt knudepunkt hvor gående, cyklende og ridende fra Den Skæve Bane mødes med Kyst til Kyst stiens brugere. Her er parkeringsmulighed, busstop og toiletfaciliter, og med tilføjelsen af "en skæv legeplads" kan dette blive et samlingssted for rejsende og lokale.

TOFTERUPS HISTORIE

Tofterup Station blev placeret 1 km øst for Starup, og fik ikke navnet Starup da den kunne forveksles med andre jernbanestationer med samme navn. Stationen fik i stedet gårdnavnet Tofterup.

Stationen havde og har derfor stadig-større grønne arealer omkring som i dag fungerer som byskov.



Sporplan 1923. Kilde DSB / DJM papirkopier / Danmarks Jernbanemuseum

Tofterup Station i 70érne da arealet omkring stationen var åbent med udsyn. Kilde: Kaj Bayer

Skolebørn afventer indkørende tog mod Grindsted. Kilde: Kilde DSB/ Købvenhavns Foto-service / Danmarks Jernbanemuseum

VARDE KOMMUNE

TOFTERUPS JERNBANEHISTORIE GENFORTALT

TRAILLINJE

Den nye banesti vil kunne benyttes som traillinje til løb. De gamle kilometersten viser afstand og en tilføjelse nye i genfortolket udgave vil kunne bidrage til varieret brug.

DEN SKÆVE LEGEPLADS

Inspration fra legepladsen, femte Juni plads i Københavns formidler historie ved at benytte jernbane-elementer.

Kilde: Elverdal

HYTTEBYEN VED HOLME Å

Eksisterende afgrænsning ved Holme Å kan udvides så banens arealer kan afgræsses med større dyr hvorved udsigt og lange kig bevares.

Foto: Anders Kjoeller Munch

TOFTERUP SYD

VARDE KOMMUNE

TOFTERUP SYD 2

SIGNATURFORKLARING

- Bevaret banetrace
- Asfaltsti på banetrace
- Special stitrace
- Ridesti (græsrabat)
- Skinnecykel
- Beplantning
- Mulige inddragelsesarealer
- Afgræsning med dyrehold
- Tilkoblingsstier

Eksisterende elementer

- Bygværk
- Toilet
- Legeplads
- Shelterplads
- Proviantering
- Spisemulighed
- Bed & breakfast / hotel
- Krydsning
- Parkering

Nye tiltag

- Info- og formidlingspunkt
- Kunstprojekt
- Servicestation fx høhotel
- Parkering
- Skiltning
- Bord bænke sæt
- Legeplads
- Shelterplads

AGERBÆK NORD 3

SIGNATURFORKLARING

- Bevaret banetrace
- Asfaltsti på banetrace
- Special stitrace
- Ridesti (græsrabat)
- Skinnecykel
- Beplantning
- Mulige inddragelsesarealer
- Afgræsning med dyrehold
- Tilkoblingsstier

Eksisterende elementer

- Bygværk
- Toilet
- Legeplads
- Shelterplads
- Proviantering
- Spisemulighed
- Bed & breakfast / hotel
- Krydsning
- Parkering

Nye tiltag

- Info- og formidlingspunkt
- Kunstprojekt
- Servicestation fx høhotel
- Parkering
- Skiltning
- Bord bænke sæt
- Legeplads
- Shelterplads

VARDE KOMMUNE

AGERBÆK NORD 2

AGERBÆK NORD

SIGNATURFORKLARING

- Bevaret banetrace
- Asfaltsti på banetrace
- Special stitrace
- Ridesti (græsrabat)
- Skinnecykel
- Beplantning
- Mulige inddragelsesarealer
- Afgræsning med dyrehold
- Tilkoblingsstier

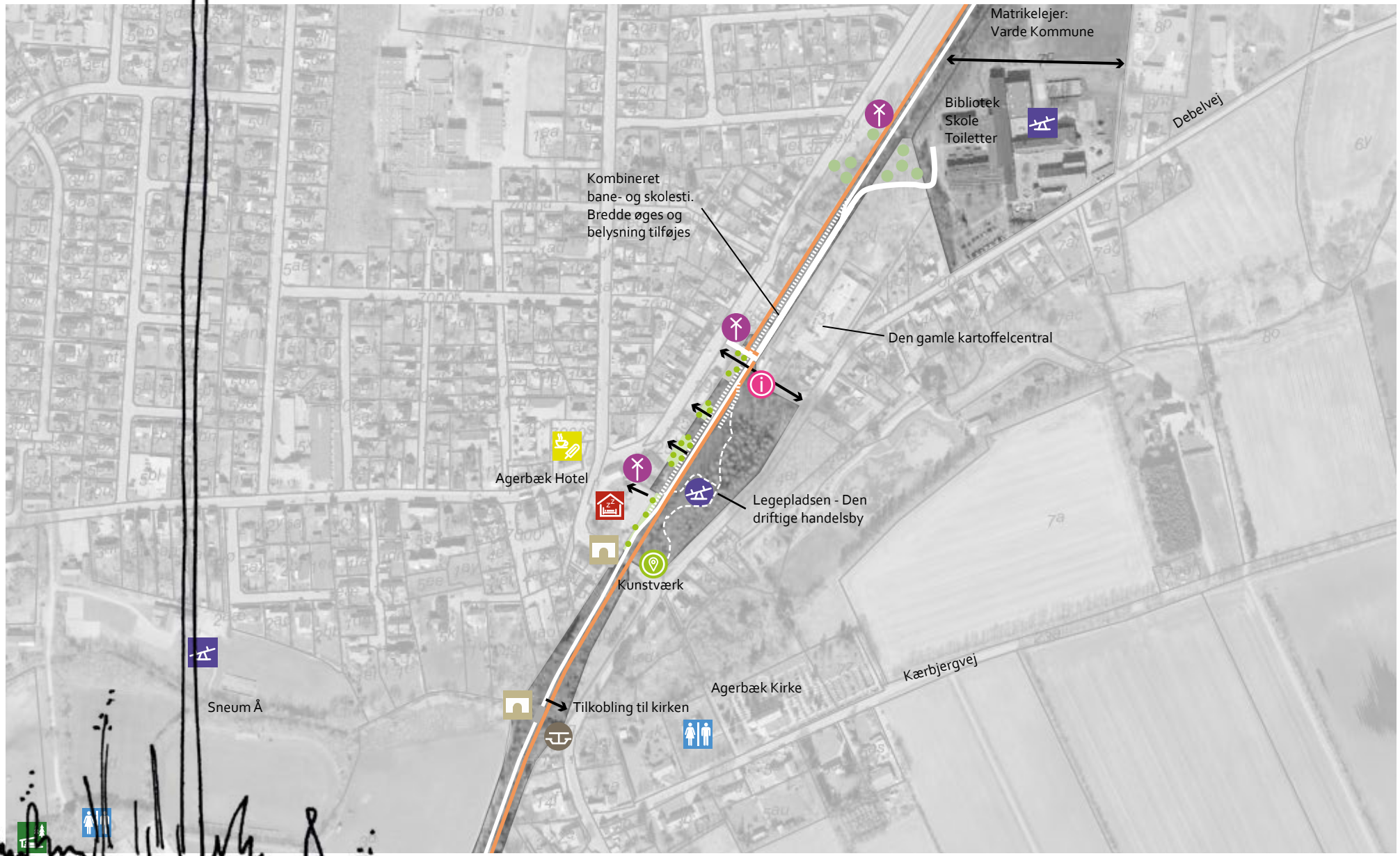
Eksisterende elementer

- Bygværk
- Toilet
- Legeplads
- Shelterplads
- Proviantering
- Spisemulighed
- Bed & breakfast / hotel
- Krydsning
- Parkering

Nye tiltag

- Info- og formidlingspunkt
- Kunstprojekt
- Servicestation fx høhotel
- Parkering
- Skiltning
- Bord bænke sæt
- Legeplads
- Shelterplads

AGERBÆK


Matrikelejer:
Varde Kommune
Bibliotek
Skole
Toiletter
Debelvej
Kombineret
bane- og skolesti.
Bredde øges og
belysning tilføjes
Den gamle kartoffelcentral
Agerbæk Hotel
Legepladsen - Den
driftige handelsby
Kunstværk
Sneum Å
Tilkobling til kirken
Agerbæk Kirke
Kærbjergvej

VISUALISERING VED AGERBÆK HOTEL

Bag Agerbæk Hotel tilføjes "en skæv måde" at transportere sig på, nemlig en svævebane langs stien og den originale bane.Svævebanen bbliver en del af byens nye legeplads.

VARDE KOMMUNE

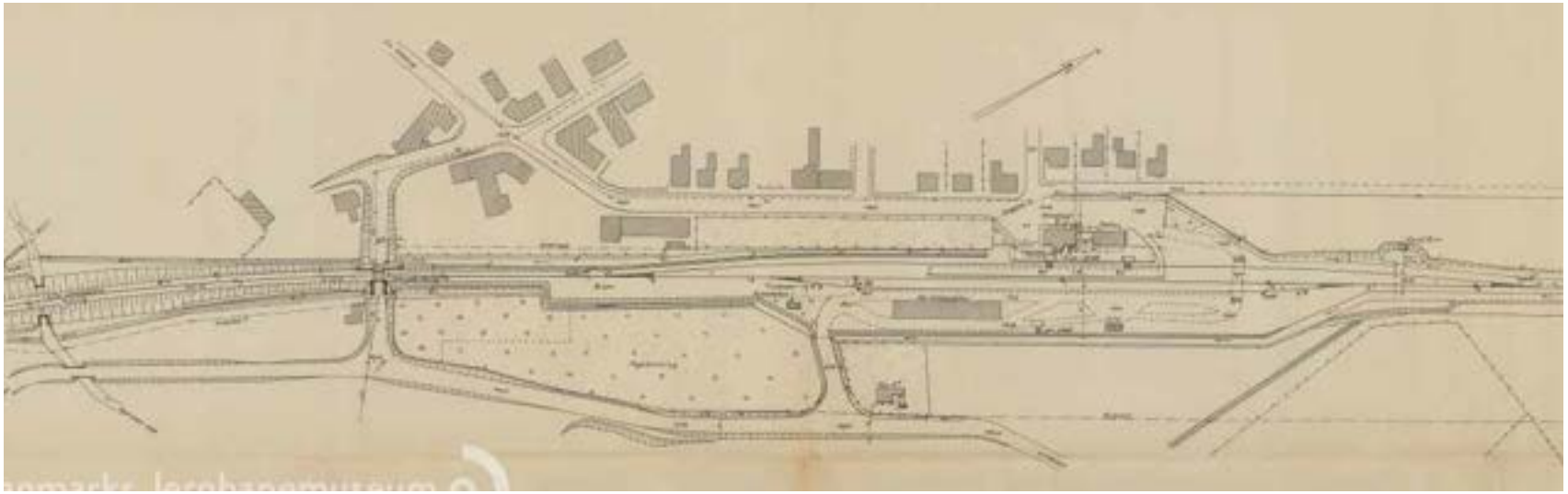
AGERBÆKS JERNBANEHISTORIE

Der var ikke noget rigtigt Agerbæk før Den Skæve Bane. I Sønderbyen var en smed, en brugsen, en jordemor og en skrædder og nogle spredte gård i området.

Første initiativ blev taget i 1916 af en tømmerhandler i Gørding, Niels Kristian Nielsen som kunne se at der ville ske udvikling lang banestrækningen, så han opkøbte jord i Agerbæk fra banen og nordpå. Han etablerede en trælasthandel Storegade 6 hvor hans svigersøn blev leder. Det var starten på Agerbæk by.

Samme driftige handelsmand udstykkede til blandt andet Missionshuset og Brugsen som flyttede fra Sønderbyen omkring 1918.
Lige pludselig var der stor aktivitet i byen, der blev åbnet Bageri, Andelskasse, karetmager og elektricitetsværk.
Der opstår mange småvirksomheder i årene 1920-1950, malere, tømrer, smede, frisører og tøjbutikker.

Foto af Agerbæk Station 1968.
Kilde: DSB / Kurt Jeppesen / Danmarks Jernbanemuseum



Sporplan 1955. Kilde DSB / DJM papirkopier / Danmarks Jernbanemuseum

AGERBÆKS JERNBANEHISTORIE GENFORTALT

KUNSTPROJEKT PÅFYLDNINGSHANE

På hjørnet ved viadukten kan laves en genfortolkning af de påfyldningshaner som leverede vand til lokomotiverne og som i dag stadig kan ses i Bramming og Grindsted. Måske den også kan fungere til at pumpe drikkevand? Måske den blot illustere vandet?

Foto: Ukendt vandskulptur.

LEGEPLADS: DEN DRIFTIGE HANDELSBY

Formidlingen af historien om de mange erhverv som var tilknyttet jernbanen herunder den nært tilknyttede kartoffelcentral kan omdannes til en unik legeplads.
Mange børn elsker at lege butik og kartoflen er en vigtig ingrediens i den danske madlavning.

Foto fra Silkeborg. Legepladsen Indelukket

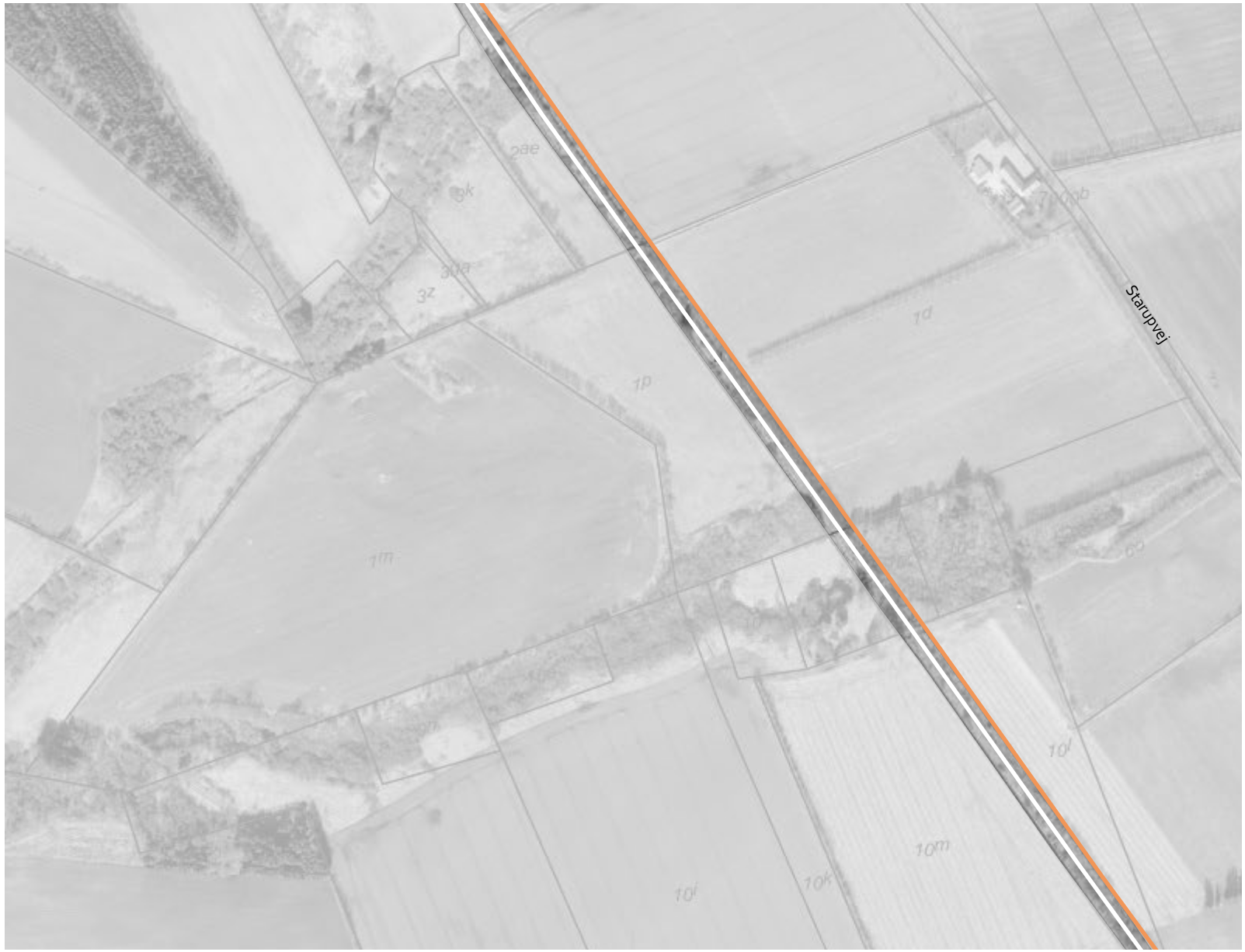
AGERBÆK AFGRÆSNING

Som noget unkt har Agerbæk mulighed for at få noget natur tæt på byen. En ide kunne være at udsætte dyr til at græsse på banens arealer kan der opnåes en artsrig-natur samtidig med at kulturhistorien stadig er aflæselig (jernbanens spor).

foto fra Vildgræsning på Skovsgarrd.

VARDE KOMMUNE

AGERBÆK SYD



SIGNATURFORKLARING

- Bevaret banetrace
- Asfaltsti på banetrace
- Special stitrace
- Ridesti (græsrabat)
- Skinnecykel
- Beplantning
- Mulige inddragelsesarealer
- Afgræsning med dyrehold
- Tilkoblingsstier

Eksisterende elementer

- Bygværk
- Toilet
- Legeplads
- Shelterplads
- Proviantering
- Spisemulighed
- Bed & breakfast / hotel
- Krydsning
- Parkering

Nye tiltag

- Info- og formidlingspunkt
- Kunstprojekt
- Servicestation fx høhotel
- Parkering
- Skiltning
- Bord bænke sæt
- Legeplads
- Shelterplads

Starupvej
Kunstprojekt
"Noget at gå efter"

ÅSTRUP KIRKE

SIGNATURFORKLARING

- Bevaret banetrace
- Asfaltsti på banetrace
- Special stitrace
- Ridesti (græsrabat)
- Skinnecykel
- Beplantning
- Mulige inddragelsesarealer
- Afgræsning med dyrehold
- Tilkoblingsstier

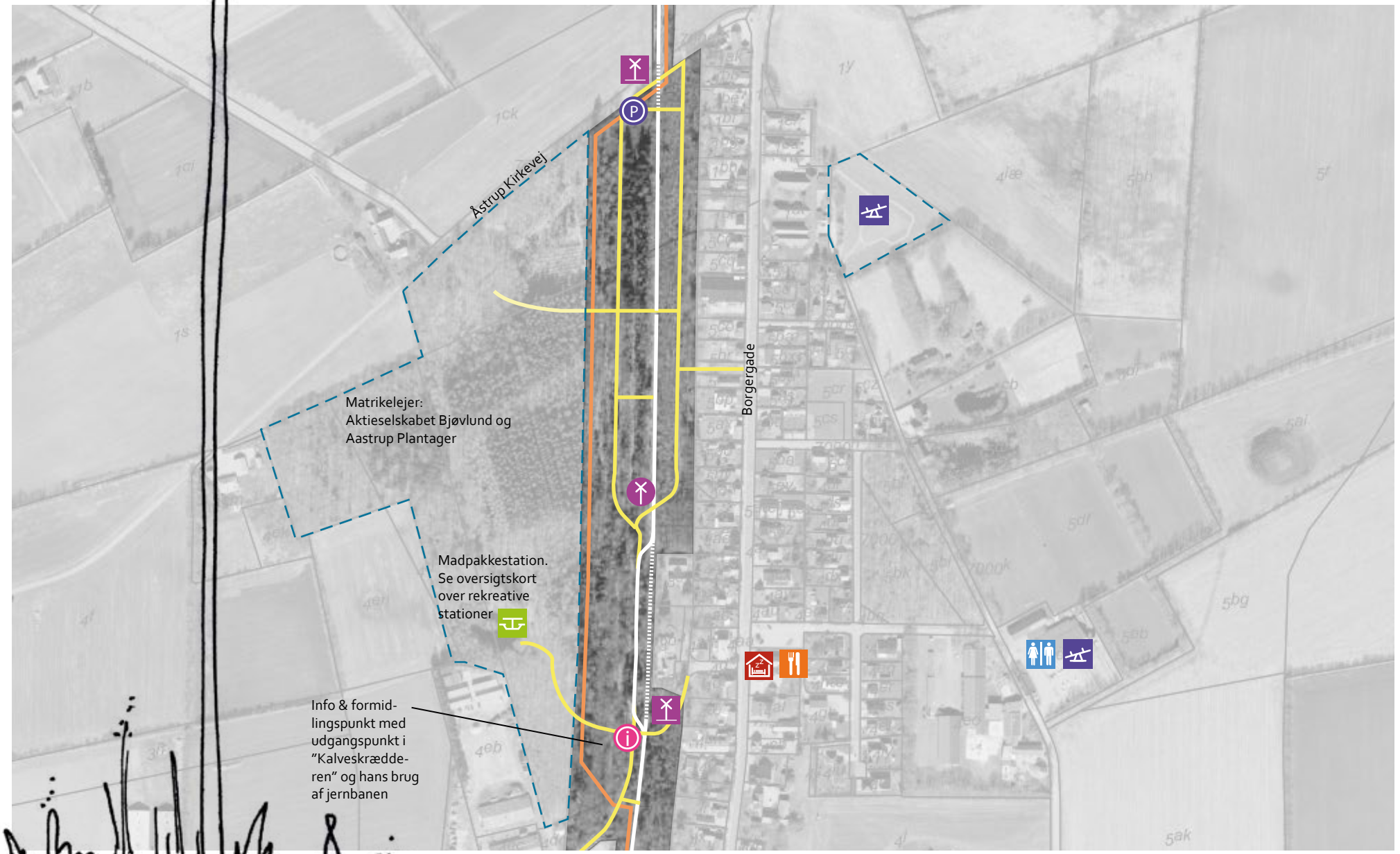
Eksisterende elementer

- Bygværk
- Toilet
- Legeplads
- Shelterplads
- Proviantering
- Spisemulighed
- Bed & breakfast / hotel
- Krydsning
- Parkering

Nye tiltag

- Info- og formidlingspunkt
- Kunstprojekt
- Servicestation fx høhotel
- Parkering
- Skiltning
- Bord bænke sæt
- Legeplads
- Shelterplads

GLEJBJERG


Åstrup Kirkevej
Borgergade
Matrikelejer:
Aktieselskabet Bjøvlund og
Aastrup Plantager
Madpakkestation.
Se oversigtskort
over rekreative
stationer
Info & formid-
lingspunkt med
udgangspunkt i
"Kalveskrædde-
ren" og hans brug
af jernbanen

GLEJBJERGS JERNBANEHISTORIE

Glejbjerg Station placerede sig "bag hovedgaden gennem Glejbjerg mellem by og plantage. På luftfotoet ved siden af ses krydsningen af banen syd for stationen, som i dag stadig kan ses i den opvoksede skov omkring banen.

I baggrunden baggrunden fornemmes også DSB´s planteskole til produktion af planter til snehegn. En af de mange gode historier der kan fortælles i Glejbjerg.

Glejbjerg Station 1956
Kilde: Det Kgl. Bibliotek, Sylvest jensen Luftfoto.

Sporplan 1923. Kilde DSB / DJM papirkopier / Danmarks Jernbanemuseum

Mergelbanen ved Åstrup Bæk under Den Skæve Bane16.
Foto: Lokalhistorisk arkiv i Holsted

VEJEN KOMMUNE

GLEJBJERGS HISTORIE GENFORTALT

SHELTERPLADS VED BRUGSEN

Ved Brugsen er der mulighed for at etablere en shelterplads hvor udformningen tager udgangspunkt i jernbanen.

Kilde: Ud i Naturen

MERGELGRAV

Formidlingen af historien om mergelgraven, kan laves som et møbel syd for byen med indgraveret tekst.

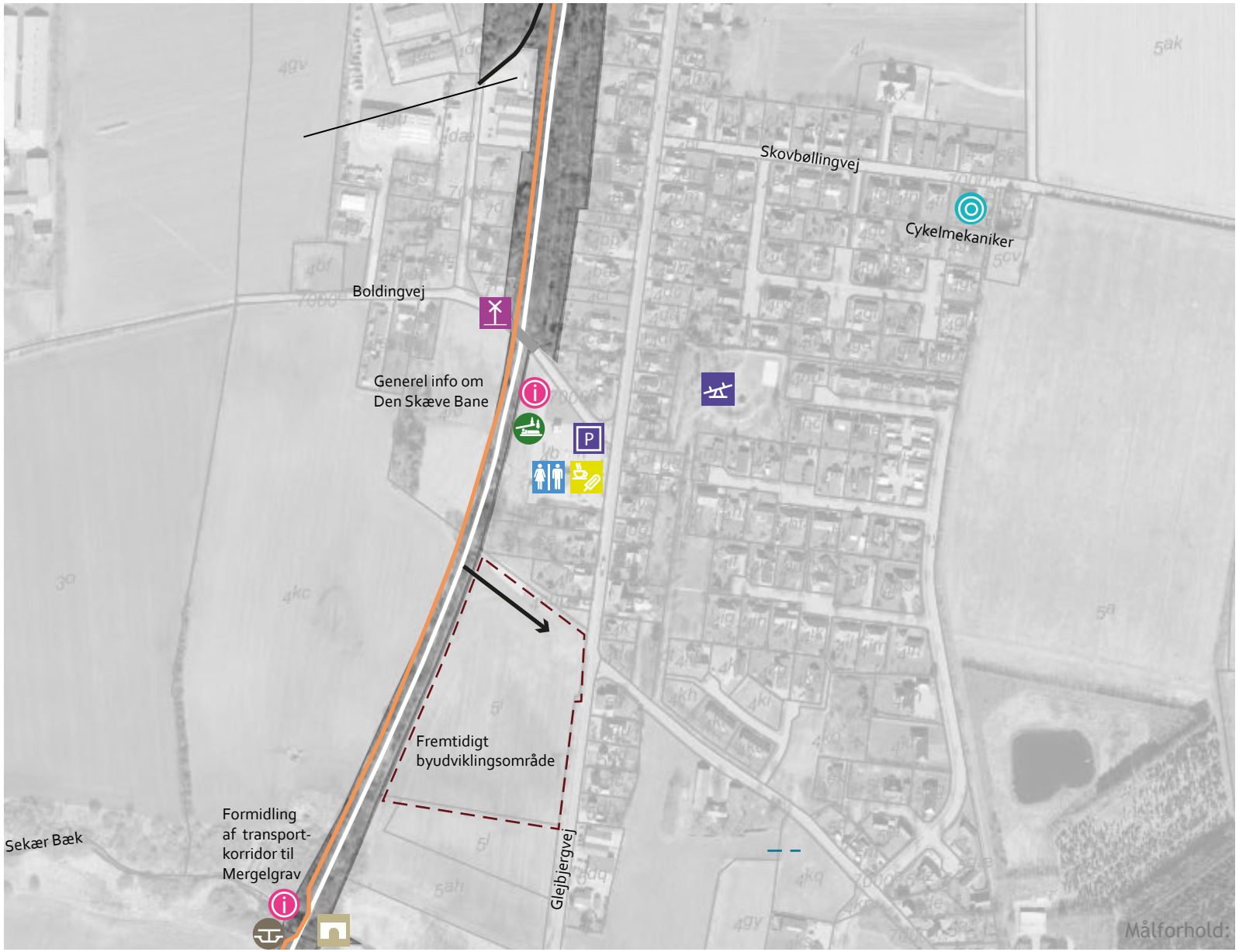
Foto fra Filskov, Billund Kommune. Gustin Landskab.

De små lommer af natur langsbanestrækningen rummer et grønt frirum for planter og dyr. Dette kan fremhæves ved at forstørre et "naturelement".

NOGET AT GÅ EFTER VED STARUPVEJ

Eksempel på skulptur af mælkebøtte ved Silkeborg Bad. Kunstner Trine Brix

GLEJBJERG SYD



SIGNATURFORKLARING

- Bevaret banetrace
- Asfaltsti på banetrace
- Special stitrace
- Ridesti (græsrabat)
- Skinnecykel
- Beplantning
- Mulige inddragelsesarealer
- Afgræsning med dyrehold
- Tilkoblingsstier

Eksisterende elementer

- Bygværk
- Toilet
- Legeplads
- Shelterplads
- Proviantering
- Spisemulighed
- Bed & breakfast / hotel
- Krydsning
- Parkering

Nye tiltag

- Info- og formidlingspunkt
- Kunstprojekt
- Servicestation fx høhotel
- Parkering
- Skiltning
- Bord bænke sæt
- Legeplads
- Shelterplads

NY SHELTERPLADS VED BRUGSEN

Ved Brugsen i Glejbjerg kan der etableres en spis- og overnatningsmulighed i tilknytning til stien. Udformingen af stedets elementer bør tage udgangspunkt i den Den Skæve Banes histirie.

GLEJBJERG SYD 2

VEJEN KOMMUNE

SIGNATURFORKLARING

- Bevaret banetrace
- Asfaltsti på banetrace
- Special stitrace
- Ridesti (græsrabat)
- Skinnecykel
- Beplantning
- Mulige inddragelsesarealer
- Afgræsning med dyrehold
- Tilkoblingsstier

Eksisterende elementer

- Bygværk
- Toilet
- Legeplads
- Shelterplads
- Proviantering
- Spisemulighed
- Bed & breakfast / hotel
- Krydsning
- Parkering

Nye tiltag

- Info- og formidlingspunkt
- Kunstprojekt
- Servicestation fx høhotel
- Parkering
- Skiltning
- Bord bænke sæt
- Legeplads
- Shelterplads

SIGNATURFORKLARING

- Bevaret banetrace
- Asfaltsti på banetrace
- Special stitrace
- Ridesti (græsrabat)
- Skinnecykel
- Beplantning
- Mulige inddragelsesarealer
- Afgræsning med dyrehold
- Tilkoblingsstier

Eksisterende elementer

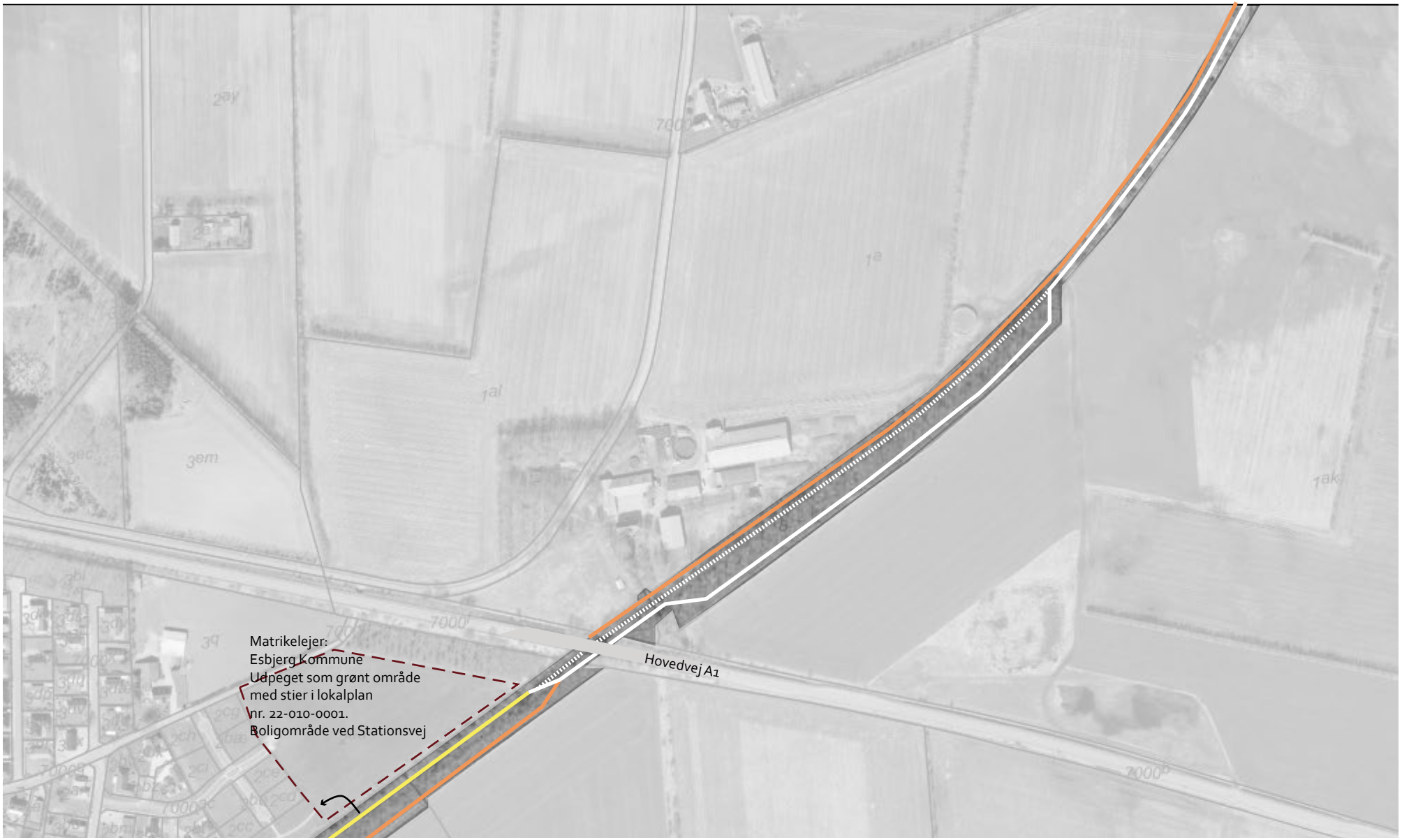
- Bygværk
- Toilet
- Legeplads
- Shelterplads
- Proviantering
- Spisemulighed
- Bed & breakfast / hotel
- Krydsning
- Parkering

Nye tiltag

- Info- og formidlingspunkt
- Kunstprojekt
- Servicestation fx høhotel
- Parkering
- Skiltning
- Bord bænke sæt
- Legeplads
- Shelterplads

ESBJERG KOMMUNE

VEJRUP NORD



VEJRUPS JERNBANEHISTORIE

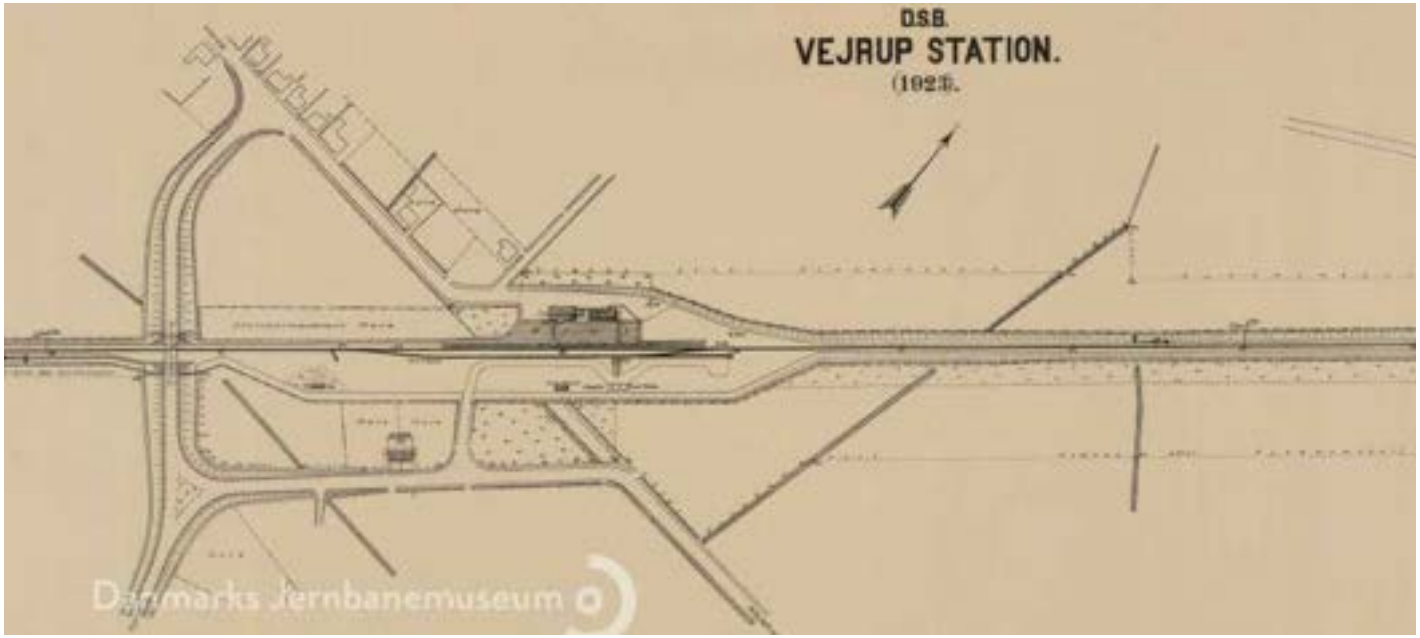
Vejrup station blev placeret for enden af Storegade og skar dermed den gamle vej over. I stedet lavede man en bro hen over banen i den sydlige ende.

Stationen placerede sig dermed i enden af den store handelsgade hvor flere og flere butikker opstod efter banens anlæggelse.

Det store oplagsplads ud for stationen er i dag groet til i skov, som et grønt frirum i byen, men sporerne efter historien kan stadig ses, hvis man "graver" lidt.

Broen over banen giver en særlig udkigsmulighed op og ned af banen og vil med etableringen af Den Skæve Bane som rekreativ sti igen give mulighed for af opleve krydsende trafik under sig.

Vejrup Station 1958. Kilde: Det kongelige bibliotek.



Sporplan 1923. Kilde DSB / DJM papirkopier / Danmarks Jernbanemuseum

ESBJERG KOMMUNE

VEJRUPS JERNBANEHISTORIE GENFORTALT

PLADS I STATIONSPARKEN

Inspiration til ny grusplads i "skoven". De gamle skinner kan bevares og opfyldes med enten slotsgrus eller beton.

Foto fra Odense C. Varde Kommune

TRINBRÆT VESTER BJERNDRUPVEJ

Nyfortolkning af trinbræt som pausested.

Foto fra Petite Ceinture Paris

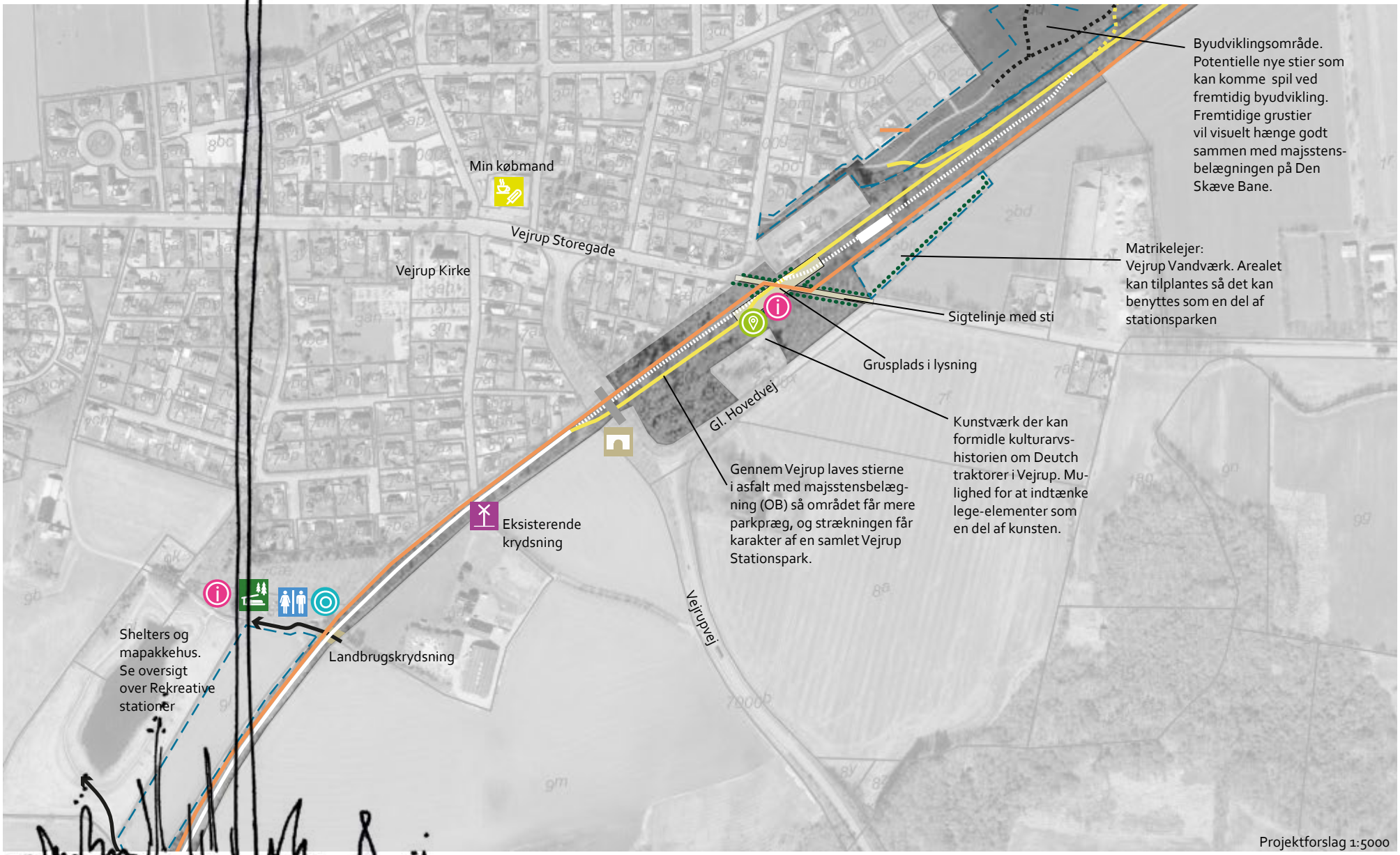
FORMIDLING OM DSB ARKITEKTUR OG/ ELLER DEUTCH TRAKTORER

I stationsparken kan jernbanenshistorie formidles. Måske historien om de mange Deutch traktorer som tit stod opmagasineret i Vejrup inden de rejste videre ud til markerne. Eller måske minihuse i cortenstål med lys indeni som viser den særlige DSB arkitektur som også Vejrup Station var en del.

Foto af kunsttraktor i USA samt legehus i fra firmaet "Miniature".

VEJRUP

ESBJERG KOMMUNE

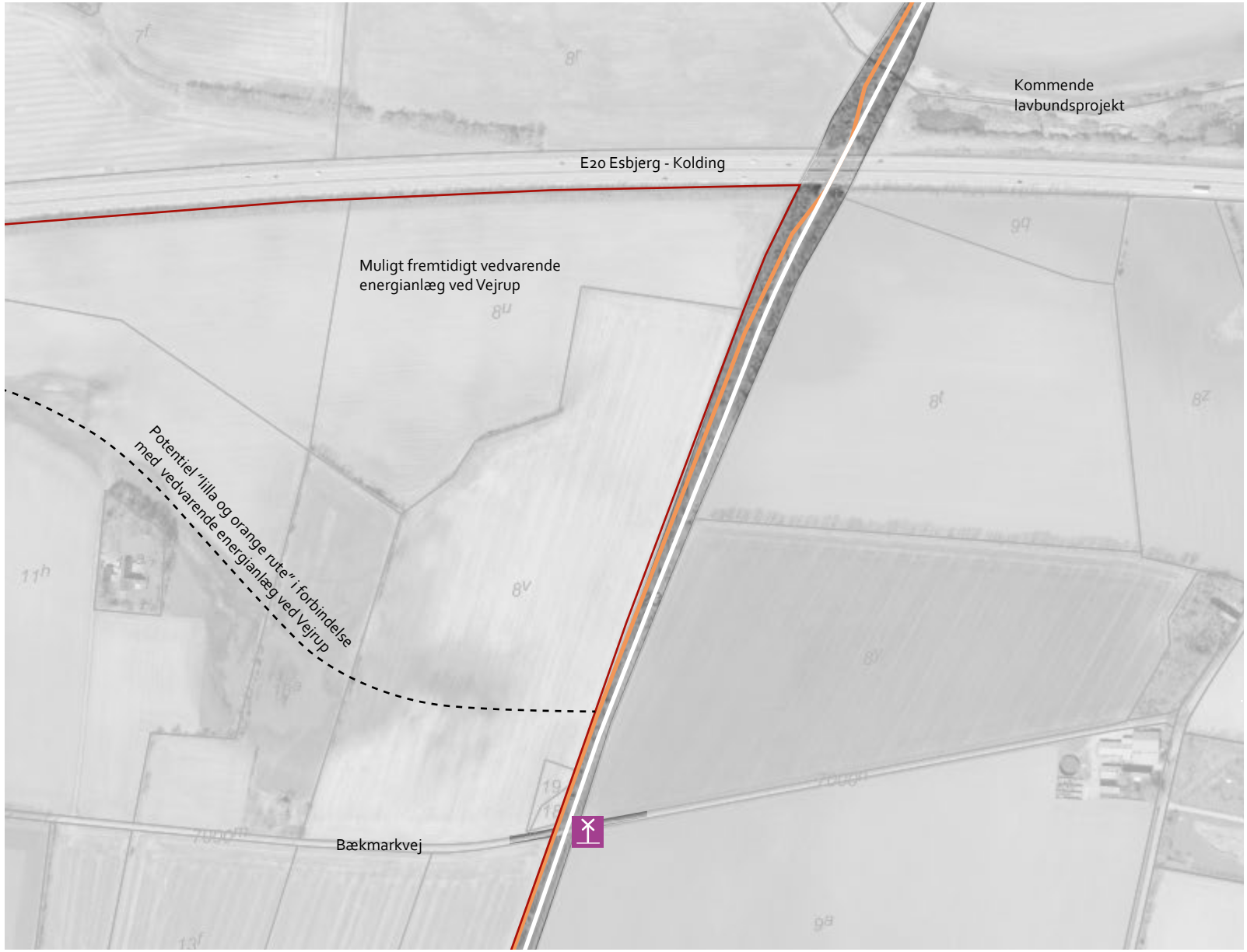


ESBJERG KOMMUNE

NY SIGTELINJE GENNEM VEJRUP STATIONSPARK

I Vejrup åbnes der op ind til den Den Skæve Bane, og der skabes en sigtelinje ud af byen. Inde i Stationsparken kan der laves en grusplads hvor historien kan formidles. Måske man endda kan ane en Deutch traktor inde i lysningen...

KRYDSNING AF E20



SIGNATURFORKLARING

- Bevaret banetrace
- Asfaltsti på banetrace
- Special stitrace
- Ridesti (græsrabat)
- Skinnecykel
- Beplantning
- Mulige inddragelsesarealer
- Afgræsning med dyrehold
- Tilkoblingsstier

Eksisterende elementer

- Bygværk
- Toilet
- Legeplads
- Shelterplads
- Proviantering
- Spisemulighed
- Bed & breakfast / hotel
- Krydsning
- Parkering

Nye tiltag

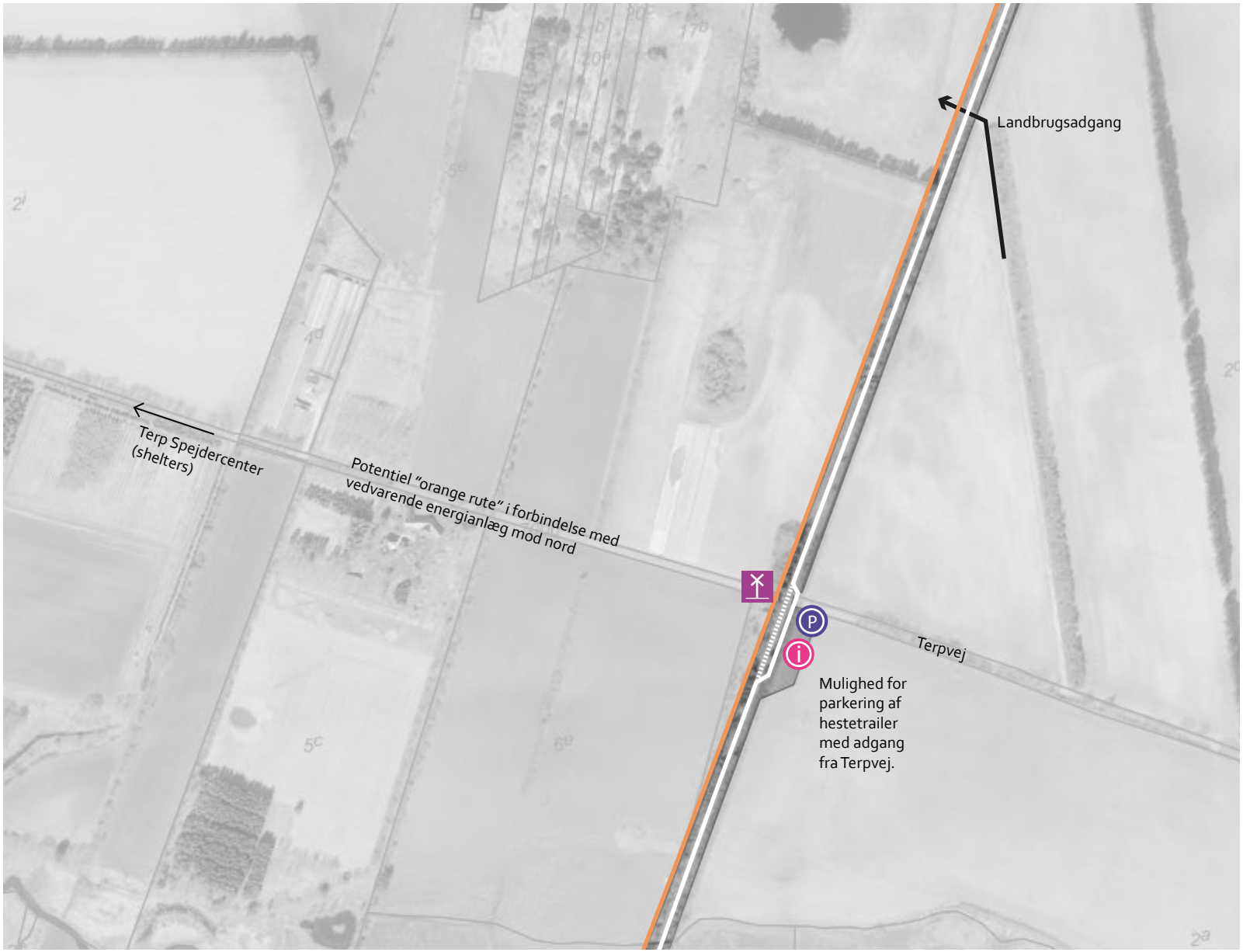
- Info- og formidlingspunkt
- Kunstprojekt
- Servicestation fx høhotel
- Parkering
- Skiltning
- Bord bænke sæt
- Legeplads
- Shelterplads

Potentiel "lilla rute" i forbindelse med vedvarende energianlæg ved Vejrup
Landbrugskrydsning
Bæk
Fremtidigt vedvarende energianlæg ved Vejrup

VESTER BJERNDRUP TRINBRÆT

ESBJERG KOMMUNE

TERP



SIGNATURFORKLARING

- Bevaret banetrace
- Asfaltsti på banetrace
- Special stitrace
- Ridesti (græsrabat)
- Skinnecykel
- Beplantning
- Mulige inddragelsesarealer
- Afgræsning med dyrehold
- Tilkoblingsstier

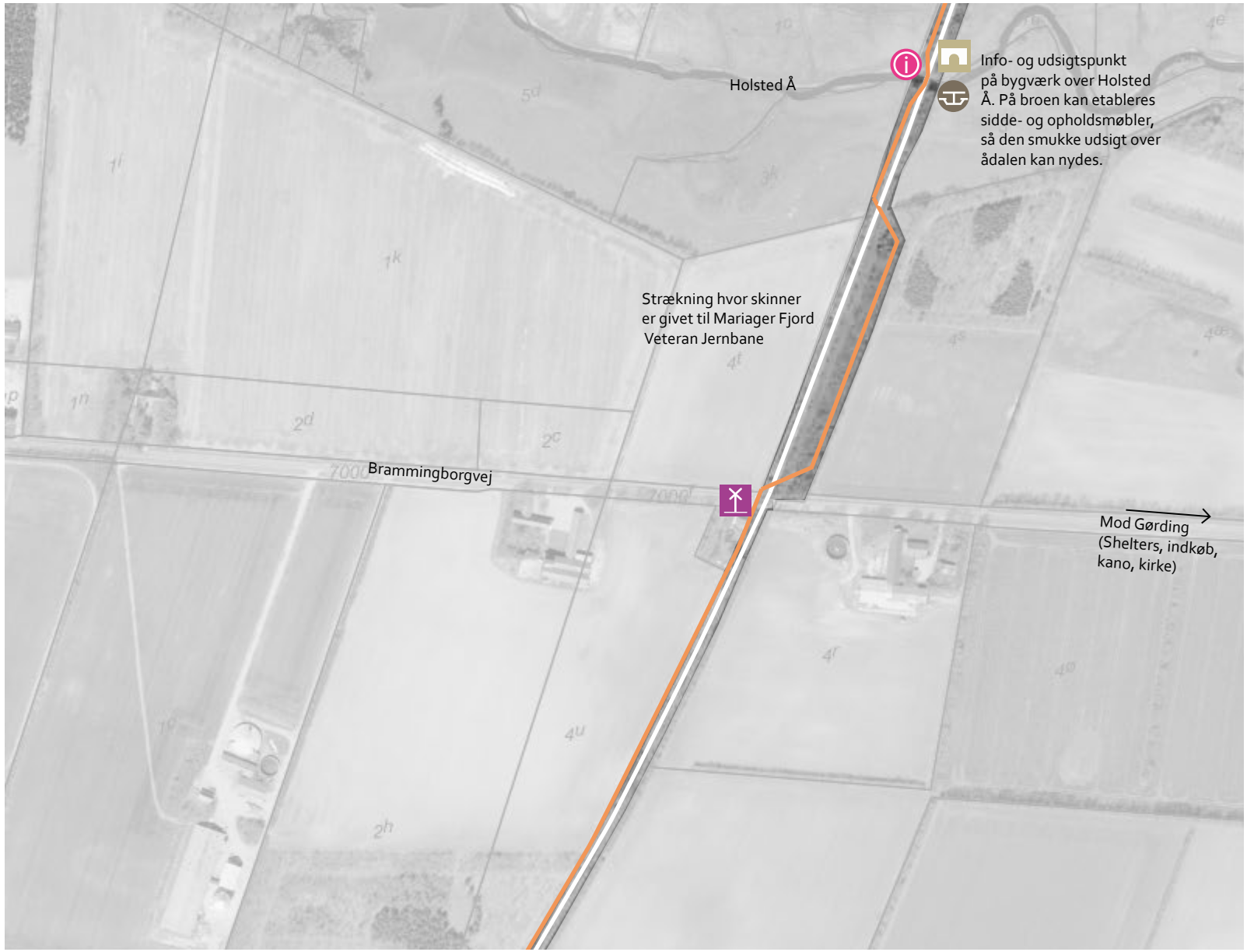
Eksisterende elementer

- Bygværk
- Toilet
- Legeplads
- Shelterplads
- Proviantering
- Spisemulighed
- Bed & breakfast / hotel
- Krydsning
- Parkering

Nye tiltag

- Info- og formidlingspunkt
- Kunstprojekt
- Servicestation fx høhotel
- Parkering
- Skiltning
- Bord bænke sæt
- Legeplads
- Shelterplads

KRYDSNING AF HOLSTED Å



SIGNATURFORKLARING

- Bevaret banetrace
- Asfaltsti på banetrace
- Special stitrace
- Ridesti (græsrabat)
- Skinnecykel
- Beplantning
- Mulige inddragelsesarealer
- Afgræsning med dyrehold
- Tilkoblingsstier

Eksisterende elementer

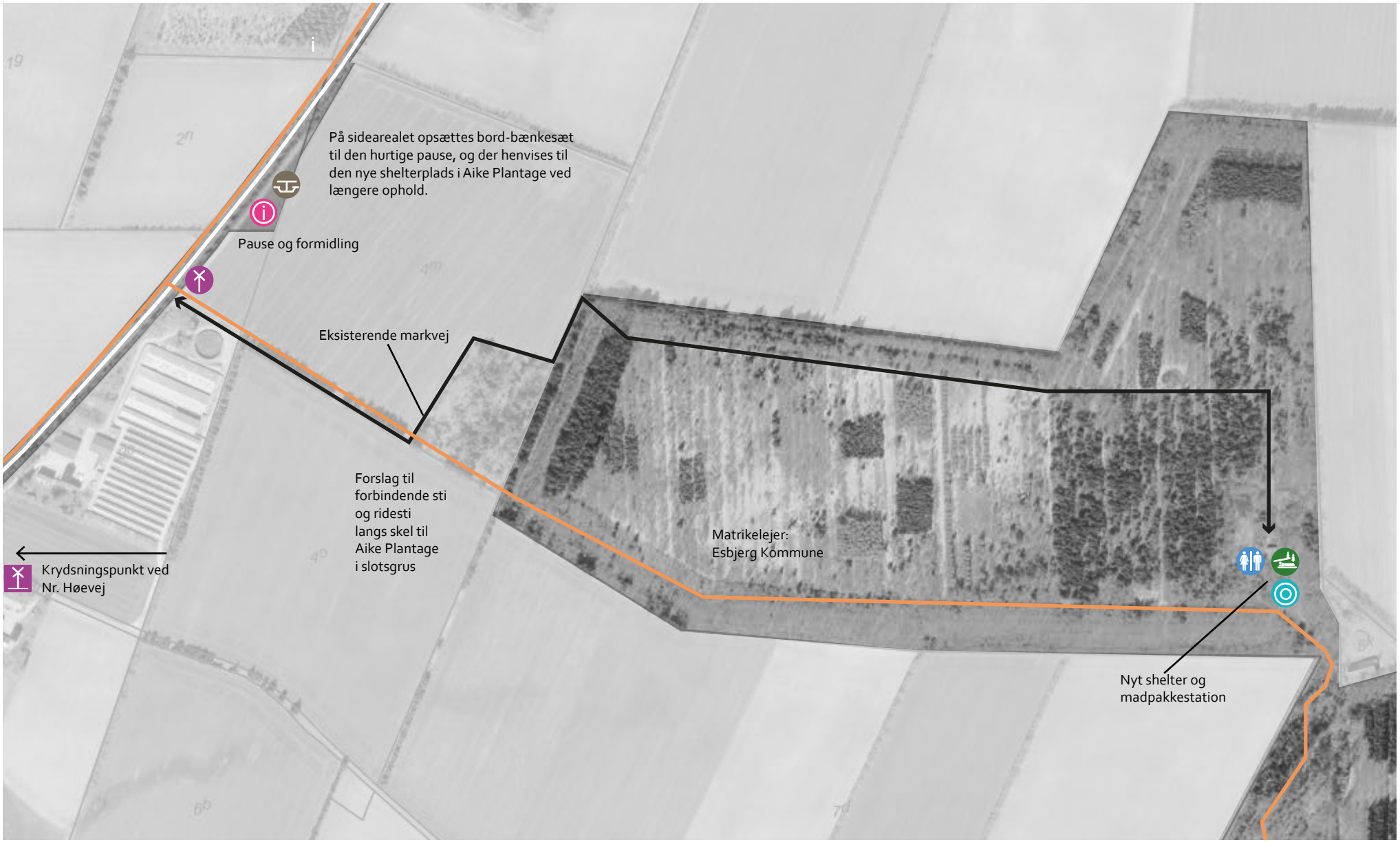
- Bygværk
- Toilet
- Legeplads
- Shelterplads
- Proviantering
- Spisemulighed
- Bed & breakfast / hotel
- Krydsning
- Parkering

Nye tiltag

- Info- og formidlingspunkt
- Kunstprojekt
- Servicestation fx høhotel
- Parkering
- Skiltning
- Bord bænke sæt
- Legeplads
- Shelterplads

ESBJERG KOMMUNE

AIKE PLANTAGE

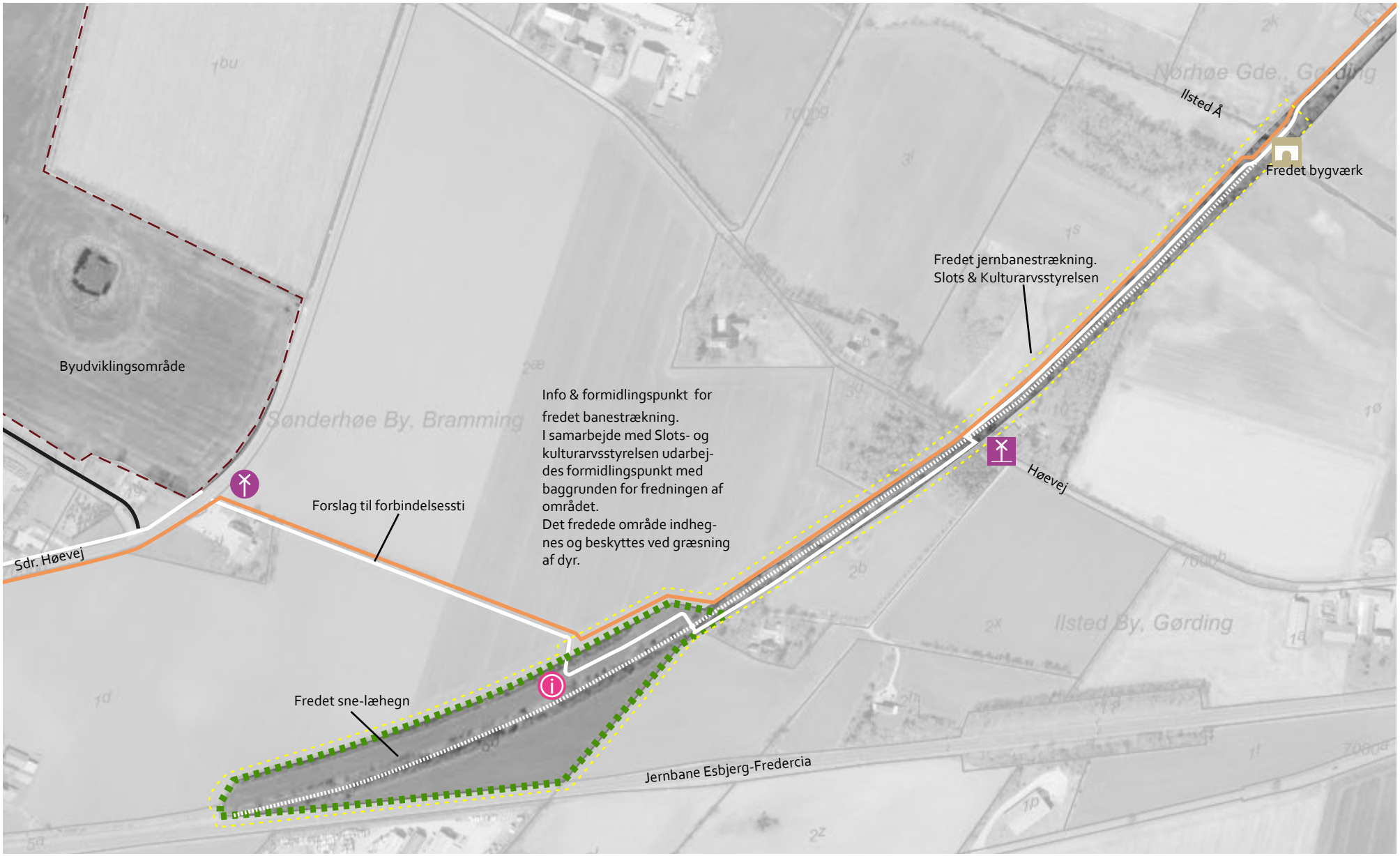


INFO & FORMIDLINGSPUNKT VED HØEVEJ

Ved Høevej kobles Den Skæve Bane på eksisterende vej. Indgangen markeres med en nyfortolkning af de klassiske krydsningsmarkør samt formidling om Den Skæve Bane historie.

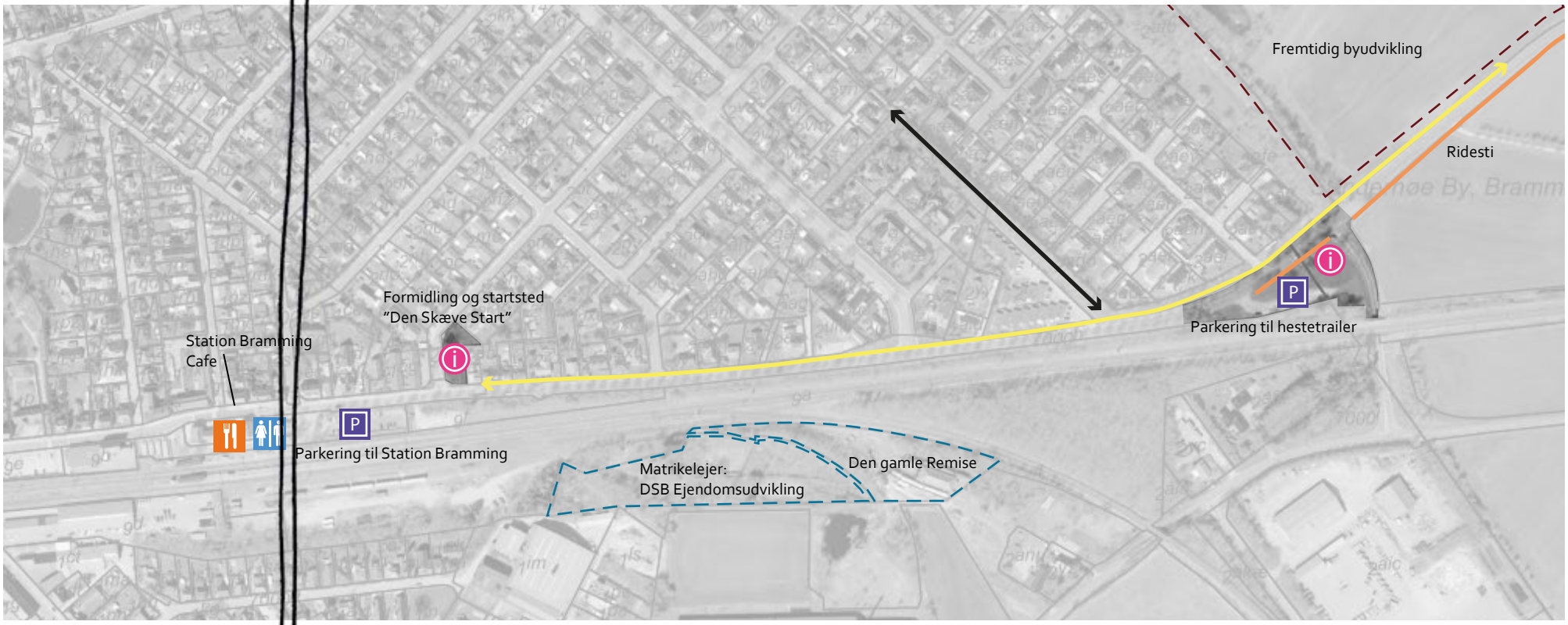
ESBJERG KOMMUNE

BRAMMING ØST



BRAMMING

ESBJERG KOMMUNE



SIGNATURFORKLARING

- Bevaret banetrace
- Asfaltsti på banetrace
- Special stitrace
- Ridesti (græsrabat)
- Skinnecykel
- Beplantning
- Mulige inddragelsesarealer
- Afgræsning med dyrehold
- Tilkoblingsstier

Eksisterende elementer

- Bygværk
- Toilet
- Legeplads
- Shelterplads
- Proviantering
- Spisemulighed
- Bed & breakfast / hotel
- Krydsning
- Parkering

Nye tiltag

- Info- og formidlingspunkt
- Kunstprojekt
- Servicestation fx høhotel
- Parkering
- Skiltning
- Bord bænke sæt
- Legeplads
- Shelterplads

ESBJERG KOMMUNE

BRAMMINGS JERNBANEHISTORIE

Bramming er en rendyrket stationsby som skylder jernbanen stor tak for sin fødsel, ungdomsudvikling og nuværende voksentrivsel.

Pendlerbyen
Jernbanen gør fortsat det moderne Bramming til en populær by at bosætte sig i, med mulighed for togpendling mod syd, øst og vest. Byens vækst startede med jernbanen i slutningen af 18-talllet, og der var i Bramming mulighed for at slå sig ned som håndværker, handlende eller iværksætter af industri mv., som regel direkte eller indirekte for at servicere landbrugs- og fødevaresektoren, som voksede. Der var arbejde at få for de store generationer af unge mennesker, som fødtes på landet.

Det gode liv
Tilflytningen og øgningen af befolkningsgrundlaget førte op gennem 2. halvdel af 1900-tallet til udbygning af skoler, anlæggelse af sportsfaciliteter og udvikling af grønne områder, hvilket den dag i dag er til gavn for byen.

Bramming banegård under udskiftningen af sporareal til bilparkering foran stationsbygningen.

Foto af Bramming Station 1956. Kilde: Det Kgl. Bibliotek, Sylvest Jensen Luftfoto.

DEN SKÆVE START I BRAMMING

På hjørnet af Jernbanegade og Rolighedsvej foreslåes en legende formidling af jernbanehistorien i Bramming og forbindelsen til den Den Skæve Bane.

ESBJERG KOMMUNE

FORMIDLING AF BRAMMINGS JERNBANEHISTORIE

Da Den Skæve Bane ikke har arealer helt ind til nuværende Bramming Station må tilkoblingen og starten på banestien gentænkes.

Esbjerg Kommune ejer et areal skråt ovefor Bramming Banegård, hvor der er mulighed for at skabe noget opmærksomhed omkring Den Skæve Bane.
Ideen er at lave et sted der formidler og kan skabe opmærksomhed omkring jernbanehistrien i Bramming samtidig med at der laves markering på fortovet der henviser til ruten ud af byen. En skæv start på en Skæv Bane.

STIAFMÆRKNING

Forbindelsen gennem Bramming kan markeres med asfaltmaling på fortovet så det tydeliggøres hvor man kan koble sig på Den Skæve Bane.

Foto: Playline i Billund. Billund Kommune

HOLSTED Å

Broen over Holsted Å rummer muligheden for at skabe et unikt udsigtspunkt hvor udsigten over åen og ådalen kan nydes både mod øst og vest.
Inspirationsfoto fra Filsø hvor man har kombineret siddemøbel og bro i samme design.
Ved Holsted Å bevares broen, men et nyt siddemøbel tilføjes ovenpå.

Visualisering: Schønherr Landskab, Filsø

SHELTERPLADS AIKE PLANTAGE

I den nærvedliggende Aike Plantage er der mulighed for at etablere en ny shelterplads. Inspirationen kunne tages fra den nærliggende jernbane som eksemplet fra Baneskovens Friluftscenter.

Foto: Østrup naturrum i Aars fra friefodspor.dk

Vidste du at de gamle
jernbanesøm viser
årstal for montage?